



Posti Green

Auto- ja Kuljetusalan
Työntekijäliiton jäsenlehti

Nro 4 | 3.6.2020 | **akt.fi**



Raskaanliikenteen valvonta Pohjoismaissa:

Ajo- ja lepoaika- tarkastuksissa Suomi ykkönen – teknisissä Norja paras

Sivut 22-24

5 UUSI KESKUSJÄRJESTÖ

Avaus palkansaajien yhteisestä keskusjärjestöstä.

AKT:n puheenjohtaja Marko Piirainen ehdottaa kolumnissaan SAK:n, STTK:n ja AKAVAn yhdistämistä yhdeksi keskusjärjestöksi. Selvitysmieheksi hän haluaa Lauri Ihalaisen.

8 LUOTTAMUSMIES

Vähemmän alihankintaa, enemmän valvontaa.

Alihankinta on kuljetusalan pahin ongelma. Muita ongelmia ovat työajat, kabotaasi ja raskaanliikenteen olematon valvonta. Näin pohtii pitkäaikainen ay-aktiivi Jorma Kauppinen.

28 LOMA

Road tripille ammattilaisten neuvoilla.

Mihin Suomessa kannattaa lähteä, jos haluaa nauttia upeimmista tienvarsimaisemista? AKT-lehti pyysi vinkkejä neljältä kuljettajalta eri puolilta Suomea.



SISÄLTÖ

- 4 Turku ja Salo käyttivät kilpailutuksissa väärää lakia
- 5 Koronavirus vaikuttaa AKT:n tapahtumiin
- 5 KL:n lehden näytenumero korvaa syyskuun AKT-lehden
- 6 EU:n vaatima takaisinperintä ei uhkaa Helsingin Bussiliikenteen toimintaa
- 8 Jorma Kauppinen: Vähemmän alihankintaa, enemmän valvontaa
- 9 Ajopiirtureiden "hukkaamisesta" alle satasten sakko
- 10 Tero Järvenpää: Alalla erityistä kuljettajien yhteishenki
- 12 Liittojen joukkokanneoikeus lisää oikeudenmukaisuutta – Pitkällä linjalla 1/3
- 14 Koronasta kohti uutta normaalia
- 15 Korona vei perusterveen miehen liki kuolemaa
- 16 Loviisan satamassa ei luovuteta
- 17 Lentoemännät ja stuerit hoitohenkilöstön avuksi
- 18 Opiskelijoille ammattipätevyys koronasta huolimatta
- 20 Työsopimuksen solmiminen
- 21 AKT:n viestintäkysely: Kaikkia kanavia tarvitaan – lehti edelleen tärkein
- 22 Raskaanliikenteen valvonta Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa
- 25 Terveys on myös silmäterveyttä
- 26 Hikeä, kyyneliä ja sämpylöitä – viisitoista biisiä ja mattieskot
- 28 Road tripille ammattilaisten neuvoilla
- 29 Laiskottelu on luovuuden ehto
- 30 Bussiharrastaja lähtee mittanauhan kanssa varikolle
- 31 Vireänä vuorotyöstä huolimatta
- 32 Paleface ja Laulava unioni levytti radikaaleja työväenlauluja



Vakiot

Pääkirjoitus **3** | Vierasparkki **5** | Liiton kolumni **7** | Juristic Park **11** | Ihmisemme maailmalla **13** | AKT 115 vuotta **33** | Tekijä **34** | Koulutuspalsta **35** | Maili **36** | SLSY **37** | Sakkoruutu ja 50 vuotta sitten **38** | Osastot **40** | Viihdevaihte **42** | Takkunen ja runo **43** | Kolmas pyörä **43** | Takavallo **44**



Kannessa

Raskaanliikenteen valvonta Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa

Kuvaaja: Knut Opeide / Statens Vegvesen



**Auto- ja Kuljetusalan
Työntekijäliiton jäsenlehti**
4/2020

Toimitus

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

• Aineistot toimitukseen:
toimitus@akt.fi
• Palkansaajalehdet
PALE ry:n jäsen

Päätoimittaja

Arto Jokela
(09) 61311 238,
040 821 5831
arto.jokela@akt.fi

Ulkoasu

Rohkea Ruusu Oy
040 753 0833
marianne@rohkearuusu.fi

Paino

Salon Lehtitehdas,
Salo 2020

Ilmoitukset

Syntymäpäivä-, kiitos- ja
kuolin- sekä muut ilmoitukset:
ilmoitukset@akt.fi tai
Katriina Hägg (09) 6131 1210

Osastojen toimintailmoitukset
aluetuimistojen kautta.

Osoitemuutokset
jäsenrekisteriin
(09) 6131 1244

Tilaushinta

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

Ilmestymisaikataulu 2020

Nro	Aineistopv	Ilmestyy	Nro	Aineistopv	Ilmestyy
1	ke 15.1.	ke 29.1.	5	ke 5.8.	ke 19.8.
2	ke 26.2.	ke 11.3.	6*	ti 1.9.	ke 30.9.
3	pe 3.4.	ke 22.4.	7	ke 14.10.	ke 28.10.
4	pe 15.5.	ke 3.6.	8	ke 2.12.	ke 16.12.

* Kuljetusliitot KL ry:n lehden näytenumero
(korvaa AKT-lehden 6/2020)

Kohti uutta normaalia

Koronakriisin vaikutukset ovat moninaiset. Yksi on poliittisten jakolinjojen lieventyminen joksikin aikaa. Sen heijastuma taas on työmarkkinakeskusjärjestöjen (SAK, STTK, AKAVA ja EK) yhteistyön paraneminen. Kriisin on sanottu myös yhdistäneen suomalaisia.

Kriiseillä on tapana auttaa erottamaan olen-
nainen epäolennaisesta. Tähän perustuivat mm.
tammikuun 1940 ja sotien jälkeen käynnistynyt
työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen yhteistyö ja
suhteellisen yksituumainen jälleenrakennustyö.
Puolin ja toisin oli opittu, että yhdessä ja myös
kaverin tarpeet huomioiden, päästään parem-
paan lopputulokseen kuin pelkästään omaa etua
tavoitellen.

Kesän lähetessä on voitu havaita, että politiikka on tehnyt paluuta. Oppositio on arvostellut hallituksen tekemisiä koronakriisin aikana ja vaatinut toisenlaisia linjauksia taudin tukahduttamisesta yritysten runsaskätisempään tukemiseen.

Tähän muutama huomio: työntekijöistä ei

oppositiossa suuremmin ole huolta kannettu. Heidän toimeentulostaan hallitus on huolehtinut senkin mielestä siis hyvin. Viime kädessä olennaista onkin, että tavalliset ihmiset tulevat toimeen.

Toinen huomio menee työmarkkinasektorille: suhteiden lämpiäminen saattaa jäädä hyvinkin lyhytaikaiseksi ja syksyn tullen työnantajapuolelta voi odottaa työvoiman kustannuksia leikkaavia vaatimuksia. Perusteluina kuultaneen tutut kilpailukyky ja suomalaisen työn kallis hinta.

Oppositio ja työnantajapuoli muistuttavat varmasti myös valtionvelan kasvusta ja vaativat sosiaalietuuksien leikkauksia. Tähän keskusteluun on syytä tuoda mukaan myös hyvätuloisten verotuksen kiristäminen, ns. verovälttely ja muut tavallisten ihmisten toimeentuloa ja talouden elpymistä tukevat keinot.

Sanna Marinin (sd) hallitus on selvinnyt koronakriisissä hyvin ja Marin osoittanut pätevyytensä pääministerinä. Siksi on syytä uskoa, että myös aikojen mahdollisesti normalisoituessa hallitus hoitaa työnsä hyvin. Tämä tarkoittaa –

toisin kuin Juha Sipilän (kesk.) johtaman oikeistohallituksen aikana – myös työntekijöiden ja pienituloisten toimeentulon turvaamista.

Ay-liikkeen tehtävä on omalta osaltaan pitää työmarkkinakentässä työntekijöiden puolta – niin kuin se on tähänkin asti ollut.

[illegible]

Onnea ja hyvää kesää. Ammattiin valmistuu tänä keväänä noin 47 000 nuorta, ylioppilaita noin 25 000. He rakentavat kukin osaltaan tulevaisuuden Suomea. Vuosi toisensa jälkeen kuitenkin kummastuttaa, miten vähän media huomioi ammattiin valmistuvia. Myös he olisivat kehunsa ja huomionsa ansainneet. Lähes kaikki jutut keskittyvät edelleen ylioppilastutkinnon suorittaneisiin. Tämä kertoo jotain myös meistä toimittajista.

Kaikesta huolimatta: Paljon onnea sekä ammattiin valmistuneille että uusille ylioppilaille. Hyvin tehty.

Ja kaikille muille hyvää kesää.

Mot det nya normala

Följderna av coronakrisen är mångfacetterade. Ett är lättandet av de politiska skiljelinjerna för ett tag. Detta återspeglas igen i det förbättrade samarbetet mellan arbetsmarknadsorganisationerna (FFC, STTK, AKAVA och EK). Krisen har också påståtts ha förenat finländarna.

Kriser tenderar att hjälpa till att skilja det väsentliga från det oväsentliga. På detta grundade bl.a. arbetsgivar- och arbetstagarorganisationernas samarbete, och det gemensamma återuppbyggnadsarbetet, som började i januari 1940 och efter kriget. Man hade hos båda parterna lärt sig, att man tillsammans och genom att ta till hänsyn arbetspartners behov, uppnår ett bättre resultat än om man bara bedriver det egna intresset.

När sommaren närmat sig har man märkt att politiken gjort en comeback. Oppositionen har kritiserat regeringens åtaganden under coronakrisen och krävt allt från andra strategier i utrotningen av sjukdomen, till mera generösa stöd för företagen.

Här några uppmärksammanden: över arbetstagnarna har oppositionen inte haft större oro. Enligt deras åsikt har regeringen tagit väl hand om deras försörjning. I slutändan är det viktigt att vanliga människor kommer till rätta.

Det andra uppmärksammandet går till arbetsmarknadssektorn: värmandet av relationerna kan förbli mycket kortvarigt och när hösten närmar

sig, kan man från arbetsgivarna förvänta krav på sänkningar av arbetskraftskostnaderna. Argumenten kommer troligtvis att vara den bekanta konkurrenskraften och finska arbetets dyra pris.

Oppositionen och arbetsgivarparten kommer troligtvis att påminna om ökningen av statsskullen och kräva nedskärningar i socialbidragen. I samband med denna diskussion finns det orsak att ta upp höjningen av beskattningen på höginkomsttagare, det så kallade skatteundvikandet, och sätt att stödja försörjningen av vanliga människor och åtgärder som stöder ekonomisk återhämtning.

Sanna Marins (SDP) regering har klarat coronakrisen bra och Marin har visat sin skicklighet som statsminister. Därför finns det anledning att tro, att regeringen kommer att göra gott jobb även när tiderna normaliserats. Detta betyder - till skillnad från Juha Sipilä (C) ledda högerregering - att också försörjningen av arbetstagarna och låginkomsttagarna tryggas.

Fackföreningsrörelsens uppgift på arbetsmarknaden är för sin del att hålla på anställdas sida - såsom det varit ända hittills.

» »

Gratulationer och trevlig sommar. Cirka 47 000 ungdomar utexamineras till yrket denna vår, och cirka 25 000 studenter tar examen. De kommer

var och en att bygga framtida Finland. Från år till år får man förvåna sig över hur lite median uppmärksammar yrkesexaminerade. Också de har förtjänat beröm och uppmärksamhet. Nästan alla artiklar berör fortfarande gymnasieexaminerade. Detta avslöjar också något om oss redaktörer.

Trots allt: Grattis till både yrkesexaminerade som till nya studenterna. Bra jobbat.

Och trevlig sommar för alla andra.



And Jakob

ARTO JOKELA, päätoimittaja / chefredaktör

Turku ja Salo käyttivät kilpailutuksissa väärää lakia

Kuntien kömmähdykset aiheuttavat kuljettajille taas lisää epävarmuutta.

TEKSTI **Tua Onnela**

Varsinais-Suomessa kaksi joukkoliikenteen palveluiden kilpailutusta on mennyt mönkään erikoisesta syystä. Molemmissa tapauksissa tarjouskilpailun pohjana käytettiin väärää lakia.

Salossa asia selvisi sattumalta, kun yksi vuoden alussa järjestetyssä kilpailutuksessa hävinneistä yrityksistä valitti markkinaoikeuteen. Yritys oli mielestään tullut suljetuksi ulos tarjouskilpailusta väärin perustein.

Markkinaoikeus ei käsitellyt näitä ulosulkemisperusteita vaan totesi, että hankinta oli alun alkaenkin toteutettu väärin. Siinä olisi pitänyt soveltaa erityisalojen hankintalain säännöksiä, ei hankintalain. Markkinaoikeus kumosi Salon hankinta-

päätöksen ja kielsi panemasta sitä täytäntöön. Salon pitää järjestää tarjouskilpailu uudestaan. Päätöksestä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Turussa taas kaupunki itse totesi käyttäneensä väärää lakia.

Tuntuu perin kummalliselta, että näin voi käydä.



Myös Turussa kyseessä on vuoden alussa toteutettu linja-autoliikennöinnin tarjouskilpailu, josta yksi ilman sopimusta jääneistä yrityksistä valitti. Tässäkin tapauksessa valitusperuste oli muu kuin väärän lain soveltaminen. Kesken asian

käsittelyn markkinaoikeus antoi päätöksen Salon vastaavasta tapauksesta ja Turku huomasi toimineensa väärin.

Kaupunki perui hankintapäätöksensä ja päätti järjestää uuden tarjouskilpailun. Asian käsittely markkinaoikeudessa raukesi.

”Epätietoisuus velloo”

Miten voi käydä niin, että kunta järjestää tarjouskilpailun väärän lain säännösten mukaan?

Turun hankintapäällikkö **Susanna Sarvanto-Hohtari** ei tiedä. Hän on aloittanut tehtävässään marraskuussa ja kertoo, ettei osaa sanoa, missä vaiheessa ja miksi erehdys on tapahtunut.

– Erityisalojen hankintalaki ei ole kovin yksinkertainen. Täytyy katsoa tar-

kasti, että tällaista ei pääse tapahtumaan toista kertaa, Sarvanto-Hohtari sanoo.

Tarjouskilpailuihin osallistuvien yritysten kuljettajille kuntien sähläys tarkoittaa lisää epävarmuutta entisen epävarmuuden päälle. Taas joudutaan odottamaan tietoja siitä, mikä yritys ajaa mitäkin linjoja ja kenen työt säilyvät.

– Koko kilpailutus luo meille kuljettajille epävarmuutta, ja tällainen tuo sitä vielä lisää. Epätietoisuus velloo, sanoo Turun Seudun Linja-autohenkilökunta ry:n puheenjohtaja **Mikko Ahomäki**.

Hän odottaisi kuntien hankintayksiköiltä parempaa.

– Tuntuu perin kummalliselta, että vaikka kilpailutuksia ovat laki-ihmiset tekemässä, silti voi käydä näin. □

AKT:n 115-vuotisjuhlanäyttely avautuu



KATSO VIDEO

AKT:n sivuilta
www.akt.fi/vlog

<
Kuorma-auto
lähdössä OTK:n
Sörnäisten
varastolta
1920-luvulta.
(Eino Finne,
Työväenmuseo
Werstas)

Kuljetusväen matkassa -näyttely Työväenmuseo Werstaalla Tampereella on avautunut ja näyttely on esillä museossa 6.1.2021 saakka. Kuljetusalan ensimmäinen ammattiliitto, Suomen Satamatyöntekijäin liitto perustettiin 115 vuotta sitten vuonna 1905. Alan liitot yhdistyivät vuonna 1970 Auto- ja Kulje-

tusalan Työntekijäliitto AKT:ksi, joka on toiminut nyt 50 vuotta.

Kuljetusväki pitää maamme liikkeessä, näyttely puolestaan kuljettaa kävijät halki vuosikymmenten ja muuttuvan yhteiskunnan. Työ kuljetusalalla on muuttunut ja kuljetustyöntekijät ovat yhdessä vaikuttaneet työolojen kehitykseen. Näyttely kertoo sekä ihmisten että tavaroiden

kuljettamisesta yli sadan vuoden aikana. Liikkeessä on oltu satamissa, maanteilla sekä lentoliikenteessä. Lihasvoimasta on siirrytty konevoimaan, hevosen ohjaksista autonrattiin, työpareista yksintyöskentelyyn. Linja-autojen kyydissä on kuljettu 1920-luvulta lähtien, lentäen on menty lomalle 1960-luvulta alkaen.

Näyttelyssä voi tutustua kuljetusväen

arkeen eri aikoina esimerkiksi valokuvien, muisteluiden ja elokuvien välityksellä. Esillä on myös runsaasti mielenkiintoista esineistöä, kuten sota-ajan häikäpönttö, työasuja eri ajoilta sekä ajoneuvojen pienoismalleja. Vanhat, taidokkaasti käsityönä tehdyt järjestöliput sekä ammattiyhdistystoiminnan eri vaiheista kertovat esineet, kuten Helsingin satamatyöntekijöiden jäsenmaksulaatikko 1930-luvulta kertovat kuljetusväen järjestötoiminnan vaiheista.

Kuljetusväen matkassa on myös elämys koko perheelle: näyttelyn tehtäväpysäkeillä voi tutustua vaikkapa nostotöissä käytettyihin käsimerkkeihin, kokeilla kuormaliinan sitomista tai harjoitella lentohenkilökunnan ammattisanastoa. Perheen pienimmille löytyy myös puinen taksi ajettavaksi ja näyttelyn jukeboksista löytyy kuljetusalaan liittyvää musiikkia moneen makuun.

Kuljetusväen matkassa -näyttelyyn voi tutustua myös videon välityksellä, se julkaistaan AKT:n YouTube-kanavalla, videologissa sekä sosiaalisessa median kanavissa. □

*Kuljetusväen matkassa -näyttely
6.1.2021 saakka
Työväenmuseo Werstas
Väinö Linnan aukio 8, Tampere.
www.tyovaenmuseo.fi
Museo avoinna ti-su 11–18
Werstaalle on aina vapaa pääsy.*

EU:n vaatima takaisinperintä ei uhkaa Helsingin Bussiliikenteen toimintaa

Helsingin Bussiliikenne Oy ei ole menossa nurin, vaikka EU-tuomioistuimen vaatima 54 miljoonan euron takaisinperintä toteutetaan. Helsinki kohdistaa perinnän ensisijaisesti omaan yhtiöönsä. Takaisinperintä ei vaikuta HelB:n voittamaan 36 linjan pakettiin.

TEKSTI **Jaakko Takalainen** KUVA **Niilo Takalainen**



Yksityisen Koiviston Auton omistama Helsingin Bussiliikenne Oy on ollut kesästä 2019 saakka monimutkaisten EU-toimien kohteena. Tuolloin Euroopan komissio ilmoitti alustavassa päätöksessään, että Helsingin Bussiliikenteen kaupungilta 2002–2012 saama tuki on laitonta ja tuki pitää periä takaisin.

Takaisin perittävä summa on 54,2 miljoonaa euroa.

“Toiminta jatkuu normaalisti”

Huhtikuussa EU-tuomioistuin ilmoitti välipäätöksessään, että Helsingin on aloitettava 54 231 850 euron perintä. Kaupunginhallitus päätti toukokuun alussa, että perintä aloitetaan.

Helsingin Bussiliikenteen liikevaihto on noin 70 miljoonaa euroa vuodessa, joten 54 miljoonan takaisinperintä vaikuttaa mahdottomalta ilman konkurssia. Miten yhtiön henkilöstölle on ilmoitettu asiasta, HelB:n pääluottamusmies **Kai Mäkinen**?

– Yhtiön johto on kertonut, että toiminta jatkuu normaalisti. Takaisinperintä ei ilmeisesti kohdistu meihin, toteaa Mäkinen.

Sekavaan vyyhteen lisäksi kierteitä aiheuttaa eri yhtiöiden samannimisyyys. Helsingin kaupungin vuoteen 2015 saakka omistama Helsingin Bussiliikenne Oy on nykyiseltä nimeltään Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy.

Koiviston auton tytäryhtiö osti vanhan HelB:n liiketoiminnan 2015 tytäryhtiölleen Viikin Linja Oy:lle ja vaihtoi sen nimen Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi. On siis kaksi eri yhtiötä, joilla on eri Y-tunnukset,

jotka molemmat ovat (eri aikana) olleet nimeltään Helsingin Bussiliikenne Oy.

Helsinki kohdistaa ensisijaisesti 54 miljoonan euron perinnän omaan yhtiöönsä Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy:hyn ja vasta toissijaisesti Koiviston auton omistamaan Helsingin Bussiliikenne Oy:öön.

Kanteita päätöksen kumoamiseksi

Oletteko te edelleen tulilinjalla EU:n takaisinperinnän suhteen, Koiviston Auton konserninjohtaja **Antti Unkuri**?

– No, ei ensisijaisesti. Mutta haittaahan tällainen avoin asia, ja siksi olemme jättäneet EU-tuomioistuimeen kanteen. Siinä vaadimme EU-komission päätöksen kumoamista. Mehän tulimme HelB:n omistajiksi vasta väitetyin laittoman tukemisen jälkeen.

– Myös Helsingin kaupunki on laatinut oman samansuuntaisen kanteen. Mutta ostajalla ja myyjällä on vähän eri näkökulma asiaan, Unkuri toteaa.

Hänen mukaansa Koiviston Auton toiveena olisi saada vastaus yhtiön ja Helsingin kanteisiin mahdollisimman nopeasti, jotta mutkikas asia selviäisi.

– Mutta on realismia, ettei päätöstä saada tämän vuoden aikana EU-tuomioistuimesta, Unkuri toteaa.

Vaikuttaako EU:n takaisinperintäpäätös Helsingin Bussiliikenteen voittamaan kilpailutukseen 36:sta Vantaan ja Itä-Helsingin linjasta?

– Ei, kilpailutuksen voitto ja EU:n vaatima takaisinperintä kaikkine vaiheineen ovat kaksi toistaan riippumatonta asiaa, Antti Unkuri sanoo. □

Kilpailutuksessa varikollinen linjoja

Helsingin seudun liikenne (HSL) kilpailutti historiansa suurimman, kokonaisen varikon suuruinen linjaston tänä keväänä. Mukana on kaikkiaan 122 bussin liikenne ja 36 linjaa Itä-Helsingissä ja Vantaalla. Kuljettajia tarvitaan noin 400 tämän liikennemäärän pyörittämiseen. Kilpailutuksen voitti Helsingin Bussiliikenne Oy.

Vaikuttiko EU:n Helsingin Bussiliikenne Oy:hyn kohdistama takaisinperintä yhtiön asemaan tarjouskilpailussa, HSL:n osastonjohtaja **Tero Anttila**?

– Ei vaikuttanut. Emme lähde ennakoimaan oikeuden päätöksiä, vaan toimimme kullakin hetkellä voimassa olevien tosiasioiden pohjalta. Saimme kolme tarjousta, joista arvioimme parhaaksi Helsingin Bussiliikenteen tekemän.

– Jos EU:n takaisinperinnästä tulee uutta tietoa, katsomme asiaa sitten uudelleen. Bussivarikon rakennuslupa saatiin huhtikuussa, ja sen esirakennustyöt ovat jo alkaneet, toteaa Anttila.

Elokuussa 2021 aloittava liikennöinti hoidetaan Ojangan bussivarikolta, jonka Vantaan kaupunki rakennuttaa Kehä III:n varteen. Sopimuksen mukaisesti HelB vuokraa sitten varikon. Liikennöintisopimuksen kustannukset ovat noin 33 miljoonaa euroa vuodessa.

– Onhan tällaisen kilpailutuksen voittaminen iso juttu. Sopimus on 7-vuotinen, ja lisäksi siihen kuuluu 3 vuoden optio. Uutta sopimuksessa on sähköbussien suuri määrä, toteaa Koiviston Auton konserninjohtaja **Antti Unkuri**.

Hänen mukaansa yli 40 prosenttia kilpailutuksessa vaaditusta kalustosta on sähköbusseja. Kilpailutetuille linjoille tulee 40 uutta normaalikokoista 2-akselista sähköbussia ja 18 uutta nivelsähköbussia elokuussa 2021.

– Uutta on myös vanhojen haitaribussien paluu pitkän tauon jälkeen Helsingin seudun liikenteeseen, mutta tällä kertaa on sähkövoimanlähteenä. Sähköisillä nivelbusseilla ajetaan runkolinjaa 570 Mellunmäestä lentoasemalle, toteaa Unkuri.

Vanhoja dieselbusseja korvataan seitsemän sopimusvuoden aikana 18 sähköbussilla, joten kokonaisuudessaan sähköbussien määrä nousee 76:een vuoteen 2028 mennessä. □

Vähemmän alihankintaa, enemmän valvontaa

Alihankinta on kuljetusalan pahin ongelma. Muita ongelmia ovat työajat, kabotaasi ja raskaanliikenteen olematon valvonta. Näin pohtii pitkäaikainen ay-aktiivi Jorma Kauppinen.

TEKSTI **Arto Jokela** KUVAT **Kuvatuulos/Anssi Viljakainen**



Elettiin toukokuun loppua vuonna 1979, kun **Jorma Kauppinen** aloitti Pietikäisen Kuljetus Oy:n kuljettajana. Myöhemmin työnantajana on ollut Kiitolinja, Suomen Kiitoautot ja DB Schenker. Suomen Kiitoautoilla ja sen nelisen vuotta sitten ostaneella DB Schenkerillä hän toimi myös pääluottamusmiehenä.

Hänen nykyinen luottamustehtävänsä on DB Schenkerin Kuopion alueen luottamusmies. Kauppinen ay-uralle on kertynyt myös yksi kausi AKT:n hallituk-

sessä sekä kaksi valtuustossa ja kuorma-autojaostossa.

Tilaa uusille tuulille

Ison urakan Kauppinen on tehnyt myös Iisalmen Autoalantyöntekijät osasto 076:n puheenjohtajana. Siinä tehtävässä takana on yli kaksi vuosikymmentä. Viimeiset vuodet hän on vastannut osaston pyörittämisestä sihteerin **Jari Rissasen** ja taloudenhoitajan **Leevi Laitisen** kanssa.

– Yhteishenki on toimikunnassa ollut hyvä, kehaisee Kauppinen.

Kauppisella on reilu vuosi eläkkeelle.

Tämä merkitsee siirtymistä syrjään myös ay-tehtävistä. Syksyllä osastossa on edessä vetovuoron vaihto.

– On aika antaa vastuu vetreämmille voimille. Niille, jotka ymmärtävät paremmin nykyaikaa, hän sanoo.

Sen suhteen Iisalmen osasto on hyvässä tilanteessa, sillä nuorempia tekijöitä on valmiina ottamaan siitä vastuun.

Jäsenhankinta ykkösasia

Pitkän uransa aikana Kauppinen on ollut todistamassa, miten ay-liikkeen jäsenmäärä on laskenut. Suurimpana syynä tähän hän pitää sitä, ettei opiskelijoille kerrota työelämästä ja ammattiyhdistysliikkeestä. Pahimmillaan he saavat ay-liikkeestä kielteisen kuvan.

– Työelämään siirryttyään he sitten ihmettelevät, mikä se luottamusmies on ja kiertävät hänet kaukaa.

Esimerkin hän ottaa Iisalmesta. Kun sinne tuli 70-luvulla kurssikeskus, niin ammattiosaston edustajia kävi puhumassa tuleville kuljettajille ay-liikkeestä.

– Enää näin tapahtuu harvemmin, ja suurin osa opettajistakin on entisiä yrittäjiä, jotka suhtautuvat ay-liikkeeseen kielteisesti.

< Reilun vuoden kuluttua heinäkuun alussa 2021 Jorma Kauppisella on edessä eläkkeelle siirtyminen. Sitä ennen edessä on mm. vetojuhdan vaihtuminen Iisalmen Autoalantyöntekijöissä.

Osastoille tukea jäsenhankintaan

Kauppinen uskoo sivistyksen voimaan. Hän on varma, että alalle opiskelevat, olivat he sitten 17-vuotiaita nuoria tai vartuneempia ammattinvaihtajia, liittyvät AKT:n jäseniksi, kunhan vain tietävät sen merkityksen työehtojen ja edunvalvonnan kannalta.

– Tässä yksi käynti oppilaitoksessa ei riitä, vaan siellä pitäisi käydä useammin, kerran kuukaudessa esimerkiksi yhteiskuntaopin tunnilla.

Tässä Kauppinen antaisi vastuuta ammattiosastojen aktiiveille ja toivoo, että liitto voisi heitä siinä nykyistä enemmän tukea. Ajatuksena hänellä on, että ay-aktiivi voisi kulkea opiskelijoiden rinnalla opintojen ajan.

– Aktiiveja pitäisi kouluttaa tätä varten ja heille voisi maksaa korvausta siitä, että käyvät oppilaitoksissa puhumassa.

Työajat ja digitalisaatio

Kauppinen mielestä tulevaisuudessa olisi myös ensisijaisen tärkeää saada alan työaikoihin parannuksia.

– Työpäivät ovat pitkiä, usein mennään maksimityöajalla eli 15 tunnin päivällä, työ on hektistä ja tapahtuu usein yöllä, hän luettelee alan ongelmia ja jatkaa, ettei ihmettele, ettei ala ole nuorten suosiossa.

Kauppinen sanoo, että kuljettajan työn luonne muuttui digitalisaation seurauksena rajusti. Sen jälkeen kaiken piti tapahtua suunnilleen saman tien. Hän ottaa esimerkin siitä, miten tiukalla aikataululla 90-luvulla autojen varaosia kuljetettiin Tukholman varastosta tilaajille.

– Ajoin 90-luvulla Turkuun ja hain satamasta tavaraa. Esimerkiksi autonosia voitiin tilata edellisenä päivänä Tukholman varastosta neljään asti ja ne olivat seuraavana aamuna Turussa kymmeneltä, mistä ne hain.

– Nyt tilanne on sellainen, että kuljettaja joutuu olemaan varpaillaan koko työpäivän, koska tilauksia tulee koko ajan. Kuljettajan vastuu työstä on todella kova.

Kabotaasi laskee palkkoja

Kolmas alaan kielteisesti vaikuttava tekijä on kabotaasi. Se syö suomalaisten kuljettajien työpaikkoja, vääristää kilpailua ja laskee palkkoja. Se heikentää työehtoja muiltakin osin, kuten luomalla paineita ajo- ja lepoaikasäännösten rikkomiseen.



< Tästä terminaalista käynnistyivät Jorma Kauppinen työt kuljetusalalla 28.5.1979.

Liike on lääke

Jorma Kauppiselle kertyy kahden viikon jaksossa työajoja noin 3 500 kilometriä. Tänä aikana hän tekee kolme keikkaa Helsinkiin. Työmatka-ajoa kotipaikkakunnan Sonkajärven ja Kuopion välillä hänellä kertyy kahdessa viikossa 1 000 kilometriä. Kaksi päivää kahden viikon jaksossa hänellä on vapautus työstä luottamusmiestehtävien hoitamista varten.

Kunnossa Kauppinen on pysynyt liikkumalla. Hän jumppaa ja käy säännöllisesti kävelyllä, oli sitten kotona Sonkajärvellä tai tauolla Helsingissä.

Kauppinen on myös innokas pilkkimies. Iisalmen osaston piti järjestää keväällä AKT:n pilkkimestaruuskilpailut. Mutta sitten tuli koronavirus, ja kilpailut piti peruttaa. □

Ajopiirtureiden ”hukkaamisesta” vain alle satasen sakko

Ajopiirturilevyjä ja työaikakirjanpitoja hävinnyt. Kuljettajien työsuojelu on heikoissa kantimissa Mika K. Niskasen yrityksissä.

TEKSTI UP/Tiina Tenkanen

Iisalmelaista kuljetusalan yrittäjää **Mika Niskasta** syytettiin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta. Hän oli syytteen mukaan tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta hukannut omistamiensa kulkuneuvojen ajopiirturilevyjä. Aluehallintovirasto yritti tutkia, onko yrityksen kuljettajilla teetetty lain mukaista työpäivää ja ovatko he pitäneet lainmukaiset tauot työpäivän aikana.

Vuonna 2017 tapahtuneita laiminlyöntejä tutkittiin vuonna 2018, jolloin aluehallintoviraston työsuojelutarkastaja pyysi nähtäväkseen toimitusjohtaja Mika Niskaselta kuljettajien ajopiirturilevyt.

Piirturit vähissä

Toimitusjohtajana Niskanen on vastuussa työntekijöiden työturvallisuudesta. Yhtiön ajojärjestelijät ovat vastuussa kuljettajien perehdyttämisestä ajopiirtureiden käyttöön sekä digitaalisten ja mekaanisten ajopiirturilevyjen tietojen tallentamisesta ja säilyttämisestä. Lisäksi he valvovat ajopiirtureiden käyttöä. Tutkimusajankohtana konsernin autoista 41 oli varustettu digitaalisella ajopiirturilla. Vain viiden digipiirturin tiedot toimitettiin aluehallintovirastolle. AVI:lle toimitettiin myös 12 mekaanisen ajopiirturin kiekkoa.

Tällä hetkellä Niskasen konserniin kuuluu kaksi muuta yhtiötä: Rautalammin Auto Oy ja Oulun Taksipalvelu Oy. Konsernilla on kaikkiaan 190 autoa ja se työllistää 180 työntekijää kuudessa toimipisteessä.

”Ajot eivät kuulu piirtureiden piiriin”

Niskasen selityksen mukaan tietoja puuttui, sillä tietyt ajot eivät kuulu ajopiirtureiden käytön piiriin, osa ajopiirtureista on ollut rikki eikä osa ajoneuvoista ole ollut ajossa tarkastusajankohtana. Lain mukaan rikkoutunut piirturi on toimitettava korjattavaksi viikon kuluessa.

Edelleen Niskanen toteaa käräjäoikeudelle, että joissakin tapauksissa kuljettaja ei ole toimittanut tai säilyttänyt ajopiirturin kiekkoa ohjeista huolimatta. Joitakin puuttuvia ajo- ja lepoaikatietoja on saatu linja-autojen ajopäiväkirjoista.

Poliisin esitutkinta Niskasen kuljettajien työ- ja lepoajoista ei tuottanut tuloksia.

Kasvava yritys, pienituloinen toimitusjohtaja

Syyte nostettiin tämän vuoden tammi-kuussa. Maaliskuussa Pohjois-Savon käräjäoikeus antoi asiakokonaisuudesta kansliatuomion. Pöytäkirjassa todetaan, että työsuojelutarkastusta ei ole voitu tehdä kuin osittain eikä selvitystä puuttuvista ajopiirturilevyistä ole saatu. Käräjäoikeus langetti Niskaselle 15 päiväsakkoa, joiden yhteissumma oli 90 euroa. Päiväsakkojen suuruus määräytyy rangaistavan tulojen mukaan.

Tuomio ei ole lainvoimainen ja siihen voidaan hakea muutosta.

Suomen Asiakastiedon mukaan Mika K. Niskanen Oy:n liikevaihto oli 3,8 miljoonaa euroa 2019. Konsernin liikevaihto nousi runsaat 15 prosenttia vuodesta 2018. □



^ Vaikka Jorma Kauppinen suhtautuu kriittisesti kuljetusalan kehitykseen, niin lähtöä alalle hän ei kadu. – Jos olisin nuori, niin tälle tielle lähtisin uudelleen, hän sanoo.

Kun tarjolla on suomalaisen kuljettajan työehtosopimuksen ehdoilla tehty työ tai huomattavasti halvempi kabotaasikuljetus, niin kuljetuksen tilaaja kallistuu helposti halvemman vaihtoehdon kannalle.

Kauppinen harmittelee, ettei kabotaasia valvota käytännössä lainkaan. Muutenkin raskaanliikenteen valvonta on olematonta. Sitä pitäisi hänestä ehdottomasti tehostaa.

– Sitä ei ole ollut sen jälkeen, kun liikkuva poliisi lopetettiin. Poliisilta on myös häviämässä tieto ja taito sen valvontaan.

Kauppinen kertoo vertaillaensa virolaisen kuljettajan kanssa palkkoja taukopaidalla.

– Näytin hänelle meidän työehtosopimuksen ja kysyin, mitä hänelle maksetaan. Hän sanoi, ettei puoliakaan siitä, mitä minä saan.

Suomessa tehdystä työstä pitäisi kuljettajille maksaa suomalaisen työehtosopimuksen mukainen palkka.

– Suomalaisen kuljettajan arvo pitäisi palauttaa. Me teemme työmme hyvin, noudatamme säännöksiä ja maksamme veromme Suomeen, toteaa Kauppinen.

Pahin on alihankinta

Alan ongelmista suurimpana Kauppinen pitää alihankintaa. Se nivoutuu myös kabotaasiin, sillä hintojen polkeminen ajaa myös suomalaisia yrittäjiä kiertämään säännöksiä.

– Sinällään minulla ei ole alihankkijoita tai heidän työntekijöitään vastaan mitään, kunhan vain noudattavat lakia ja työehtosopimusta.

Kauppinen perää myös tilaajavastuulain tiukempaa soveltamista ja valvontaa. Tässä olisi myös liitolla työskäly.

– AKT:n pitäisi painostaa enemmän päättäjiä, jotta valvonta saataisiin paremmaksi. Lisäksi pitäisi löytyä lääkkeitä siihen, että tilaajavastuulakia todella noudatettaisiin. □

TIESITKÖ, ETTÄ...

... sinulla on oikeus nähdä työterveyshuollon tekemä työpaikkaselvitys?

TIESITKÖ, ETTÄ...

...sinulla on oikeus nähdä työterveyshuollon kirjallinen sopimus?

Alalla erityistä on kuljettajien yhteishenki

Jalobusin pääluottamusmies, linja-autonkuljettaja Tero Järvenpää näkee, että alan isoimpia ongelmia ovat työajat. Hän haluaisi vaikuttaa niihin neuvottelupöydissä, kun tehdään työehtosopimuksia. Toinen paikka pitää kuljettajan ääntä on silloin, kun esimerkiksi Turku laatii uusia runkolinjoja.

TEKSTI **Sini Silvän** KUVAT **Vesa-Matti Väärä**



^ Linja-autonkuljettaja Teemu Kiikko vaihtaa pari sanaa Tero Järvenpään kanssa, joka on opiskellut linja-autonkuljettajaksi samassa koulutuksessa. Kiikon edellinen vuoro oli 13-tuntinen. Työt alkoivat 4:45 ja päättyivät 17:40. Sellaisessa vuorossa mukavat taukopaikat ja siistit vessat ovat jaksamisen kannalta ratkaisevia.

Tero Järvenpää on ollut Turussa Jalobus Oy:n pääluottamusmiehenä toista vuotta ja tuumii, että vuoden lopussa on uusi äänestys. Syy ryhtyä luottamusmiestehtäviin oli Järvenpäällä halu pitää työntekijöiden eduista huolta alalla, jossa työajat ovat ihan mahdottomat. Päivät ovat pitkiä, taukoja voi olla keskellä päivää – usein väärissä paikoissa ja vuorot epäsäännöllisiä. Työajat johtavat siihen, että on paljon niitä, jotka yrittävät alalle ja huomaavat pian, että leivän saa helpommin muualta.

Järvenpää haluaa olla mukana niissä AKT:n pöydissä, joissa työehtoihin voi vaikuttaa. Työaikojen lisäksi on muitakin asioita, mitkä kaipaavat parannusta. Yksi niistä on kuljettajien työhyvinvointi. Pit-

kät työpäivät tarkoittavat pitkää istumista ja huonoa ergonomia. Ja mitä pitempiä päivät ovat, sitä vähemmän ehtii liikkua.

– Itsekin, kun on aika tuhti, ei ole aikaa vapaalla asiaa muuttaa. Palkka ei kohtaa työn kuluttavuustasoa, Järvenpää sanoo.

Järvenpää kertoo myös, miten yksi kuljettaja tuli isäksi. Lapsi olikin yhtäkkiä puolitoistavuotias ja oppinut kävelemään. Hän itse tajusi, että oli ollut koko sen ajan vain töissä.

”Turha mennä meuhkaamaan”

Järvenpää uskoo, että pääluottamusmiehellä on vaikutusmahdollisuuksia työpaikatasolla. Hän on lähtenyt siitä, että toimitusjohtajan kanssa asioimisessa ei lähdetä siitä, että ollaan niskavillat pystyssä.

– On turha mennä meuhkaamaan, se ei yhtään edistä asioita. Asioita helpottaa se, että etsitään ratkaisuja, jotka tyydyttävät molempia osapuolia.

Jalobusin koronolomautuksissa päädyttiin hallittuun tapaan hoitaa tilanne. Tilausajopuoli lomautettiin ja Föli-liikenteestä vain juuri se määrä, mikä oli välttämätöntä. Samalla tehtiin myös erikoinen järjestely. Yhteishengen nimissä pääluottamusmies ja työsuojeluvaltuutettu tarjoutuivat itse vapaaehtoisesti lomautetuiksi, jotta pari kuljettajaa säästyisi lomautuksilta. Liitosta haettiin taustatuki, että tämäkin oli laillista. Lomautukset ovat muutenkin poikkeustilanne Turun paikallisliikenteessä. Kilpailutusten yhteydessä on jouduttu irtisanomaan ihmisiä, mutta lomautuksia ei ole tarvittu.

– Itse olin juuri poissa töistä ja nyt lähti työsuojeluvaltuutettu, Järvenpää kertoo. Lomautettunakin luottamusmies oli kuitenkin puhelimen päässä ja tavoitettavissa. Finlex oli hollilla, jos jollain oli jotain kysyttävää.

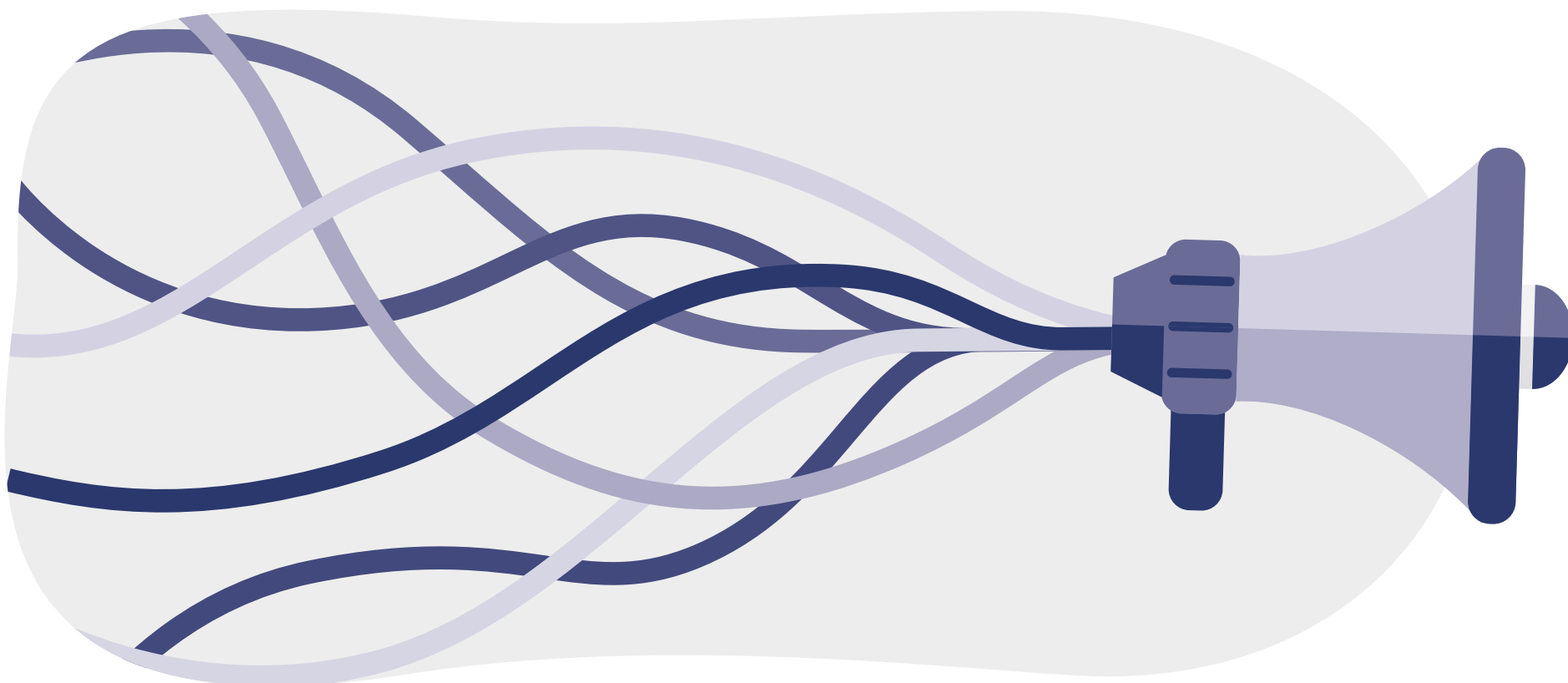
Plussan puolelle jää, että pian alkaa kesälomakausi ja voidaan ruveta soitteluun ihmisiä takaisin töihin. Oli hyvä, että tarvittiin vain lomautuksia, eikä irtisanomisia.

– Kuljettajia tarvitaan tämän pandemian jälkeenkin, Järvenpää uskoo.

Alalle pääsy vaati sitkeyttä

Järvenpään vauhti pääluottamusmieheksi on ollut ripeä, sillä hän on alallakin tuore tekijä.

Juttusarjassa esitellään ammattiliittojen tavoitteita, jotka ovat olleet pitkään esillä mutta eivät ole vielä toteutuneet.



Liittojen joukkokanneoikeus lisääisi oikeudenmukaisuutta

Ikuisuustavoite kanneoikeudesta ei näytä etenevän tälläkään vaalikaudella. Monessa muussa maassa vastaava mahdollisuus on olemassa.

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

Kuvitellaan tilanne työpaikalla: Korona on iskenyt yrityksen talouteen, ja johto ilmoittaa työntekijöille, että säästötoimenä näiden työterveyspalveluita karsitaan rajusti. Toimihenkilöillä palvelut säilyvät.

Työntekijöistä ratkaisu vaikuttaa laito- malta, ja ammattiliitto on samaa mieltä. Neuvottelureitti ei etene, joten työntekijöiden pitää päättää, lähtevätkö he asian takia oikeuteen.

Uskaltaisiko vai ei? Yrityksessä on muutenkin vihjailtu irtisanomisilla, ja työntekijöitä pelottaa, vaikuttaako kärä- jöinti heidän asemaansa. Ammattiliitto toki tukisi oikeudessa, mutta yksin se ei voi asiaa edistää.

”Sehän on vain työterveyshuolto”, päätyy moni ehkä ajattelemaan, ja yrityksen syrjivä käytäntö jää voimaan.

Muun muassa tällaisia tilanteita var- ten ammattiyhdistysliike on jo pitkään ajanut itselleen joukkokanneoikeutta. Jos tällainen oikeus olisi, liitto voisi ajaa asiaa itsenäisesti työntekijöiden puolesta. Työn- tekijöiden ei tarvitsisi esiintyä oikeudessa omilla nimillään.

Alipalkkaukseen, irtisanomisiin...

SAK:n lakimies **Anu-Tuija Lehto** kertoo, että alun perin ammattiliittojen kanneoi- keutta on ajateltu erityisesti ulkomaalais- ten työntekijöiden alipalkkaustapauksiin. Koska ulkomaalaiset työntekijät eivät vält- tämättä tunne oikeuksiaan tai saattavat

pelätä työnantajaansa, ammattiliitto voisi käydä oikeutta heidän puolestaan.

– Olen kuitenkin itse miettinyt, että kaikkein eniten joukkokanneoikeus tuli- si todennäköisesti käyttöön sellaisissa ti- lanteissa, joissa työnantaja poistaa jonkin edun, esimerkiksi palkanlisän. Nykyisin harva työsuhteessa oleva lähtee siinä tilan- teessa oikeuteen, Lehto sanoo.

Oikeustapauksia seurattaessa Lehto on nähnyt paljon tilanteita, joissa liittojen joukkokanneoikeus olisi hyödyksi.

– Myös esimerkiksi irtisanomistilan- teissa sille voisi olla käyttöä, hän sanoo.

Ranskassa käytössä syrjintätapauksissa

Mahdollisuudet ryhmäkanteen nos-

tamiseen vaihtelevat paljon maittain. Suomessa oikeus on toistaiseksi vain kuluttaja-asiamiehellä, eikä sekään ole tätä käyttänyt. Monessa muussa maassa ryhmäkanteet ovat laajemmassa käytössä.

Esimerkiksi Norjassa ammattiliitoilla on Anu-Tuija Lehdon mukaan suunnit- leen sellainen kanneoikeus kuin Suomes- sa on tavoiteltu.

Ranskassa muutama vuosi sitten hy- väksytty syrjinnän vastainen laki sallii vähintään kahden ihmisen nostaman ryhmäkanteen, joka koskee syrjintää. Kantajana voi olla ammattiliitto tai muu vakiintunut järjestö.

Esimerkiksi ranskalainen ammattiliit- to CGT nosti pari vuotta sitten joukko- kanteen Safran Aircraft Engines -yhtiötä

Koronasta pyristellään kohti uutta normaalia

Matkailu- ja lentoalalle korona on ollut kuin iso pakkolasku. Ahtaajien ja rahtiterminaalien työt sujuvat. Terminaaleissa käytössä on maskeja. Koululaisliikenne sai toukokuun lopulle pienen piristysruiskeen. Kaukoliikennebussien vuoroja on jo lisätty. Kuljettajia on silti yhä lomautettuina.

TEKSTI **Sini Silvén** KUVAT **Getty Images**

Pääluottamusmies ja työsuojeluvaltuutettu **Mirva Kolkka** Primera Holidays/Matkavalkalta kertoo, että matkailualalla jokaisessa talossa ovat lomautukset menossa. Yksikään talo ei ole niiltä välttynyt, useimmissa lomautukset ovat 90 päivän mittaisia.

– Toiveissa on, että tästä selvitään. On tällä hetkellä melkein luoja käsissä, miten tulee käymään. Miten avataan rajoja ja säädöksiä, miten ihmiset reagoivat.

Nordic Regional Airlinesin Cabin Crew Member, lentoemäntä ja Norran varapääluottamusmies **Julia Karppinen** kertoo, että heillä 90 päivän lomautukset koskevat koko 300-hengen kabiinihenkilöstöä.

– Yhtiö pyrkii siihen, että lomautukset olisivat 30 päivän mittaisia kerrallaan, Karppinen sanoo. Hänen mukaansa moni kollega on jo hakenut kassasta rahaa, siellä puolestaan on ollut ruuhkaa.

Koko ajan on lennetty muutamiin kotimaan ja ulkomaan kohteisiin, huoltovarmuusreitit ei ole katkaistu. Esimerkiksi Tukholman Arlandaan on ollut menijöitä koko ajan.

Lennoilla myös palvelu on supistettu todella pieneksi. Uusien ohjeistusten mukaan 18,5. alkaen sekä matkustajilla ja henkilöstöllä pitää olla maskit sekä koneissa että lentokentällä.

– Huhtikuussa hyvin moni käytti maskia jo itse. Huomattiin, että ne, jotka eivät käyttäneet, olivat usein suomalaisia. Karppinen uskoo, että pikkuhiljaa palataan normaaliin.

– Tulee varmasti pysyviä muutoksia:

ilmailu on ala, joka ottaa ensimmäisenä osumaa.

Autotehtaan tuotannosta töitä myös satamaan

Finnsteve Oy Ab Turun pääluottamusmies, AKT:n satamajaoston puheenjohtaja **Pasi Suonpää** kertoo, että Naantalissa ja Turussa Huoltovarmuuskeskuksen tuki on tarkoittanut, että rahtiliikenne kulkee ja ahtaajat ovat olleet töissä. Uudessakaupungissa Valmet Automotive Oy:n autotehdas tekee jo yhtä vuoroa. Näin ahtaajien työt ovat satamassa jo vähän lisääntyneet, lomautuksia on aikomus lähitulevaisuudessa purkaa.

Työsuojeluvaltuutettu, ahtaaja **Frank Granqvist** Hanko Stevedoringilta kertoo, että Hangossa tilanne oli toukokuun 20. päivän aikaan vielä se, ettei virallisesti ole yhtään tartuntatapausta.

– Meillä oli pieni tauko autotuonnissa, mutta sekin on lähtenyt liikkeelle uudelleen, meidän satamassamme tämä tilanne ei ole paljon näkynyt.

Tilausliikenne seisoo

Pääluottamusmies **Anu Färm** Nurmijärven Linja Oy:stä kertoo, että koululaisliikenne palasi kahdeksi toukokuun viimeiseksi viikoksi. Kymmenkunta lomautettua työntekijää tuli takaisin. Tilausajorintama ei ole kuitenkaan vetreytynyt.

– Periaatteessa lomautustarve pysyy samana.

Matkustajia on säännöllisessä linjaliikenteessä ollut todella vähän.

– Haaveissa oli, että syksyllä koulujen alkaessa olisi päästy normaaliin, siihen pitää ihmeitä tapahtua.

OnniBus lisää vuoroja vähitellen

Koronatilanne tiputti OnniBusin matkustajamääriä alkuun todella rajusti. Lomautukset vähensivät 230 hengen henkilöstöstä ja ajoista noin 90 prosenttia.

– Nyt jokunen vuoro on lisätty ja liikenteessä on ollut täysiä autoja varsinkin Turku-Helsinki välillä. Toukokuun viimeisestä viikosta alkaen vuoroja tulee edelleen lisää. Käytännössä joka paikkakunnalla on voitu myös ottaa jo yksi tai kaksi lomautettua työntekijää takaisin, OnniBus Oy:n työsuojeluvaltuutettu **Ari Simola** kertoo.

– Pikkuhiljaa tilanne palautuu, kysyntää on paljon, Simola sanoo.

Terminaleissa osataan käyttää maskeja

– Tavaramäärät eivät ole notkahtaneet mahdollisesti, hyvältä näyttää. Luultiin, että pudotus olisi ollut rajumpikin, Schenkerin Vantaan terminaalin luottamusmies **Paul Lindholm** sanoo.

Terminaalissa siivousta on tehostettu oleellisesti parempaan. On tarvittu paitsi käsidesiä, myös käsirasvaa. Hengityssuojaimiakin on Lindholmin mukaan ostettu riittävästi. Käyttöpakkoa ei ole, mutta osa käyttää niitä mielellään.

– Meillä ei ole yhtään todettua tartuntaa. On ollut niitä läheltä piti -tilanteita, kun on ollut joku lähellä, kenellä on ollut tartunta. Niiden suhteen on toimittu ihan asianmukaisesti, joten kukaan ei ole sairastunut.

”Pomoja ei näy”

– Minulle korona näyttäytyy sillä lailla, että sitä ei ole. Hygienia- ja turvatoimenpiteitä on otettu käyttöön, mutta ei ole vielä

koitetaan pitää korkeammalla. Minä olen töissä, mutta pomot eivät, työsuojeluvaltuutettu yhdistelmäajoneuvonkuljettaja **Jp Saarela** Schenkeriltä Helsingistä kertoo.

Se kuitenkin ihmetyttää, miksi ulkomaalaisten kuljettajien tulon Suomeen ei puututtu.

– Olisi riittänyt, että trailerit olisi saatu kulkemaan Suomeen.

SkiBusit hiljenivät Lapissa

Kutilan Liikenne Oy:n työsuojeluvaltuutettu, linja-autonkuljettaja **Jyrki Helminen** kertoo, että bussiliikenne on niin minimissä kuin olla voi. Kaikki pitkänmatkan linjat Lapissa ovat supistaneet liikennettä. Vain Ely-keskuksen rahoittamat linjat pyörivät. Kutilan liikenteellä on kokeilussa omarahoitteinen linja Oulu-Raunua-Pudasjärvi-Oulu. Lomautettuna on yhä suurin osa reilun 20 työntekijän porukasta.

– Se on ollut positiivista, että AKT:n puolesta ei ole tarvinnut herätä neljän aikaan, matkustaa hallituksen kokouksiin Helsinkiin, vaan on Windows Teamsin kautta voinut olla mukana kokouksessa, Helminen toteaa.

Kouluilta tarvitaan parempaa yhteydenpitoa

Suomen Taxi-Service Oy:llä pääluottamusmies **Heikki Välikorpi** kertoo, että kun koulut nyt ilmoittivat avautuvansa, kutsuttiin aiemmin lomautetuista osa töihin. Toukokuun lopun ajan kaksi kolmasosaa autoista samoin kuin kuljettajista on ajossa.

– Juuri ennen koulun alkua tuli vielä sata peruutusta. Oli aika iso pudotus, kun



Maaailman terveysjärjestö WHO julisti koronavirusepidemian pandemiaksi.

Pääministeri Sanna Marin kertoo, että Suomessa vallitsevat poikkeusolosuhteet, Suomen rajat suljetaan

Koulut etäopetukseen, isku koulukuljetuksille. Valmiuslaki astuu voimaan



Määräaikaista muutoksia ajo- ja lepoaikoihin



Uudenmaan sulkua

Työsopimuslain muutos, jolla lomautusten ilmoitusaika lyhenee viiteen päivään

Föli kesäaikatauluihin, Kuopion lähiliikenne kesäaikatauluihin



12.3.

16.3.

17.3.

27.3.

28.3.–15.4.

1.4.

6.4.

Korona vei perusterveen miehen liki kuolemaa

Koronaviruksen aiheuttama tauti ei ole vain vanhojen vitsaus. Terve 40-vuotias linja-autonkuljettaja sairastui ja joutui lopullisten kysymysten äärelle. Henki säästy ja kiitollisuus elämästä kasvoi.

TEKSTI Jaakko Takalainen KUVA Getty Images

20 prosenttia koululaisista jäi tulematta. Silloin oli jo ehditty pyytää kuljettajia töihin ja ilmoittaa TE-toimistoon, että työt jatkuvat kahden viikon ajan, Välikorpi harmittelee.

Heti, kun koulut avautuivat, tuli myös uutisia Sipoon ja Helsingin suurista kouluista, että niissä on ollut altistumisia.

– Koulujen pitäisi ilmoittaa yrityksille, mikäli sairastuneita on kuljetettu. Koulut ovat olleet aika nihkeitä ilmoittamaan mitään tässäkin asiassa. Kuljettajat ovat käärmeissään, että mitä pitäisi tehdä ja milloin tulee tietoa.

Yt:t ovat edelleen päällä ja melko varmasti lomautukset jatkuvat, kunnes koulut alkavat syksyllä.

Nobinalla sairauslomia tavallista vähemmän

Hakunilan varikolla tilanne on suhteellisen hyvä, työsuojeluvaltuutettu ja varapääluottamusmies **Harri Vanhalakka** Nobina Finland Eastista kertoo. Nobina on Helsingin seudun liikenteen (HSL) suurin liikennöitsijä 1 300 kuljettajalla.

Kuljettajien keskuudessa ei ole montakaan todettua tapausta. Kun joku on sairastunut, kartoituksessa on tehty tarkkaa työtä, ja jo 15 minuutin yhteinen aika taukotilassa on ollut syy karanteeniin. Yksikään karanteeniin asetetuista ei ole kuitenkaan sairastunut. Nobinalla on kaiken kaikkiaan ollut tänä keväänä sairauslomia tavallista vähemmän.

– Koko Nobinassa ei ole lomautettu vielä ketään, lomaa ja pekkasia on hyödynnetty ja siirretty jo toukokuulle. Lähiaikoina ollaan viisaampia, mitä syksy ja HSL:n kaavailemat säästöt tuovat tullessaan. □

Pääkaupunkiseudulla asuva ja 13 vuotta linja-autonkuljettajana työskennellyt **Teemu** huomasi 1. huhtikuuta oudon asian: ruoka oli palanut pohjaan keittiössä eikä hän haistanut mitään erityistä, vaikka vaimo ja lapset päivittelivät pahaa käryä.

Pian kuume nousi 40 asteen tietämiin, ja makuaisti toimi oudosti: normaalisti maittavaa kahvia ei voinut juoda, koska se maistui syanidille.

– Soitin työterveyslääkärille, ja hän epäili koronaa ja sain viikon sairausloman, Teemu kertoo.

Hän soitti koronan neuvontameroon, jossa kehoitettiin pysymään kotona. Koronatestiin hän tai oireeton vaimo eivät päässeet. Kun 2-vuotiaalle tyttärelle tuli kuumetta, vaimon työterveyslääkärin suosituksesta isä ja tytär koronatestattiin Lastensairaalassa. Seuraavana päivänä 5.4.2020 tuli vastaus: tytär negatiivinen ja isä positiivinen.

Vaimolle tuli kurkkukipua, ja hänetkin testattiin pari päivää myöhemmin. Tulos: ei koronaa.

Ambulanssilla nihkeästi sairaalaan

Seuraavana päivänä hengittäminen oli vaikeampaa ja syöminen kävi mahdottomaksi. Teemu makasi vain sängyssä. Keskiviikkona 8.4.2020 vaimo tilasi ambulanssin.

– Ambulanssin ensihoitajat olivat suojautuneet, mutta eivät millään olleet ottamassa varmaa koronapotilasta

kyytiin, muistelee Teemu.

Malmin sairaalassa hänet eristettiin omaan huoneeseen. Teemun suonet olivat niin kuivuneet, että tippa saatiin vaivoin paikalleen.

Keuhkokuivissa ilmeni keuhkokuume ja Teemu siirrettiin ambulanssilla Meilahteen yliopistolliseen sairaalaan.

– En tiennyt tarkkaan missä mennään, mutta keuhkot pihisivät ja vinkuivat, kun hengitti. Sain aluksi lisähappea happiviiksillä ja lauantaina [11.4.2020] lisähappea alettiin antaa happimaskin avulla, Teemu kertoo.

Lääkäri kehotti häntä valmistautumaan tehohoitoon. Teemu kysyi, voiko hän kuolla.

– Lääkäri vastasi: “Olet nuori terve kundi. Mutta tämä tauti on tosi vakava.” Silloin pelotti.

Teemu sai parasetamolia kuumeseen ja kipuun, mutta maksa-arvojen kohottua sitä ei voitu enää antaa.

– Kun en saanut mitään lääkettä, sairaanhoitaja kävi tunnin välein panemassa kylmän kääreen otsalle. Kuumesta johtuva tärinä oli hirveä, Teemu sanoo.

Tulehdusarvot alkoivat laskea, lääkkeitä pystyttiin taas antamaan ja toipuminen alkoi.

Teemu pääsi kotiin sunnuntaina 19.4.2020 oltuaan yhteensä 11 päivää sairaalassa. Vaimo tai yksikään perheen neljästä lapsesta ei saanut koronaa.

Mikä oli koronaviruksen antama tärkein oppi?

– Nyt osaa arvostaa enemmän elä-

”
Opin myös ettei mikään tämänpäiväinen ole itsestään selvää huomenna.

mää ja terveyttä. Ja perhe on tärkein. Opin myös ettei mikään tämänpäiväinen ole itsestään selvää huomenna, Teemu summaa.

Hän haluaa kiittää sairaalalohenkuntaa hyvästä hoidosta. Kaupassa hän on jo käynyt, mutta lenkille ei vielä. Töihin Teemu palasi 2 viikon sairausloman jälkeen toukokuun alussa. □



Koronan sairastanut Teemu laihtui 8 kiloa taudin aikana. Taudin lähdettä ei tiedetä, mutta se saattoi tarttua linja-autonkuljettajien ahtaista taukotiloista esimerkiksi Hakaniemessä.



Eduskunta hyväksyy työtömyysturvan muutokset

THL:n suositus käsien desinfiointimahdollisuudesta julkisille paikoille



HSL siirtyy kesäaika- tauluihin

Nysse-liikenne kesäaika- tauluihin

Koulut avataan, koululaiskuljetuksia aloitetaan uudelleen.

Schengenin sisäraja- liikenteessä sallitaan työmatkaliikenne sekä muu välttämätön liikenne.



Finnairin ja Finavian maskipakko lentokoneissa ja lentoasemilla

Museot ja julkiset tilat avataan, urheilukilpailuja erityisjärjestelyin ravitsemusliikkeet auki rajoitetusti, kokoontumisrajoitus 50 henkeä

31.7. asti yli 500 hengen kokoontumiset kielletty



9.4.

15.4.

20.4.

11.5.

14.5.

18.5.

1.6.

31.7.

Loviisassa ei luovuteta

Loviisan satama menetti merkittävän osan sahatavaraliikenteestään, mutta usko omaan satamaan ei horju. Tavaravirran siirrosta hyötynneessä HaminaKotkan Haminan satamassa odotetaan jo vakituisten työvoiman lisäämistä.

TEKSTI JA KUVAT **Ville Vanhala**



Lovisa Forwarding & Stevedoringin pääluottamusmies **Juha Tuhkanen** kiipeää Loviisan satamassa nosturin ohjaamoon. Kahvitunti on ohi ja Tuhkanen alkaa taas purkaa junanvaunuista hiili-kuormia pyöräkuormaajan lavalle.

Venäjältä saapuvan ja Manner-Eurooppaan päätyvän hiilen operointi on tätä nykyä Loviisan satamassa yhä tärkeämpi työllistäjä. Aiemmin Loviisassa on käsitelty enimmillään jopa toista miljoonaa kuutiota sahatavaraa vuodessa. Kun Stora Enso Oy siirsi alkuvuodesta sahatavarakuljetuksensa Loviisasta HaminaKotkan Haminan satamaan, Loviisassa käsiteltävän sahatavaran määrä on vähentynyt vuoteen 2019 verrattuna peräti puolella

– Ketään ei ole irtisanottu, vaikka perusteita irtisanomisille olisi riittänyt, Tuhkanen kertoo.

– Lomautuksia on ollut ja on myös tulossa, mutta niitä siirretään kesälomien vuoksi myöhempään ajankohtaan.

Yt-neuvottelujen pitkä putki

Nordström Groupin konserniin kuuluvan Lovisa Forwarding & Stevedoringin palkkalistoilla on 33 ahtaajaa, joista kolme työskentelee sataman korjaamossa.

Enimmillään yrityksen kirjoilla on ollut tuplasti enemmän ahtaustyöntekijöitä,

mutta vuosien myötä väki on vähentynyt eläköitymisen kautta tai siirtymällä muualle töihin.

Tuhkanen kertoo, että Loviisan satamassa on käyty yt-neuvotteluja viimeisten kuuden vuoden aikana useaan kertaan vuodessa.

– Sahatavara on ollut perinteisesti pääartikkelimme, jolla on ollut myös hyvä kate, Tuhkanen toteaa.

– Pahimpana pelkona oli se, että muut sahatavarantoimittajat seuraavat Stora Enso Oy:tä Haminaan, mutta onneksi myös suurten sahatavarantoimittajien tavaravirtoja kulkee yhä Loviisan sataman kautta.

Merkittävää kasvua

HaminaKotka satama Oy:n Haminan satamaan Loviisasta siirtyneet Stora Enso Oy:n sahatavarakuljetukset ovat tuoneet Oy Saimaa Terminals AB:n pääluottamusmies **Jari Sivulan** mukaan merkittävää liikenteen kasvua.

– Vakituista väkeä ei ole palkattu lisää, mutta tilapäisessä työsuhteessa olevien ahtaajien työt ovat lisääntyneet, Sivula kertoo.

Oy Saimaa Terminals AB:n kirjoilla on Haminan satamassa vakituksessa ja tilapäisessä työsuhteessa olevat yhteen lukien 55 ahtaajaa.

< Koronaviruksen aikana ranskalaiset satamat eivät aluksi ottaneet sahatavara-lasteja vastaan, mikä vaikutti myös meidän toimintaamme, mutta nyt tilanne on jo normalisoitunut, Juha Tuhkanen kertoo.

Steveco Oy:n ahtaajat ovat käytettävissämme, mikäli meillä ilmenee väliaikaista resurssipulaa, Sivula kertoo.

Sahatavaran lisäksi Saimaa Terminals operoi Haminan satamassa selluloosaa ja paperia. Haminassa yläkautta lastattavien Lolo-alusten operointi on kuluven kevään aikana jopa hieman lisääntynyt.

– Konttipuolella liikenne lienee koronavirustilanteen vuosi hieman vähentynyt, mutta me olemme tällä hetkellä käytännössä täysin työllistettyjä.

Sivula muistuttaa, että satamien välinen kilpailu on kuitenkin kiristynyt niin kansainvälisesti kuin maamme rajojen sisäpuolellakin.

– Täällä hetkellä olemme Haminassa siinä mielessä hyvässä asemassa, että merkkejä satamaliikenteen vähenemisestä ei ole näköpiirissä.

Oman sataman puolesta

15 vuotta Loviisan satamassa työskennellyt Juha Tuhkanen uskoo, että lasteja riittää Loviisan sataman operoitaviksi myös tulevaisuudessa.

Loviisan vahvuudeksi Tuhkanen nimeää Lahdesta Kouvolan kautta johtavan rautatien ja pääkaupunkiseudun läheisyyden.

Vuonna 2016 Helsingin Satama Oy osti 60 prosenttia Loviisan Sataman osakkeista.

– Totta kai uskomme siihen, että omistajien tavoitteena on kehittää sataman toimintoja jatkossa, Tuhkanen sanoo.

– Työntekijäpuolella ollaan valmiita satamaan siihen, että Loviisa pysyy Suomen satamakartalla myös tulevaisuudessa. □



▲ Korkea viljasilo on Loviisan sataman näkyvin maamerkki.



^ Finnairilta lomautettu Sandström toivoo pääsevänsä takaisin lentoemännän työhön vielä tämän vuoden puolella.

Lentoemännät ja stuertit hoitohenkilöstön avuksi

Pia Sandströmin lomautusaika sai uuden käänteen, kun hän ryhtyi kouluttamaan kollegojaan. Kriisin aikana hoito- ja terveysalan ammattilaisten työtä helpottavaan Valmijoukkueeseen on koulutettu jo yli 170 lentoemäntää sekä stuertteja.

TEKSTI JA KUVA UP/Tiina Tenkanen

Finnair lomautti 1.4. lähtien lähes koko henkilöstönsä koronan takia. Yksi heistä on Hangossa asuva matkustamotyöntekijä, lentoemäntä **Pia Sandström**.

Hän on viime vuodet toiminut osaikaisena lentoemäntänä. Lisäksi hän työskentelee ensiapukouluttajana Finnair Flight Academyn opiskelijoille ja yrityksensä kautta esimerkiksi Hangon Sataman ahtaajille.

Viimeisen lentonsa Sandström teki helmikuussa New Yorkiin. Sen jälkeen Finnair alkoi koronapandemian vuoksi perua lentojaan ja lopulta lomautti lähes koko matkustamohenkilökuntansa. Finnairilla on Suomessa omaa matkustamohenkilökuntaa noin 2 200.

– 90-päiväinen lomautukseni alkoi 1.4. Erityisesti nuorten, alalle juuri tulleiden asema huolettaa, sillä heidän alkupalkkansa ja sitä mukaa ansiosidonnainen työttömyyskorvauksensa on todella pieni, Sandström kertoo.

Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY:n työehtosopimuksen mukaan alle vuoden alalla olleen lähtöpalkka on 1 501 euroa kuukaudessa. Yli 2 000 euron

kuukausipalkkaan lentoemäntä tai stuertti ylittää 13 palvelusvuoden jälkeen. Ylityö- ja lisätyökorvaukset tuovat palkkapussiin lisäpainoa.

Vapaat käsiparit työhön

Lomautus- ja korona-ahdingon keskeltä nousi kuitenkin idea, miten jouten olevat käsiparit voisivat auttaa koronan keskellä työskenteleviä terveys- ja hoitoalan ammattilaisia.

– Lentoemäntä **Ami Niemelä** ehdotti Twitterissä, että Suomeen pitäisi luoda lentoemännistä koostuva valmijoukkue, joka voisi toimia hoitohenkilökunnan apuna. Näin hoidon ja terveyden ammattilaiset voisivat keskittyä ammattiosaamiensa.

Useilla stuerteilla ja lentoemännillä – kuten Sandströmillä – on myös terveysalan pohjakoulutus. Matkustamohenkilökunnan koulutukseen kuuluu muun muassa ensiaputaidot ja valmiudet toimia kriisitilanteissa.

Idean perusteella Niemelä ja hänen kollegansa **Ira Linnéa von Witte** perustivat Valmijoukkueen, johon koulutettiin lomautettua matkustamohenkilökuntaa. Sandström kutsuttiin kouluttajaksi.

Rahoitusta Valmijoukkue sai useilta eri tahoilta, muun muassa Lotta Svärd -säätiöltä sekä muutamilta rekrytointiyrityksiltä. Rahoituksen turvin kurssi voitiin järjestää maksutta.

Vastaava hanke on toteutettu Ruotsissa. Siellä siihen osallistuivat rekrytointiyhtiöt Novare sekä lentoyhtiö SAS. Finnair ei ole osallistunut kotimaisen Valmijoukkueen rahoitukseen tai koulutukseen.

Syötetään ja pestään hampaat

Koulutuksen toteutti koulutuskeskus Axxell Utbildning yhteistyössä Espoon seudun koulutuskuntayhtymä Omnian ja Sandströmin ensiapukoulutuksiin keskittyneen yrityksen EA PIAN:in kanssa.

Korona-ajan takia Sandström luennoi etänä Zoomin välityksellä.

– Kolmena koulutuspäivänä käytiin läpi teoriaa, kuten hoitoetiikkaa, perushoitoa ja ensiapua. Kahtena päivänä kurssilaiset hakeutuivat vapaaehtoiseen työharjoitteluun esimerkiksi hoitokoteihin, Sandström kertoo.

Oppimateriaaleina käytettiin muun muassa videoita. Opiskelijat saivat myös kotitehtäviä. Joissakin heidän itsensä piti olla autettavana.

– Parhaiten oppii, kun syöttää toista tai kun toinen pesee hampaasi.

Innostus lisäkoulutukseen virisi

Pikakoulutus valmensi matkustamohenkilökuntaa toimimaan avustavissa tehtävissä, kuten perushoidossa, puhelinneuvonnassa, logistiikassa ja hallinnollisissa sekä laitoshuollon työtehtävissä.

– Missään tapauksessa emme ryhdy kilpailemaan työpaikoista ammatissa toimivan terveysalan henkilöstön kanssa, Sandström tähdentää.

Huhtikuun puolessa välissä aloitetussa koulutuksessa runsaat 170 lomautettua matkustamohenkilökunnan jäsentä saivat pikakoulutuksen. Muutamat ovat jo sijoittuneet hoitokoteihin avustaviin töihin.

– Toiset ovat innostuneet hakeutumaan terveysalan koulutukseen. Itsekin päätin päivittää sairaanhoitajan koulutukseni ammattikorkeakoulun vuoden mittaisella täydennyskoulutuksella, Sandström kertoo.

Silti hän odottaa pääsevänsä takaisin lentoemännän töihin, kun työnantaja vähitellen lisää lentoja koronan jälkeen.

– Mutta se tapahtuu ehkä aikaisintaan syyskuussa, Sandström arvioi. □



Koronan aikaan tehtiin näyttökokeita

Keudan nuoret kuljettajaopiskelijat saivat ammattipätevyyden koronasta huolimatta. Näyttökokeet järjestettiin luovasti.

TEKSTI JA KUVAT **UP/Tiina Tenkanen**



Roni Anderson, 18, hakeutui kuljettajan opintoihin, sillä se oli ainut ala, joka kiinnosti. Hän uskoo, että ammattitaitoiselle kuljettajalle löytyy aina työtä. Työharjoittelu jakeluauton kuljettajana paljasti Andersonille, ettei hän aio hakeutua vastaaviin töihin, sillä herätys kukonlaulun aikaan ei sovi.
– Haluan maansiirtohommiin tai kuljetmaan merikontteja, Anderson toteaa.



Kurssin ainut nainen, **Veera Huhtala, 18**, tiesi jo pienestä, että haluaa kuljettajaksi. Hänellä ala on veressä, sillä hänen isänsä ja isoisänsä ovat ammattikuljettajia. Yhteisvalinnassa hän oli valinnut lähihoitajan koulutuksen ensisijaiseksi valinnakseen, mutta viime hetkellä muutti mieltään.
– Ammatikseni haluan ajaa ADR-kuljetuksia eli vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuja autoja.



Oskari Lehtikankaan, 19, mielestä koulutuksessa eri ajokorttien suorittaminen on ollut hyödyllistä. Hän oli Postilla töissä jo opiskeluaikanaan ja jatkaa siellä edelleen. Lehtikankaan toiveissa olisi ajaa terminaali-ajoja täys- tai puoliperävaunuyhdistelmällä.
– Tammikuussa menen armeijaan. Sen jälkeen teen jotakin muuta kuin kuljetustyötä.

Toukokuun lopussa Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymä Keudan Keravan toimipisteestä valmistui 16 opiskelijaa logistiikan perustutkinnon kuljetuspalvelujen osaamisalalta. Osalla on kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys, osalla yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattipätevyys.

Keudan opettajan, **Jarmo Relanderin** mukaan poikkeusaika ei ole estänyt yhdenkään opiskelijan valmistumista.

– Korona-aikana tehtiin puuttuvia ammattiosaamisen näyttöjä, joita oppilaat muutenkin tekisivät yksin, Relander kertoo.

He, jotka eivät ehtineet suorittaa ajokorttia CE-yhdistelmäajoneuvokorttia varten, valmistuivat kuorma-autonkuljettajan ajokortti eli C-kortti taskussaan.

Työtä voi arvioida etänäkin

Näyttökokeissa Relander istui normaaliaikana opiskelijan vieressä pelkääjän paikalla. Poikkeusaikana hän seurasi oppilaan suoriutumista henkilöautosta, kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon takana ajaen.

– Sellaisia tehtäviä voitiin teettää koro-

nan aikana, joissa ei tarvinnut olla aivan vieressä, Relander kertoo.

Näyttökokeessa opiskelija muun muassa lastaa pyöräkoneella sorakuormaa kuorma-auton lavalle, kuljettaa kuorman tiettyä reittiä ja purkaa kuorman. Relander seuraa pyöräkoneen käyttöä ja toinen opettaja arvioi, miten sorakuorman kippaaminen määränpäässä onnistuu.

Kappaletavaran kuljetusta harjoitellaan työelämän yhteistyökumppaniyrityksen kanssa. Opiskelija ajaa yritykseen tavaraa kuorma-auton renkaista pesukoneisiin. Toinen opiskelija hakee tavarat takaisin Keudaan. Samalla opiskellaan rahtikirjan täyttämistä.

– Samaa tavaraa viedään edestakasin, Relanderia naurattaa.

Ajon ja tavarankäsittelyn lisäksi ammattitaitoon kuuluu myös palvelutaito, jota mitataan vuorovaikutuksessa asiakkaan kanssa.

Syntymäkuukausi rajoittaa ajamista

Juuri valmistuneet ovat syntyneet pääosin vuonna 2001. Koska muutamat nuoret ovat syntyneet vasta vuoden lopulla, he



Tomi Turunen (vas.), 18, uskoo jäävänsä alalle töihin. Hän oli työssäoppimisjaksolla kylmäauton apulaiskuljettajana ja piti työstä. Hänen mielestään Keudassa on ollut jopa helpompaa opiskella kuin yläasteella ja työssäoppimisen vastuhenkilöt suhtautuvat opiskelijoihin hyvin.

– Täällä oppii ja ollaan omasta tahdosta.

Tatu Kaartoaho, 18, ei koe poikkeusajan haitanneen opiskelua.

– Koronan aikaan opiskeltiin etänä tekemällä ammattipätevyyteen liittyviä tehtäväkirjan tehtäviä.

Kaartoahon mielestä ajokorttien suorittaminen on tärkeää ja työsäharjoittelussa on saanut hyvää oppia.

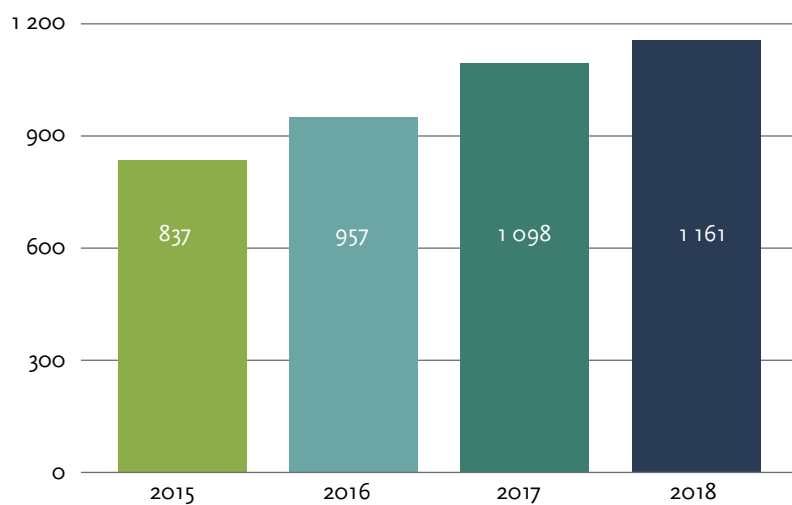
eivät ole pystyneet suorittamaan ajokokeita samassa tahdissa kuin vuoden ensimmäisellä puoliskolla syntyneet. Ajolupaa ei heltä, ennen kuin opiskelija on täyttänyt 18 vuotta. Kurssi kuitenkin päättyy normaalisti keväällä. Tässä on Relanderin mielestä kehittämisen paikka.

– Voitaissiinko ottaa opiskelijoita sisään kaksi kertaa vuodessa? Syksyllä aloittaisi-

vat he, jotka ovat syntyneet ennen juhannusta ja vuoden alussa he, jotka ovat syntyneet loppuvuodesta. Näin kurssi etenisi samaa vauhtia, eivätkä kenenkään opinnot venähtäisi täysi-ikäisyyttä odotellessa.

Relander toivoo myös tiukempia pääsyvaatimuksia. Vaikka hakijoita olisi vähemmän kuin aloituspaikkoja, hakijoiden pitäisi täyttää tietyt hakuperusteet.

Valmistuneet yhdistelmäajoneuvonkuljettajat



Lähde: Opetushallitus/Vipunen.fi

^ Yhdistelmäajoneuvonkuljettajiksi valmistuneiden määrä on kasvanut vuosi vuodelta. Infografikassa on esitetty valmistuneiden lukumäärä vuosina 2015–2018. UP/Tiina Tenkanen



^ Veera Huhtala (vas.), Roni Anderson ja Oskari Lehtikangas uskovat kuljetusalalta löytyvän töitä jatkossakin.



^ Keudan opettaja Jarmo Relander on tyytyväinen, että kuljetusala kiinnostaa nuoria.

Eivätkä kaikki nuoret tiedä, mitä ovat päässeet opiskelemaan.

– Erään opinahjon logistiikkalinjalla aloitti opiskelija, joka luuli tullessa opiskelemaan tietokonealaa, Relander kertoo esimerkkinä.

Edulliset ajokortit houkuttavat

Relander on tyytyväinen, että kuljettajan opintoihin on runsaasti tulijoita. Ala kiinnostaa edelleen erityisesti nuoria miehiä.

Keudan kuljettajalinjalla aloituspaikkoja on 22.

– Meidän ryhmässä aloitti kolme naista, mutta kaksi heistä siirtyi aikuiskoulutuspuolelle.

Relander tietää, että osaa opiskelijoista houkuttaa ennen kaikkea edullisesti hankittavat ajokortit.

– Opiskelija maksaa vain viranomais-

maksut. Opetushan on ilmaista, Relander toteaa.

Hän kehuu nykyisten opiskelijoidensa hyvää motivaatiota. Kolmen vuoden aikana on paljon työharjoittelua ja muutamat tekevät alan työtä opiskelun ohella. Viimeistään työharjoittelussa opiskelijalle selviää, onko hän kouluttautumassa oikealle alalle.

Kuljettajan ammattiin valmistuneilla on hyvät työllisyysnäkymät. Relanderin mukaan ammatillisista saattaa tulla pulaa, kun eläkeikäisiä kuljettajia jää pois työelämästä.

– Näillä nuorilla on EU-kelpoiset ajokortit ja hyvät tiedot ammatistaan. □

Muutakin kuin ajotaitoa

Keudasta valmistuneet **Roni Anderson**, **Veera Huhtala**, **Tatu Kaartoaho**, **Oskari Lehtikangas** ja **Tomi Turunen** uskovat saaneensa hyvät eväät ammattiin ja että heidän ammattitaidolleen on kysyntää. Opinnoissa on ammatillisten opintojen ohessa tähdennetty muun muassa säännöllisen ruokailun ja liikunnan merkitystä. Tasainen verensokeri pitää työvireen tasaisena ja säännöllisen liikunnan avulla kuljettaja pitää itsensä työkykyisenä.

Työ on itsenäistä, mutta se voi olla myös yksinäistä. Siksi myös sosiaalisista suhteista on pidettävä huoli. Lisäksi Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n edustaja on kertonut opiskelijoille työelämän perusasioista.

Osa nuorista menee armeijaan jo heti kesäkuussa, osa tammikuussa. Moni tietää jo nyt sijoittuvansa palvelusajanaan kuljetustehtäviin.

Opiskelijajäsenyys kannattaa

Parhaat keskustelut työelämäaiheista saadaan pienryhmissä, kertoo AKT:n nuorisovastaava, projektisihteeri **Juha Häkkinen**.

Hän ja aluetoimitsijat vierailevat logistiikka- ja kuljetusalan oppilaitoksissa kertomassa muun muassa työsopimuksista, työehtosopimuksista sekä työntekijän oikeuksista ja velvollisuuksista.

Keuda on Häkkiselle tuttu paikka.

Hän tapaa opiskelijat kolmen opiskeluvuoden aikana ensimmäisenä ja viimeisenä vuonna.

– Kolmantena vuonna opiskelijoille on ehtinyt kertyä työkokemusta. Keskustelut voivat mennä todella syvälle työelämään, Häkkinen toteaa.

Samalla Häkkinen kertoo ammatiliiton roolista työelämässä.

– Innostan opiskelijoita käyttämään järjestäytymisvapauttaan jo opiskeluaikana. Silloin kannattaa liittyä opiskelijajäseneksi.

Opiskelijajäsenen saa lukuisia jäsenetuja, eikä jäsenyys maksa mitään. AKT maksaa opiskelijajäsenilleen myös Suomen Ammattiin Opiskelevien Liiton SAKKI:n jäsenkortin.

Opintojen jälkeen opiskelijajäsenyys päättyy, mutta töihin päästessään voi liittyä AKT:n varsinaiseksi jäseneksi.

Työssäoloaika kerryttää työssäoloa

Moni kuljetusalan opiskelija käy kesätoissa ja viimeisenä opiskeluvuotenaan usea on jo työsuhteessa. Työssäoloaika kannattaisi Häkkisen mukaan käyttää hyödyksi myös työssäoloehdon kartuttamiseksi. AKT:n ja Kuljetusalan työttömyyskassan varsinaisena jäsenenä työntekijä saa kaikki liiton jäsenedut. Lisäksi työssäoloehdon täyttyttyä työntekijä saa ansiosidonnaista työttömyyskorvausta, jos hän jää työttömäksi. □



TEKSTI Jyrki Halvari KUVA Getty Images

20 » AKT:n jäsenlehti 4/2020

Kaikkia viestintäkanavia tarvitaan – lehti edelleen tärkein

Painettu AKT-lehti koetaan edelleen tärkeimmäksi liiton viestinnässä. Sähköisen viestinnän merkitys kuitenkin kasvaa.

TEKSTI **Arto Jokela**

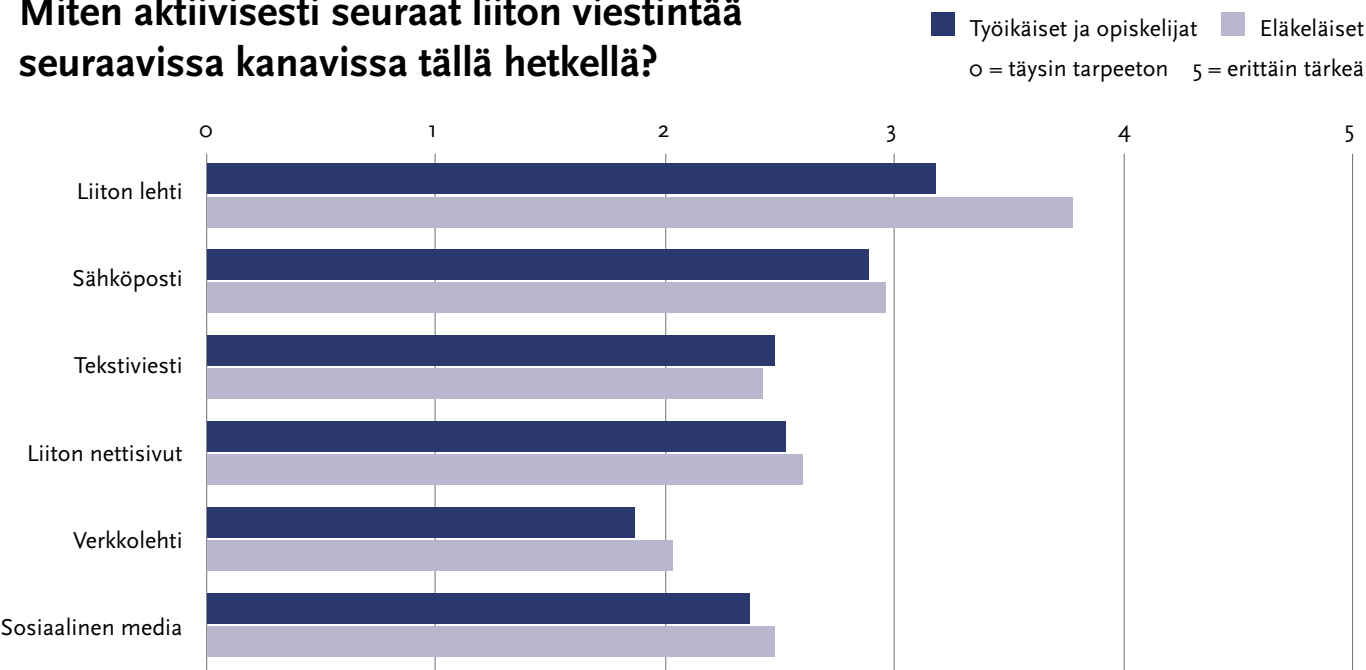
AKT:n osalta kuljetusliittojen viestintäkyselyn tulokset kertovat, että perinteinen painettu lehti on edelleen pitänyt pintansa. Vastanneista työkäisistä (ml. opiskelijat) 43 prosenttia ja eläkeläisistä 71 prosenttia ilmoitti seuraavansa AKT-lehteä paljon tai erittäin paljon. Työkäisistä 40 prosenttia ilmoitti lukevansa lehden kanteen kanteen. Joskus lehteä selailee 24 ja muutaman jutun tarkkaan lukee 29 prosenttia työkäisistä vastaajista. Eläkeläisistä lehden kanteen ilmoitti lukevansa 69 prosenttia. Seuraavaksi eniten työkäiset seurasivat

sähköpostia (33 %), tekstiviestejä (24%), liiton verkkosivuja (21%) ja sosiaalista mediaa (21%). Verkkolehdeä paljon tai erittäin paljon työkäisistä seurasi 7 prosenttia. **Paperilehteä halutaan tulevaisuudessakin** AKT-lehden toivotaan ilmestyvän paperisena myös tulevaisuudessa. Vastanneista työkäisistä 63 prosenttia oli paperilehden kannalla. Sähköisen lehden kannalla oli 14 prosenttia. Lähes neljännes (23%) oli sitä mieltä, ettei lehden muodolla ole väliä. Eläkeläisistä paperilehteä halusi 81 prosenttia.

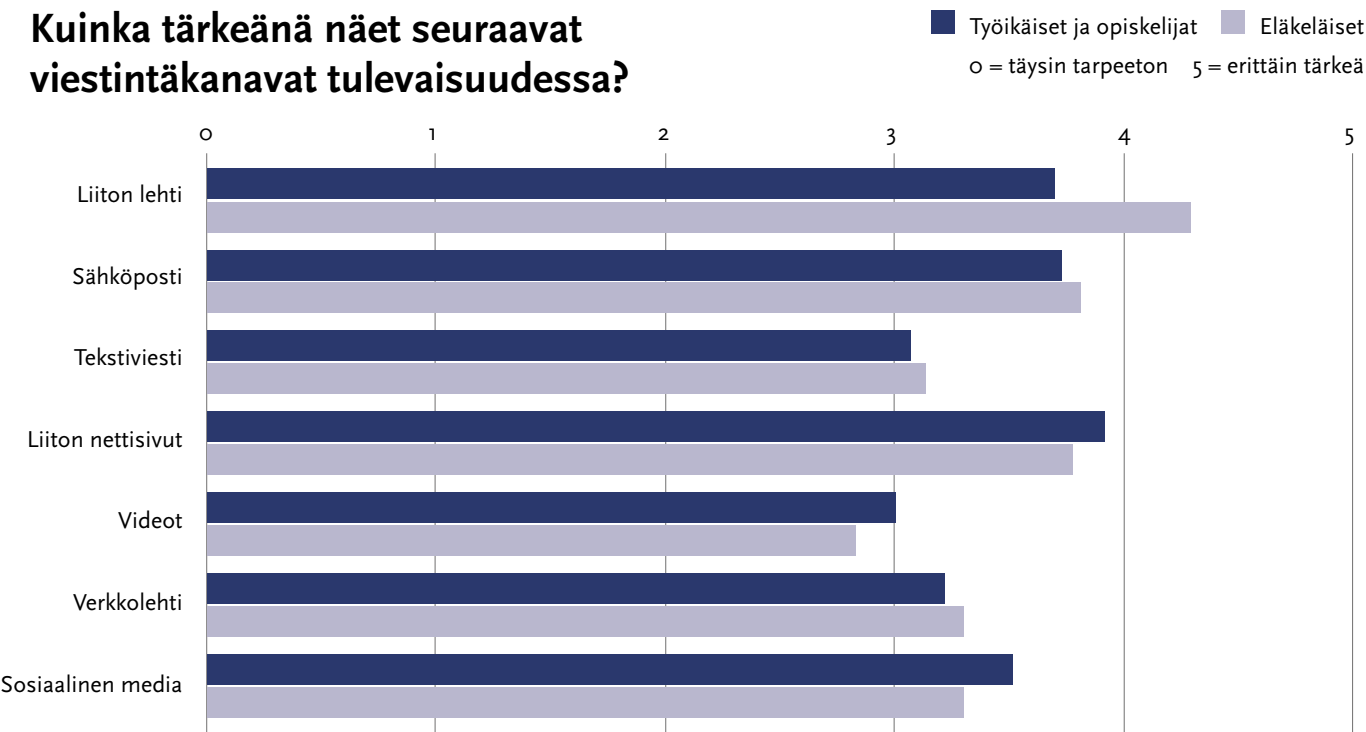
Työkäisistä kaksi kolmesta halusi lehden ilmestyvän 6–7 (35 %) tai 8–10 (33 %) kertaa vuodessa. Joka kolmannelle riittäisi 4–5 lehteä vuodessa. Eläkeläiset toivoivat AKT-lehdeltä useampaa ilmestymistä. Heistä 44 prosenttia oli 8–10 ja 40 prosenttia 6–7 vuosittaisen ilmestymiskerran kannalla. **Kaikki kanavat tärkeitä** Tulevaisuudessa AKT:n viestinnässä paperisen lehden näki tärkeäksi tai melko tärkeäksi noin 65, verkkolehden 41 ja sosiaalisen median 57 prosenttia vastanneista. Tärkeitä ovat myös sähköposti (68

%), tekstiviestit (40 %) ja videot (33 %). Tärkeimmäksi tulevaisuudessa koettiin liiton verkkosivut, joita melko tai erittäin tärkeinä piti 74 prosenttia vastanneista. Kyselyn perusteella tuleva viestintä kannattaa suunnitella monikanavaisesti. Ilmeistä on, että eri ihmiset seuraavat myös eri kanavia: yksi suosii lehteä, toinen verkkosivuja ja kolmas somea. Ihmiset hakevat myös eri paikoista erilaista tietoa. Esimerkiksi AKT:n verkkosivuilta haetaan ensi sijassa tietoa työehtosopimuksista, palkoista ja liiton loma-paikoista ja jäseneduista. Liiton verkkosivujen uutisosio, sähköpostit, some ja tekstiviestit palvelevat myös nopeaa viestintää. Liiton sivuilla ja etut uutiset julkaistaan myös AKT:n some-tileillä Facebookissa ja Instagramissa. Ne näkyvät myös AKT:n mobiilisovelluksessa. AKT:n videot liittyvät pääosin lehdessä olleisiin juttuihin. Ne julkaistaan verkkosivujen lisäksi myös AKT:n Youtube-kanavalla. Tulevaisuudessa voi odottaa, että videoiden merkitys kasvaa. Tästä antaa viitteitä mm. tubettamisen suosio. Lehti voi tulevaisuudessa paneutua erikoiskysymyksiin, laajempiin kokonaisuuksiin ja työpaikkajuttujen kautta avata näkymiä muiden alalla työskentelevien maailmaan. Journalistisiin perusteisiin nojaava lehti koetaan ilmeisesti myös luotettavaksi ja luettavaksi. Lehti tavoittaa myös koko liiton jäsenistön. □

Miten aktiivisesti seuraat liiton viestintää seuraavissa kanavissa tällä hetkellä?



Kuinka tärkeänä näet seuraavat viestintäkanavat tulevaisuudessa?



Kyselyyn vastasi runsaat 2 700 AKT:n jäsentä

AKT toteutti muiden Kuljetusliitot KL ry:n jäsenliittojen (RAU, SMU ja PAU) kanssa viestintäkyselyn helmikuussa. Kyselyyn vastanneesta runsaasta 2 700 AKT:n jäsenestä työssä oli 85 %, työttömänä 9 % ja opiskelemassa 6 %. Naisia työssä olevista vastanneista oli 18 % ja muista 12 %. Suurin osa työkäisistä vastanneista oli 40–59 vuotiaita (59 %). 20–39 vuotiaita vastanneista oli 29 %, alle 20-vuotiaita 3 % ja yli 60 vuotiaita 9 %. Kyselyyn vastanneiden AKT:n jäsenten kesken arvotut kaksi iPadia menivät Helsinkiin ja Turkuun. Kyselyn tuloksia käytetään hyväksi AKT:n ja Kuljetusliitot KL ry:n viestinnän suunnittelussa. □



Norja satsaa ajoneuvojen kunnan valvontaan

Ajo- ja lepoaikatarkastuksia tehdään Suomessa naapureita enemmän. Teknisissä tarkastuksissa Norja on omaa luokkaansa.

TEKSTI **Tua Onnela** KUVAT **Tomas Rolland / Statens vegvesen ja Knut Opeide / Statens Vegvesen**

Vuonna 2018 Suomen teillä pysäytettiin noin 7 000 raskaan liikenteen ajoneuvoa teknistä tarkastusta varten. Samaan aikaan Norjassa – suunnilleen saman kokoisessa maassa – lähes 25 000 raskaan liikenteen ajoneuvoa joutui vastaavaan syyniin.

Luvut kuvaavat hyvin Norjan suhtautumista raskaan liikenteen ajoneuvojen kunnan valvontaan. Maa on siinä omaa luokkaansa. Naapureitaan paljon suurempi Ruotsikaan ei yllä edes puoleen Norjan luvuista.

Sen sijaan ajo- ja lepoaikatarkastuksissa Suomi vetää Ruotsia ja Norjaa pitemmän korren. Niin tien päällä kuin yrityksissä tehtävien tarkastusten määrä on Suomessa naapureita korkeampi. Kun

määriä vertaa väkilukuihin, Suomi on varsinakin Ruotsia huimasti edellä.

Esimerkiksi tien päällä tehtäviä ajoaikatarkastuksia Suomi toteutti vuonna 2018 noin 25 000, Ruotsi vain 21 000.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia ja ajo- ja lepoaikatarkastuksia säätelevät Euroopassa yhteiset ohjeet ja tavoitteet. Siksi niiden määrät ovat eri maissa keskenään vertailukelpoisia. Raskasta liikennettä valvotaan myös muilla tavoilla, mutta tässä jutussa keskitytään vertailtavissa oleviin tarkastuksiin.

Vuoristoon ei voi päästää ketä vain

Yksi syy, miksi Norja valvoo raskaan liikenteen ajoneuvojen kuntoa muita maita tarkemmin, on maantiede. Norjan vuo-

ristoissa ja vuonojen rannoilla kulkevilla teillä on paljon jyrkkiä nousuja ja laskuja, tunneleita ja tiukkoja curveja, ja onnettomuudet näissä oloissa voivat olla kohtalokkaita.

Siksi Norjassa annetaan tiukkoja määräyksiä esimerkiksi lumiketjujen käytöstä ja myös valvotaan, että määräyksiä noudatetaan.

Naapurien kanssa vertailukelpoisten tarkastusten lisäksi Norjassa pysäytetään raskaan liikenteen ajoneuvoja monista muistakin syistä. Yhteensä erilaisia tarkastuksia tehtiin Norjassa vuonna 2018 peräti 83 000 kappaletta.

Tehokkuutta tarkastuksiin saadaan kiinteillä valvonta-asemilla, joita Norjassa on ympäri maata. Niillä tarkastetaan esimerkiksi ajoneuvon painot, mitat, tekni-

nen kunto, kuorman kiinnitys, renkaat ja ketjut, vaaralliset aineet, kuljettajan ajo- ja lepoajat ja asiakirjat. Jos kuljettaja ei noudata kehotusta ajaa valvonta-asemalle, siitä sakotetaan.

Suomessa ja Ruotsissa raskaan liikenteen valvontaa tien päällä tekee poliisi, Norjassa poliisi ja valtion tielaitos yhdessä.

Ruotsi paransi kabotaasin valvontaa

Myös Ruotsin teillä on kiinteitä valvonta-asemia, mutta liikenteen valvojat ovat valitelleet, että niitä ei ole riittävästi. Heidän mukaansa valvonta ei nyt toteudu tasaisesti ympäri maata.

Ruotsin poliisin vuosikertomus vuodelta 2019 nostaa esiin myös ison onnistumisen. Vuonna 2018 poliisissa satsattiin



^ Norjassa valvontaa tien päällä hoitavat poliisi ja liikennevirasto yhdessä.

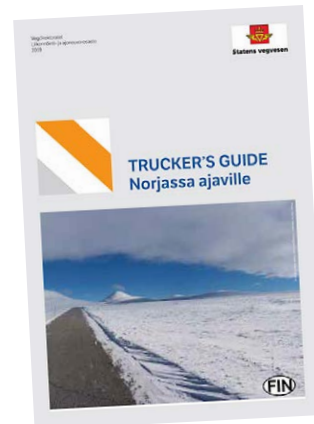
< Yksi syy Norjan tiukkaan tekniseen valvontaan on maantiede. Vuoristoisilla teillä pienikin haveri voi pysäyttää muun liikenteen pitkäksi aikaa.

Trucker's Guide opastaa kymmenellä kielellä

Yksi Norjan raskaan liikenteen valvonnan erikoisuuksista on kuljetajille suunnattu opasvihkonen, *Trucker's Guide*. Se on saatavilla niin sähköisenä kuin paperisena ja löytyy helposti netistä hake-
malla.

Opas on julkaistu kymmenellä kielellä: norjaksi, englanniksi, tanskaksi, suomeksi, venäjäksi, bulgariaksi, kroatiaksi, liettuaaksi, puolaksi ja romaniaksi.

Trucker's Guideen on koottu kaikki tärkeät raskasta liikennettä koskevat säännöt ajo- ja lepoajoista tunnelissa ajamiseen. Lisäksi opas antaa käytännön ohjeita esimerkiksi siitä, miten ajetaan liukkaassa mäessä tai miten lumi-
ketjut kiinnitetään.



Oppaaseen on koottu tärkeät puhelinnumerot, ja siinä esitellään lyhyesti Norjassa liikenteessä toimivat viranomaiset. Keskeiset liikennemerkit kerrataan, ja kommunikaatio-ongelmia helpottamaan on koottu lyhyt norjan kielen sanasto.

Sääntöjen ja vaatimusten lisäksi oppaassa on vinkkejä esimerkiksi siitä, millainen ruoka auttaa pysymään virkeänä. □

Suoritettuja raskaan liikenteen tarkastuksia vuonna 2018

	SUOMI	RUOTSI	NORJA
Tekniset tienvarsitarkastukset (tarkastettujen ajoneuvojen määrä)	7 204 	11 404 	24 805 
Ajo- ja lepoaikatarkastukset tien päällä (tarkastettujen kuljettajien lukumäärä)	24 876	20 083	17 234
Ajo- ja lepoaikatarkastukset yrityksissä (tarkastettujen kuljettajatyöpäivien lukumäärä)	276 000	264 240	254 842

kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvään koulutukseen, ja lähes 400 poliisia ja tarkastajaa koulutettiin. Sen ansiosta kabotaasin eli ulkomaalaisilla ajoneuvoilla maan sisällä tehtyjen kuljetusten valvonta parani selvästi.

Kun vuonna 2017 laittomasta kabotaasista jaettiin 65 rangaistusmaksua, saatiin vuonna 2019 kiinni ja rangaistavaksi jo 238 laitonta kabotaasikuljetusta.

Suomessa jatkuvaa supistamista

Suomessa tarkastusten määrästä nousee esiin erityisesti yksi huolestuttava seikka: ne ovat olleet pitkään laskusuunnassa.

Esimerkiksi Norjassa ajo- ja lepoaikatarkastusten määrä on viime vuosina kasvanut, ja Norja on usein ylittänyt tar-

kastuksille asetetut tavoitteet. Suomessa taas ajo- ja lepoaikatarkastukset ovat romahtaneet.

Vuonna 2014 niitä tehtiin tien päällä peräti 43 000 kappaletta. Vuosi vuodelta luku pieneni, kunnes päästiin toissavuoden 25 000:een.

Laskusuunnan takia Suomen raskaan liikenteen valvonta ei juuri kerää kehuja – ei poliisilta itseltäänkään.

Poliisin oman selvityshankkeen loppuraportti vuodelta 2019 antaa koko liikennevalvonnan tilasta vaatimattoman kuvan. Se on vähentynyt vuosi vuodelta eikä poliiseilla ole työrauhaa keskittyä siihen. Uudet tulijat eivät enää halua töihin liikennevalvonnan pariin.

Raportin mukaan raskaan liikenteen valvontaan käytetty henkilötövuosimää-

rä on vähentynyt vuosina 2012–2018 noin 23 prosenttia.

– Isoin puute Suomessa on se, että raskaan liikenteen valvontaa on ylipäätään liian vähän. Pelko ja uhka kiinni jäämisestä puuttuu, ja kiusaus rikkoa määräyksiä on iso. Tilaisuus tekee varkaan tässäkin asiassa, ja nyt se todella tekee, sanoo AKT:n toinen varapuheenjohtaja **Harri Pasanen**.

Erityisesti linja-autopuoli on Pasasen mukaan jäänyt paitsioon.

– Poliisi ehkä luulee, että kun kuljetetaan ihmisiä, siellä ollaan varmasti varovaisia. Mutta itsekin linja-autoa ajaneena tiedän, että silläkin puolella esimerkiksi ajo- ja lepoaikoja rikotaan vaikka kuinka.

Pasasen mielessä Suomessa pitäisi panna syyniin myös sanktiopuoli. Nyt yritykset, jotka ajattavat kuljettajia sääntöjen

vastaisesti, voivat päästä olemattoman pienillä rangaistuksilla.

– Tiedän tapauksia, joissa sakko yritykselle on ollut esimerkiksi 200 euroa tai 95 euroa. Eihän sellainen aiheuta mitään pelotetta. Ja laittomasta kabotaasista ei seuraakaan mitään maksua, Pasanen puuskahtaa.

Rikkomuksia paljon kaikissa maissa

Suomen, Ruotsin ja Norjan raskaan liikenteen valvonnassa kuitenkin yksi asia yhdistää kaikkia: kun valvotaan, ongelmia löytyy. Joka maassa teillä kulkee runsaasti huonokuntoisia ajoneuvoja ja väsyneitä kuskeja.

Esimerkiksi Ruotsin poliisin tehovalvontaviikolla viime vuonna tarkastettiin 851 kuorma-autoa ja 541 taksia ja kirjattiin 367 ajo- ja lepoaika-rikkomusta. Ylikuormaa oli kymmenellä, ja muita rikkomuksia löytyi iso valikoima manipuloiduista ajopiirtureista rattijuopumuksiin.

Uutiset Suomesta ja Norjasta noudattavat varsin samanlaista kaavaa. Esimerkiksi Suomessa helmikuun tehovalvontaviikolla tarkastettiin 1 791 ajoneuvoa ja määrätettiin lähes 500 erilaista seuraamusta – 250 huomautuksen lisäksi.

– Ajo- ja lepoaika-rikkeiden määrä on edelleen kohtuuttoman suuri, kommentoi Poliisihallituksen tiedote. □

Lähteet: Suomen, Ruotsin ja Norjan liikenne- ja työsuojeluviranomaisten ja poliisin vuosikertomukset ja lehdistöpalvelut.

Lisää aiheesta seuraavalla sivulla.

”Norjassa vain täysi idiootti lähtee sooloilemaan”

Tuntuu siltä, että Norja valvoo enemmän kuin Ruotsi ja Suomi. Varsinkin kuorman sidonnan, renkaiden kunnon ja lumiketjujen kanssa Norja on todella tarkka. Myös esimerkiksi jarru- ja tarkastetaan Norjassa paljon useammin kuin Suomessa.

Näin kertoo Transport Savikon kuljettaja **Harri Lehtonen**, jolla on pitkä kokemus ajamisesta Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa.

Lehtonen on päätenyt tarkastuksiin satunnaisesti. Joskus on ollut vuosiakin välissä, välillä pysäytyksiä on tullut kuu- kauden välein.

– Siihenhän se perustuukin, että ikinä ei voi tietää, milloin joutuu tarkastukseen, Lehtonen sanoo.

Vaikka Norjassa teknisten seikkojen valvonta on hyvin tiukkaa, Lehtosen mielestä tarkastukset ovat aina olleet hengeltään asiallisia. Kaiken pitää olla kunnossa, mutta mitään saivartelua hän ei ole kohdannut.

– Aina meidän porukassa ei niin iloita tarkastuksista, mutta olen itse sitä mieltä, että kun itse käyttäytyy asiallisesti, myös

tarkastajat ovat asiallisia. En ole ikinä saanut mistään viiden minuutin ajoajan ylityksestä sakkoa, vaan jos sakko on tullut, se on tullut syystä.

– Mutta tyhmiä ne tarkastajat eivät ole, se on varmaa. Kyllä he ovat nähneet kaikki huijaukset, ja jos jotain on pielessä, siinä on turha vempuloida. Ei auta mikään selitys, että kaveri ajoi välissä sata kilometriä. He osaavat kyllä kysyä, että missäs se kaveri nyt on, Lehtonen sanoo ja nauraa.

”Norja on kallis maa”

Myös Silvastin kuljettaja **Timo Peltö** kertoo, että Norjassa meininki on paljon tiukempaa kuin Ruotsissa. Hän ajaa erikoiskuljetuksia, jotka vaativat erillisiä lupia.

– Ruotsissa valvojat ovat aika joviaalia porukkaa. He luottavat siihen, että jos lupa on olemassa, sitten kaikki muukin on kunnossa. Norja on erilainen. Ne epäilevät kaikkia. Siellä ajaessa saa koko ajan miettiä, että onhan minulla nyt varmasti kaikki oikein, Peltö sanoo.

Norjassa varsinkin vuoristoisella seudulla talvella on vaikea ajaa joutumatta teknisiin tarkastuksiin.

– Melkein joka vuoren alla on tarkas-

Sakkoa säästi poliisin viileä toteamus:

”Norja on kallis maa”.

tuspaikka, jossa katsotaan ketjut ja muut. Jos asiat eivät ole kunnossa, sanotaan, että tuossa on meillä parkkipaikka. Selittämällä ei pääse mäen toiselle puolelle, Peltö kertoo.

Myös sanktiot ovat Norjassa tiukat. Pellolla on siitä itsellään katkera kokemus: lähes 700 euron sakko pienestä ylinopeudesta. Sakkoa säästi poliisin viileä toteamus: ”Norja on kallis maa”.

– Se on oikein kuvaava slogan, Peltö sanoo ja nauraa.

Vaikka tarkastuksiin joutuminen ei niin hauskaa olekaan, sekä Timo Pellon että Harri Lehtosen mielestä tiukka valvonta on hyvä asia.

– Suomessa valvonta on huonontunut paljon sen jälkeen, kun Liikkuva poliisi lakkautettiin. Tuntuu, että Suomessa voi tehdä erikoiskuljetuksiakin vaikka ilman lupia, eikä kukaan pysäytä, Peltö sanoo.

Näitä valvotaan

Suomessa raskaan liikenteen valvonnassa seurataan erityisesti:

- Ajoneuvon liikennekelpoisuus
- Ajotapa, nopeus ja rattijuopumus
- Ajo- ja lepoajat (väsymys)
- Puutteellinen / virheellinen kuormaus (kuorman sidonta)
- Vaarallisten aineiden kuljetus

Kaikissa EU- ja ETA-maissa pitää tehdä:

- Ajo- ja lepoaikatarkastukset
- Tekniset tienvarsitarkastukset
- Vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastukset

– Norjassa niin ei voi tehdä. Kun jää kiinni, sanktiot ovat kovat ja matka loppuu siihen. Pitää olla tosi idiootti, että lähtee Norjassa sooloilemaan. □



^ Norjassa on ajettava kieli keskellä suuta. Muuten reissu voi tulla kalliiksi.

Terveys on myös silmäterveyttä

Ajopolilla tutkittavat terveysongelmat liittyvät usein muuhun kuin näkemiseen. Silti esimerkiksi diabetes ja näkö kulkevat käsi kädessä. Kun ihminen itse huomaa näössä ongelmia, perussairaus voi olla jo pitkällä.

TEKSTI **Sini Silván** KUVAT **Sini Silván ja Getty Images**



Silmätautien erikoislääkäri **Timo Haapala** toimii Tyks Ajopolin konsultoivana silmälääkärinä ja on perehtynyt liikennelääketieteeseen. Hänen mukaansa esimerkiksi näkökentän ongelmille on tyypillistä, että ne tulevat esiin yllätyksinä.

– Ihminen voi kertoa, että auto tuli eteen yllättäen, enkä yhtään huomannut. Näkökentän toinen puoli voi olla rajoittunut, mutta sitä ei tajua, ennen kuin jotain

on kohdalla. Tyypillisesti näkökenttäpuutoksia aiheuttavat aivoverenkierron sairaudet ja silmänpainetauti.

Silmänpainetauti eli glaukooma etenee yleensä hitaasti, mutta sen aiheuttamat näkökenttäpuutokset voivat ilmetä yllättävälläkin tavalla:

– Eräs potilaani kertoi, että löi päänsä toistuvasti avoimeen kaapinoveen, koska ei nähnyt sen olevan auki.

– Aivot ovat siitä jännittävät, että vaikka näkökentässä on alueita, joita ei nähdä, aivot ikään kuin täyttävät ne alueet, eikä ihminen tajua, ettei näe jotain, koska ei ole siitä tietoinen.

Diabetes vie näköä salakavalasti

Diabetes on koko elimistön sairaus, joka vaikuttaa verenkiertoon ja verisuoniin. Liian korkea verensokeri tekee verisuonet hauraiksi. Siitä aiheutuu pieniä verisuonipullistumia. Niiden vuoksi verisuonet läpäisevät herkemmin nestettä, ja niistä voi aiheutua verenvuotoja silmäpohjaan. Jos nestettä pääsee tiukkaan tarkkan näkemisen alueelle, näkö heikkenee ja tilanne voi johtaa pysyvästi heikentyneeseen näköön. Silmäongelmiin kannattaa reagoida ajoissa.

Harmittavan usein silmänsairaudet ovat edenneet jo melko pitkälle, ennen kuin henkilö havaitsee vaikutuksia näössä. Silloin ollaan jo jälkijunassa.

– Ongelmia tulee, jos esimerkiksi diabetes on edennyt pitkälle tai tauti on huonossa hoitotasapainossa.

Diabeetikolla voi olla myös muita silmäongelmia.

– Ei ole poikkeuksellista, että on

Sinun silmiesi tähden

Tyksin ajopolilla on havaittu, että 50 vuoden merkkipaalun jälkeen kuljettajille alkaa kertyä näkemiseen liittyviä ongelmia. Ajopolilla näköä voidaan tutkia häikäistymisherkkyslaitteella. Yhden läheltä piti -tilanteen myös selitti täydellinen häikäisy.

Ajopolilla tutkitaan perinteisten näöntarkastusten ohella niin kontrastinäköä kuin hämäränäköä. Näkökenttien arvioinnissa käytetään silmälääkäri **Markku Leinosen** kehittämää Ocusweep-mittauslaitetta, jolla voi selvittää toiminnallista näkökenttää ja reaktioaikaa. Tyksin Ajopoli suunnittelee osallistumista myös toiminnallisen näkökentän tutkimukseen Tampereen yliopiston kanssa.

Näköön liittyvät myös neuropsykologiset tietokoneavusteiset Vienna DrivePlus -testit. Niillä voidaan testata näönvaraista etsintää, nopeaa havainnointia ja toiminnallisen havaintokentän laajuutta. Testeillä voidaan myös tutkia työskentelyn nopeutta aikapaineisissa tehtävissä.

– On selvästi tarvetta lisätä tietoa, miten näköhavainto tapahtuu erityisesti liikenteessä. Nyt arviot tehdään Traficomin sekä EU-direktiivin ohjeiden perusteella. Toivottavasti löydämme ratkaisuja, jolla myös toiminnallista näkökenttää voisi mitata, Tyks Ajopolin hankejohtaja **Marja-Liisa Huuskonen** sanoo. □

60-vuotias diabeetikko, jolla on myös selkeä kaihi. Se voi aiheuttaa näkemisen ja hämäränäkemisen heikkoutta ja vaikuttaa ajonäkemiseen.

Suojaa silmät ja pese kädet

Myös auringon uv-valo lisää kaihin kehittymistä. Ennaltaehkäisy ei kuitenkaan voisi olla helpompaa: uv-valoa suodattavat aurinkolasit auttavat ja vähentävät samalla häikäistymistä.

Niin yhdistelmäajoneuvokuljettajan, linja-autonkuljettajan kuin taksinkuljettajankin työ lisää riskiä terveysongelmiin. Työterveyshuolto ja säännölliset tarkistukset ovat tärkeitä, mutta yhtä lailla omatoiminen hakeutuminen tarkistuksiin.

Silmät ovat portti myös viruksille. Esimerkiksi korona pääsee muiden virusten lailla elimistöön limakalvojen kautta. Tämä on yksi hyvä syy, miksi kädet kannattaa pestä, ennen kuin niillä hieroo silmiään ja koskettelee kasvojaan. □



^ – Herkästi istumatyö, epäsäännölliset työajat ja ruokailu sekä huono uni vaikuttavat kortisolitasoon ja hyvinvointiin. En pysty painottamaan liikaa, kuinka tärkeää on pitää huoli itsestään ja omasta työkyvystään.

Hikeä, kyyneliä ja sämpylöitä – viisitoista biisiä ja mattieskot

Suomalaisessa musiikissa kuljettajien työ on raskasta ja yksinäistä, mutta myös tunnelmallista.

TEKSTI Emilia Kukkala KUVA Getty Images



Populaarimusiikissa on käsitelty runsaasti niin kuorma-auton- kuin linja-autonkuljettajienkin elämää. Myös ahtaajista löytyy muutamia kappaleita, joskaan ei aivan viime vuosilta.

Kauan ei tarvitse kaivaa, kun joukosta erottuu kolme nimeä, joilta näitä ammattilauluja löytyy reippaasti: **Veikko Lavi**, **Junnu Vainio** ja tietenkin **Matti Esko**. Iskelmä- ja kuplettilaulajien lisäksi aihetta ovat käsitelleet monet kantri-, pop- ja rock-artistit.

Kuva, joka työstä tekijöineen muodos-

tuu musiikin kautta, on jokseenkin klišeinen, mutta osin myös tosi. Silmiin- tai korviinpistävää on se, että miesvaltaiselle alalle ujuttautuneet naiset eivät vielääkään kappaleissa kuskinpukilla istu.

Tässä jutussa luodaan väljästi teemoiteltu ja suomenkielisiin kappaleisiin rajattu, mutta muuten täysin mielivaltainen katsaus suomalaisten artistien näemyksiin kuljettajien ja ahtaajien raskaasta työstä.

Ritari ja monitaituri

Veikko Saton hikistä tunnelmaa tihkuva

Linjuripolikka vuodelta 1950 lienee tunnetuimpia linja-autolauluja. Saman aikakauden tuotoksia on myös Veikko Lavin Linja-autokuski, jossa kuljettajan kuvaillaan tarvitsevan työssään varsin monenlaista

”Ensin oli hamppari ja sitten tuli jätkä...”

asiantuntemusta: hänen on oltava muun muassa teiden ritari, kapteeni, poliisi, käsööri, tuomari ja portsari.

Sir Elwoodin hiljaiset värit -yhtyeen melankolisessa kappaleessa *Bussi 17* (2003) puolestaan keskitytään lähes kokonaan matkustajien kuvailuun. Kuljettajasta mainitaan sen verran, että pukilla istuu itse kuolema.

Ahtaajan ankara duuni

Molemmat ahtaajan työstä kertovat kappaleet löytyivät noin 40 vuoden takaa. Veikko Lavin *Lasijauholaivakeikassa* (1978) muistutetaan aiheellisesti, ettei nuoruus ole monellakaan ollut pelkkää juhlaa.

Kappaleessa vinssimiehen hommista

”Mun leipäpuuni on koiran duuni.”



tuumataan: ”Kuin apinat me kehää kierrettiin, selkänahka rikki hierrettiin, hiessä me saimme kylpeä, voi hanttimieskin olla ylpeä...”

Junnu Vainion *Siitä on jo aikaa* (1981), jonka on niin ikään sanoittanut Veikko Lavi, kertoo ahtaajan työn arvostuksen nousua: ”ensin oli hamppari ja sitten tuli jätkä, ahtaaja on arvonimi, nykyään sen saa”. Kappaleessa kuvaillaan myös, miten työssä on pään parempi ”pyöriä kuin emohuuhkajalla”, jos meinaa nuppinsa säilyttää.

Kovaa, mutta kunnollista

Matti Esko lienee kuorma-autonkuljettajan työstä kertovien suomalaisten biisien kiistaton kuningas ja hänen laajasta tuotannostaan *Rekkamies* ”se biisi”. Kappale on vuodelta 1987. Samalta vuosikymmeneltä on myös valtaosa Matti Eskon hitteistä, mutta hänen uransa on jatkunut 70-luvulta aina näihin päiviin.

Käännösbiisi *Hyvää huomenta Suomen* alkuperäisversio eli **Steve Goodmanin** *City of New Orleans* kertoo alunperin junamatkasta. *Viisi pitkää yötä* on niin ikään käännösbiisi sotilaasta kertovasta *Yellow River* -kappaleesta, jonka levytti ensimmäisenä yhdysvaltalainen Christie-bändi 1970-luvulla.

Lisäksi Matti Esko on kuvannut ”rekkauskusin” arkea ainakin kappaleissaan *Reisumies*, *Pyörät pyörimään*, *Keikka Ouluun*, *Kotiinpäin* ja *Näin Suomi pysyy pyörillään*, joka on Junnu Vainion sanoittama.

Matti Eskon kappaleita ovat hänen lisäksi säveltäneet ja sanoittaneet useat pitkän linjan tekijät **Veikko Samulista** **Risto Asikaiseen**. Biiseissä kuljettajan työ on kovaa, mutta kunniallista ja hieman romantisoitua. Liikaa sitä ei arvosteta.

Romantiikkaa joka lähtöön

Hieman lihallisempaa romantiikkaa on ilmassa Leevi and the Leavingsin kappaleessa *Marjo-Riitta, rahtarin rakkaus*. ”Ajo tuntuu hartioissa, valvominen ohimoissa, tupakka yskittää” valittelee kertoja, mutta sentään muisto naisesta lämmittää. Kappale on ilmestynyt 1986 albumilla *Perjantai 14. päivä*.

Melankolista tunnelmakuvausta puolestaan esittelee **Heikki Salo** kappaleessaan *Vaalimaan tullissa* (1997). Siinä päivitellään kymmenien kilometrien jo-

noja ja manataan, että saisi polttaa koko Vaalimaan. Kuutamo loistaa, pakkaneen paukkuu, tähdet tuikkivat ja minnekään ei ole kiire.

Salon kirjoittama, mutta **Ari Laaksosen** säveltämä, on myös Miljoonasateen kappale *Uni vie* (1993), jossa kertoja uneksii varsin elävästi ajavansa rahtia Siperiassa, vaikka oikeasti onkin makkaranmyyjä Nastolassa.

Kulkuriromantiikkaa kaikkein selkeimmin edustanee Pelle Miljoonan *Pikkupolka ja pikitie* (1994). Siinä pikkupoika mene maantien laitaan ihastelemaan ”rekkoja” ja kuljettaja hänestä kasveutuaan sukeutuukin.

”Tie päättynyt ei maailmalta, ei pysähtynyt taakseen katsomaan, tieltä pitkältä ja lavealta ei pystynyt hän koskaan palamaan.”

Rauhalliset kuljettajat

Pate Mustajärven vuonna 2005 julkaistu kappale *Ajan päivin, ajan öin* on jonkinlainen prototyyppi kuskibiisistä: kahvia ja sämpylää kuluu, tie kutsuu, kultaa ikävöidään ja ”hilpeyttä haihtumaan ei saa koiranilmakaan”. Kappale on **Olli Lindholmin** säveltämä ja **Pauli Hanhiniemen** sanoittama.

Kuljettajan mielenrauhaa ylistettiin jo Juha Vainion kappaleessa *Rahtari-Kalle*, jossa päähenkilö on ”saatanan riski”, mutta tavattoman tyyni. Kappale ilmestyi alunperin vuonna 1979 Kaukokiidon mainoksena nimellä *Tuli baariin mies lip-pahattuinen*.

Sämpylöitä tarjoillaan ja kotiin kaivataan myös **Kake Randelinin** 90-luvulla ilmestyneissä *Yöbaarin tytössä* sekä *Veljet jotka yössä kohdataan* -biisissä, jossa mainitaan myös isäänsä kotiin odottavat perheet.

Yöbaarin tytössä on sama juoni, mutta ohraisempi loppu kuin alaan sinänsä liittymättömässä *Tilipäivä koittaa*-hitissä.

Kosmisen pilan kohteena

Freud, Marx, Engels & Jung -yhtyeen *Koiran virka* -kappale on ilmestynyt vuonna 2002 *Paikkoja ja pleisei* -albumilla. **Into Kopen**in säveltämässä ja **Pekka Myllykosken** sanoittamassa biisissä kertoja arvelee olevansa jonkinlaisen kosmisen pilan kohteena, kun joutuu nukkumaan kopissa ja haukkumaan sekä isännän että muut autot tiellä. ”Mun leipäpuuni on koiran duuni ja minä se rakki oon”.

Jaakko Tepon vuonna 1981 *Katuojalauluja*-albumilla ilmestyneessä *Rekkakuskin tilityksessä* muistutetaan, että ”ei ole rekka-miehen työ niin ihanaa kuin minkä kuvan

niistä iskelmistä saa”. Kertoja tuskittelee kaipaavansa ravintolaan nytkin ja tokihan autossa luistaa myös kytkin, että saadaan loppusoinnut rimmaamaan.

”Yksin yössä ei nää kettään, vieläköön tää mäelle vettää, jootas ajoo suolle uppomaan”, manataan vahvan murteellisessa kappaleessa. Kertoja kertoo, että hän haaveili pikkupoikana kuljettajan työstä, vaan eipä haaveile enää. □

Jutussa on käytetty lähteinä kirjaston tietokantoja, Discogsia, Wikipediaa ja suoratoistopalveluita.

Biisivinkki? Tiedätkö lisää kuljetusalaan liittyviä biisejä? Jos, niin kerro siitä kesäkuun loppuun mennessä sähköpostilla *Emilialle*, niin jatketaan juttua kesän jälkeen. *Emilian* sähköposti: emilia.kukkala@protonmail.com

Tsekkaa nämäkin

Channel Four: Tämän päivän rahtari
Edu Kettunen: 69 Scania
Four Cats: Kiitolinja kiittää
Halavatun Papat: Rekkamies Pekka
Jussi Raittinen: Hirvi älä tule tielle
Klamydia: Jaspi Mäkky
Mika Sundqvist: Rekkamiehen laulu
Nukkekot: Lumiaura-Lasse
Simo Salminen: Alle lujaa
Tapio Rautavaara: Yölinjalla

SAMAN ARVOINEN

KETÄÄN EI SAA SYRJIÄ TYÖELÄMÄSSÄ

sask^{fi}

Tue työtä tasa-arvon puolesta.
www.sask.fi/lahjoita

Road tripille ammattilaisten neuvoilla

Mihin Suomessa kannattaa lähteä, jos haluaa nauttia upeimmista tienvarsimaisemista? Kuljettajat tietävät.

TEKSTI **Tua Onnela** KUVAT **Tua Onnela ja Arto Jokela**



^ Utsjoen kirkkotuvat sijaitsevat tien varressa etelästä Utsjoelle tultaessa. (Tua Onnela)



^ Suomen kauneimmaksi valittu tie lähtee Utsjoen kylästä (kuvassa vasemmalla) Tenojoen vartta kohti Karigasniemeä. Joen toisella puolella on Norja. (Tua Onnela)

Maisemien ihailu auton, moottoripyörän, pyörän tai bussin kyydistä on matkailua, jota ei viruspandemiakaan estä. Mutta minne kannattaisi suunnata? Kysyimme vinkkejä neljältä kuljettajalta eri puolilta Suomea.

Utsjoelta kotoisin oleva linja-autonkuljettaja **Ola Aikio** valitsee ykköskohteeksi Utsjoelta Karigasniemelle kulkevan maisematien. Se myötäilee Suomen ja Norjan välistä Tenojokea, ja se on joskus valittu Suomen kauneimmaksi tieksi.

– Kun pysähtyy Kuninkaankivelle, sieltä näkyvät Norjan lumihuippuiset tunturit, Aikio kertoo.

Lapin maisemissa riittää muutenkin nähtävää. Karusta tunturimaisemasta innostuvalle Aikio suosittelee esimerkiksi Kilpisjärvelle menevää tietä.

Monet nähtävyydet ovat helposti saavutettavissa lyhyellä pysähdyksellä. Etelästä Utsjoelle tullessa Aikio vinkkaa pysähtymään esimerkiksi Utsjoen kirkkotuvilla. Rovaniemeltä Posiolle mennessä taas Korouoma on hänestä ehdoton nähtävyys. Rotkolaaksossa on tarjolla lyhyitä ja pitkiä



^ Suomen suvessa kannattaa varautua myös sateeseen. (Arto Jokela)

kävelyreittejä, joilla voi käydä vaikka syömässä eväät.

– Se on hieno paikka ja sellainen, josta itse tykkään. Napapiirit sun muut paikat, joissa tulee istuttua puolet vuodesta parkkipaikoilla, eivät itselle ole niin mainitsemisen arvoisia, Aikio naurahtaa.

Saariston idylliset pikkutiet

Rengasreitit Turun saaristossa ovat ennestään monen road trip -suunnitelmissa, eivätkä syyttä. Houtskarilainen linja-autonkuljettaja **Carl-Erik Skaag** antaa sisäpiirin vinkit saariston parhaista kohteista.



^ Koli on suomalaista kansallismaisemaa. (Arto Jokela)



^ Yhteysaluksella voi matkata Turun saaristosta aina Ahvenanmaalle asti. (Arto Jokela)



^ Punkaharjulla voi maisemien katselun ohella tutustua myös harjun vanhaan tiehen. (Arto Jokela)

– Etenkin matka Houtskarista Iniön kautta Kustaviin on hieno. Houtskarissa kannattaa pysähtyä Saaristomuseossa – se on talkoilla tehty ja tosi kiva. Myös Björkönen ranta on tosi nätti. Sen näen joka aamu, kun lähdän töihin.

”Houtskarissa kannattaa pysähtyä Saaristomuseossa – se on talkoilla tehty ja tosi kiva.”

Omiin maisemiin tottuu nopeasti

Kysymys hienoimmista tienvarsimaisemista ei ole kuljettajille ihan niin helppo, kuin voisi kuvitella, vaan vaatii hetken miettimistä.

Selitys on ymmärrettävä.

– Sitä, mitä näkee koko ajan, ei niin tajua arvostaa, sanoo **Carl-Erik Skaag**.

Hän kertoo, että omiin tuttuihin maisemiin auton ikkunassa tottuu helposti eikä niitä osaa pitää kovin eksoottisina. Vastaavasti vieraassa paikassa silmiin saattavat osua sellaiset seikat, jotka ovat siellä asuville itsestään selviä.

– Minä ihmettelen aina Sisä-Suomen ruskeita vesiä. Ei meillä täällä ole sellaisia, Skaag sanoo ja nauraa.

Toisaalta maisemat voivat olla arvokas lisä kuljettajan työssä.

– Kyllä niitä edelleen katsoo mielellään, varsinkin kun pääsee näkemään uusia paikkoja, sanoo **Jari Pajunen**. □

– Turun suunnasta tullessa kannattaa käydä katsomassa Nauvon vierasvenesatama. Myös Nauvon keskusta on nättisti rakennettu, Skaag sanoo.

Skaag vinkkaa välillä poikkeamaan suosituimmalta reitiltä pikkuteille. Saariston kapeat tiet ovat itsessäänkin idyllisiä. Myös kauempana sijaitseviin saariin pääsee usein ilmaisilla lautoilla.

– Jos on enemmän aikaa, voi käydä Utössä asti. Sitten on nähnyt koko saariston, Skaag sanoo.

Route 66 Suomessa

Yhdysvalloissa historiallinen tie 66 on suosittu road trip -kohde. Suomessakin voi tehdä 66-retken ajamalla Orivedeltä Virtojen kautta Lapualle. Virroilla asuva linja-autonkuljettaja **Jussi Niemi** vinkkaa, että reitillä on hienoja luonnonnähtävyyksiä, kuten Torisevan rotkojärvet.

– Helvetinkolukaan ei ole kaukana, tai esimerkiksi Kotalan kosket, Niemi sanoo.

Niemi harrastaa moottoripyöräilyä, joten hänellä tulee ajettua paljon myös vapaa-ajalla. Hän tykkää erityisesti Rovaniemen ja Kittilän maisemista.

– Siellä on tienvarret täynnä hienoja koskia. Esimerkiksi Vaattungin alue on hieno, Niemi sanoo.

Savonlinnalainen linja-autonkuljettaja **Jari Pajunen** puolestaan tuntee Saimaan seudun. Hän neuvoo valitsemaan reittejä kartasta tunnelman mukaan – Saimaalla riittää hienoja maisemia joka tapauksessa. Punkaharju kannattaa kuitenkin ehdottomasti ottaa mukaan.

– Se harjuaalue on hieno, ja sieltä löytyy vaikka mitä nähtävää. Myös Olavinlinna ja Kerimäen puukirkko kannattaa käydä katsomassa, Pajunen sanoo.

Kotiseutujen lisäksi häneen ovat vedonneet tienvarsinäkymät esimerkiksi Kolilla Lieksassa ja Rymättylässä.

– Rymättylässä oli tosi hienot maisemat – vanhaa rakennusta ja muuta. □

Laiskottelu on luovuuden ehto

Hyppääminen oravanpyörästä on hyväksi palautumiselle. Lepo ja rauhoittuminen antavat tilaa myös luovuudelle.

TEKSTI **UP/Tiina Tenkanen** KUVITUS **Marika Joensuu**



Loma on tarkoitettu työstä ja suorittamisesta irtautumiseen. Aivojen ja kehon on saatava palautua kunnolla. Se tarkoittaa, ettei sivusilmälläkään seurata työsähköpostia tai vastata työpueluihin, ellei siitä jollakin reilulla sopimuksella ole sovittu työnantajan kanssa.

Arkirutiineista irtautumiseen kuuluu usein, että siirrytään pois kotoa eli lähdetään mökille tai matkalle.

Lomalle siirryttäessä on hyvä pysähtyä hetkeksi. Mieti, onko lomasi suunniteltu täyteen tekemistä tiettyssä aikataulussa vai onko sinulla mahdollisuus vain loikoilla tilassa, jota sanotaan ”laiskuudeksi”. Laiskuus ei ole asiantuntijoiden mukaan huono asia. Erityisesti aivot hyötyvät laiskuudesta, mikä on edellytys luovuudelle.

Hyvä ja paha laiskuus

Vaikka laiskuus on välttämätöntä stressistä irtipääsemiseksi ja luovuuden ruokkimiseksi, sitä on nautittava kohtuudella, toteavat psykologian tohtori **Satu Kaski** ja psykologi, psykoterapeutti **Vesa Nevalainen** opaskirjassaan *Miksi kannattaa (välillä) olla tekemättä mitään? Laiskottelun jalo taito* (Kirjapaja 2020). Liiallinen laiskuus esimerkiksi ihmissuhteissa voi johtaa eroon. Fyysinen laiskuus saattaa aiheuttaa terveysongelmia. Henkinen laiskuus voi työympäristössä tarkoittaa

Laiskuus on vastavoima ahkeruudelle.

omien töiden delegoimista muille, mikä ei ole moraalisesti oikein. Laiskuus on vastavoima ahkeruudelle. Ihminen tarvitsee molempia pärjätäkseen.

Kirjoittajat yllyttävät itsekutakin miettimään, onko tehokkaampaa yrittää painaa töitä täydellä teholla jatkuvasti vai rentoutua välillä. Työsuoritus voi tauon jälkeen jopa parantua. Lakisääteisiä ruoka- ja kahvitaukoja ei ole säädetty turhaan. Myös vuosilomalla on merkitystä työtehoon ja hyvinvointiin.

Loma parantaa hyvinvointia

Loman parhaasta pituudesta on keskusteltu vähän väliä. Toiset asiantuntijat ovat sitä mieltä, että muutaman päivän lomat usein pidettyinä voivat palauttaa työkuntoa yhtä hyvin kuin yksi pitkä loma vuodessa. Työterveyslaitos kehottaa pitämään lomaa vähintään 2–3 viikkoa kerrallaan. Laitos vetoaa tutkimuksiin, joiden mukaan työntekijän hyvinvointi paranee noin kahdeksan päivän ajan loman alkamisesta. Koska loman hyvinvointivaikutukset haihtuvat melko nopeasti, kannattaa lomapäiviä jättää myös talveksi.

Loman ajaksi olisi hyvä laittaa sähköpostiin lomavastaaja ja sulkea työpuhe-

lin. Jos jokin työasia tulee mieleen kesken loman, sen voi kirjata ylös ja kaivaa esiin työhön saapuessa Työterveyslaitoksen lomaohjeissa todetaan. Sijaiselle olisi hyvä kertoa, mistä hän saa tarvittaessa lisätietoa työtehtäviin.

Ylivirittynyt yhteiskunta

Yhteiskunta on valveilla nykyään yötä päivää, ja ärsykeitä on jatkuvasti tarjolla lomallakin. Yhteys oman kehon tunteuksiin ja erityisesti sen hätähuutoihin saattaa katketa. Tarvetta akkujen lataamiseen ei tunnisteta, ja täysillä paahdaminen jatkuu päivästä toiseen. Vasta kun elimistön hälytysmerkit alkavat olla vakavia, ihminen Kasken ja Nevalaisen mukaan havahtuu tilaansa. Silloin tarvitaankin jo pitempää aikaa palautumiseen. Pahimmillaan stressioireet vaativat sairaalahoitoa.

Ylivirittyneen elämäntavan tunnistaa siitä, että pysähtyminen on mahdotonta. Suorittaminen jatkuu vapaa-aikanakin, jolloin tehdään kotityöt, hoidetaan puutarha ja perhe sekä sukulaiset. Lomalla väljästi suunniteltu ohjelma tuo ryhtiä, mutta minuuttiaikataulua ei kannata tehdä. Varma keino päästä irti arkirutiineista on tehdä pieni matka heti loman alkuun. Loma ei kuitenkaan ole suoritus. Pysähtyminen on hyödyksi, sillä silloin ei tule tehtyä hätiköityjä päätöksiä, näkee asiat uudella tavalla ja keksii uusia, luoviakin ratkaisuja. □

Lähteet: Työterveyslaitos ja Satu Kaski, Vesa Nevalainen: *Miksi kannattaa (välillä) olla tekemättä mitään? Laiskottelun jalo taito*. (Kirjapaja, Helsinki, 2020)

TIESITKÖ, ETTÄ...

... arkipyhäpäiviltä tulee saada 100 % korotettu palkka?

Mittanauhan kanssa bussivarikolle

Naantalilaisen Vilman innostus linja-autoihin alkoi koulumatkoilla. Niiden äänimaailmassa oli jotain, mihin pystyi uppoutumaan. Turkulaisen Johannes Salovaaran kokemus on sama. Linja-autoja on mukava kuvata ja kuunnella sekä ottaa niiden katoavaa ääntä talteen.

TEKSTI **Sini Silvàn** KUVAT **Sini Silvàn, Johannes Salovaara ja Vilma**



^ Bussiharrastus on tarkoittanut Vilmale ja Johannekselle varikkokäyntejä, joissa autoja yhteisellä mitataan ja kuvataan. (Sini Silvàn)



^ Johanneksen suosikkiautomalli Volvo 8700LE B12BLE alustalla äänien ja ulkonäön perusteella. Vilmale suosikkeja ovat pääosin Suomessa koritettut automallit, niin Volvot kuin Scaniatkin, aina 90-luvun lopulta 2000-luvun loppuun. (Johannes Salovaara)

< Yksi Vilman tekemistä autoista on vuosimallin 2004 Volvo-teliauto. (3D-mallinnos: Vilma)



> Volvon ohjaamo 3D-mallinnettuna on liki valokuvantarkan näköinen. (3D-mallinnos: Vilma)

Linja-autoja on vain kiva kuunnella. Vähän niin kuin sillä teemalla, että mitä vanhempi sen parempi, bussiharrastaja Johannes Salovaara kertoo.

Äänimaailma on yhdistelmä moottorin, vaihteistojen ja ovien ääntä. Salovaaran mukaan vanhemmat linja-autot myös tuntuvat toimivan paremmin ja suurin osa on nopeampia. Autoista tulee hitaampia, kun niistä yritetään tehdä erityisen ekologisista. Esimerkiksi uudemmat Volvot vaihtavat isolle vaihteelle liian aikaisin.

– Se on sellaista jurnutusta, Salovaara kuvailee.

Linja-autoharrastajana hän tuntee kaikki Fölin kaupunkiliikenteen autot: minkä yrityksen auto on kyseessä, auton numero, malli, alusta, moottori ja vaihteisto. Turun Kaupunkiliikenne Oy:n autoilla on nimetkin Eeva, Tarja ja Sirpa.

Harrastuksen ympärillä kokonainen yhteisö

Bussiharrastuksessa linja-autosimulaattori OMSI on tärkeä. Se sai Vilmalekin harrastuksessa uuden vaihteen päälle. OMSIn ympärille on kasaantunut suuri

kansainvälinen yhteisö, ja ystäviäkin on löytynyt ympäri Eurooppaa.

– Tajuttuani, että ohjelmaan pystyy luomaan omia autoja, aloitin autojen äänittämisen. Sitten rupesin tekemään simulaattoriin omia autoja, ensin pelkästään äänien osalta. Jossain vaiheessa päätin opetella 3D-mallinnusta, Vilma kertoo.

Hän alkoi itsenäisesti opiskella Blender-ohjelmalla 3D-mallintamista.

– Aluksi en ymmärtänyt Blenderistä yhtään mitään, nyt pystyn mallintamaan esimerkiksi jonkun linja-auton keulan päivässä tai parissa.

Materiaalinkeruu on valtava työ

Varikolla bussin kuvaaminen on tuntien urakka. Ensimmäinen auto kuvataan joka puolelta. Sitten vain mittanauha esiin ja mittailemaan ikkunasta toiseen ja paneelista toiseen. Sen jälkeen sama tehdään sisällä istuimia, tankoja ja ohjaimia myöten.

– En tiedä kuinka moni, jos kukaan tekee näin. Olen huomannut, että mitat ovat todella hyväksi lopputuloksen kannalta, Vilma kertoo.

– Aloitan mallintamisen ensin kylki-paneeleista, sitten valmistuvat ikkunat ja

kaikki muu mahdollinen, Vilma kertoo.

Vähitellen autot siirtyvät OMSI:in. Se ei ole ohjelmana erityisen hyvä, mutta ainakin toistaiseksi parhaiten autojen toimintaa simuloiva linja-autosimulaattori, mihin käyttäjät itse voivat tehdä autoja.

Johannes Salovaara on keskittynyt bussiharrastamisessa valokuvaukseen, videoimiseen ja äänittämiseen ja kirjoittanut tekstejäkin omille nettisivuilleen. Instagramissa kuvia on nimellä @bussikuvatturku tällä hetkellä runsaat 2 600, seuraajia yli 1 100.

Ääntä ja busseja talteen

Molempia pistää liikkeelle myös se, että vanhoja linja-autoja vähitellen katoaa niin katukuvasta kuin äänimaisemasta.

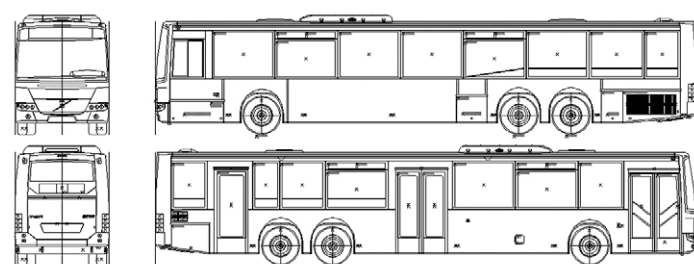
– Se, mitä koen itse tekeväni, on jon-

kinlainen museointitoiminnan jatke. Ideana on autoja digitoimalla ja materiaalia keräämällä luoda virtuaalinen vastine, joka vastaisi ulkonäköään, äänimaailmaansa sekä toimintoja myöten oikeaa autoa, Vilma sanoo.

– Hassua, kun tulee aina kiire jonkun bussin kanssa. Parin kuukauden päästä poistetaan esimerkiksi Jalobusin kaksi vanhinta autoa. Numerolla 26 liikenteessä ollut auto on viimeinen Turun joukko-liikenteeseen tullut Suomessa koritettu Volvo, Johannes kertoo.

Myös bussin tekniset tiedot tulevat häneltä kuin kaupan hyllyltä: Malli on 8700 B12BLE 6x2. Moottori on Volvo DH12D 340hv, vaihteisto ZF Ecomat 6HP602C.

– Aina saa juosta bussien perässä, Johannes nauraa. □



< Ensimmäisenä autosta tehdään viivapiirroksia, jotka siirretään Blenderiin kolmiulotteiseen maailmaan. (Viivapiirros: Vilma)

Vireänä vuorotyöstä huolimatta

Epäsäännöllistä vuorotyötä tekeville hyvät yöunet eivät ole itsestäänselvyys. Riittävä ja laadukas uni on tärkeää ammattikuljettajan terveyden kannalta.

TEKSTI Katja Riikonen ja Krista Abdulla Hama Salih

KUVA Getty Images



Uni puhdistaa aivoja ja nopeuttaa palautumista. Hyvin nukkuvaa ihminen on virkeä ja hyväntuulinen.

Miksi kuitenkin nukumme nykyään vähemmän ja huonommin kuin koskaan? Syitä on monia. Monella arkirytmillä on epäsäännöllistä ja lisätunteja vuorokauteen otetaan nipistämällä yöunesta. Esimerkiksi lempisarjan katsominen ja puhelimen näprääminen saattavat mennä nukkumisen edelle.

Univaje vaikuttaa arkeen monella tavalla. Tarkkaavaisuus häiriintyy, mieliala laskee ja pinna on kireällä. Olo on nuutunut ja energia kateissa. Ratin takana tulee haukoteltua ja silmäluomet tuntuvat raskailta. Onnettomuusriski kasvaa.

Epäsäännöllinen elämänrytmi alkaa herkästi näkyä myös pyörivästä elämästä. Riski sairastua esimerkiksi aikuisiän diabetekseen tai sepelvaltimotautiin kasvaa. Väsyneenä tekee herkästi huonoja ruokavalintoja, eikä

liikkumiseen riitä puhtia. Oravanpyörä on valmis, mutta siitä on päästävä pois.

Vuorotyö haastaa hyvää unta

Epäsäännölliset työvuorot tuovat kuljettajan arkeen monia haasteita niin nukkumisrytmin, liikkumisen kuin syömisensä osalta. Yhteinen aika perheen ja ystävien kanssa voi jäädä vähäiseksi. Osalla vapaa-aika kuluu lähinnä lepäämiseen, jolloin harrastamiseen ja muuhun itsestä huolehtimiseen ei jää aikaa.

Vuorotyön aiheuttamia haittoja vähentää riittävä uni. Vuorotyöläinen joutuu kiinnittämään palautumiseen enemmän huomiota. Erityisesti yövuorojen välissä ja ennen aikaisia aamuvuoroja unta on saatava riittävästi. Torkuttelu ei riitä. Esimerkiksi yövuoron jälkeen on asennoiduttava nukkumaan kuin nukkuisi yöunet – riittävästi ja kunnolla. Uni on laitettava elämän tärkeimpien asioiden listalle.

Uniolosuhteilla on myös merkitystä. Unta parantaa makuuhuoneen viileä lämpötila, hämärä ja hiljaisuus. Päivällä nukkuen ympäristön ääniä voi vähentää käyttämällä korvatulppia. Ennen nukkumista ei kannata syödä raskasta ateriaa, sillä se heikentää unta.

Moni kuljettaja on väsynyt

Viimevuotisen kuljettajakyselyn mukaan 40 % vastanneista kuljettajista koki itsensä väsyneeksi vähintään kolmena päivänä viikossa ja sama määrä unen laatunsa heikoksi. Filha ry:n laatimaan kuljettajakyselyyn vastasi noin 100 linja-auton-, taksin- ja raideliikenteen kuljettajaa.

Kyselyyn vastanneista 80 % oli huolissaan runsaasta istumisesta ja yli 50 % vähäisestä liikkumisesta. Joka kolmas koki olonsa usein alakuloiseksi ja oli huolissaan jaksamisestaan. Suurin osa vastanneista

kuljettajista (70 %) tiedosti riittävän unen olevan tärkeä oman hyvinvointinsa kannalta ja toivoi voivansa nukkua enemmän.

Itseänsä ei kannata uuvuttaa. Työterveyshuollosta kannattaa hakea apua, mikäli oma jaksaminen on koetuksella. Vireystilaongelmista saa puhua avoimesti.

Säännöllinen liikkuminen parantaa unta

Liikkuessa lihakset väsyvät ja mieli rentoutuu. Vuorotyötä tekevä hyötyy ulkoliikunnasta. Ulkoilu päiväsaikaan auringonvalossa säännöllistä vuorokausirytmiä. Kevytliikkuinen tukee hyvää unta nopeuttamalla nukahtamista, jolloin unen määrä pitenee ja laatu paranee. Hyvä uni on palautumista.

Päivän aikana on hyvä liikkua kohtuullisen reippaasti. Puolen tunnin kävely tai muutama lyhytkin liikuntatuokio riittää. Hyötyliikunnalla, kuten kotitöillä tai työmatkapyöräilyllä, saa kerrytettyä liikkumista jokaiseen päivään. Raskasta liikuntaa on hyvä välttää muutama tunti ennen nukkumaan menoa, jotta keho ja mieli malttavat rauhoittua uneen.

Askeleita työvuoron aikana

Kuljettajan työssä runsas istuminen aiheuttaa kuormitusta. Kehomme kaipaa liikettä monipuolisesti. Liikkuminen on tietynlaista niveltä, nikamien ja lihasten voitelua, mitä tarvitsemme pitkin päivää. Lyhyenkin tauon aikana kannattaa ottaa askeleita esimerkiksi kiertämällä auto. On hyvä pyöritellä hartioita, venytellä selkää ja vaikka kyykätä. Kaikki liike saa hyvää aikaan verenkierrossa, lihaksissa ja hermoissa. Näin matka jatkuu vireämpänä! □

Keuhkoterveysjärjestö Filha ry
Vireämpi ammattikuljettaja huoltaa myös itseään -hanke

Kuljettaja, VIMMA-hanke on Facebookissa! Liity ryhmään ja ota vinkit talteen!



Skannaa koodi tai etsi Facebookissa nimellä:
VIMMA-ryhmä kuljettajille





Löydät ryhmän myös hankkeen Facebook-sivulta:
@vireampiammattikuljettaja



Lisätietoa hankkeesta:

Hankkeen verkkosivu: <https://www.filha.fi/hankkeet/vimma/>

Hankkeen Facebook-sivu: <https://www.facebook.com/vireampiammattikuljettaja/>

VIMMA-ryhmä kuljettajille: <https://bit.ly/2SAuY41>

Paleface ja Laulava unioni levytti radikaaleja työväenlauluja

Karri "Paleface" Miettinen ja Laulava Unioni julkaisivat viime marraskuussa Tie vapauteen -levyn, johon on koottu lähes sata vuotta vanhoja amerikansuomalaisia työväenlauluja uusilla sovituksilla.

TEKSTI Juha Pöyry KUVA TSL

Katovuosien, laman ja työttömyyden seurauksena yli 350 000 suomalaista muutti 1860-luvun ja 1920-luvun välisenä aikana siirtolaisina Pohjois-Amerikkaan. Määrä oli valtava suhteutettuna maan asukaslukuun ja työikäiseen väestöön. Siirtolaiset olivat pääasiassa 15-25-vuotiaita työväenluokkaisia nuoria naisia ja miehiä, joista monet suhtautuivat sosiaalisen taustansa takia työväenliikkeeseen myönteisesti. Suomalaiset työllistyivät raskaisiin ammatteihin, kuten kaivoksiin, maataloihin ja metsätöihin. Olosuhteet olivat usein huonot, mikä ajoi suomalaisia radikaaliin toimintaan.

Suomalaisten keskuudessa anarkosyndikalistinen ammattiliitto *Industrial Workers of the World* (IWW) nousi suosituksi 1910-luvun aikana. Suomalaiset muodostivat 1920-luvulla IWW:n suurimman yksittäisen etnisen ryhmän. Suomalaistautaisia jäseniä oli IWW:ssä parhaimmillaan lähes 10 000.

Suoraa demokratiaa

IWW yhdisti työväen- ja ammattiliittoaatteen suoran demokratian ihanteeseen. Radikaalin ryhmän ydinajatuksia olivat suora toiminta, sabotaasi ja yleislakko. Amerikansuomalainen työväenliike jakautui vuosisadan alun Yhdysvalloissa kolmeen kilpailevaan ryhmään: sosialisteihin, syndikalisteihin ja kommunisteihin. IWW:llä ei ollut vastinetta Suomessa, kuten sosialisteilla ja kommunisteilla.

Asenne välittyi IWW:n musiikissa. Musiikkia hyödynnettiin moniin ideologisiin ja kasvatuksellisiin tarkoituksiin.

Liike tunnettiin myös nimellä Laulava Unioni (*The Singing Union*). Suomalaiset "tuplajuulaiset" (kuten IWW:n suomalaisjäsenet itseään nimittivät) julkaisivat kolme suomenkielistä laulukirjaa: *Proletaarilauluja*, *Raatajain lauluja* sekä *Palkkaorjain lauluja*. Laulukirjoista kaksi oli pitkään kateissa, kunnes Sibelius-Akatemian tutkijatohtori **Sajaleena Rantanen** löysi ne arkistoreissuillaan Yhdysvalloissa ja Kanadassa.

Rajuja tekstejä

Kadonneista laulukirjoista innostui myös työväenlauluperinteen tutkija, musiikki-tuottaja **Timo "Tipi" Tuovinen**, joka keräsi työväenlauluja edesmenneen **Ilpo Saunion** kanssa jo 40 vuotta sitten. Saatuaan käsiinsä Rantasen löytämät laulukirjat Tuovisen päähän tuli ajatus bändin perustamisesta **Karri "Paleface" Miettisen** kanssa.



^ Laulava unioni keikalla. Vasemmalta Ossi Peura, Anssi Nykänen, Paleface ja Tipi Tuovinen.

Ensin piti ottaa kuitenkin selvää, millä melodioilla lauluja on laulettu. Laulukirjoissa kun oli pelkät tekstit. Tuoviselle ja Rantaselle selvisi, että IWW:n laulut pohjautuivat muun muassa olemassa oleviin virsiin ja tunnettuihin kansanlauluihin. Esimerkiksi *Solidaarisuutta aina* – kappale pohjautuu vanhaan kansansävelmään, joka tunnetaan meillä lastenlauluna *Pikku-Matin autosta on kumi puhjennut*. Sanat ovat kuitenkin toiset: "Miljoonat mi työmmä loi, he kävi riistämään, vaan ilman meit`ei yksikään käy pyörä pyörimään, me voimme heidät kukistaa, kun kaikki käsittää, että uniossa voimaa on".

– Laulutekstien tekijöistä ei löydy tietoja, kun ihmiset ovat halunneet suojella itseään. Ne on olleet niin rajua kamaa. Suomalaiset siirtolaisethan olivat siinä mielessä omassa kuplassa, että he pystyivät laulamaan näitä lauluja äidinkielellä, kun amerikkalaiset poliisit eivät ymmärtäneet mitä niissä laulettiin. Kirkasotsaisen, puhtaan idealismin aika tuotti nykymittapuullakin rajua tekstiä, muistuttaa Paleface.

IWW:n lauluissa auktoriteetit haluttiin repiä alas, laulettiin paremmasta huomisesta, uskottiin työläisten itsetuntoon ja

siihen että kaikki ongelmat ratkaistaan kerralla liittymällä yhteen suureen "unioon".

Pelottomia radikaaleja

IWW:n suomalaiset olivat sata vuotta sitten pelottomia ja omanarvon tuntoisia radikaalin työväenliikkeen edelläkävijöitä. Lisäksi suomalaissiirtolaisten kohtaamat ennakkoluulot olivat pitkälti samoja, joita maahanmuuttajat kohtaavat nykyajan Suomessa.

– Ne on olleet ylipäättään varmasti poikkeusyksilöitä, jotka ovat sinne lähteneet. Ja onhan sulla täytynyt olla ns. muna, kun olet lähtenyt jostain Kangasniemeltä kohti tuntematonta ilman kielitaitoa. Ja passiin saatettiin lyödä leima "loinen", niin kuin **Hiski Salomaan** tapauksessa tehtiin.

Suomalaisten maine kantautui kauas.

– Väitettiin, että kaivosyhtiöiden työnojohto ei halunnut laittaa kahta suomalaista samaan työvuoroon, koska suomalaiset olivat kovia ay-miehiä. Suomalaiset jaettiin useampaan työvuoroon, etteivät he ala heti järjestäytyä, naurahtaa Paleface.

Myös tasa-arvossa suomalaissiirtolaisten suosima IWW oli aikaansa edellä. Naiset, miehet, valkoiset ja mustat olivat



^ Suomalaiset IWW:n jäsenet julkaisivat ryhmän nimissä kolme suomenkielistä laulukirjaa ja muodostivat liiton suurimman yksittäisen etnisen ryhmän. Näihin suomalaisten lauluihin levy Tie vapauteen pohjautuu. (Paleface ja Laulava unioni: Tie vapauteen, TjT-musiikki ky, Finalmix Records 2019.)

tervetulleita järjestön toimintaan yhdenvertaisina jäseninä. Periaate oli vallankumouksellinen 1900-luvun alun Yhdysvalloissa. □

Lähde: Sajaleena Rantanen; Ennen ja nyt. Suomalaisen tuplajuulaisten laulut.

Korit puuta, miehet rautaa – Linja-auton huippuvuodet

Linja-autoliikenne muodosti leijonanosan 1950-luvun liikenteestä ja oli eritoten tavallisen kansan matkustusmuoto.

TEKSTI Jesse Kempe KUVAT Työväenmuseo Werstas, Helsingin Kaupunginmuseo, Volker von Bonin/Helsingin Kaupunginmuseo, Bertel Okkola/Helsingin Kaupunginmuseo



^ Kotimainen Vanaja Diesel-nokkabussi. Rahti sidottiin katolle, jonne pääsi tikkaita pitkin. (Työväenmuseo Werstas)



< Virka-asu oli kuljettajan ja rahastajan maksettava itse ja sen vuoksi mentiin jopa lakkoon Helsingin olympialaisten kynnyksellä 1952. (Helsingin Kaupunginmuseo)



^ Linjaliikenne lisääntyi 50-luvulla esikaupunkialueilla ja suurten kaupunkien välillä. (Volker von Bonin, Helsingin Kaupunginmuseo)

Suurten matkustajamäärien vuoksi oheispalveluita alettiin 50-luvulla kehittää entistä monipuolisemmiksi. Tärkeässä roolissa olivat Matkahuollon palvelut ja kuljettajien aisapareina toimineet rahastajat. Erityisen suosittuja olivat isojen kaupunkien väliset pikavuorot.

Uusi auto alle

Sotien jäljiltä Suomen linja-autokanta oli huonokuntoista ja vanhanaikaista. Linja-autojen maahantuontirajoitukset purettiin 1956, jonka jälkeen linjaliikenteen autokanta uusiutuikin nopeasti. Autojen koko kasvoi ja bensamoottoreista siirryttiin tehokkaampiin dieselkoneisiin. Osa

vanhaksi jääneistä linja-autoista pääsi kuitenkin uusiokäyttöön, esimerkiksi myymäläautoiksi.

Uudet autot olivat suurempia ja tehokkaampia, minkä myötä matkustaja- ja rahtimäärät kasvoivat. Entistä tehokkaampien kuorma-autojen ansiosta raskaan rahdin kuljettaminen alkoi erkaantua henkilökuljetuksista. Linja-autoissa kuljetettavan rahdin määrä lisääntyi, mutta rahdin keskimääräinen paino laski.

Pomppuista kyytiä

Tieverkostoa kunnostettiin 50-luvulla ”lapiolinjalla”, eli työttömyystöinä. Työ tehtiin hartiavoimin ilman koneita, jotta se työllistäisi mahdollisimman monta

työtöntä. Siirtotyömaita käytettiin työllisyyden hoidossa 70-luvulle saakka ennen rahallisen työttömyyskorvauksen käyttöönottoa.

Teiden kunnostamisesta huolimatta tiet olivat pääosin kehoja, eikä niissä ollut kestopäällysteitä. Bussien korit olivat puisia, joten kyyti oli usein keikkuvaa ja epätasaista. Lisäksi dieselin käry tunki matkustamoon, mikä aiheutti matkustajissa pahoinvointia. Busseissa olikin vakiovarusteena oksennuspusseja, joiden jakaminen ja hävittäminen tien poskeen kuului rahastajan työtehtäviin.

Autojen ja teiden paranemisesta huolimatta varsinkin pitkänmatkanliikenne oli kuljettajille ja rahastajille raskasta. Työpäivät saattoivat olla yli 15-tuntisia. Kun busseihin tulivat 60-luvulla metallikorit ja teihin asfalttipäällysteet, matkustusmu- kavuus parani merkittävästi.

Palvelut saman katon alla

Matkahuollolla oli 50-luvulle tultaessa yli 200 toimipaikkaa ja määrä kasvoi tasaisesti. Toimintaa kehitettiin vastaamaan suurten matkustajamäärien tuomiin haasteisiin. Linja-autoasemat tarjosivat monipuolisia palveluja niin matkan päällä oleville asiakkaille kuin paikallisillekin.

Linja-autoasemista kehkeytyi tärkeitä kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja varsinkin pienemmillä paikkakunnilla.

Esimerkiksi Rovaniemelle 1959 valmistuneelta uudelta linja-autoasemalta löytyi lipunmyyntipisteen lisäksi muun muassa parturi, matkatoimisto, poliisin konttori ja 13-huoneinen Hotelli Aslak.

Kuljettajan apulainen

Rahastajan ammatti syntyi jo 1920-luvulla. Rahastajan tehtävänä oli matkalippujen myynnin lisäksi huolehtia tavarain lastaamisesta, tarkkailla auton kuntoa ja huolehtia sen siisteydestä. Näin kuljettaja sai keskittyä ajamiseen, eikä hänen tarvinnut olla jatkuvasti purkamassa ja tekemässä lastia.

Rahastajat olivat yleensä ensimmäisessä työpaikassaan olevia nuoria poikia ja tyttöjä. Työpäivät olivat pitkiä ja työ raskasta. 50-luvulla linja-autoissa ei ollut ruumaa matkatavaroille, vaan rahastaja sitoi ne auton katolle. Ruuhkaisilla vuoroilla katolla saattoi kulkea myös matkustajia.

Linja-autoliikenteen kannattavuus alkoi 50-luvun lopulla laskea yksityisautojen määrän ja liikennöinnin kulujen nousun takia. Monesti rahastajat olivat ensimmäisiä, joista säästöyistä luovuttiin. Myös automaattisten rahastuslaitteiden kehitys teki rahastajista lopulta tarpeettomia. Ammatti säilyi kuitenkin melko pitkään, Helsingin lähiliikenteessä rahastajia oli vielä 70-luvun puolivälissä. □



Rahastajien työ muuttui rahdin keventyessä ensisijaisesti asiakaspalvelutyöksi. Naispuolisia rahastajia kutsuttiin usein autoemänniksi. (Bertel Okkola, Helsingin Kaupunginmuseo)

TEKIJÄ

TYÖKALU Volkswagen Caddy TSI

- Moottorin tilavuus 1 395 cm³
- DSG-Automaatti
- Käyttövoima bensiini
- Teho 96 kW, 131 hv
- Vuosimalli 2017
- Ajettu 88 000 km
- Tilaa 6 henkilölle
- Yksi pyörätuolipaikka

+ Terhokkaampi kuin diesel.

- Kuljettajan penkin säädöt huonot.
Varsinkin selkänoja, jota ei saa säädettyä.

TEKIJÄ | Marjo-Helena "Marna" Lehto

- Ikä 57 vuotta
- Taksinkuljettaja
- Sinkku, 3 lasta ja 3 lastenlasta
- Työnantaja Eero S. Hämmäläinen Oy
- Autonkuljettajana 20 vuotta, joista 4 ajanut linja-autoa ja 16 taksia
- Ammattiosasto Kouvolan Seudun Autoalan Työntekijät os. 033
- Osaston toimikunnan varajäsen ja AKT:n taksijaoston jäsen
- Harrastaa kalastusta

Työstä: Työ on ihmisten palvelemista kuljettamalla heitä paikasta toiseen. Pääasiassa Kela-kyytejä, varsinkin nyt korona-aikana. Työssä hyvää oma vapaus, ei minuuttiaikataulua eikä pomo hengitä niskaan.

Motto: Ei elämästä selviä hengissä, ainakaan Marnan kengissä.

TEKSTI JA KUVA Ari Lehtola

Kiljavan kurssit

Työsuojelun peruskurssi (yleinen) 17.–21.8. KUOPIOSSA

Kurssin sisältö sama kuin AKT:n omalla Työsuojelun peruskurssilla (kts. alla). Kurssi on yleinen kurssi, eli kurssilla mukana muidenkin liittojen jäseniä

Luottamusmiesten peruskurssi (yleinen) 24.–28.8. KUOPIOSSA

Kurssin sisältö on sama kuin AKT:n omalla Luottamusmiesten peruskurssilla (kts. alla). Kurssi on yleinen kurssi, eli kurssilla mukana muidenkin liittojen jäseniä.

Luottamusmiesten peruskurssi (AKT) AKT-ALT -sopimuskurssi 31.8.–4.9.

Kurssi on tarkoitettu luottamusmiehille ja varaluottamusmiehille. Kurssin tavoitteena on aloittaa luottamusmiehen perustaitojen ja -tietojen oppiminen. Tavoitteena on myös luottamusmiehen tehtäväkokonaisuuden ymmärtäminen sekä oikeuksien tiedostaminen, mikä auttaa selviytymään työpaikan ongelmatilanteissa. Avainsisältöjä mm. luottamusmiehen perustehtävät ja verkostot, luottamusmiehen oikeudet ja velvollisuudet, työoikeuden perusteet, työehtosopimusten tulkinta ja liiton apu, yhteistoimintamennettely, neuvottelutoiminnan perusteet, luottamusmiehen ja jäsenistön luottamus, luottamusmieheksi kehittyminen, sekä ay-liikkeen merkitys ja tulevaisuus.

Työsuojelun peruskurssi (AKT) AKT-ALT-PALTA-Kaupan liitto- sopimuskurssi 31.8.–4.9.

Kurssi on tarkoitettu työpaikoilla työsuojelutehtävissä toimiville edustajille sekä luottamusmiehille. Kurssin tavoitteena on selvittää työsuojeluun liittyvät perustiedot ja perehtyä toimintaa ohjaaviin säädöksiin. Kurssilla tutustutaan työsuojeluorganisaatioon sekä työsuojeluhenkilöstön tehtäviin ja rooleihin. Kurssilla saadaan perustiedot myös työn ja terveyden vuorovaikutuksesta sekä työhön liittyvistä kuormitustekijöistä. Avainsisältöjä mm. työsuojelun peruskäsitteet (toiminta-alueet, tavoitteet ja työhyvinvoinnin merkitys), työsuojelutehtävissä toimivien ihmisten tehtävät, oikeudet ja velvollisuudet, työsuojelua säätelevän lainsäädännön periaatteet, ennakkoiva työsuojelutoiminta ja vaarojen arviointi, tapaturma-ajattelu ja jälkivalvonta, toimialakohtaiset yhteistoimintasopimukset, työn ja ympäristön kuormitustekijät sekä työsuojelutoiminnan kehittäminen.

Työoikeuden peruskurssi (yleinen) AKT-ALT- sopimuskurssi 31.8.–4.9.

Kohderyhmänä ovat peruskurssit käyneet luottamusmiehet ja työsuojeluedustajat. Kurssi sopii myös osastojen muille asiasia kiinnostuneille. Kurssin tavoitteena on lisätä luottamushenkilöiden normitunteusta ja itsenäistä toimintakykyä sekä valmiuksia ratkaista oikeudellisia kysymyksiä työpaikalla. Avainsisältöjä mm. työoikeuden luonne (peruskäsitteet ja keskeiset periaatteet), työsuhteen ehtojen määräytyminen ja niiden muuttaminen, työsopimuslaki käytännössä, yhteistoimintalaki ja -menettely sekä työoikeuden ajankohtaiset teemat ja tuoreimmat oikeustapaukset.

Minä ja työyhteisöni muutoksesa: työpsykologian kurssi (yleinen) 31.8.–4.9.

Kurssi sopii työsuojeluvaltuutetuille ja luottamusmiehille. Koulutus antaa valmiuksia muutostilanteiden kohtaamiselle ja niistä selviytymiselle työpaikalla. Avainsisältöjä mm. työpsykologian tavoitteet ja määritelmät, työelämän muutossuunnat – haasteet työhyvinvoinnille, työstressi ja yksilölliset selviytymisen keinot työssä, itsensä johtaminen, muutoksessa oleva organisaatio, tunteet työssä, työn ja yksityselämän yhteensovittaminen sekä työn ja työyhteisön kehittäminen.

Paikallinen sopiminen (yleinen) AKT-ALT- sopimuskurssi 7.–9.9.

Kurssin tavoitteena on tutustua hyvään sopimiskulttuuriin ja lisätä osaamista paikallisessa sopimisessa. Kurssilla keskitytään henkilöstön paremmin huomioon ottavaan sopimiseen ja sopimismahdollisuuksien hyödyntämiseen työpaikan ja työehtojen kehittämisessä. Avainsisältöjä mm. paikallinen sopiminen tänä päivänä, paikallisen sopimisen edellytykset, sopimisvaltuudet, sopimusten tekninen sisältö, paikallinen sopiminen ja luottamusmiehen rooli, riittävän valmistautumisen merkitys sekä työaikasopiminen (työaikamallit ja työaikapankki).

Työsuojelun täydennyskurssi: Yksintyöskentelyn turvallisuus ja väkivallan hallinta (yleinen) AKT-ALT - sopimuskurssi 7.–9.9.

Kohderyhmänä ovat työsuojeluedustajat, luottamusmiehet ja muut henkilöstön edustajat sekä työntekijät erityisesti niillä työpaikoilla, joissa työntekijät työtehtävissään joutuvat työväkivallan tai yksintyöskentelyn riskien kohteeksi. Avainsisältöjä mm. yksintyöskentelyn ja väkivallanuhan tunnusmerkit, työväkivallan luonne ja uhat, yksintyöskentelyn erityispiirteet, vastuut ja velvoitteet, toimintaperiaatteet ehkäisyyn, tuki ja henkinen jälkihoito sekä koulutus ja ohjeet turvallisiin työtapoihin.

Luottamusmiesten täydennyskurssi: Yritystalous (yleinen) 7.–9.9.

Kurssilla perehdytään yrityksen talousasioihin. Tavoitteena on selvittää yritystoiminnan perusteita mm. johtamisen, myynnin ja markkinoinnin sekä laskentatoimen näkökulmista sekä opiskella yritystalouden keskeisiä käsitteitä ja tunnuslukuja. Avainsisältöjä mm. perusasiat yritystaloudesta, yrityksen tunnusluvut, tilinpäätös, verot ja korot, rahoitus, strategia ja toimitasuunnitelma sekä markkinointi.

Työoikeuden täydennyskurssi (yleinen) AKT-ALT- sopimuskurssi 7.–11.9.

Kohderyhmänä ovat työoikeuden peruskurssin käyneet. Avainsisältöjä mm. työehtosopimuslaki, tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasiat, työaikalaki ja vuosilomalaki, työturvallisuusvastuut, ulkopuolisen työvoiman käyttö, työelämän tietosuoja, työririkokset sekä työoikeuden ajankohtaiset teemat ja tuoreimmat oikeustapaukset.

Työ ja henkinen hyvinvointi (yleinen) AKT-ALT- sopimuskurssi 7.–11.9.

Kohderyhmänä ovat työsuojelun ja luottamusmiesten perus- ja jatkokurssit käy-

neet. Avainsisältöjä mm. henkisen hyvinvoinnin edellytykset työssä, voimavarat ja jaksaminen, hyvä vuorovaikutus työyhteisössä, päihteet ja hoitoonohjaus, ratkaisukeskeinen lähestymistapa ongelmiin sekä ravinnon ja liikunnan merkitys henkiselle jaksamiselle.

Kuukauden kurssi (yleinen) AKT-ALT- sopimuskurssi 7.–18.9. (1.jakso) ja 26.10.–6.11. (2. jakso)

Kurssin kohderyhmänä ovat peruskoulutetut luottamushenkilöt ja työsuojeluedustajat sekä ammattiosastojen puheenjohtajat. Kuukauden kurssi syventää peruskoulutuksessa saatua ymmärrystä työelämästä ja ay-liikkeestä. Kurssi auttaa laajentamaan näkökulmia luottamushenkilöiden toimintaan ja rooleihin muuttuvassa työelämässä. Kurssin erilaisten työtapojen ja kirjallisten- ja esiintymisharjoitusten myötä kurssilaiset parantavat monipuolisesti viestintätaitojaan. Kuukauden kurssin jaksojen välissä osallistujat tekevät itse valittuja, ohjattuja välitehtäviä. Tehtävät liittyvät oman toimintaympäristön kehittämiseen. Avainsisältöjä mm. nykytiedellisuuden ymmärtäminen, historiasta oppiminen, hyvinvointi- ja oikeusvaltion murros, globalisaatio ja sen vaikutukset, työehtosopimusjärjestelmä, paikallisen toiminnan kehittämisen välttämättömyys, hyvän tulevaisuuden hahmottelu ja lähiajan tavoitteet, ay-liike uudistusliikkeenä, keskustelemaan demokratian edistäminen, työelämän inhimillistäminen sekä innostamisen taidot ja sitoutuminen.

Työsuojelun täydennyskurssi: Ergonomia (yleinen) 10.–11.9.

Kurssilla perehdytään siihen, mitä on huomioitava ihmisen, tekniikan ja organisaation yhteensovittamisessa työelämässä. Avainsisältöjä mm. ergonomian osa-alueen: fyysinen, kognitiivinen ja organisatorinen ergonomia, ergonomian yhteys työkykyä ylläpitävään toimintaan, työn kuormittavuuden analysointi sekä ergonomia suunnittelussa ja osallistavan suunnittelun periaatteet.

Työsuojelun täydennyskurssi: Tuottavuus ja hyvinvointi (yleinen) 14.–15.9.

Kurssi on tarkoitettu työsuojelun perus- ja jatkokurssin käyneille työsuojeluedustajille. Avainsisältöjä mm. nykyinen työ – nykyinen työsuojelu, muuttuva työsuojelu ja muuttuva lainsäädäntö, työsuojelun ja työympäristön vaikutus tuottavuuteen, työsuojelun toimintaohjelma, työsuojelutoiminnan kehittäminen ja työpaikkakohtaiset kehittämisohjelmat sekä järjestelmällinen turvallisuuden hallinta.

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus työpaikalla (yleinen) 14.–15.9.

Kurssin tavoitteena on opastaa osallistujia motivoimaan ja ohjaamaan tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämisen prosessia työyhteisössä. Osallistujia pystyy hahmotamaan, minkälainen on hyvä tasa-arvo-suunnitelma ja tasa-arvoisen työpaikka. Lisäksi kurssilla käydään läpi uuden yhdenvertaisuuslain kiemurat.

Luottamusmiesten täydennyskurssi: Tuottavuus ja hyvinvointi (yleinen) AKT-ALT -sopimuskurssi 14.–15.9.

Kurssi on tarkoitettu luottamusmiesten

perus- ja/tai jatkokurssin käyneille luottamusmiehille ja varaluottamusmiehille. Kurssin tavoitteena on tukea luottamusmiehen toimintaa työpaikan aktiivisena kehittäjänä ja antaa hänelle välineitä ja valmiuksia hyvinvoinnin ja yhteistoiminnan edistämiseen työpaikalla. Avainsisältöjä mm. tulevaisuuden työelämän näkymät, muutosvastarinnasta kehitysresurssien hyödyntämiseen, kehittämisen menetelmiä sekä oman työpaikan kehittäminen.

Kokoustoiminnan kurssi (yleinen) 14.–16.9.

Kurssi on tarkoitettu osaston toimikuntien jäsenille. Erytisen hyödyllinen kurssi on uusille järjestöaktiiveille tai sellaisiksi haluaville. Avainsisältöjä mm. yhdistyksen oikeudellinen asema ja päätöksenteko yhdistyksessä, kokousharjoitukset, kokoustoiminnan asiakirjat sekä yhdistyksen puheenjohtajan ja sihteerin tehtävät.

Kuukauden kurssivinkki

Luottamusmiesten jatkokurssi (AKT) AKT-ALT-PALTA-Kaupan liitto -sopimuskurssi 21.–25.9. (1.jakso) ja 2.–6.11. (2. jakso)

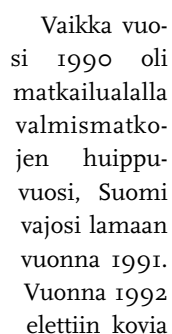
Oletko käynyt luottamusmiesten peruskurssin? Nyt on aika käydä jatkokurssi! Kurssi on tarkoitettu luottamusmiesten peruskurssin käyneille tai muutoin perustiedot luottamusmiestoiminnasta omaaville luottamusmiehille, varaluottamusmiehille tai työpaikka- ja/tai ay-toiminnasta kiinnostuneille. Koulutuksen tavoitteena on laajentaa ja syventää luottamusmiehen toimintaa ja työelämän pelisääntöjä koskevia taitoja. Kurssi parantaa valmiuksia kehittää työyhteisöä, ay-liikettä ja yhteiskuntaa sekä luottamusmiehen asemaa näissä ympäristöissä. Avainsisältöjä mm. Kokemukset luottamusmiestoiminnasta, työsopimuslain keskeiset pykälät, yhteistoimintalain keskeiset pykälät, työehtosopimusten säädökset, luottamusmiehen vaikuttaminen, esiintyminen ja viestittäminen, neuvottelutaitojen kehittäminen, luottamusmiehen työsuojelutoiminta, luottamusmies työyhteisön kehittäjänä, luottamusmiehen arvostus ja merkitys, yhteiskunnallinen vaikuttaminen ja ay-toiminnan kehittäminen sekä omien taitojen arviointi ja jatko-opinnot. Kurssi on siis kaksiosainen kokonaisuus (1vk +1vk), joiden välissä tehdään oppimistehtäviä.

Lisätietoja koulutuksiin liittyvistä asioista: www.kio.fi
AKT:n järjestö- ja koulutussihteeri
Esa Tuominen p. 050-5369056 / esa.tuominen@akt.fi

Lisää kursseja sivulla 39.



Muuttosiivousta tehdessäni löysin vanhan *Slippin* vuodelta 1992. *Slippi* oli Matkailun Ammatiliitto ry:n jäsenlehti, joka ilmestyi 4 kertaa vuodessa, ja jota toimitti erikseen nimetty toimituskunta. A5-kokoinen vajaat 30-sivuinen tuotos oli tuolloin tärkeimpiä jäsenetujamme. Jäsenlehdessä oli aina pääkirjoitus, hallituksen kuulumiset, jäsentapahtumia, luottamusmiesosio ja jäsenten omia tekstejä.



Äkkiä kuitenkin matkailuala tokeni tästä ja matkailu lisääntyi valtavasti. Kunnes taas 2000-luvulla digitaalinen vallankumous muutti asiakkaiden ostotapaa ja ns. katutoimistot alkoivat hävitä kaupunkikuvista. Edessä olivat jälleen kovat ajat, jotka rokottivat meitä virkailijoita kovalla kädellä.

Luonnonmullistukset ja terroristiteot ovat myös aina vaikuttaneet matkailuun. Sitten tuli COVID-19, ja maailma muuttui täysin. Matkailu pysähtyi. Rajat sulkeutuivat ja ihmisten liikkumista rajoitettiin. Mutta, kuten kaikista muistakin kriiseistä matkailuala on aina noussut, hitaasti, mutta varmasti. □

Vanhasta *Slipistä* löytyi leike- aroimiaika, jossa oli tarjolla muutamia ruoka-ohjeita – pula-ajan keittokirjasta (WSOY 1941).

1 sipuli ja 2 porkkanaa, naurista tai pala
lanttua
1 l perunoita
½ l vettä

250g suomimakkaraa
1 rkl vehnä-, ohra- tai grahamjauhoja
suolaa sekä muutamia maustepippureita
tai hienonnettua valkopippuria

Hienonnettu sipuli, porkkanakuutiot ja maustepippurit pannaan kiehumaan. Myöhemmin lisätään kuoritut perunat halkaistun. Kun perunat ovat pöliokypsiä, pannaan makkarapalat ja jauhot suuruksena tai ripottelemalla. [ollei

makkara suolaa muhennosta tarpeeksi, lisätään suolaa. Muhennosta keitetään, kunnes perunat ovat kypsiä. Jos liemi vähenee, lisätään vähän kuumaa vettä. Jos sitä näyttää olevan liiaksi, keitetään lientä kokoon. Tarjotaan esim. punajuuri-salaatin tai puolukoiden kera.

¾ l kuorittua maitoa
2 rkl perunajauhoja
¾ l kaljaa
vähän inkivääriä ja kanelia, suolaa ja
sokeria

Höyryävä maito suurutetaan kaljaan sekoitetuilla perunajauhoilla, kiehautetaan hämmmentäen, maustetaan ja tarjoillaan heti. Lisäruoaksi sopivat paahdetut leipäkuutiot.



MAILIN VIEST

Media on täyttynyt koko kevään koronauutisista- ja otsikoista. Mikä median välittämästä tiedosta on ollut milloinkin oikeaa ja mikä väärää, sen voi jokainen miettiä. Mielestäni ihmisiä on peloteltu uutisoimalla asiasta jopa liikaa. Lehdistössä haetaan usein kohuotsikoita, vaikka itse uutinen voi olla hyvin pieni. Matkailuala on hyvin kriisiherkkä.

Matkatoimistovirkailijoita on lomaautettu miltei kaikissa matkatoimistoissa, ja lomautukset ovat monilla parhaillaan käynnissä. Asiakkaille on tehty paljon mm. rahanpaltuusia sekä uudelleen reitityksiä. Matkatoimistoissa on ajautettu taloudelliseen ahdinkoon ja epävarmuuteen. Tällaista ta-

Matkailualalla on koettu ennenkin kriisejä ja aina niistä on selvitty. Kaikki muistavat viimeisimpinä ainakin Aasian tsunamin ja Islannin tuhkapilvet. Myös SARS-epidemia sekä erilaiset terrori-iskut ovat monien muistissa. Nämä katastrofit laittoivat matkailun hetkeksi vaikeaan asemaan, mutta suhteellisen nopeasti niistäkin alamme toipui.

Globalisaation myötä uudet epidemiat ovat valitettavasti tulleet jäädäkseen. Niitä vastaan on aktiivisesti taisteltava. Lääketiede on kehittynyt huomasti ja uusia rokotteita kehitetään jatkuvasti myös koronaa vastaan. Sitä myös odotetaan kuumeisesti. Huomasti lisääntyneen lentomatrustuksen vuoksi erilaiset epidemiat leviävät helpommin ja nopeammin.

Useat lentoyhtiöt, myös Finnair, on ottanut käyttöön lennoilla kasvomaskit matkustajien ja henkilökunnan terveyden takaamiseksi. Lentoliikenteen elpyminen vie varmasti aikansa. Talousvaikeuksissa olleita yhtiöitä on jo nyt ajautunut konkurssiin.

Maailmanlaajuisesti matkailualan uhkina ovat miljoonat työttömät ja lukuisat konkurssit. Puhutaan alan historian pahimmasta kriisistä. Matkailu on monille valtioille myös merkittävä tulonlähde. Jopa enemmän kuin

10 prosenttia bruttokansantuotteesta saattaa tulla siitä. EU:ssa tämä on myös tiedostettu. Valtioiden rajoja Euroopassa on alettu hyljälleen avata ja rajoituksia poistaa monissa maissa. Kuluvaan loppukesän suhteen ollaan vielä toiveikkaita sen suhteen, että matkailu olisi mahdollista esimerkiksi Etelä-Eurooppaan.

Uskon vahvasti, että alamme toipuu tästäkin kriisistä, ja että matkailu kasvaa jatkossa. Kriisi voi jopa tervehdyttää alan kovaa kilpailua. Tilanteen tekee haastavaksi se, että emme tiedä, kuinka kauan tämä poikkeustilanne kestää.

Suomessa moni ala on saanut taloudellista tukea valtiolta. Toivon, että matkailuala, ja erityisesti matkatoimistoala, huomioidaisiin paremmin jatkossa. Matkailu on merkittävä työllistäjä Suomessa. Alamme on kuitenkin saanut valitettavan vähän näkyvyyttä mediassa verrattuna esimerkiksi ravintola-alaan.

Valtio on joutunut ottamaan valtavasti lisävelkaa epidemian vuoksi. Jälkensä tämä kriisi varmasti jättää maailmanlaajuisesti, mutta millaisen, sitä ei kukaan voi ennustaa. Nyt jos koskaan on luotava uskoa, että valoa on näkyviissä tunnelin päässä.

Tätä kirjoittaessani olemme toukokuun puolivälissä. Toivotaan, että moni asia on muuttunut edes hieman paremmaksi tätä lukiessasi.

Toivotan kaikille lämmintä ja rentouttavaa kesää.

kapula kulkee ja
vaihdot ovat lentäviä.

Matkustamohenkilöstön lomautukset jatkuvat

Yhtiöllä olisi lomautusten sijasta mahdollisuus myös työllistää.

TEKSTI Jari Toivonen KUVAT Jari Toivonen ja Getty Images



Finnairilla on 2 300 matkustamohenkilöstöön kuuluvaa työntekijää Helsingissä ja osakkuusyhtiö Norralla noin 300. Tämän lisäksi Finnair työllistää ulkoistusten ja vuokratyön kautta noin 700 lentoemäntää ja stuerttia kohde maissa. Näistä lähes 400 on OSM Aviationin työntekijöitä Singaporen, Hong Kongin ja Delhin reiteillä. Näillä reiteillä ei työskentele suomalaista matkustamohenkilökuntaa.

Lomautettuna on tällä hetkellä Helsingissä noin 2 200 Finnairin lentoemäntää ja stuerttia. Norran pienemmille koneille on nyt enemmän käyttöä, koska kysyntä on niukempaa. Heistä lomautettuna on noin kolmannes kerrallaan. Finnairissa alkaa kesäkuun jälkeen jo toinen kolmen kuukauden lomautuskierros.

Sen sijaan, että Finnair halpuuttaa työtä asemapaikkojen välillä, on yhtiöllä mahdollisuus työllistää jo työsuhteessa olevaa Helsingin asemapaikan henkilökuntaa lomautusten sijaan. Tämän lisäksi yhtiöllä on mahdollisuus työllistää nopeammin Helsinkiin jo tänä vuonna koulutetut 200 työntekijää, jotka jäivät ilman työtä koronavirustilanteen vuoksi. Tähän yhtiö ei ole taipumassa.

AKT kirjelmöi ministerille

AKT on pyytänyt omistajaohjausta lopettamaan matkustamotyön ulkoistukset Hong Kongin, Singaporen ja Delhin reiteillä. Näin yhtiö paikkaisi osaltaan koronaviruksen aiheuttamaa lovea kansantaloudelle, tukisi työllisyyttä ja rakentaisi yhtenäisempää ja vastuullisempaa Finnairia.

Eurooppa- ja omistajaohjausministeri **Tytti Tuppurainen** (sd.) ilmoitti vastauksessaan, että ei halua ottaa kantaa työpaikkoja puolesta. ”Valtio noudattaa yhtiöiden omistajaohjauksessa osakeyhtiölakia ja

hyvää hallinnointitapaa, joiden mukaan yhtiökokous nimittää yhtiön hallituksen, ja hallitus ohjaa ja valvoo yhtiön toimivaa johtoa. Operatiiviset asiat kuuluvat osakeyhtiölain ja hyvän hallinnointitavan periaatteiden mukaisesti yhtiön toimivan johdon ja hallituksen vastuulle. Valtio edellyttää aina, että valtio-omisteisessa yhtiössä toimitaan vastuullisesti ja lakien mukaisesti.”

Alihankinnasta luopuminen mainituilla reiteillä antaisi työtä yli 400:lle lentoemännälle ja stuertille. Lentoliikenteen toipuminen koronaviruspandemiasta tapahtuu hitaasti ja nyt on paras tilanne resurssien näkökulmasta luopua alihankinnasta. Keskittämällä matkustamohenkilöstön Helsinkiin, Finnair pystyy pitkäänkin jatkuvassa epävakaaassa tilanteessa käyttämään miehistöä tehokkaasti ja reagoimaan muutoksiin ketterästi. Tällä päätöksellä saavutettaisiin myös luottamuksen ilmapiiri, joka veisi yhtiön läpi vaikeiden aikojen. Tämä pysyy myös ammattiosaston vaatimuksena. □



Kirjoittaja on AKT:n hallituksen jäsen ja SLSY ry:n, osasto 208:n puheenjohtaja

Näin toimii Finnair

Matkustamohenkilöstöä koskevassa työehtosopimuksessa on sovittu ulkomaisen työvoiman käytöstä ja pelisäännöistä. Tässä alla muutama esimerkki, miten Finnair on asian suhteen toiminut.

Työehtoja ei noudateta

Ulkoistettujen reittien työntekijöihin ei noudateta AKT:n työehtosopimuksen mukaisia työehtoja (luottamusmiehet ovat saaneet tästä tiedot Finnairilta). Työehtosopimuksessa on kirjaus, jonka mukaan ulkoistettuihin työntekijöihin on sovellettava AKT:n työehtosopimusta.

Yhdessä sopimista ei kunnioiteta

AKT ja Palta ovat solmineet kolmivuotisen työehtosopimuksen Finnairin työntekijöille helmikuussa 2019, ja samaan aikaan Finnair valmisti salaa säästösyistä Delhin reitin matkustamopalvelun ulkoistamista. Suuri henkilöstöryhmä on Finnairille merkittävä osaoptimoinnin kohde. Delhin reitin työlupien myöntämisen ehtona Finnair lupasi, että Suomeen tullaan palkkaamaan satoja työntekijöitä lisää ja Delhin reitin ulkoistukset eivät vaikuta henkilömäärään Helsingissä. Reitti ulkoistettiin marraskuussa 2019 ja koronatilanteesta johtuen Suomeen ei tullut lisää työpaikkoja. Sen sijaan 80 nykyiseltä työstä vähenevät.

Yhteiskuntaa ei haluta tukea

Ulkoistettujen työntekijät eivät maksa verojaan Suomeen, eivätkä työpaikat ole ulkoistamisen jälkeen enää koskaan avoinna EU/ETA -alueella. Tällä hetkellä ammattiryhmään kuuluvia työttömiä työnhakijoita on tuhansia työmarkkinoilla pelkästään Suomessa. Finnairin yhteistyökumppanien kaikki työluvat tulee aina alistaa kokonaisarvioinnille, sillä työvoimaa on runsaasti saatavilla.

Työlupaharkinnan periaatteet eivät täyty

Finnair kouluttaa ulkoistettujen reittien työntekijät kokonaan eurooppalaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti. Työlupaharkinnassa kriteerinä ei saa olla matkustamotyössä kokemusta omaava työvoima, vaan yleiset hakukriteerit täyttävän työvoiman saatavuus EU/ETA -alueella. Työlupaharkinnassa EU/ETA -maiden ulkopuolelta tulevasta matkustamohenkilöstöstä oletetaan, että heillä on jokin sellainen osaaminen, jota EU/ETA -alueelta ei saada. Esimerkiksi Delhin reitin ulkoistuksen kohdalla Finnair ilmoitti, että reitti on niin kansainvälinen ja englanninkielinen, että paikallista henkilökuntaa ei tarvita kielen takia.

Työehdot romuttuvat koko Euroopassa

Ulkoistetussa työvoimassa on ongelma myös eurooppalaisen kilpailulainsäädännön näkökulmasta. Muissa EU/ETA -maissa kielellisin perustein palkattu aasialainen henkilökunta on töissä Euroopassa ja heille maksetaan eurooppalaista palkkaa. Finnair alentaa henkilöstökulujaan tällä menettelyllä pärjätäkseen kilpailussa ja kilpailijat koettavat vastata tähän eri keinoin. Kyseessä on kova kierre alaspäin työehdoissa. Kilpailunäkökulmasta tulisi selvittää, mikä on hyvä eurooppalainen tapa. Mitä EU:n kilpailuviranomainen sanoo tästä Suomen mallista? Tätä ovat jo muut lentoyhtiöt kysyneet.

Miksi yhdessä sovitut asiat eivät riitä?

AKT:n työehtosopimus matkustamohenkilökunnalle mahdollistaa laajasti ulkomaisen työvoiman käytön, jos siihen on kieleen ja kulttuuriin perustuva tarve. Kaukolennoilla on jatkuvasti käytössä paikallinen työvoima yhdessä sovitulla ehdoilla, niin että suomalaiset ja paikallinen henkilökunta työskentelevät samalla lennolla, mutta eri työehdoilla. Sen lisäksi olemme sopineet erikseen japanilaisen työvoiman käytöstä Suomessa. Sopimuksen avulla on saatu yhdelle Finnairin tärkeimmistä asiakasryhmistä taattua lennon aikainen turvallisuus ja palvelu. Tällä toimella on yhdessä sopimalla helpotettu Finnairin työluvan saantia japanilaisille työntekijöille. □

TEKSTI **UP/Tiina Tenkanen**

» »

» »

» »

» »

38 » AKT:n jäsenlehti 4/2020

Kiljavan kurssit

Taloudenhoitajien täydennyskurssi (yleinen) 14.–16.9. Kohderyhmänä ammattiosastojen kokeneet taloudenhoitajat. Tavoitteena päivittää taloudenhoitajien tiedot, paneutua taloudenhoidon erityiskysymyksiin sekä ammattiosaston sijoitustoimintaan. Kurssilaiset voivat lähettää ilmoittautumisen yhteydessä toivomuksia kurssilla käsiteltävistä aiheista. Lisäksi käydään läpi seuraavia asioita. Yhdistysten taloushallinnon viimeaikaiset muutokset, tarvitseeko osasto talousohjesäännön ja jos, niin millaisen toiminnan ja talouden suunnittelu, osaston maksamat palkkiot ja kulukorvaukset, ammattiosaston verotus sekä osaston tilintarkastus.

Neuvottelutaidon kurssi (yleinen) 14.–18.9.

Avainsisältöjä mm. oman työpaikan ja yleisen tilanteen seuranta ja tunnistaminen, valmistautuminen neuvottelutilanteisiin, tavoitteen asettaminen, päätöksentekotapoja, päätösten kirjaaminen, erimielisyysmuistioiden ja pöytäkirjat, neuvottelun jatkotoimet, kehittyminen neuvottelijana, neuvottelijan viestintätaidot ja -tyylit (neuvottelukieli) sekä ristiriitojen käsittely neuvotteluissa.

Työsuojelulainsäädännön kurssi (yleinen) 16.–18.9.

Kurssi on tarkoitettu työsuojelun perus- ja jatkokurssin käyneille työsuojeluedustajille ja muille työsuojelulainsäädännöstä kiinnostuneille. Avainsisältöjä mm. työsopimuslain työturvallisuusvelvoite, työturvallisuuslaki (työnantajan ja työntekijän oikeudet ja velvollisuudet), yhteistoimintalain velvoitteet työsuojelussa, työsuojelun valvontalaki, tapaturmavakuutuslaki, ammattitautilaki sekä työterveyshuoltolaki.

Työsuojelun jatkokurssi (AKT) AKT-ALT-PALTA-Kaupan liitto -sopimuskurssi 21.–25.9. (1.jakso) ja 2.–6.11. (2.jakso)

Kurssi on tarkoitettu työsuojelun peruskurssin tai sitä vastaavan kurssin käyneille työsuojeluedustajille sekä luottamusmiehille. Kurssin tavoitteena on syventää ja laajentaa peruskurssilla saatua työsuojeluosaamista sekä ohjata näkökulmaa ennakoivaan ja työpaikkaa aktiivisessa yhteistyössä kehittävään toimintaan. Työsuojelutoiminta suunnitellaan näkyväksi, työhyvinvointia ja turvallisuutta tuottavaksi toiminnaksi, josta työpaikan kaikki toimijat hyötyvät. Avainsisältöjä mm. työsuojelun tavoitteet työssä, ihmiskäsityksen, hyvinvointiajattelun sekä työsuojelulainsäädännön merkitys työn ja työsuojelutoiminnan kehittämisessä, työn henkinen, fyysinen ja sosiaalinen kuormittavuus, työssä jaksaminen, työkyky ja ikääntyminen, työsuojelutoiminta työterveyshuollon kanssa, työtapaturmat ja niistä oppiminen, työnopastus ja sen kehittäminen, riskien hallinta ja turvallisuusjohtamisen periaatteet sekä toimialakohtaiset erityiskysymykset. Jaksojen välille tulee myös etätehtäviä,

jotka ovat yhteydessä oman työpaikan kehittämistoimintaan.

Yksityisyyden suoja ja työelämä (yleinen) AKT-ALT -sopimuskurssi 27.–28.10.

Kurssin tavoitteena on antaa valmiuksia hoitaa yksityisyyden suojaan ja henkilötietoihin liittyvät asiat käytännössä yhteistoiminnassa työnantajan kanssa. Avainsisältöjä mm. henkilötietojen käsittelyn yleiset edellytykset ja sääntely (mm GDPR), tarpeelliset henkilötiedot (työsuhteen kannalta), terveydentilatietojen käsittely, päihdetestaus ja muut henkilöstöt, tekninen valvonta, tietoverkon käyttö ja valvonta, sosiaalinen media sekä työpaikan yhteistoiminta ja henkilöstön edustajan rooli tietosuojasioissa.

Pääluottamusmiehen täydennyskurssi (yleinen) AKT-ALT-PALTA-Kaupan liitto -sopimuskurssi 18.–20.11.

Koulutus on suunnattu luottamusmiehille, jotka eivät ole muutamaan vuoteen käyneet kursseilla tai joilla on vaikeuksia tehtäviensä tärkeysjärjestyksen, oman jaksamisensa ja ajankäytönsä kanssa. Tavoitteena on uuden lainsäädännön aukkojen paikkaaminen ja niiden mahdollisuuksien näkeminen sekä uuden toimintainnon ja pääluottamusmiehen roolin ymmärtäminen tulevaisuuden näkökulmasta. Avainsisältöjä mm. luottamusmiehen perusasioiden kertaus, luottamusmiehen erityinen rooli ja tehtävät, tärkeimmät uudet laki- ja sopimuspykälät, ajankäytön riittävyys, yhteistyö muiden edustajien kanssa ja sukupolven vaihdos sekä ajankohtaiset yhteiskunnalliset muutokset.

Puheenjohtaja- ja sihteerikurssi (yleinen) 30.11.–4.12.

Onko sinut valittu syyskokouksessa puheenjohtajaksi, sihteeriksi tai vaikka toimikunnan jäseneksi? Tässä kurssi juuri sinulle. Kurssin kohderyhmänä ovat osaston puheenjohtajat ja sihteerit. Kurssille voi osallistua myös muut osaston toiminnasta kiinnostuneet henkilöt. Uudistunut kurssi tukee perusjärjestötoiminnan kehittämistä. Kurssi alkaa osaston oikeudelliseen asemaan tutustumisella, minkä jälkeen käydään läpi mm. kokoustoimintaa, viestintää, toiminnan suunnittelua ja kokousasiakirjoja. Kurssilla tutustutaan myös järjestöjohtamisen periaatteisiin. Lisäksi tehdään erilaisia harjoituksia, jotka lisäävät mm. esiintymisvarmuutta. Avainsisältöjä mm. osaston oikeudellinen asema ja päätöksenteko, kokoustoiminta (erilaiset kokoukset, kokousvirkaillijoiden tehtävät, kokouksen valmistelu ja kulku, äänestykset ja vaalit), kokousasiakirjat (kutsut, asialistat, pöytäkirjat ym.), kokoustoiminnan kehittäminen, toiminnan kehittäminen ja suunnittelu (toiminta-alueet, tavoitteet, toiminta- ja taloussuunnitelma) sekä puheenjohtajana ja sihteerinä toimiminen.

Tarinoita koeaikapurkujen luvatussa maasta

Koeaikapuruista tulee puheluita tasaista tahtia. Useimmiten ne ovat sieltä surullisemmasta päästä, ja koeajan hyväksikäytölle löytyy aina uusia ja entistä mielenkiintoisempia muotoja.

Se, että koeajallaan sairauslomalle jääneelle työntekijälle näytetään ovea saikun päätyttyä, on jo vanha temppu. Työnantaja toki kirjaa paperiin jonkin toisen syyn, mutta parhaimmillaan suullisestikin kertoo työntekijälleen, että sairauslomastahan se oikeasti johtui – mutta jos työvoimaviranomainen soittaa, niin hän kyllä lupaa kertoa koeaikapurun johtuneen juuri siitä paperista löytyvästä työn puutteesta, niin et sitten saa karenssia. Vaikka työnpuute ei koronattomassa maailmassa vielä laillinen syy koeaikapuruun ollutkaan.

Koeaikapurun syitä on ollut laidasta laitaan, esimerkiksi se, että työnantajan asiakas on pitänyt työntekijän toimia rikkolisina – vaikka ne kuuluivatkin normaaliin työnkuvaan, tai se, että työnantajan serkkupoika on tarvinnut töitä.

Miksi koeaikapurkuja ei riitauteta liukuhihnatyönä, kun niitä kuitenkin käytetään väärin? Ongelma on kolminainen. Ensimmäinen ja selvin syy on se, ettei syytetyn tarvitse pysyä totuudessa. Vaikka työsuhteen päättämisyys olisi kirjailtu kuinka erikoinen syy tahansa, kysyttäessä työnantaja kertoo varsin tarkkaan, millainen juoppo ja muutenkin arvoton otus se työntekijä oikeasti muka olikaan – ja sanoo saman tarvittaessa käräjillä. Eikä esimerkiksi

”työporukkaan sopeutumattomuus” ole helposti väääräksi todistettava väite.

Koeaikapurun laillisten syiden lista on niin pitkä, että siitä löytyy jokaiselle mieleinen syy, miksi siitä työntekijästä piti päästä ”oikeasti” eroon. Paperille laitettu syyhän on siinä vain siksi, että humaani ja muutenkin mukava työnantaja halusi auttaa työntekijää välttämään karenssin.

Toinen syy on rahallinen. Jos onnistut välttämään koeaikapurun takia karenssin, mahdollisesti tuomitut tai neuvotellut työnantajan korvaukset x kuun palkan muodossa aiheuttavat herkästi ansiosidonnaisen takaisinperinnän, ja vaikka karenssi napsahtaisikin, rahaa ei yleensä tule, ennen kuin se on jo lusittu – jolloin ainakin karenssijan ylittävältä osalta tukia peritään takaisin.

Kolmas syy on ehkä masentavin. Varsinkaan nuorilla työntekijöillä, ei välttämättä ole edes halua, että asiaa ruvetaan penkomaan. Pienten kaupunkien mustat listat pelottavat. Jos nyt rupean vaatimaan oikeuksiani, pääsenkö enää töihin muuannekaan?

Karenssilainsäädäntöä on lievennetävä ja koeaikapurkuihin täytyy saada todennettavat ja todistettavat syyt. Muuten jätämme taas uuden työntekijä sukupolven työnantajien armoille juuri silloin, kun he ovat haavoittuvimmassa asemassaan – työsuhteen alussa.

LAURI TIAINEN

Kirjoittaja on AKT:n Joensuun aluetoimitsija

Kiitos varoituksesta

Haluan kiittää 26.4. Mikkelin tiellä, lähellä Savitaipaleen rajaa, noin kello 21.05 vastaan tullutta rekka-auton kuljettajaa varoituksesta.

Kuljettaja varoitti valoja vilkuttuen. Kohtaamisesta vajaan kilometrin päässä pellon laidassa oli hirvi, jonka

havaintsin sen vasta syöksyessä tielle.

Ilman varoitusta olisin varmasti ajanut hirvikolarin.

Selvisimme pelkällä säikähdyksellä, tyttäreni ja minä.

Kiitos!

EERO SINKKO

KIRJOITA MIELIPITEESI

Kirjoita mielipiteesi napakasti ja lyhyesti. Mielipidekirjoituksen maksimimitta on 2 500 merkkiä. Toimituksella on oikeus lyhentää tekstiä. Palstalla julkaistaan pääsääntöisesti vain omalla nimellä kirjoitettuja mielipiteitä. Jos nimimerkin käyttö on perusteltua, kirjoittajan nimi ja yhteystiedot on kuitenkin oltava toimituksen tiedossa.

Lähetä kirjoituksesi sähköpostilla osoitteeseen toimitus@akt.fi tai kirjeitse AKT-lehti, PL 313, 00531 Helsinki.

Osastot toimivat

HELSINKI

Helsingin Seudun eläkeläiskerho/ kylpyläretki

Syksyn kylpyläretki 24.9.–1.10.2020 (to-to) Viron Haapsalun Hotelli Lai-neeseen. Päätös matkan toteutumises-ta tehdään elokuussa ja ilmoitus tulee 19.8. ilmestyvässä lehdessä. Hinta- arvio 320 € jäsen/avec.

Virkkala os. 077/ mato-onkikilpailut

Osaston mato-onkikilpailut pidetään 22.8.2020 klo 10–13 Pähkinäniemessä Virkkalassa. Tarjolla: Makkaraa, juomaa ja lapsille palkinnot. Mukavaa yhdessä- oloa. Tervetuloa. Toimikunta.

Helsinki os. 007/kevätkokous

Helsingin autoalantyöntekijät ry:n ke- vätkokous la 22.8 klo 14 osasto seiskan toimistolla osoitteessa Viherniemenka- tu 5, Helsinki. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat ja paikalla puhu- massa AKT:n työntekijä ajankohtaisista asioista. Kokouksen jälkeen ruokailu ja kaikille kokoukseen osallistujille osaston logolla varustettu putkikassi. Muista ottaa jäsenkortti mukaan. Tule sinäkin vaikuttamaan osastosi toimin- taan. T. Toimikunta

Helsinki os. 009/kevätkokous

Helsingin Seudun Linja-autohenkilö- kunta ry:n kevätkokous la 22.8.2020 klo 13 AKT:n keskustuimistolla Haka- niemisalissa osoitteessa John Stenber- gin ranta 6, Helsinki. Liitosta paikalla II varapuheenjohtaja Harri Pasanen ker- tomassa ajankohtaisia asioita. Kokouk- sessa käsitellään sääntömääräiset asi- at (4§ 6.). Ruokailu kokouksen jälkeen kokouksessa ilmoitettavassa paikassa. Tervetuloa, toimikunta.

Karkkila os. 115/kevätkokous

HUOM UUSI AIKA! Karkkilan Auto-ja Kuljetustyöväen ammattiosasto 115 kevätkokous pidetään 13.6.2020 klo 13 alkaen os. Huhdintie 23-25, 03600 Kark- kila. Käsitellään sääntömääräiset asiat. Tervetuloa! Ruokailu koronatilanteen sallissa. Ps. Mikäli koronapandemia jatkuu kokoontumisrajoituksineen, kokous perutaan. Kokouksen uudesta ajankohdasta ilmoitetaan myöhemmin. Toimikunta

JOENSUU

Joensuun Aluetoimiston aukiolo

Toimisto suljettu vuosilomien takia 27.7.–7.8.2020 välisen ajan. Kiireellisissä asioissa voi ottaa yhteyttä keskustoi- mistoon vaihteen kautta p. 09-613110. AKT:n os. 39:n mökkien vuokrauksen ko. aikana hoitaa osaston puheenjoh- taja Juha Lihavainen p. 050-5346438.

Joensuu os. 39/ Kivelän kesämökki

Kivelän mökkiä vuokrataan jäsenille, toimiston kautta: p. 013-5111411 ma-to klo 9–15, pe klo 9–15. Suljettu ma-pe klo 12–13. Vuokra 30 €/vrk. Vuokrausvuoro- kausi alkaa klo 15 ja päättyy seuraavana päivänä klo 15. Tarkennuksia tulossa osaston nettisivuille.

Varkaus os. 030/ osaston aukioloajat

Kesä-, heinä- ja elokuun osasto kiinni. Postitus hoidetaan. Kiireellisissä asiois- sa Joensuun aluetoimisto p. 013-5111411 tai keskustuimisto 09-613 110.

Kitee os. 063/60 v. juhla

Kiteen Autoalanmiehet ry osasto 063:n

60 v. juhla 22.8.2020 klo 13 Riihijärven matkaparkissa. Kuljetus TB:lta lähtee klo 12.15 ja matkan varrelta pääsee myös kyytiin, paluu tilaisuuden jäl- keen. Saunomismahdollisuus, omat pyyhkeet. Seuratkaa osaston kotisivuja, koska lehti ilmestyy harvemmin ja ei ole varmaa saako tilaisuutta järjestää, mi- käli epidemia jatkuu. Ruokailun ja kyy- din takia ennakkoilmoittautumiset Ans- sille (p. 0500 907745) tai Sarille (p. 045 6402402) 15.8. mennessä. Toimikunta

Outokumpu os. 095/ sääntömääräinen kevätkokous

Pidetään Outokummussa Lasten kala- keitaalla 10.6.2020 klo 18 alkaen. Käsi- tellään kevätkokoukselle kuuluvat sekä muut esille tulevat asiat. Osasto tarjoaa lohisoppaa ja kahvia. Tervetuloa. Toimi- kunta.

Outokumpu os. 095/ kesäretki Viipuriin

Kesäretki Viipuriin on peruttu koronati- lanteesta johtuen. Toimikunta.

Kuopio os. 16/toimiston aukiolo

AKT:n Kuopion os. 16 ry:n toimisto on suljettu toimistotyöntekijän vuosi- loman ajalla 29.6.–26.7.2020. Kiireel- lisissä tapauksissa voit ottaa yhteyttä osaston/liiton toimihenkilöihin www. akt.fi tai aktkuopionosasto16.akt.fi. Aluetoimitsija Lauri Tiaisen tavoitat puhelimitse numerosta 044 412 3007 (lomalla 29.6.–2.8.2020). Hirvelän asioissa vastaa Hirvelän pehtoori, p. 050 917 9016. Hyvää kesää!

KOTKA

Kotka os. 001 ja 075 eläkeläiset/ peruutus

11.6.2020 pidettäväksi tarkoitettu Saunasaaren retki on peruttu. Asiaan palataan koronatilanteen jälkeen.

Kouvola os. 033/kevätkokous

Osasto 033:n kevätkokous pidetään lauantaina 6.6.2020 klo 12 osaston toi- mistolla Kouvolaankatu 24A, Kouvola. Käsitellään sääntöjen määräämät ke- vätkokousasiat. Tervetuloa! -Toimikun- ta- www.akt033.fi

Lappeenranta, os. 062/ kevätkokous

Vallitsevan koronatilanteen sekä AKT:n lehden harventuneet ilmestymisvälin johdosta kevätkokouksesta tullaan ilmoittamaan vain paikallislehdissä, sekä osaston kotisivuilla: lappeenauto- miehet.akt.fi Kokous pyritään pitämään kesä–heinäkuun aikana.

Lappeenranta os. 062/ kesän päivystysajat

Päivystys jatkuu normaalisti kesäkuun alusta. Kesäkuun 1. ja 2. keskiviikko, heinäkuussa ei ole päivystystä ja elo- kuussa kuukauden 1. keskiviikko. Terv. Toimikunta

Lappeenranta os. 062/eläkeläiset

Lappeen Automiehet os. 062 seuraa- va eläkeläistapaaminen syyskuussa ke 2.9.20 koronatilanteen niin salliessa.

Parikkala os. 035/kevätkokous

Parikkalan Autoalantyöntekijät ry os. 035 Sääntömääräinen kevätkokous lauantaina 6.6. klo 14 Helenasaaressa. Kahvitarjoilu sekä pientä purtavaa. Ter- vetuloa

Parikkala os. 035/ purkautumiskokous

Parikkalan Autoalantyöntekijät ry os. 035 toinen purkautumiskokous lau- antaina 6.6. klo 17 Helenasaaressa.

Kokouksen jälkeen lämpää sauna ja makkara. Tervetuloa

LAHTI

Lahti os. 003/lomaosakkeet

Lomaviikkoja kesälle voi varata ko- tisivujen kautta mökkivarauslomak- keella, sähköpostilla tai soittamalla 050 516 4442. Viikonloppuvarauksia vain jos viikkovarausta ei tule.

Lahti os. 003/Hupirannekkeet

Kauden hupirannekkeet ovat varatta- vissa. Linnanmäki 30 e, Sealife 5e ja Tykkimäki 30 e. Tykkimäki sisältää hu- vipuiston, aquaparkin sekä actionpar- kin. Hupirannekkeet voi varata varaus- lomakkeella, s-postilla tai puhelimitse 050 516 4442, Varauksen tehneille il- moitetaan tekstiviestillä, kun liput ovat lunastettavissa.

Hämeenlinna os. 014/kesäteatteri

Osasto järjestää kesäteatterimatkan lauantaina 1.8.20 Turun Sappalinnan kesäteatteriin. Lipun hinta 10 €/kpl, hinta sisältää lipun ja yhteiskuljetuksen Turkuun. Varaukset ja lisätiedot Oskulta p. 045 7730 5166 -toimikunta

LAPPI

Kemijärvi os. 109/kevätkokous

Kemijärven Autoalantyöntekijöiden ke- vätkokous pidetään Mestarin Kievarissa ti 9.6. klo 18. Esillä sääntöjen määrää- mät asiat ja muut esille tulevat asiat. Kahvitarjoilu. Tervetuloa! Toimikunta

OULU

Ylivieska 069/kevätkokous

Kalajokilaakson auto -ja öljyalantyönte- kijät ry, osasto 069:n kevätkokous lau- antaina 13.6.2020 klo 12, paikka Ravin- tola Lounatuuli, Tulolantie 23, Ylivieska. Käsitellään sääntöjen kevätkokoukselle määräämät asiat. Kokous aloitetaan ruokailulla. Toimikunta

TAMPERE

Tampere os. 006/kevätkokous

Tampereen Seudun Linja-autohenki- lökunta ry, os. 006 sääntömääräinen kevätkokous pidetään lauantaina 13.6. alkaen klo 14 osaston toimiston ko- koustilassa, Rautatienkatu 10, 6.krs. Tampere. Kokouksessa esillä sääntö- jen kevätkokoukselle määräämät, sekä muut esille tulevat asiat. Tervetuloa. Toimikunta.

Virrat os. 054/kevätkokous

Virtain Autoalan Työntekijät ry, os. 054 järjestää sääntömääräisen kevätkoko- uksen 13.6. klo 17 Virtain lomasaa- ren saunasaastolla. Esillä sääntömääräiset ja muut esille tulevat asiat. Paikalla aluetoimitsija Vili-Petteri Adamsson. Tarjolla jotain purtavaa ja sauna juo- mia. Ilmoitathan tulostasi Jani 044 555 3062 tai Jussi 040 548 8941. Tervetuloa. Toimikunta.

Nyholmilaiset

P. Nyholm Oy PN Transport Ab työntekijöitten kokoontuminen jälleen 29.8.2020 Isonkyrön Kalliojärvellä, Korttesluomantie 120 Orismala. Tilaisuus alkaa klo 12 ja ruokailu klo 13, sisään klo 11.30.

Osallistumismaksu 25,00 € peritään paikalla.

Ilmoittautumiset elokuun 8 päivään tai viimeistään lauantai 22.8.2020 (sitovat) ruokailun vuoksi.

Leif Bengs on koonnut historiikin videolle, jonka hän esittää ja kommentoi.

Viime kerralla meitä oli 106, paljonkohan nyt.

Ilmoittautumiset:

Raimo Kallantie p. 0400 664 316
Jaakko Lintala p. 0400 365 336

Tervetuloa!

Muistathan lähettää osastosi ilmoituksen hyvissä ajoin aluetoimistoon!

Seuraavan lehden 5/2020 ilmoitusten on oltava aluetoimistoissa viimeistään 5.8.

Kiitokset ja kuolinilmoitukset lehden aineistopäivään mennessä osoitteeseen ilmoitukset@akt.fi

Kuolleet

Osasto 039:n jäsen

Sirkka Annikki Nykänen

★ 21.10.1924

† 20.12.2019

Kaipaamaan jäävät

Omaiset

lisalmen Autoalan työntekijät ry:n jäsen

Kalevi Johannes Huttunen

★ 9.3.1942

† 26.1.2020

Rakkaudella muistaen

Omaiset

Osasto 055:n jäsen

Hannes Hämäläinen

★ 19.1.1932

† 27.3.2020

Muistoa kunnioittaen

Lohjan Autoalan Työntekijät ry

Eläkeläiskerho

Osasto 040:n jäsen

Jorma Rantala

★ 12.2.1948

† 18.4.2020

Rakkaudella muistaen

Omaiset

Turun Autoalantyöntekijät ry

Osastomme jäsen

Heikki Juhani Partanen

★ 15.5.1947

† 18.4.2020

Muistoa kunnioittaen

lisalmen Autoalantyöntekijät ry

Osastomme pitkäaikainen jäsen

Markku Kalevi Manninen

★ 2.7.1954

† 26.4.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Rovaniemen Kuljetustyöntekijät ry

Osasto 064:n jäsen

Kosti Savonen

★ 5.12.1930

† 18.4.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Mäntän Seudun Autoalan

Työntekijät ry

Haminan Autoalantyöntekijät ry:n jäsen

Kalevi Tanskanen

★ 16.8.1947

† 5.5.2020

Rakkaudella muistaen

Omaiset

Osastomme jäsen

Matti Sakari Lehtovaara

★ 25.06.1938

† 01.04.2020

Muistoa kunnioittaen

Kouvola Seudun Autoalantyöntekijät ry

Kouvola Seudun Linja-autohenkilökunta

eläkeläiset ry

Osastomme jäsen

Pauli Kurki

★ 14.07.1932

† 17.02.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Kotkan Autoalantyöntekijät ry

Ahti Eloranta

★ 3.12.1938

† 3.3.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Markku Vilho Koponen

★ 21.11.1948

† 2.4.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset ja ystävät

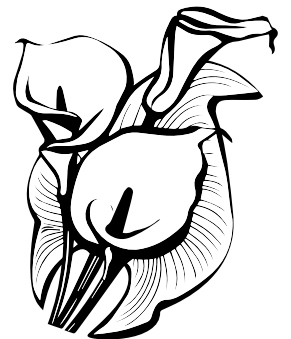
Armas Lammi

★ 10.8.1929

† 8.3.2020

Muistoa kunnioittaen

Omaiset



**Tule mökkilomalle
Mannilanniemeen!**

mannilanniemi.com
Erja 0400 903 995

TIESITKÖ, ETTÄ...

... Tapaturmavakuutus-
yhtiön tiedot on pidettävä
työntekijöiden nähtävillä
työpaikalla?

TIESITKÖ, ETTÄ...

... työnantajalle toimi-
tetaan vain lääkärin
kirjoittama A-todistus?

Roiskeläppä

Mitä eroa on leppäkertulla ja TPS:ällä?
– Leppäkertulla on enemmän pisteitä.

Miksi kutsutaan autoilijoita, jotka eivät pidä turvaväliä edellä ajavaan?
– Välinpitämättömiksi.

Aurajoki tulvi ja autoilijoita kiellettiin ajamasta autolla keskustaan. Kuitenkin veden keskeltä auton katolla seisoj turkulainen viittilöimässä apua.

Vaaliliitto
Perussuomalaiset, Vasemmistoliitto ja Kokoomus teki vaaliliiton. Siitä tuli per.s. va. ko.

Pelastajien saapuessa herralta kysyttiin tiukkaan sävyyn, miksi tämä ajoi autonsa opastetauluista huolimatta veden keskelle?

Turkulainen vastasi ja sanoi:
–Kyllä mä näin, että vettä siellä on ja paljon, mutta ensimmäisessä kyltissä luki: tul-va.

Raumalaiset sisarukset
Veli kysyi siskoltaan: Oleks koska nähny kuuro tai sokke henkilö?
Sisko vastasi ja opetti veljelleen: Ei sa sano kuuro vaan se on kuulovammanen ja sokke on näkövammanen.
Veli kysyi: No miks sä sanos kuuro-mykkä
Sisko siihen: Voi se sano mitä tahansa, ei se kummingan kuule.

10 kysymystä

(vastaukset sivun alareunassa)

1 Minkä puolueen kansanedustaja on Aki Linden?

2 Missä pidetään AKT:n seuraavat kesäpäivät?

3 Missä järjestetään AKT:n 115-vuotisjuhlanäyttely?

4 Kuka on lisalmen Autoalantöntekijöiden puheenjohtaja?

5 Miten paljon Matkahuollolla oli toimipaikkoja 1950-luvun alussa?

6 Kuka on Jalobus Oy:n pääluottamusmies?

7 Kuka on tehnyt tunnetuksi kappaleen *Siitä on jo aikaa?*

8 Entä kuka on sanoittanut sen?

9 Kenen hittejä ovat *Rekkamies* ja *Keikka Ouluun?*

10 Entä kenen laulamana tunnetaan biisi *Alle lujaa?*

?

Ristikko 4/2020

Lähetä ristikon ratkaisu 5.8.2020 mennessä osoitteeseen: AKT-lehti, PL 313, 00531 Helsinki. Kuoreen tunnus ”Ristikko 4/2020”. Ristikon oikein ratkaisseiden kesken arvotaan Samsoniten salkku.

Ristikon 3/2020 oikein ratkaisseiden kesken arvotun repun voitti **Jaakko Koskimäki**, Imatra.

Onnea voittajalle ja kiitos kaikille osallistuneille!



Ristikon 3/2020 ratkaisu

P	A	M	A	U	S	R	A	P	P	A	R	E	K	A	T	I	A	K	I
L	I	U	S	U	K	U	L	I	S	O	U	L	R	E	P	E	T	M	
A	S	U	T	T	U	K	A	S	T	E	S	A	V	E	L	I	L	M	
K	A	T	A	L	I	U	S	T	I	N	K	I	U	S	A	P	A	U	
K	U	O	L	L	A	T	K	E	E	T	E	N	O	T	A	S	A		
I	S	T	O	S	A	T	A	T	O	R	A	K	I	N	O	S			
										A	A	S	T	E	I	S	A		
										M	U	O	V	I	V	A	I	R	
										O	N	N	I	K	A	A	V	I	
										T	O	O	O	R	I	T	U	S	
										S	E	F	O	T	O				
										K	U	L	J	E	T	O	S	T	
										A	R	M	O	T	O	N	A	L	
										R	A	A	K	A	N	Y	S	T	
										I	T	A	T	E	E	S	A	I	

KA-NAVA-KAU-PUNKI

VOIMISTE-LIJOILLA

NAIS-LAU-LAJA

RA-VIN-TOA

1000 KG

KULKEVAT LUMELLA

AA-MUI-SIA

LAPIN KUNTA

KAN-SAL-LINEN

ARVO-PAPERI -ILTA

SOTI-LAILLA KAU-KAINEN

LIKI

LIKI HUIPPUA

1

JÄR-KI

REKIS-TERI

TE-NO

KER-ROT-TAVA

VOLA-NEN TOI-VOLA

ROH-KEOS H₂O

RAUTAA VAHENTYÄ

HUONE-

KASVI

UUNIN

JÄL-LEEN

RENGAS-MERKKI HAVU-PUSSA

MAUS-TE KIS-KOJIA HYÖN-TEISIA

MÄDRID PITKÄ-NEN-T

JYLHÄ LILLAK

LAPSIEN VANHEMPIA

KIL-PAILU

HIM-MEÄ -PATA KUKKA-ROISSA

MEI-KISSA PETTÄÄ

YÖL-LINEN KÄSI-VARTTA

NOK-KELA MATALA

PYS-TYÄ LAPSI

KANSSA

TUTKII AVA-RUUT-TA

VOI KALAA

CEED RIO TYÖ

RII-TA VANHA-TAPIO

YH-TAAN IÄTI

KREI-KASSA

PEL-LOL-LA

KUU-KUVA

HETI

ALKU-AINE

UULA-PAT

KUORIA PUUTA

NIMI:

OSOITE:

WWW.SANARIS.FI LAADINTA TEEMU PALLONEN TOTEUTUS MARKKU MÄKELÄ



Hyvää kesää!

**Auto- ja Kuljetusalan
Työntekijäliitto AKT ry**

MUISTATHAN
.....
AKT 5/2020
ilmestyy
19.8.