

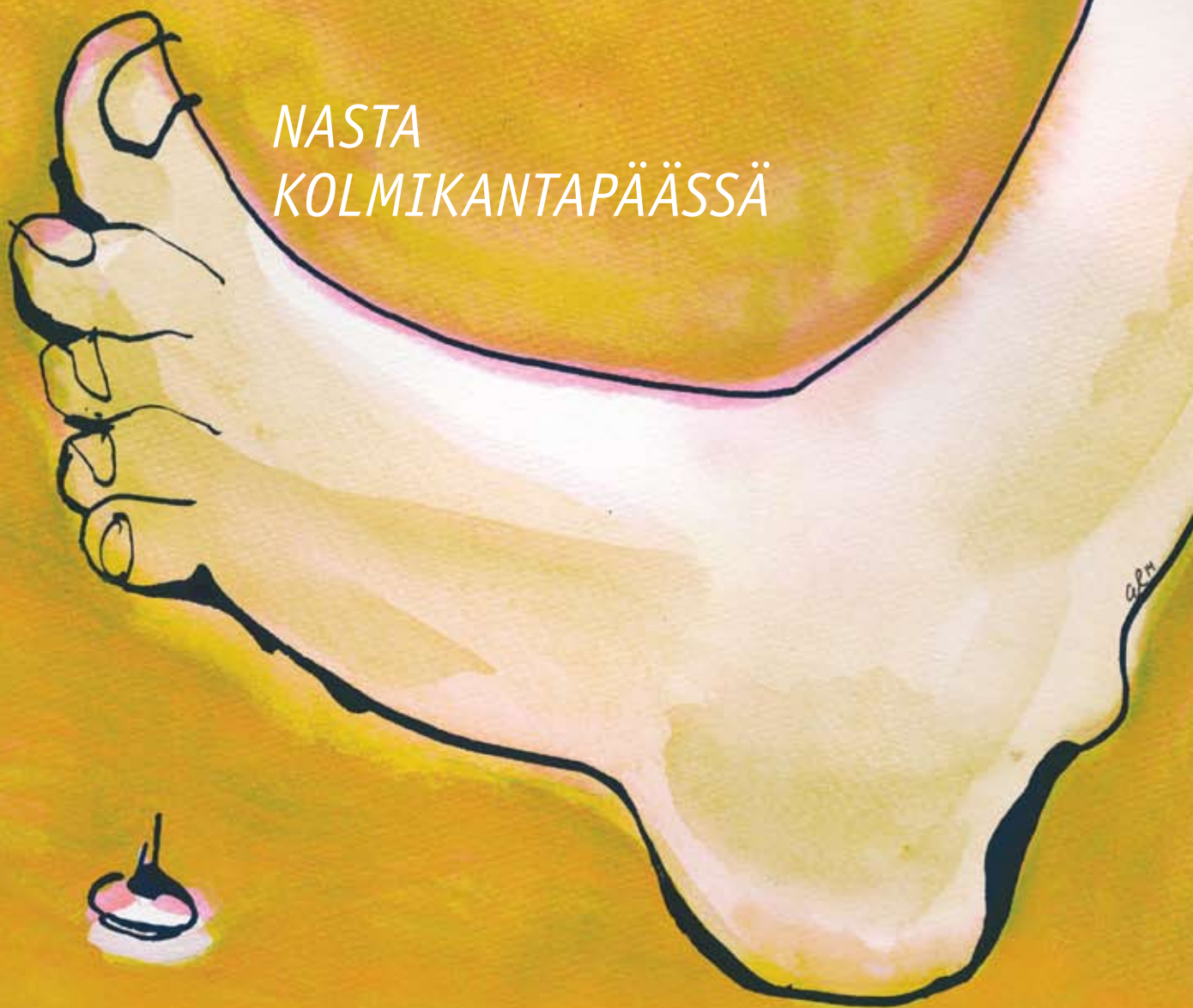
ILMAILUALAN UNIONI IAU:N JÄSENLEHTI

Unioni

8.9.2014

NRO 3

NASTA
KOLMIKANTAPÄÄSSÄ



Kissa pöydällä / Mekaanikon uusi ura

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Liitto röntgenkuvassa
- 6 Areenan täydeltä sirkushupia
- 7 Kuljetusliitot epäilevät neuvottelujärjestelmän uudistuksen onnistumista
- 7 Hallitus valitsi edustajia
- 8 Finnairin myymälät myydään
- 8 Säästösopimus Tampereen yksikköön
- 8 Yrityskohtaiset neuvottelut cateringissa
- 9 Lyhyt kääntö
- 10 Kissa pöydällä
- 12 Helsinki-Vantaan terminaali laajenee
- 13 Finnair julkisti A350:n matkustamoratkaisut
- 14 Auringonnousun alalla?

16 Suomen kansainvälinen lentonäytös



- 18 Malmin lentoasemaa uhkaa sulkeminen
- 19 Kiusaamiseen nollatoleranssi
- 20 Mekaanikon uusi rata
- 23 Kolumni
- 24 Reppu ja reissumies - Matkalla pohjoiseen
- 27 Kassakulma: Vuorotteluvapaan ehdot muuttuivat syyskuun alussa
- 29 Hugo Tungo
- 30 Kuvakulma

KANSIKUVA:

Monty Python
Flying Circus theme – foot.

Lentävää sirkusta ihailivat

Kansikuva - Elina Rajala
Minister of silly walks - JM Koskinen

Unioni

Levikki 4200
18. Vuosikerta

Julkaisija
Ilmailualan Unioni IAU ry

ISSN
1795-2840 (Painettu)
1795-343X (Verkkolehti)

Päätoimittaja
Juha-Matti Koskinen
Puh. 040 766 9040
juha-matti.koskinen@iau.fi

Toimitussihteeri
Pekka Kainulainen
Puh. 040 528 8166
pekka.kainulainen@iau.fi

Toimituskunta
Markus Berg
Reijo Hiltunen
Pekka Hintikka
Arto Kujala
Ari Miettinen
Vesa Suni
Sari Virta
Jyrki Väyrynen

Toimitus
John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI
Fax. (09) 47857 250

Osoitteenmuutokset
Liiton jäsenistön osoitteenmuutokset päivittyvät automaattisesti postiin/väestörekisteriin tehdyn ilmoituksen perusteella. Muut osoitteenmuutokset voi toimittaa mieluiten sähköpostitse osoitteeseen iau@iau.fi.

Ilmestyminen
Lehti ilmestyy 2014 viisi kertaa.
Ilmestymisaikataulu sivulla 30.

Aineisto
Toimitus ei vastaa pyytämättä lähetettyistä aineistoista eikä palauta niitä.

Ulkoasu
Elina Rajala

Paino
Sälekarin Kirjapaino Oy
Somero

Värähtelyä

Islannissa Bardabungan tulivuori on äitynyt seismisesti aktiiviseksi. Samoin ovat tehneet Suomessa työmarkkinakeskusjärjestöt yrittäessään löytää ratkaisua työeläkemallin ja työehtosopimusneuvottelujärjestelmän uudistamiseksi. Mahdollista tulivuorenpurkausta ja kolmikantaista neuvotteluratkaisua yhdistää molempien vaikea ennakointi. Pitkän aikaa kuuluu etäistä jyrinää ja maanalaiset laavavirrat juoksevat ennen kuin tulosta syntyy. Kummassakin tapauksessa tämä on luonnon lakien mukaista. Keskenäisiä prosesseja ei ole syytä ylitulkita.

Aikajärjestyksessä ensin neuvoteltavan eläkeratkaisun kunnianhimoisena tavoitteena on löytää malli, jolla täytetään kestävyysvaje, rahoitetaan tulevaisuuden eläkkeet ja kohennetaan työoloja. Vaikean ratkaisusta tekee ympäröivä todellisuus taloudessa ja työmarkkinoilla. Mekaanisesti eläkeikää voidaan nostaa, mutta kestävyysvaje ei sillä poistu, mikäli uutta työtä ei synny. Enemmän sääntö kuin poikkeus on nykykäytäntö, jossa varttuvat työntekijät ohjataan irtisanomisten kautta pitkäaikaistyöttömyyteen jo hyvissä ajoin ennen nykyistä eläkeikää.

Vähintään yhtä vaikeata tulee olemaan neuvottelujärjestelmän uudistaminen. Erityisesti jos lähtökohtana edelleen pidetään että molemmilla osapuolilla on, sekä oikeuksia, että velvollisuuksia. Työnantaja on ottanut voimakkaasti kantaa laitomiin lakkoihin ja niistä määrättävien sakkojen pienuuteen suhteessa yrityksen kärsimiin tappioihin. Merkityksellisinä ei sen sijaan ole nähty syitä, jotka mielenilmauksiin ovat johtaneet. Usein niiden takana on paikallisia pitkään jatkuneita työehtorikkomuksia tai vaikkapa tuotannollisten ja taloudellisten syiden suoranaista vääristelyä yhteistoimintamenettelyn yhteydessä. Miten työntekijöiden tulisi suhtautua palkoista kolmasosan viemiseen shoppaamalla työehtosopimus? Entä onko muutaman kuukauden palkka kohtuullinen korvaus laittomasti irtisanotulle, jonka työura pahimmassa tapauksessa katkeaa pysyvästi?

Tarkoitushakuisesti kiellettävien oikeuksien listalle on niputettu myös tukilakot, niiden laillisuudesta huolimatta. Työnantajalle on hyve hakea strategisia kumppanuuksia ja kustannustehokkainta toimintatapaa, mutta jos työntekijät näin toimivat se yritetään saada näyttämään arveluttavalta.

Vastapainona työntekijöiden oikeuksien kaventamiselle on työnantaja tarjonnut jatkossakin mahdollisuutta keskitettyyn työmarkkinaratkaisuun. Vaappu ei kimaltele kovin houkuttavasti.



”

Jos neuvottelujärjestelmä ei ole tasapuolinen, eikä mieltä saa osoittaa, lisääntyvät ylilyönnit työpaikoilla.

JM KOSKINEN

Liitto röntgenkuvassa

”Liiton tarkoituksena on koota lentoliikenteen ja ilmailualan eri työntäjien palveluksessa olevat palkansaajat yhteiseen järjestöön toimimaan työ- ja palkkaehtojensa, sekä yleisten taloudellisten, sosiaalisten ja oikeudellisten etujen parantamiseksi.” Näin alkavat IAU:n säännöt. Millä tavoin sitten esitettyyn tavoitteeseen pyritään? Se on sitä kuuluisaa järjestötoimintaa, kuten Mertaranta sanoisi.

■ Pian 20 vuotta sitten IAU oli mielenkiintoisessa tilanteessa. Liiton tuolloista toimintaa käytännössä lähes täysin määritellyt ”yhden yrityksen politiikka”, Finnairin sisäinen, ryhtyi osoittamaan muutoksen merkkejä. Kävi selväksi että lentoliikenteen sääntelyn väheneminen -90 -luvun edetessä, sekä alihankintaan ja ulkoistamiseen perustuvan ”Nokia-yrityskulttuurin” leviäminen, muuttaisivat vääjäämättä liiton toimintaympäristöä vieläpä kohtuulliseen nopeaan tahtiin.

Matkakuvaus

Järjestötoiminta on alituisen käynnissä oleva prosessi, joka edellyttää jatkuvaa valintojen tarkastelua – linjanvetoa ja korjausliikkeitä. Siksi sitä arvioidessa ei ole syytä pelkästään tuijottaa päivämääriä tai pöytäkirjapäätöksiä. Ei pidä antaa tai viedä liikaa kunniaa yksittäisten päätösten tekijöiltä. Kannattanee pikemminkin analysoida saavutettiin ko haluttu lopputulos sovitun strategian

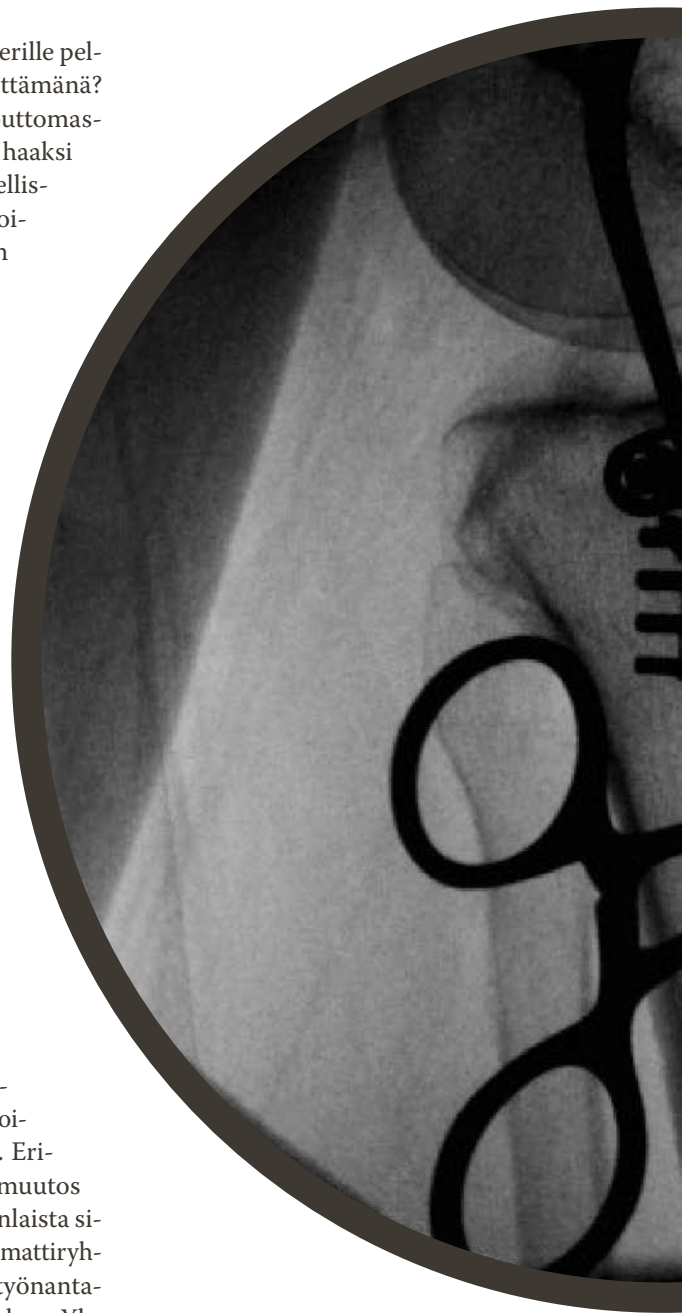
mukaisesti vai pääsikä pursi perille pelkästään suotuisan onnen siivittämänä? Aivan turhaa on juuttua loputtomasti etsimään syyllisiä, jos joku haaksi ajoi karille navigoijien puutteellisten karttojen vuoksi. Liiton toiminta on siinä vaikuttaneiden ja vaikuttavien yhteisen tahdon jatkuva ilmaus.

Perimmäisistä tavoitteista IAU:ssa ei ole tarvinnut riidellä – periaatteellisella tasolla joskus vähän.

Työehtosopimus

Lentoliikenteen palveluja koskeva työehtosopimus saavutti yleissitovan statuksen vuonna 1999. Tuolloin se vielä tunnettiin nimellä Säännöllistä reittiliikennettä ja raskasta tilauslentoliikennettä koskeva työehtosopimus.

Yrityskohtaisesta sopimuskulttuurista irtautuminen osoittautui edunvalvonnallisesti kauaskantoiseksi ja edelleen kestäväksi ratkaisuksi. Se mahdollisti sopimustavoitteiden ja neuvotteluvoiman keskittämisen järkevästi. Eri-tyisen huomioitavaa on, että muutos edellytti järjestöltämme uudenlaista sisäistä solidaarisuutta, paitsi ammattiryhmien, niin myös useiden eri työnantajien palveluksessa olevien kesken. Yhteisöllisen ymmärryksen tavoittelussa voimme katsoa kohtuullisesti onnistuneemme, joskaan yhteisen edun määrit-





teleminen ei aina ole ollut tyystin yksinkertaista. Eikä sen pidäkään olla.

Yhden työehtosopimuksen tavoittelu säilyi liitossamme aina 2012 vuoden alkuun, jolloin Ilmailutietotekniset ILTTY 005 liittyi osaksi Ilmailualan Unionia.

Tällöin sovellettiin jo uutta toimintamallia, jonka mukaan ammattiosastojen rooli neuvottelukierrosten aikaan oli kasvanut tavoitteiden asettamisesta koskemaan myös lopputuloksen hyväksymistä.

Luottamushenkilöt

Samanaikaisesti yrityskentän pirstoutumisen kanssa todettiin tarve paikallisen edunvalvonnan edelleen kehittämiseksi. Syntyi ymmärrys mahdollisimman yhdenmukaisesti ja syvällisesti asioihin perehtyneen luottamushenkilöorganisaation luomisesta. Sellaisen, jolle voi antaa mahdollisuuksia ja vastuuta toimia itsenäisesti. Perustettiin edunvalvontavaliokunta, jonka tarkoitus on antaa opia ja välineitä kollektiivisesti niin luottamusmies-, kuin työsuojelupuolen edustajille. Alun perin kutsuttuja taisi olla kuusi, tällä hetkellä 38.

Ammattiosastot

Ammatti- ja työpaikkaosastot ovat perusta, joka määrittelee liiton toiminnan mahdollisuudet. Jokainen sopimus on tuen mukainen, jonka jäsenistö kykenee edustajilleen antamaan. Retoriikalla tai sopimusteknisillä tempuilla on lyhyet jäljet.

Ammattiosastoilla tulee siksi olla riittävät resurssit ja muu tuki toimintansa ylläpitämiseen. Sen pitää olla asiapohjalta yhteisöllisyyttä unohtamatta. Luottamushenkilöiden tavoin myös ammattiosastoaktiivit, vieläpä ilman työsuhteturvaa, uhraavat yhteisen edun nimissä kilpailtua vapaa-aikaansa, josta kiitoksena täytyy olla muutakin kuin joutuminen pomon silmätikuksi.

Aktiivisimmillaan ammattiosastot ovat silloin kun ne kokevat toiminnallaan olevan konkreettisia seurauksia liiton päätöksenteossa. Tämän oletuksen mukainen linjaus on toistaiseksi tuottanut mukiinmeneviä tuloksia ja liiton on syytä pitää siitä jatkosakin kiinni.

Kristallipallo jalassa

Liittomme järjestötoiminta on tällä hetkellä terveellä pohjalla, mutta se ei, aiemmin todetun mukaisesti, voi olla pelkästään eilisen arviointia. Haasteita, joiden parissa askarrella riittää aivan kylliksi. Jäävätkö pienemmät sopimusalat tulevaisuudessa sopimushoppailun jalkoihin, jos liittokenttä jatkaa fuusioitumistaan? Vai onko huomien edullisempi ketterille ja jäsenkuntansa mielialat sekä työn paremmin tunteville toimijoille? Tarvitaanko lakimiesten legioona ratkomaan riitoja käräjillä vai pystytäänkö luomaan kehittyneempi malli paikallisten riita-asoiden ratkaisuun? Yksinkertaistettuihin kysymyksiin on vain yksinkertaisia vastauksia. Niihin ei ole syytä jatkossakaan tyytyä. Pitää nähdä suurempi ja terävämpi kuva.

JM KOSKINEN
LIITTOSIHTTEERI, IAU RY

Areenan täydeltä sirkushupia

■ Pori tunnetaan vilkkaana kesäkaupunkina. Sitä se oli-kin erityisesti tänä kesänä kun Jazzien ja Kuninkuusravien lisäksi kaupungin kesäisiin tunnelmiin kokoontui kansamme keskusteleva kerma

Ruotsalainen nouseva demaripoliitikko **Olof Palme** otti uransa alkutaipaleella tavakseen kutsua poliittisia vastustajiaan kesämökilleen Visbyn Almedaleniin. Vuosien mittaan vaatimattomasta alusta on naapurimaassamme kehkeytynyt viikon mittainen valtaisa poliittinen ja kulttuurinen foorumi.

Idean Suomeen kopsasi MTV3, joka kahdeksan vuotta sitten lanseerasi SuomiAreenan. Tapahtuma keräsi tänä vuonna viikon ajaksi yli 700 vaikuttajaa käymään kansallista debattia 150 tilaisuuteen.



Arto Kujala

Puheenjohtajat Åkers (SLSY), Eloranta (JHL) ja Vallittu (TEAM) sijoittuivat mainiosti pistesijoille kolmen joukkueen tietokilpailussa.



Arto Kujala

Strix Nebulosa



JM Koskinen

Presidentti Ahtisaari ja MTV3:n ulkomaankirjeenvaihtajat keskustelemassa kriisialueella toimimisesta.

Teollisuuden Palkansaajat Hallitus valitsi edustajia

IAU:n hallitus valitsi edustajat TP:n toimielimiin.

■ Teollisuuden palkansaajat TP ry edustaa viittätoista jäsenliittoa ja yli 700 000 palkansaajaa kaikista kolmesta keskusjärjestöstä. TP ry tiivistää teollisuuden ja teollisuuden palvelualojen ammattiliittojen yhteistyötä jäsenten edunvalvonnassa ja suomalaisen teollisuuden puolustamisessa. Teollisuuden palkansaajien toiminta alkoi kaksikymmentä vuotta sitten epävirallisena neuvottelukuntana. Tammikuusta 2013 liittoyhteistyö on jatkunut rekisteröitynä yhdistyksenä. Ilmailualan Unioni sekä Suomen Lentoemäntä- ja Stuertiyhdistys liittyivät TP:n jäseneksi kesäkuussa.

TP:lla on vuosittain kaksi sääntömääräistä kokousta, kevät- ja syyskokous.

TP ry:n toimintaa johtaa hallitus, jonka puheenjohtajuus kiertää kahden vuoden välein eri keskusjärjestöistä olevien liittopuheenjohtajien kesken. Vuonna

2014 TP ry:n hallituksen puheenjohtajana toimii Riku Aalto. Sisältöasioita valmistelee neljä pysyvää asiantuntijatyöryhmää: sopimuspoliittinen, elinkeinopoliittinen, työympäristö- ja yhteistoimintaryhmä (EWC).

Työryhmien tehtävät

Yhteistoimintaryhmä tuottaa Teollisuuden palkansaajat TP ry:n edunvalvontaan edellytyksiä edistää ay-liikkeen yhteistyötä ja parantaa henkilöstön osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia kansainvälisessä edunvalvonnassa ja EWC-toiminnassa.

Työympäristötyöryhmä tuottaa TP ry:n edunvalvontaan edellytyksiä vaikuttaa kansalliseen ja kansainväliseen lainsäädäntöön sosiaaliturvaan, työkykyyn, työssäjaksamiseen, työhyvinvointiin ja työsuojeluun liittyvissä asioissa.

Elinkeinopoliittinen työryhmä tuottaa Teollisuuden palkansaajat TP ry:n edunvalvontaan edellytyksiä vaikuttaa elinkeino-, talous- ja yhteiskuntapolitiikkaan

suomalaisen teollisuuden ja sen palkansaajien näkökulmasta.

Sopimuspoliittinen työryhmä tuottaa TP ry:n edunvalvontaan edellytyksiä edistää teollisuuden ja sen ammattiliittojen asemaa, sopimustoimintaa ja yhteistyötä suomalaisessa työmarkkinapolitiikassa.

Valinnat toimielimiin

Ilmailualan Unionin hallitus valitsi 6.8 pitämässään kokouksessa seuraavat henkilöt TP:n toimielimiin:

Hallitus – **Juhani Haapasaari**, varalle

Reijo Hautamäki

TP:n sääntömääräiset kokoukset –

Tommi Toivola

Elinkeinotyöryhmä – **Ari Miettinen**

Yhteistoimintaryhmä – **Juha-Matti**

Koskinen

Työympäristötyöryhmä – **Markus Berg**

Sopimustyöryhmä – **Jukka Korhonen**

Työttömyyskassatyöryhmä – **Juha**

Grundström

Kuljetusliitot epäilevät neuvottelujärjestelmän uudistuksen onnistumista

■ Kuljetusalan ammattiliittojen yhteenliittymä KAF pelkää neuvottelujärjestelmän uudistamiseen liittyvän uudistuksen vesittymistä. KAF:ssa hämmästellään uudistumista valmistelevan työryhmän syyskuun alkuun sovitun kokouksen siirtämisestä syyskuun loppupuolelle. Työllisyys- ja kasvusopimuksessa sovittiin neuvottelujärjestelmän uudistamisen valmistelusta alkavan syksyn loppuun mennessä. Uudistusta on valmisteltu vuoden 2014 alusta lukien, mutta edelleen on kesken jopa asioiden selvittely.

KAF:n ja Veturimiesten liiton puheenjohtaja **Risto Elonen** toteaa, että

työmarkkinoiden uudistuksia valmisteleva palkansaaja- ja työnantajajärjestöjen yhteinen työryhmä on lähes mahdollottoman tehtävän edessä. Osapuolten tavoitteet ovat erittäin kaukana toisistaan. Takkuisesti muutoinkin edennyt uudistamistyö ei ole edennyt ja uudistus uhkaa epäonnistua lopullisesti.

Työntekijäpuoli on esittänyt uudistustyössä mm. turvaamistomien muuttamista, sopimuksettomien alojen aseman parantamista, alipalkkauksen kriminalisointia sekä työehtosopimushoppailun kieltämistä.

KAF:n 1. varapuheenjohtaja, ERTOn puheenjohtaja **Juri Aaltonen** pi-

tää uudistuksessa tärkeimpinä asioina turvaamistomien estämistä työtaistelutilanteissa ja sopimuksettomien alojen aseman korjaamista tasa-arvoiseksi työehtosopimusalojen kanssa.

KAF:n 2. varapuheenjohtaja, AKT:n puheenjohtaja **Marko Piirainen** epäilee ajan loppuvan kesken ja toteaa, että muutamassa kuukaudessa ei neuvottelujärjestelmän uudistusta ehditä kunnolla valmistelevaan. Aika yksinkertaisesti loppuu.

LSG Sky Chefs Finland Oy

Yrityskohtaiset neuvottelut cateringissa

■ LSG:ssä viime syksynä työriidan päättäneeseen sovintoehdotukseen sisältyi velvoite neuvotella yrityskohtaisesta säästösopimuksesta vuoden loppuun mennessä. Neuvottelut katkesivat tuolloin tuloksettomina.

Kesän mittaan yrityskohtaiset neuvottelut ovat käynnistyneet uudelleen.

Nyt pohjana on työehtosopimuksen allekirjoituspöytäkirjan 9. § ”Poikkeukselliset taloudelliset vaikeudet”. Pykälä antaa mahdollisuuden neuvotella yrityskohtaisesti määräaikaisesta sopimuksesta, jonka on tarkoitus turvata yrityksen toimintaa ja työpaikkoja.

Sopimukseen kirjataan työehtosopi-

muksen määräyksistä poikkeavat tai ne korvaavat yrityskohtaiset määräykset. Toistaiseksi ns. säästösopimuksia on solmittu Finnairin Technical Operations ja Helsinki Airport Customer Service -yksiköissä, Swissportissa sekä Inter Handlingin Tampereen yksikössä.

Inter Handling Oy

Säästösopimus Tampereen yksikköön

■ Inter Handling on joutunut irtisanomaan henkilökuntaansa Turun ja Tampereen yksiköissä SAS:n asiakkuuden menetyksen myötä. Yritys jatkaa kuitenkin edelleen maapalvelutoimintojaan molemmilla lentoasemilla.

Kuluneella viikolla Tampereen yksikön paikallisissa neuvotteluissa saavutet-

tiin neuvottelutulos säästösopimukselta, joka osaltansa tukee toiminnan jatkamista ja jäljelle jääneiden työpaikkojen säilymistä. Ratkaisu perustuu työaikajärjestelyihin, joilla nykyisen viiden vuorokautisen lennon tarvitsemat maapalvelut ovat sekä työnantajan että työntekijöiden kannalta kohtuullisesti järjestettävissä.

Työntekijöitä edustava ammattiosasto, Siviililentoliikenteen työntekijät SLT, vahvisti osaltansa neuvottelutuloksen sopimukseksi eilisessä johtokunnan kokouksessaan. Syntynyt sopimus on voimassa nykyisen työehtosopimuskauden loppuun saakka.

Finnair Travel Retail Oy

Finnairin myymälät myydään

■ Finnair on sopinut Helsinki-Vantaan myymälätoimintojensa myynnistä. Tällä hetkellä niistä vastaa Finnair Travel Retail Oy. Ostaja on World Duty Free Group, jonka emoyhtiö on listautunut Milanon pörssiin.

World Duty Free toimii yli sadalla lentoasemalla 21 maassa ja sillä on jo ennes-

tään toimintaa myös Helsinki-Vantaalla. Konserni osti aiemmin tänä vuonna Finavian myymälätoiminnot.

Finnairin myymälät siirtyvät uudelle omistajalle 30.9. Samassa yhteydessä siirtyy myös n. 60 työntekijää uuden työnantajan palvelukseen liikkeen luovutuksen ehdoin ns. vanhoina työnteki-

jöinä. Työehdot säilyvät ennallaan.

Kauppojen ohessa Travel Retail on solminut mm. preorder -toimintoja koskevan yhteistyösopimuksen Gebr. Heinemannin kanssa. Järjestelyjä koskevat yt-neuvottelut voivat johtaa kahden henkilötyövuoden vähennykseen.

Finnair ulkoistaa matkustamohenkilökunnan kahdella reitillä

Finnair tiedotti 1.9 ulkoistavansa matkustamohenkilökuntansa Singaporen ja Hongkongin reiteillä ensi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Alihankkijayritykseksi on valittu norjalainen OSM Aviation ja reiteillä työskentelevä henkilökunta palkataan yhtiön ilmoituksen mukaan OSM Aviationin Aasian toimipisteisiin. OSM Aviation on myös halpalentoyhtiö Norwegianin kumppani.

SLSY haki koko kevään ratkaisua, jolla nyt uhan alla olevat työpaikat olisi saatu pidettyä Suomessa. Neuvottelut päättyivät tuloksettomina kun SLSY:n

tarjoamat 12,5 miljoonan euron säästöt eivät riittäneet Finnairille.

Yhtiön ilmoituksen mukaan ulkoistaminen ei johda tässä vaiheessa irtisanomisiin. Henkilötyövuosien katoaminen tullaan paikkaamaan lomautuksilla. Yhtiöstä on kuluvan vuoden aikana jo irtisanoutunut lukuisa määrä matkustamohenkilökuntaa.

Vielä ei ole selvää kuinka laajoja pysyviä henkilöstövaikutuksia ulkoistuksilla ja lomautuksilla tulee olemaan suomalaiselle matkustamohenkilökunnalle.

Lähde: SLSY

Oppaita

Liiton kotisivuilta osoitteesta www.iau.fi löytyvät seuraavat oppaat: Yhteistoimintaopas, Vuosilomaopas, Vuokratyöopas ja perhevapaita käsittelevä opas.

Heidi Nieminen PAU:n puheenjohtajaksi

Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU valitsi 27.8 liittovaltuuston ylimääräisessä kokouksessa liiton uudeksi puheenjohtajaksi jäljellä olevaksi liittokokouskaudeksi **Heidi Niemisen**. Hänet valittiin puheenjohtajaksi äänin 28-3. Vastaehdokkaana vaalissa oli postinjakelun valtakunnallinen pääluottamusmies **Kari Lempinen** Lahdesta. Liittokokouskausi kestää vuoteen 2017. Korpi-lahtelainen 35-vuotias Nieminen on toiminut ennen puheenjohtajavalintaansa PAU:ssa liittosihteerinä ja lakimiehenä.

Samassa kokouksessa valittiin lisäksi liittovaltuustolle 1. varapuheenjohtaja. Ehdokkaana oli kaiken kaikkiaan kolme valtuuston varsinaista jäsentä. Äänestyksen jälkeen liittovaltuuston

1. varapuheenjohtajaksi valittiin **Jussi Saariketo** Turusta. Liittovaltuuston puheenjohtajana jatkaa toukokuussa tehtävään valittu **Satu Ollikainen** ja 2. varapuheenjohtajana **Tarja Strandén**. PAUn liittovaltuusto keskusteli kokouksessaan lisäksi tulevan syksyn työehtosopimusneuvotteluiden tavoitteista. Viestinvälitys- ja logistiikka-alan sekä Informaatiologistiikka-alan työehtosopimukset päättyvät 31.10.2014.

Esa Vilkuna työhyvinvointisäätiön johtoon

PAU:n entinen puheenjohtaja **Esa Vilkuna** on aloittanut Itellan työhyvinvointisäätiön asiamiehenä 1.9.2014. Hän seuraa tehtävässä **Antti Palkista** joka siirtyi eläkkeelle elokuun lopussa.

Säätiön tarkoituksena on edistää

viestinvälitys- ja logistiikka-alan henkilöstön yleistä työmarkkinakuntoisuutta ja toimialan työvoiman pysymistä työmarkkinoiden käytettävissä aiempaa pitempään sekä tukea Itella-konserniin kuuluvien yhtiöiden palveluksessa olevien tai näiden yhtiöiden palveluksesta eläkkeelle siirtyneiden henkilöiden ja heidän perheenjäsentensä fyysistä ja henkistä kuntoa ja kuntoutusta sekä niihin liittyvää loma- ja liikuntatoimintaa.

Esa Vilkuna toimi 13 vuoden ajan Posti- ja logistiikkaunionin puheenjohtajana, aina viime kevääseen asti.

2/2014

Kissa pöydällä

Näkyvin osa julkista työrauhakeskustelua ovat työnantajajhdistysten vaatimukset nykyisten työtaisteluoikeuksien kaventamisesta yhteiskunnallisen edun nimissä. Helsingin Sanomien pääkirjoitus käsitteli 28.7. aihetta esimerkkinään Finnairin ateriapalvelujen työtaistelu viime syksyltä. Kirjoitus kiteytyi kysymykseen, miksi lentokoneeseen menevän sämpylän pakkaamisesta pitäisi maksaa enemmän kuin kioskin hyllylle menevän sämpylän pakkaamisesta.

Monopoli muuttaa muotoaan

Finnair on esimerkki säänneltyjen markkinoiden aikana syntyneestä valtiollisesta monopolista, joka on sittemmin joutunut kohtaamaan kilpailun. Kilpailun katsotaan olevan yhteiskunnan edun mukaista, jos se johtaa tavarain tai palvelun - tässä tapauksessa lentokoneessa tarjottavan sämpylän - hinnan alenemiseen. Niinpä samanaikainen puhe valtiollisen monopolin murtumisesta ja työtaistelusta saa jälkimmäisen vaikuttamaan yleisen edun vastaiselta toiminnalta.

Monopolin murtumisesta ei kuitenkaan ole kyse. Pikemminkin sen luonteen muuttamisesta. Finnair siirsi kesällä 2012 ateriapalveluista vastanneen tytäryhtiönsä määräysvallan kumppanuussopimuksella LSG Sky Chefs Groupille. Viiden vuoden mittaisesta sopimuksesta Lufthansan tytäryhtiö maksoi Finnairille 15 miljoonaa euroa. Vuosittain LSG toimittaa noin 500 miljoonaa lentoateriaa yli 300 lentoyhtiölle 52 maassa. Tehdyn sopimuksen myötä LSG sai markkinat haltuunsa myös Suomessa.

Lentoaseman ulkopuolella toimiva Starfood, joka sekin on osa LSG -konsernia, toimittaa valmiiksi pakatut sämpylät samalla kustannusrakenteella sekä lentoasemalle että vähittäismyyjille. Lentoasemalla LSG:n työntekijöiden työtehtävät liittyvät lähinnä aterioiden toimittamiseen koneisiin sekä aterioiden tarjoamiseen liittyvän kaluston ja tarpeiston käsittelyyn. Heidän työehtonsa ovat Lento-

liikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen mukaiset.

Työtaistelun osapuolet

Reilu vuosi Finnairin kanssa tekemässä sopimuksen jälkeen LSG ilmoitti yksipuolisesti vaihtavansa noudattamansa työehtosopimuksen työntekijöiden kannalta huonompaan. Ilmoitus ei tullut työntekijäpuolelle sen suurempana yllätyksenä kuin sen seurauksena annettu työtaisteluilmoitus vastapuolelle. Konsernin globaali laajentumisstrategia on kohdannut vastaavia vastoinkäymisiä myös muissa maissa, joissa työntekijöillä on yhdistymisoikeus ja siihen erottamattomasti kuuluva työtaistelu-oikeus.

Suomessa LSG:n työntekijät saivat työtaistelulleen tukea IAU:n sisältä, mutta myös muilta ammattiliitoilta. On selvää, että heidän työehtojensa puolustaminen ei olisi onnistunut yhtä hyvin ilman nykyisiä työtaistelu-oikeuksia. Toisaalta huonommatkaan työehdot eivät olisi hyödyttäneet lentomatkustajia, saati lisänneet verotettavia tuloja täällä. Huononukset olisivat tukeneet edelleen LSG:n globaalia laajenemisstrategiaa ja markkinaosuuksien valtaamista jossain muualla.

Yhdistymisoikeus perusoikeutena

Työtaisteluoikeus on työntekijöiden yhdistymisoikeuden oleellinen osa. Siihen puuttuminen voi olla perusteltua poikkeusolosuh-



teissa, joissa muitakin perusoikeuksia jouduttaisiin tilapäisesti arvioimaan uudelleen. Normaalioloissa työtaisteluoikeuden kaventaminen merkitsisi käytännössä työntekijöiden yhdistymisoikeuden rajoittamista.

Kansainväliset hyvinvointivertailut puoltavat vahvasti vapaata yhdistymisoikeutta. Maat, joissa sitä rajoitetaan, menestyvät vertailuissa erityisen huonosti. Kärjessä on kaltaisiamme maita. Kysymys on lopulta arvovalinnoista.

Yhdistymisoikeus on länsimainen perusoikeus, jota on syytä puolustaa tasapuolisesti siitäkin huolimatta, että oman edun koetaan olevan jossakin yksittäisessä asiassa uhattuna. Perusoikeuksien valikoiva puolustaminen niin kotimaassa kuin kansainvälisestikin on älyllistä vapaamatkustamista.

JUHANI HAAPASAARI
PUHEENJOHTAJA, IAU RY

Helsinki-Vantaan terminaalilaajenee

Helsinki-Vantaa on valmis ottamaan vastaan uusia kone-tyyppejä. Tämä todettiin 13.8, kun Airbusin uusi laajarakomalli A350 saapui lentoasemalle vierailulle

■ –Airbus A350:n vierailu oli meille paitsi iloinen tapahtuma, myös hyödyllinen testin paikka. Visiitti vahvisti, että olemme valmiita uusille laajarakomalle. Liikennöinti A350:llä käynnistyy ensi vuonna, sanoo Helsinki-Vantaan lentoasemajohtaja **Ville Haapasaari** Finaviasta.

Finavian vuosille 2014–2020 ajoituvan kehitysohjelman yhtenä päätaavoitteena on kehittää Helsinki-Vantaan vaihtoliikennekapasiteettia. Tarkoituksena on rakentaa muun muassa lisää laajarakomakoneiden pysäköintipaikkoja.

Haapasaaren mukaan kehitysohjelma etenee aikataulussa. Nyt on käynnissä laaja suunnitteluvaihe. Terminaali- ja liikennealueiden laajennuksia valmistelevat purkutyöt käynnistyvät elo-syyskuussa. Varsinaisten uudisrakennustöiden on suunniteltu alkavan vuonna 2016.

Ensimmäisinä purkutyöt kohdistuvat muun muassa entiseen lämpövoimalaan ja vesitorniin. Syksyn aikana aloitetaan louhintatyöt, jotka purkutöiden tavoin luovat pohjaa alueen uudisrakentamiselle.

– Kehitysohjelma toteutetaan vaiheittain, mikä mahdollistaa joustavan reagoinnin mahdollisiin markkinatilanteen muutoksiin, Haapasaari toteaa.

Finavian kehitysohjelman tavoitteena on varmistaa Helsinki-Vantaan vahva kilpailuasema erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä. Matkustajamäärät Helsingin ja Aasian välillä ovat kasvaneet tasaisesti jo vuosia.

– Helsinki-Vantaa on jo nyt yksi merkittävimmistä vaihtokentistä Euroopassa. Esimerkiksi Euroopan ja Japanin väli-

sessä liikenteessä se on neljänneksi tärkein, Haapasaari sanoo.

Seitsemän vuoden mittainen kehitysohjelma kohdistuu vaihtoliikenteen kapasiteetin kasvattamisen lisäksi Helsinki-Vantaan lähtöselvityksen kehittämiseen ja maaliikennejärjestelyjen parantamiseen. Ratkaisut ja aikataulut terminaalilaajennuksen osalta selviävät vuoden 2014 aikana.

Kehitysohjelman ensimmäinen vaihe on valmistunut

Kehitysohjelman ensimmäisessä, toukokuussa 2014 valmistuneessa vaiheessa Helsinki-Vantaan turvatarkastus- ja lähtöselvityskapasiteettia kasvatettiin merkittävästi. Terminaali 2:n turvatarkastuskapasiteetti nousi 40 prosenttia. Uudet lähtöselvitys- ja bag drop -automaatit tuovat joustavuutta lähtöselvitysaikoihin, tasoittavat ruuhkahuippuja ja kasvattavat terminaalin kapasiteettia.

Finavia toteuttaa Helsinki-Vantaalla myös kaikkien aikojen laajinta kerralla tehtyä palvelu-uudistusta, jonka myötä lentoasemalla avataan lähivuosina lähes 70 uutta tai uudistuvaa palvelupistettä.

Finavian kehitysohjelma tähtää kilpailukykyyn vahvistamiseen

Finavian käynnistämä liki miljardin euron kehitysohjelma valmistaa Helsinki-Vantaata palvelemaan 20 miljoonaa vuosittaista matkustajaa vuoteen 2020 mennessä. Sen arvioidaan tarjoavan työtä noin 14 000 henkilötyövuoden verran, ja matkustajamäärän nousun tuovan alueelle noin 5 000 uutta, pysyvää työpaikkaa.

Finavia investoi myös verkostolentoasemiinsa. Merkittäviä kunnostus- ja laajennustöitä toteutetaan tänä vuonna Turun, Tampereen, Ivalon ja Rovaniemen lentoasemilla. Verkstolentoasemiin investoidaan tänä vuonna yhteensä noin 35 miljoonaa euroa.

Kehitysohjelman tavoitteena on säilyttää Suomen hyvät lentoyhteydet ja parantaa Helsinki-Vantaan kilpailukykyä kiristyneessä kansainvälisessä kilpailussa, etenkin Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä.

LÄHDE: FINAVIAN MEDIA DESK



Finnair julkisti A350:n matkustamoratkaisut

Finnair on ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka saa käyttöönsä uuden sukupolven Airbus A350 XWB (XWB = extra wide body) -laajarunkokoneen. Finnair esitteli 13.8. kaukoliikennelaivastonsa uuden lippulaivan matkustamosuunnitelmat.

■ A350:n valoisan ja tilavan matkustamon on suunnitellut suomalainen suunnittelutoimisto dSign Vertti Kivi & Co, joka on vastannut myös Finnairin uuden Premium Loungen suunnittelusta Helsinki-Vantaan lentokentälle. Matkustamossa on suuret panoraamikkunat ja miellyttävät istuinjärjestelyt kummassakin matkustusluokassa. Asusteittain muuttuva, dynaaminen LED-valaistus auttaa luomaan raikasta ja rauhoittavaa ilmapiiriä. Kaikkiin Finnairin A350-koneisiin tulee myös Wi-Fi.

Finnairin uusissa Airbus A350 -koneissa on myös edistysellinen ilman-

suodatusjärjestelmä, jonka ansiosta matkustamon ilma vaihtuu kokonaan 2–3 minuutin välein. Myös vedoton ilmastointi, säädettävät lämpötila-alueet ja aiempaa alempi matkustamon ilmanpaine parantavat sekä matkustajien että miehistön hyvinvointia.

Istuimet

Koneen 297 istumapaikasta 46 on business-luokassa 1+2+1-muodostelmassa, eli kaikki business-luokan matkustajat pääsevät paikaltaan suoraan käytävälle. Zodiac Cirrus III -istuimet liukuvat täysin makuuasentoon, ja 16 tuuman kosketusnäyttöillä varustettu viihdejärjestelmä tarjoaa matkustajille elokuvia, TV-ohjelmia, musiikkia ja muuta digitaalista sisältöä useilla eri kielillä. Business-luokan istuimissa on lisäksi virta- ja USB-pistokkeet.

Economy-luokassa on 3+3+3-muodostelmassa Zodiac Z300 slim-line -istuimia, joiden tuoliväli on 31 tuumaa. Economy-luokan matkustamon etuosassa on 43 Economy Comfort -istuinta, joissa on miellyttävät niskatuet, laa-

dukkaat kuulokkeet ja kymmenen senttiä enemmän jalkatilaa. Kaikissa economy-luokan istuimissa on 11 tuuman kosketusnäyttöillä varustettu viihdejärjestelmä ja USB-pistokkeet.

Koneet liikenteeseen 2015

Finnair suunnittelee ottavansa ensimmäiset A350-koneet liikenteeseen ensi vuoden loppupuoliskolla Shanghain, Bangkokin ja Pekingin lennoilla ja laajentavansa niiden käyttöä Hongkongin ja Singaporen lennoille vuonna 2016. Finnair on tilannut yksitoista A350-konetta, ja sillä on optio kahdeksaan lisäkoneeseen. Koneet muodostavat yhtiön kaukoliikennelaivaston selkärangan ja vauhdittavat laajentumissuunnitelmia.

A350:n ympäristöystävälliset ratkaisut parantavat polttoainetehokkuutta ja alentavat toimintakuluja yli 25 prosenttia saman luokan aiemman sukupolven koneisiin verrattuna, mikä vähentää Finnairin ja sen matkustajien hiilijalanjälkeä merkittävästi.

LÄHDE: FINNAIRIN MEDIA DESK



Auringonnousun alalla?

Ilmailu- ja pankkialan erot on helppo nähdä. Ensimmäinen on miesenemmistöinen työläis- ja toinen naisvaltainen toimihenkilöala. Yhteistä on, että molempien nopeasti reagoivien toimialojen odotetaan ainakin lähitulevaisuudessa kasvavan. Tästä huolimatta kummankin tarjoamien työpaikkojen määrän arvellaan vähenevän tai ainakin pelätään työehtojen huonontuvan.

■ Millaista menoa on miljarditulosta ja rajua saneerausta samaan aikaan tekevän Nordean edunvalvonnassa? Asiaa selvitti ensin ammattiliitto Nousun toiminnanjohtaja **Minna Ahtiainen**

ja sitten Nordean pääluottamusmies **Paula Hopponen**.

Mitkä ovat Nousun, sekä pankkialan yleensä, tärkeimmät edunvalvonnalliset haasteet tällä hetkellä? Entä tulevaisuudessa?

Finanssikriisin jälkeen pankkialan sääntely on lisääntynyt valtavasti. Kilpailu on kiristynyt ja osaltaan vaikuttanut tehostamistoimenpiteisiin. Suurten henkilöstövähennysten seurauksena jäljelle jääneiden työtahti on kiristynyt, vaatimukset kasvaneet ja jaksamisongelmia on paljon. Jo nyt tapahtuu merkittävää muutosta asiakaskäyttäytymisessä ja pankkien palvelurakenteessa. Pankkihenkilöstön ikärakenne johtaa myös merkittävään eläköitymiseen lähivuosina.

Yritystason edunvalvonnassa Nousu pyrkii lieventämään tehostamistoimen-

piteiden henkilöstövaikutuksia, sekä tukemaan jäljelle jäävien jaksamista. Sopimustoiminnassa esillä ovat erityisesti työhyvinvointiin, palkkaukseen ja tasa-arvoon liittyvät asiat. Pankkitoimihenkilöiden palkat ovat kaukana pankkialan keskipalkoista. Myös vakuutus- ja pankkialojen yhteinen työhyvinvointihanke on käynnistynyt yhteistyössä Finanssialan Keskusliiton kanssa.

Tulevaisuudessa pankit ohjaavat asiakaskäyttäytymistä siirtämällä entistä enemmän palveluja verkkoon ja mobiililaitteisiin. Pankkiverkosto harvenee ja pankkipalveluja kohdennetaan aikaisempaa selkeämmin niille asiakkaille, joiden ennakoidaan tuottavan eniten rahaa pankeille. Pankkien peruspalveluihin aikaisemmin kuuluneet käteisen rahan käsittelypalvelut supistuvat minimiin ja yhteistyötä tehdään tältä osin laajamit-

Minna Ahtiainen (vas.) ja Paula Hopponen tietävät millaista on toimia rakennemuutoksen kourissa olevalla alalla.



taisesti kauppaketjujen kanssa. Tähän haasteeseen yritämme vastata.

Mitkä ovat Nousun pääluottamusmiehen tärkeimmät viestit edustavilleen, jotka ovat rakennemuutoksen ja saneerauksen kohteena?

Tärkeä viesti jäsenille on, että irtisanomishan alle joutuvat henkilöt malttasivat mielensä, eivätkä tekisi hätiköityjä päätöksiä.

Taloudellisia perusteita irtisanomiselle ei pankkialalla juuri nyt yksinkertaisesti ole. Harvoissa tilanteissa saattaa löytyä tuotannollinen syy. Työntekijällä on oikeus tietää irtisanomisen perusteet, milloin hänen työnsä on loppumassa, sekä lukuisa joukko muita asioita. On tärkeää, että luottamusmies on aina mukana työsuhteen päättymiseen tähtäävissä neuvotteluissa. On tavallista, että työn-

tekijä ei tukalan tilanteen vuoksi muista mitä neuvotteluissa on puhuttu. Tarvitaan siis vähintään kaksi silmäparia näkemään ja korvaparia kuulemaan. Joskus luottamusmies voi kyseenalaistaa koko irtisanomisen.

Menettely, jossa irtisanomisen vaihtoehtona tarjotaan tukipakettia, on yleistynyt. Niiden saamisen edellytyksenä on oma irtisanoutuminen. Tämä voi johtaa perusteettomiin irtisanomisiin. Uusia henkilöitä on mahdollista rekrytoida, kun takaisinottovelvoitetta ei ole. Kyseessä on siis pelkästään ”väenvaihtoviikot”. Halutaan päästä eroon kallis-palkkaisista, kaikki ikälisät tienanneista ammattilaisista ja palkata tilalle halvempaa työvoimaa.

KUVA JA HAASTATTELU:
JM KOSKINEN

Ammattiliitto Nousu ry

- Perustettiin 2002 nimellä Nordea Unioni Suomi. Oli Ammattiliitto Suoran jäsenyhdistys.
- Irtautui omaksi liitokseen vuoden 2011 vaihteessa Suoran ja Toimihenkilöunioni TU:n fuusioituessa muodostaen Ammattiliitto Pron.
- Noin 7000 jäsentä pankkialalla Nordea Pankki Suomi Oyj:n ja sen tytäryhtiöiden palveluksessa.
- Keskusjärjestö STTK:n jäsen.

Suomen kansainvälinen lentonäytös

Tai vielä kansainvälisemmin Finland International Airshow keräsi viikonloppuna 16 -17. elokuuta Helsingin Malmin lentoasemalle yli 50 000 vierasta. Lauantain aamupäivän sade ohjaili vieraiden saapumista siinä määrin, että pisimmillään jono ulottui lentoaseman porteilta lähes Tattarisuon romikselle asti. Siellä oleva kalusto on toki myös näkemisen arvoista, joskin tanakasti maassa kiinni.

Paikan päällä tilaa riitti paremmin. Malmin 75 vuoden ikään ehtinyt lentoasema on ainutlaatuisuudessaan veraton paikka tämänkaltaisen tapahtuman järjestämiseen. Kauniin ympäristönsä lisäksi, kentän etu on sen sijainti kaupunkialueella ja mahdollisuus matkustaa paikalle julkisilla kulkuvälineillä. Yleisön joukossa olikin, singon mittaisilla kameran objektiiveilla varustautuneiden tosfanien ohella, myös paljon lapsiperheitä, sekä vartuneempia ilmailun ystäviä. Pääosassa tapahtumassa olivat itse oikeutetusti lentokoneet ja muut lentolaitteet, mutta vuosien aikana on lentonäytös muuttunut kohti täyden palvelun markkinahumua metrilakukauppiaineen ja bändeineen.

Kuva 1 – Malmin kuvankaunis funkkis-lentoasema.

Kuva 2 – ”Ei koskaan ole niin monet joutuneet niin suureen kiittolisuudentelkaan niin harvoille”, lausui retoriikan suurmestari, Iso-Britannian pääministeri, Churchill ja viittasi tällä maansa ilmavoimien saavutuksiin II maailmansodassa. Mainittakoon että tuona aikana englantilaisten tarpeisiin valmistettiin 14 000 Hawker Hurricane hävittäjää – Suomella niitä oli kymmenen.

Kuva 3 – Fouga magisterin saapuminen huomataan. Sen silmiä hivelevän kaunis muotoilu on yksi asia ja sen 2 kapaletta Turbomeca Marbore II F 3 suihkumoottoria ovat toinen. Kun ne laulavat on ilmassa laittomaiden aikojen tuntua.

Kuva 4 – Edustajiston jäsen Jouni Kapanen (alla) ottaa vastaan 50 vuotiaan tyyneydellä Rajavartiolaitoksen Vartiolentolaivueen Agusta Belin (vas) ja Koalan tervehdyksen.

KUVAT JA TEKSTI:
JM KOSKINEN

Kuva 1



Kuva 2





"Vähän tää savuttaa ja renkaat on katolla, mutta hyvä peli vielä."

Kuva 4



Kuva 3



Malmin lentoasemaa uhkaa sulkeminen

Suomen vanhin pysyvä, vuonna 1938 avattu, Helsingin Malmin lentoasema on lakkautusuhan alla. Kaupunki on toistaiseksi vuokrannut aluetta valtiolle yleisilmailun käyttöön, mutta on nyt iskenyt siihen silmänsä rakentaakseen tilalle lähion. Suunnitelman toteutuminen jättäisi vilkkaasti toimivan kentän nykyiset käyttäjät vaille kotipesää.

Hankkeeseen kriittisesti suhtautuu Malmin lentoaseman ystävät ry, jonka puheenjohtaja **Timo Hyvöstä** haastatellaan tätä juttua varten.

Malmin lentoasemaa olla sulkemassa viimeistään 2020 ja tilalle kaavailaan asuinalueita. Mitä arvelette tästä?

- Hanke on kokonaisuutena käsittämätön ja valmistelu riittämätön. Linjauksen perusteet ovat epäselviä ja virheellisiä. Ministeriöt eivät ole osanneet esittää hankkeen todellisia perusteluja. Aloitteellinen taho on epäselvä ja olemmekin aktiivisesti toimittaneet faktoja poliittisille vaikuttajille ennen varsinaista päätöksentekoa. TNS Gallupin tekemän kyselyn mukaan vain 15 % pääkaupunkiseudun asukkaista haluaa kentälle asuntoja, 67 % haluaa säilyttää lentokentän.

Ette vaikuta järin innostuneelta hankkeesta. Mitkä ovat tärkeimmät perusteet Malmin lentoaseman säilyttämiseen? Ovatko ne kulttuurihistorialliset syyt vai nykyinen toiminta?

Kulttuurihistoria on merkittävä syy, mutta vielä suurempi syy ovat ilmai-

Timo Hyvönen ja Dakota ymmärtävät kotikenttädun merkityksen.



lualan kehitysnäkymät. Eurocontrolin, joka EU:n jäsenvaltioiden välisenä laitoksena vastaa alueen lentoliikenteen ja lennonvarmistuspalveluiden kehityksestä ja suunnittelusta, arvioi lentoliikenteen kasvavan jopa kolminkertaiseksi nykyisestä vuoteen 2050 mennessä. Samalla kalusto kevenee. Malmi on Suomen ainoa valvottu kansainvälinen kevyen liikenteen yleisilmailukenttä ja sen sulkeminen lopettaisi käytännössä aikatauluttoman lentoyhteyden Helsinkiin – ei kukaan lennä Tampereelle, Lappeenrantaan tai Turkuun, jos on tulossa Helsinkiin.

Mikä sitten olisi vaihtoehto ja kuinka Malmin lentoasemaa ja sen ympäristöä tulisi kehittää?

Nykyinen seisahtunut tilanne on purettava. Olemme esittäneet konkreettisen vaihtoehdon kentän aktiivisen kehittämisen lentoliikenteen, muun liike-

toiminnan ja myös asuinrakentamisen keinoin. Nämä onnistuvat hyvin, jos tahtoa vain on. Yleisilmailun koulutukselle ei löydy korvaavaa paikkaa nykyisistä korpikentistä, joten lakkauttamisen vaikutus ilmailulle olisi erittäin suuri.

Malmi olisi myös ruuhkaista Helsinki-Vantaata parempi valinta pysyväksi kotikentäksi viranomaisille, kuten rajavartiolaitokselle, sekä lentävälle pelastuskalustolle. Ei pelkästään nopeamman liikkeen pääsemisen, vaan myös rauhallisemman harjoitusympäristön vuoksi.

KUVA JA HAASTATTELU:
JM KOSKINEN

lisätietoja: <http://malmiairport.fi/mly/malmin-lentoaseman-ystavat/>

Faktat, ohjeet ja vinkit kiusaamisen ehkäisyyn koottu nettiin

Kiusaamiseen nollatoleranssi

Kenenkään ei tulisi joutua kiusatuksi työssä. Kuitenkin yli 100 000 palkansaajaa kokee joka päivä olevansa kiusaamisen kohteena työpaikallaan. Työpaikoille tarvitaan kiusaamisen nollatoleranssi, organisaatiokulttuuri, jossa kiusaamisen hyväksymättömyys ja suvaitsemattomuus on yhteinen arvo.

■ Sopuisa työyhteisö -hankkeessa koottiin Työterveyslaitoksen verkkosivuille helposti omaksuttava tieto- ja vinkkipaketti työpaikkakiusaamisen vähentämiseksi ja kiusaamiskokemuksiin puuttumisen edistämiseksi. Sivuston osoite on www.ttl.fi/sopuisa.

– Kiusaaminen on mitätöivää, alistavaa, loukkaavaa kohtelua, joka ajaa kohteeksi joutuneen puolustuskyvottomään tilanteeseen. Kiusaaminen heikentää kiusatun mahdollisuuksia tehdä työtään ja olla vuorovaikutuksessa muiden työyhteisön jäsenten kanssa. Kiusaamisen muodot vaihtelevat mitätöivistä eleistä ja ilmeistä sanallisiin uhkauksiin, kertoo johtava asiantuntija **Maarit Vartia** Työterveyslaitoksesta.

Joskus voi syntyä epäselvyyttä siitä, onko esimiehen käytös ja toiminta kiusaamista vai ei. Tekeekö esimies työnjohto-oikeutensa perustuvia päätöksiä vai kiusaako hän. Esimiehen oikeutena ja velvollisuutena on jakaa ja organisoida tehtäviä sekä huolehtia töiden sujumisesta.

Kiusaamisen nollatoleranssi tarkoittaa, että

- johto viestittää, että minkäänlaista häirintää tai kiusaamista ei hyväksytä
- koko organisaatiossa panostetaan kiusaamisen ehkäisyyn
- jokainen, joka havaitsee kiusaamista, puuttuu siihen
- kiusaamista kokeva nostaa asian puheeksi. Häntä rohkaistaan ja tuetaan siinä.
- työnantajan tietoon tulleet tilanteet selvitetään viipymättä ja asianmukaisesti.

Jokaisella työyhteisön jäsenellä on vastuunsa ja roolinsa kiusaamisen ehkäisyssä

Kiusaamiseen puuttumisessa ja risti-riitojen selvittämisessä tarvitaan koko työyhteisön aktiivisuutta ja yhteistyötä. Työntekijän tulee yhteistyössä henkilöstön edustajien kanssa laatia yhteiset pelisäännöt ja ohjeet kiusaamisen

ehkäisyyn ja tilanteiden selvittämiseen sekä kouluttaa esimiehet puuttumaan kiusaamiseen. Vastuu kiusaamiskokemuksen selvittämisestä on kuitenkin aina työnantajalla. Epäasiallisen kohtelun vähentämiseksi työyhteisötasolla hyvä keino on keskustella yhdessä siitä, minkälaiset tilanteet ja käyttäytyminen juuri omalla työpaikalla koetaan epäasiallisena. Joillekin toisen kokemus voi tulla yllätyksenä.

Kiusaamisen on puututtava heti

Kiusaamisen nollatoleranssin saavuttamisessa kiusaamista havaitsevan työtoverin rooli on keskeinen. Parhaimmillaan epäasialliseen käyttäytymiseen puuttuva työtoveri lopettaa kiusaamisen alkuunsa.

Kiusaaminen tulee kalliiksi

Kiusaaminen lisää sairauspoissaoloja. Kiusatut kärsivät mm. ahdistuneisuudesta ja masentuneisuudesta sekä keskittymis- ja univaikeuksista. Yksi sairauspoissaolopäivä maksaa 350 euroa. Pitkään jatkunut kiusaamiskokemus ja sen selvittely voi maksaa organisaatiolle yli 30 000 euroa.

LÄHDE: TYÖTERVEYSLAITOS

Sopuisa sivusto

Sivustolla www.ttl.fi/sopuisa kerrotaan, mistä työpaikkakiusaamisesta on kyse, miksi sitä ilmenee ja mitä seuraamuksia siitä on yksilöille ja organisaatiolle. Sivustolta löytyy ohjeet siitä, mitä itse kunkin tulee tehdä, kun työpaikalla ilmenee kiusaamista, mistä saa apua ja tukea ja miten saavutetaan kiusaamisen nollatoleranssi eli sopuisa työyhteisö.

Sivusto laadittiin osana SOPUISA työyhteisö -hanketta yhteistyössä hankkeen asiantuntijaryhmän kanssa. Toteutuksessa ovat olleet mukana SAK, STTK, Tehy, Ammattiliitto Pro, JHL, AKAVA, Valtion työmarkkinalaitos, Kuntatyönantajat, Kirkon työmarkkinalaitos, Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue, Työturvallisuuskeskus ja TJS opintokeskus. Hanketta rahoitti Työhyvinvointifoorumi.

Lisätietoja: johtava asiantuntija Maarit Vartia, Työterveyslaitos, puh. 030 474 2790, 040 533 9648, [maarit.vartia-vaananen\(at\)ttl.fi](mailto:maarit.vartia-vaananen(at)ttl.fi)

Mekaanikon uusi ura



Olavi Ahponen on kulkenut vaiherikkaan tien maitotilallista lentokonemekaanikoksi ja edelleen valaisinliikkeen omistajaksi.

■ Hän on lähtöisin Savukoskelta, jossa leivän pöytään toi maitotila 1990-luvun loppupuolelle asti. Eu:n tultua kävi ilmeiseksi, ettei niin pieni tila elättäisi perhettä. Lehti-ilmoituksen perusteella Olavi hakeutui Rovaniemen ammat tioppilaitokseen lentokoneasentajalinjalle. Valmistumista seurasi muutto etelään pääkaupunkiseudulle. Hyvinkäältä tuli perheen uusi kotipaikka, ja Olavi otti vastaan työpaikan Finnairilta.

Vuodet Finnairilla

Työuransa lentokoneasentajana hän aloitti Finnairin lentokonekorjaamon pesulassa, kuten monet muutkin tekniikkaan tulleet uudet työntekijät. Pikkuhiljaa hän siirtyi hallin puolelle. Ensimmäisen asentajaksi pyrstöryhmään ja sitten lisäkoulutuksen sekä eri lentokonetyyppien lupakirjat suoritettuaan hän päätyi lentokonemekaanikoksi.

Tasoiutuvaan työaikaan siirryttyä lentokonekorjaamolla käytössä ollut ryhmäjako muuttui. Ahponen siirtyi ensin lentokonemekaanikkona vuodeksi toimistotöihin tasoiutuvan työajan kehittämisyhmään ja sitten toimihenkilötehtäviin pari vuodeksi. Hän kuitenkin palasi takaisin mekaanikon töihin, kos-

ka piti niitä mukavampina.

Finnairilla koitti kovat ajat ja yhtiösä käynnistettiin säästöohjelmia toinen toisensa perään. Lopulta tämä johti siihen, että lentokoneiden perushuolloista päätettiin luopua ja oman tekniikan alasajo alkoi.

Ilmapiiri työpaikalla oli muuttanut työuran alkuaajoista. Pelon ilmapiiri valtasi alaa. Epävarmuus tulevaisuudesta painoi ihmisten mieltä. Irtisanomisen ei tullut Olaville täysin yllätyksenä. Hänellä ei ollut yhtiöön jäävien konetyyppien kuittausoikeuksia. Tosin hän oli viime vaiheessa työssä uuni- ja keitinkorjaamolla.

Uutta etsimässä

Ahponen aloitti uuden työpaikan etsimisen irtisanomisaikana ja saikin MOL:in kautta määräaikaisen työpaikan vuokratyöyhtiöstä. Työ piti aloittaa heti, joten työsuhte Finnairissa päättyi omasta pyynnöstä irtisanomisaikana. Tehtävänä oli toimia Patrialla panssarivaunujen vastaanottotarkastuksessa. Työpaikka oli kuitenkin määräaikainen ja kuukauden jälkeen Olavi siirtyi töihin autokorjaamolle.

Pienessä neljän hengen autokorjaamossa Olavi toimi yleismiehenä, "korjaamopäällikkönä" ja automekaanikkona. Tehtävänä oli huolehtia töiden vastaanotosta, varaosien hankinnasta ja asiakaspalvelusta, sekä laskutuksesta. Autojakin hän korjasi jos aikaa jäi muulta työltä. Varsinaista koulutusta hänellä ei autoalalle ollut, vaan oppi oli tullut

käytännön kautta autoja korjaamalla ja kirjallisuutta lukemalla. Varsinkin ranskalaiset autot ovat hänelle tuttuja ja korjaamo oli erikoistunut niihin.

Mitä jos yrittäjäksi?

Kysymys yrittäjyydestä oli ollut Ahponen mielessä aina ajoittain. Töihin autokorjaamoon oli matkaa, sillä se sijaitsi lähellä Lahtea. Olavi mietti, voisiko työtä sittenkin löytyä omasta kaupungista. Hän alkoi "googlata" myytävää yrityksiä. Eteen tuli ilmoitus yrityspörssin kautta myytävästä valaisinliikkeestä Hyvinkäällä. Hän päätti ilmoittaa olevansa kiinnostunut ostamaan sen pois kuleksimasta. Seurasi muuttaman päivän neuvottelut eläkkeelle siirtymässä olevan yritystä myyvän omistajan kanssa. Selvitysten ja keskustelujen jälkeen päätettiin kaupat tehdä.

Yrittäjänä toimiminen alkuun

Ahponen kertoo olleensa aina kiinnostunut kaupan alasta ja monesti miettinyensä asiaa. Hän päätyi siihen, että palveleva erikoisliike voisi olla hänelle sopiva. Mitään aikaisempaa kokemusta hänellä ei ole valaisinalasta, mutta entinen omistaja lupautui perehdyttämään hänet liikkeen toimintaan. Ensimmäiset pari kuukautta ovat nyt takanapäin. Perehdytysmielessä hän on kierrellyt asiakaskäynnillä, tavarantoimittajien luona ja tukkuliikkeissä.

Ahponen valaisinliikkeen liikeideana on, että samalta palvelutiskiltä saa valaistuksen suunnittelun, asennuksen

Valaisimia moneen makuun.



ja korjauksen, sekä tietysti valaisinhan-
kinnat. Asiakasta ei juoksuteta. Liikkeen
toiminta perustuu yhteistyökumppanei-
den käyttöön, sillä vaikkapa asennustyöt
tekevät tietysti yritykset joilla on siihen
luvat.

- Suurin haaste on asiakas, joka ei oi-
kein itsekään tiedä minkälaista valaistus-
ta hän haluaa. Asiakkaan tullessa liik-
keeseen selvitetään ensin, mikä on han-
kittavan valaistuksen tarkoitus. Onko
kyseessä valon tarve vai haetaanko en-
nemminkin sisustuselementtiä. Myös ti-
lan värimaailma on hyvä selvittää.

Tässä tilanteessa Ahponen on muistet-
tava, mitä eri valmistajien valaisinkuvas-
toissa on tarjolla, jotta hän osaa tarjota
oikeaa ratkaisua asiakkaalle. Kuvastoista
löytyy tuhansia eri valaisinvaihtoehtoja.
Lisäksi esimerkiksi varjostimia ja kupu-
ja voidaan vaihtaa. Tämä lisää mahdol-
lisuuksia entisestään. Asiakkaalle tarjo-
taan pyydettyä hyvinkin yksilöllisiä
ratkaisuja. Tietysti täytyy huomioida, et-
tä valaisimien valmistus on luvanvaras-
ta toimintaa. Usein vielä mietitään, pää-
dytäänkö käyttämään ledi-tekniikkaa vai
esimerkiksi energiansäästölamppuja.

Terveiset

Olavi Ahponen ei ole katkera entisel-
le työnantajalleen. Vuodet Finnairis-
sa olivat antoisia ja ne ovat hänen mie-
lestään valmistaneet häntä tähän ny-
kyiseen ratkaisuun. - Sieltä omaksin
muun muassa tarkkuuden periaatteen
ja asenteen työtekoon. Se minkä tekee,
tulee tehdä kunnolla.



Hyvinkäältä löytyy täyden palvelun valaisinliike.

Yrittäjäksi ryhtymisessä on tietenkin
kyse riskin ottamisesta. Se ei onnistu-
nut ilman velkaa. Tarkoitus on, että hän
voisi elättää itsensä tällä työllä. Puoli-
so on muualla palkkatöissä. Tytär opis-
kelee ja poika on suorittamassa asevel-
vollisuutta.

*Mitä terveisiä Olavilla on entisille työ-
kavereille?*

- Rohkeasti vain eteenpäin. Elämää
on Finnairin jälkeenkin. Lämpimät ter-
veiset koko Finnair tekniikan väelle. He
tulivat vuosien aikana hyvin tutuksi. Toi-
votan hyvää jatkoa kaikille entisille työ-
kavereille ja tutuille.

KUVAT JA TEKSTI
PEKKA KAINULAINEN

www.valaistusahponen.fi

- Sisustusvalaistuksen suunnittelu
- Valaisimien asennuspalvelu
- Valaisimien korjaus
- Valaisimien entisöinti
- Kaikki lampun rakentajan tarvikkeet ja varaosat

Sääntöuudistus

Edustajisto asetti syyskokouksessaan 2011 laajan, kaikkis-
ta ammattiosastoista kootun,
työryhmän liiton sääntöjen
uudistamiseksi, jonka työn tuloksia nyt
arvioidaan.

Ilmailualan Unioni on ollut ja on tulevaisuudessa demokraattinen järjestö. Tarkoituksena on, että toteutettava sääntöuudistus turvaa jäsenistön laajat mahdollisuudet vaikuttaa liiton toimintaan. Uudistus koskee luonnollisesti, sekä ammattiosastojen että liiton sääntöjä, sillä niiden on oltava yhteensojivat.

Sääntöuudistusprosessi on ollut käynnissä varsin pitkään. Tavoitteena on, että uudet säännöt ovat voimassa kun edustajiston vaalikokouksessa ensi vuonna keväällä valitaan liiton elimien jäsenet uudelle edustajistokaudelle 2015-2019.

Sääntöuudistuksessa ei ole kyse mistään suurista periaatteellisista muutoksista. Vallankäyttö liiton päätöksen teossa säilyy entisellään. Yksinkertaistettuna korkeinta päätösvaltaa käyttää edustajisto ja hallitus toimii sen asettamien tavoitteiden toteuttajana. Ammattiosastojen rooli korostuu entisestään.

Osa sääntöuudistuksen tarpeesta on ollut sääntöjen saattamista ajan tasalle toimintaympäristössä jo tapahtuneiden muutosten osalta. Toisaalla on pyritty muuttamaan sääntökohtien kirjallista asua selkeämmäksi. Joskus on tarkoituksena ollut yksinkertaistaa yhdistysten toimintamahdollisuuksia.

Haluan tässä yhteydessä käsitellä kahta sääntöjen kohtaa, jotka ovat viime vuosina olleet keskusteluissa varsin

paljon esillä – niin hallituksessa kuin edustajistossakin. Ensimmäinen on liiton puheenjohtajiston tehtävät ja toinen ammattiosastojen asema työehtosopimusneuvotteluissa.

Nykyisissä säännöissä liiton puheenjohtajiston tehtävät on määritelty varsin tarkasti. Sääntöjä uudistettaessa on arvioitu, että jatkossa on parempi jos puheenjohtajan, varapuheenjohtajan ja liittosihteerin tehtäviä ei säännöillä suoraan määrätä, vaan hallitus arvioi ja asettaa ne. Tämän on arvioitu tuovan enemmän mahdollisuuksia ja liikkumavaraa puheenjohtajiston töiden jakamisessa, sekä siihen, millaisia mahdollisuuksia reagoida muuttuviin tilanteisiin. Ei ai-noastaan edunvalvonnallisiin kysymyksiin, vaan myös taloudellisiin muutoksiin liiton toiminnassa.

Toinen merkittävä huomio on ammattiosastojen rooli työehtosopimusneuvotteluissa. Se on niin ikään ollut laajasti esillä keskusteluissa, joita on käyty nykyisen vaalikauden aikana. Tarkoitus on uusilla säännöillä vakiinnuttaa jo toteutettu käytäntö, jolla ammattiosastojen mahdollisuudet omaa työehtosopimuksen soveltamisalaa käsiteltäessä vahvistuu. Uusissa säännöissä on kohta: "... työehtosopimusten muutosesityksistä päättää hallitus ammattiosastojen asettamien työehtosopimusryhmien suuntaviivojen mukaisesti." Tämä ei lainkaan tarkoita, ettei liitto olisi aikaisemmin toiminut ammattiosastojen ehdotusten pohjalta. Nyt ammattiosastojen suora vaikutusmahdollisuus työehtosopimusneuvotteluun on selkeästi sääntöihin kirjattu. Siihen sisältyy pal-



Pekka Kainulainen

”

*Sääntöjen tarkoitus on
turvata jäsenten
demokratia ja
vaikutusmahdollisuudet*

jon vaikutusvaltaa ja vastuuta.

Uudet säännöt alkavat siis olla pake-tissa. Seuraava asia, jota jäsenet, ammat-tiosastot ja liitto – siis me – joudum-me miettimään, on vaaliohje seuraavalle edustajistokaudelle. Siinä määritellään liiton keskeisimpien elimien tehtävät ja kokoonpano, milloin niitä ei ole suoraan säännöissä ilmaistu.

TOMMI TOIVOLA
EDUSTAJISTON PUHEENJOHTAJA



Reppu ja reissumies -

Matkalla pohjoiseen

Suomi on 1157 kilometriä pitkä maa. Kaksi kertaa niin pitkä kuin leveä. Leveimmillään 542 kilometriä. Kapein kohta lienee jossain Oulu-Suomusalmi linjalla alle 200 kilometriä. Tästä tosin ei löytynyt virallista tietoa. Mutta, tietä riittää ajettaessa kohti pohjoista.

■ Maisemat ovat muuttuneet aikain kuluessa ja muuttuvat edelleen. Kaupungit ovat kasvaneet, kylät pienentyneet, elleivät jopa hävinneet.

Tästä huolimatta kaupunkeja ei oikein enää näe. Ohikulkutiet vievät eteenpäin vauhdilla. Poiketakseen johonkin kaupunkiin pitää muistaa kurvata liittymätielle.

Nykyään ei ole kovin monessa paikassa liikenneuhkia kuin aivan satunnaisesti. Monet varmaan muistavat esimerkiksi Lahden ja Porvoon ruuhkat, varsinkin kesäaikaan, silloin kun liikenneväylät vielä kulkivat kaupunkien lävitse.

Maisema

Reissumies ajaessaan kohti pohjoista aprikoi monia asioita. Yksi on entisen maiseman kulttuuriperintö, joka on katoamassa maatalouden vähentyessä ja sen muuttuessa yhä tehokkaammaksi teknistyessään.

Vähiin ovat käyneet ladot, heinäseipäät ja karja laitumilta. Tilalle ovat tulleet uudet ”ladot” – valkoiset käärot pelloilla ja peltojen syrjissä.

Suomessa on Tilastokeskuksen mukaan yhä yli 54 000 maatilaa, joissa on lähes miljoona nautaeläintä. Lompakinkin on yli 130 000, mutta missä lie luuraavat. Hevosia näkyy kotieläimistä eniten ulkosalla, vaikka niitä on vain 75 000.

Tutkitut ovat herran tiet

Tänä kesänä Reissumies pakkasi repunsa pariinkin otteeseen ja käänsi kulkunsa kohden pohjoisia maita. Sinne autolla suunnatessa on käytössä pääasiassa kaksi reittiä. Toki muitakin vaihtoehtoja on, mutta ei ilman laajempaa kiertotietä.

Toinen on Valtatie 4, jota nelostieksi kutsutaan. Tämä perinteinen tie on johdattanut pohjoisen matkalaisia jo vuosikymmenten ajan. Nelostie on päätieyhteys Etelä-Suomesta pohjoiseen. Se alkaa Helsingistä päättyen Utsjoelle. Tie on pisin Suomessa. Pituudeltaan 1295 kilometriä ja ainoa, joka kulkee lähes läpi koko maan.

Nelostiellä on merkittävä historia. Se tehtiin tienumerointijärjestelmän tullessa voimaan vuonna 1938. Alun perin tie kulki Ivalon kautta Petsamoon, mutta sattuneesta syystä se jouduttiin linjaamaan uudelleen Kaamasen kautta Utsjoelle. Tien historiasta syntyisi monia omia juttujaan, mutta niitä ei ole nyt mahdollista tässä käsitellä.

Mainittakoon kuitenkin, että tiestä on kirjonnut muun muassa sanoituksia lauluiksi asti.

Junnu Vainio taisi laulussaan puhua jotain Kaamasen tiestä ja **Pasi Kaunisto** herkisteli kokonaisen iskelmän aiheesta 70-luvulla. *Valtatie – Nelostie*.

Nykyään tie kuuluu yleiseurooppalaiseen TERN-tieverkkojärjestelmään, se-

Koti- vai villieläin?
Saariselän keskusta.



kä Eurooppatiejärjestelmään, ollen osa Eurooppatie E75:ttä.

Toinen vaihtoehto pohjoiseen suuntaajalle on Valtatie 5 eli viitostie. Tien pituus on 905 kilometriä. Se alkaa Heinolan Lusista, kulkien Itä-Suomen halki Kajaanin ja Kemijärven kautta Sodankylään. Helsingistä lähdettäessä Utsjoelle osa matkasta alussa ja lopussa kulkee nelostietä.

Myös tämän tien historia alkaa teiden numerointijärjestelmästä. Tie kuuluu myös TERN-järjestelmään sekä Eurooppatiejärjestelmään numerolla E63.

Historia tien varressa

Nämä kaksi tietä synnyttävät ajatuksia varrellansa sille, joka malttaa pysähtyä. Niiden pientareet ja pysähdyspaikat kertovat maamme historiasta. Tarkkailtavaksi löytyy moninainen joukko muistomerkkejä. Pientä osaa niistä on käytetty tämän jutun kuvitukseksi. Mikä onkaan Suomen keskipiste? Paikkoja lienee useampia johtuen erilaisista mittaustavoista ja mittaajien tavoitteista. Nelostien varresta entisestä



Heinäkuinen aamuyö – Taivaan Tulien kaupunki.



Reissumiehen kääntöpointti Ivalojoen ylittävä silta Ivalossa ja matka takaisin etelään alkaa.



Muistutus historiastamme.

Piippolasta, kuntauudistuksen jälkeen Siikalatvasta sellainen piste löytyy patsaan muodossa. Näillä tanhuvilla syntyi kirjailija **Pentti Haanpää**, jonka ensimmäinen novellikokoelma ilmestyi vuonna 1925 ja oli nimeltään osuvasti *Maantietä pitkin*.

Entä sitten Iijoki, joka aloittaa vaeluksensa kohti Perämeren Kuusamon Iijärvestä. Sen äärellä syntyi yksi kirjallisuushistoriamme mittavimpiin kuuluva teossarja – *Huonemiehen pojasta* aina *Pöhlökantoon* asti. Olemme **Kalle Pää-talon** syntysijoilla.

Patsaita ja muistomerkkejä on Suomenniemellä lukuisa määrä. Osa on hoidettuja ja osa jo lähes unholaan painuneina. Vaan lieneeköhän kenelläkään tiedossa niiden kokonaismäärä?

Huomattava määrä muistomerkeistä liittyy käymiimme sotiin. Aina Suomen sodasta viimeisiin käytyihin – ja toivottavasti viimeisiksi jääviin. Niitä edustaa viitostien varren laatta. Alassalmen taisteluiden muistomerkki Suomussalmella paikalla, jossa kolmesataa Kainuun korpisoturia pysäytti vihollisen etenemisen Talvisodan alkupäivinä.

Lähes perillä

Matkaa taittaessa tulee eteen Kemijärvi, tuo Taivaan tulien kaupunki ja edelleen Saariselkä, jossa porot käyskentelevät vapaana, siinä missä ihmisetkin. Hm, poro, koti- vai oliko se sittenkin villieläin?

Mutta, aikanaan tulee matkaan käännöspiste, tällä kertaa historiallinen kultajoki – Ivalojoki.

TEKSTI JA KUVAT: PEKKA HINTIKKA

Huomautus:

TERN-tieverkko, (Trans-European Road Network) Euroopan Unionin määrittelemä päätieverkko ja se on vain hallinnollinen järjestelmä.

Lähdetiedot:

Tilastokeskus: Ympäristö ja luonnonvarat, Maantieteellisiä tietoja 1.1.2014, sekä Maa- metsä- ja kalatalous, Kotieläimet 23.4.2014, Tilastokeskuksen verkkopalvelu, luetu 20.7.2014.



Mittavan romaanisarjan alkulähteillä.



Vuorotteluvapaan ehdot muuttuivat syyskuun alussa

■ Vuorotteluvapaaseen tuli syyskuun alusta lukien joitain muutoksia. Muutokset eivät koskeneet vuorottelukorvauksen määrää vaan ne tiukensivat vuorotteluvapaalle pääsyn edellytyksiä ja sijaiselle asetettuja vaatimuksia. Uusi laki perustuu hallituksen keväällä eduskunnalle antamaan esitykseen, joka annettiin työ- ja elinkeinoministeriön asettaman kolmikantatyöryhmän esityksen pohjalta.

Uusia säännöksiä ei sovelleta, jos vuorottelusopimus on tehty ennen vuorotteluvapaasta annetun lain voimaantuloa ja jos vapaa alkaa kuluvan vuoden aikana. Koska sijaista koskevat edellytykset lakimuutoksen takia kiristyivät, saattaa vuorotteluvapaan käyttö tulevaisuudessa vähentyä.

Vuorotteluvapaasta sovitaan yhdessä työnantajan kanssa kuten aiemminkin ja vuorottelukorvausta haetaan työttömyyskassalta entiseen tapaan.

Työhistoriavaatimus ja vapaan kesto pitenevät

Vuorotteluvapaalle pääsy on tähän asti edellyttänyt vähintään kymmenen vuoden työhistoriaa. Jatkossa vapaalle pääsee, jos henkilö on ollut vähintään 16 vuotta työssä.

Työssäoloaikaan voidaan vastedes laskea myös työskentely toisessa EU:n jäsenvaltiossa, ETA-maassa sekä Sveitsissä. Tähän asti työhistoriaan on hyväksytty vain Suomessa eläkevakuutettu työskentely.

Vuorotteluvapaan kesto pitenee 100–360 päivään. Samalla jaksotetun vuorotteluvapaan yhden jakson keston pituus nousee 90 päivästä 100 päivään. Enimmäiskeston ei kuitenkaan tule kuin päivä lisää, sillä tällä hetkellä vuorotteluvapaa kestää enimmillään 359 päivää.

Jaksojen ajankohtien jälkikäteen muuttamista helpotetaan, ja niitä voi jatkossa muuttaa vielä vapaan alettua. Kaikista jaksoista on kuitenkin edelleen sovittava vuorottelusopimuksessa ennen vapaan alkamista.

Vapaalta ei voi siirtyä suoraan vanhuuseläkkeelle

Vuorottelijalle tulee yläikäraja, joka vastaa työntekijän eläkelain mukaista vanhuuseläkkeen alaikärajaa vähennettynä kolmella vuodella. Käytännössä se tarkoittaa, että 60 vuotta täyttäneet eivät jatkossa voi jäädä vuorotteluvapaalle. Yläikäraja tulee olemaan sama riippumatta siitä minkä eläkejärjestelmän piiriin henkilö kuuluu.

Jaksotetussa vuorotteluvapaassa yläikärajaa sovelletaan ensimmäisen jakson alkaessa. Myöhemmät jaksot voivat kuitenkin alkaa sen jälkeen, kun henkilö on täyttänyt 60 vuotta.

Sijaiselta edellytetään 90 päivän työttömyyttä

Vuorotteluvapaan sijaiseksi tulee palkata työtön työnhakija. Aiemmin on riittänyt, jos sijainen on ollut työttömänä yhden päivän.

Lainmuutoksen jälkeen edellytetään, että sijainen on ollut työttömänä vähintään 90 päivää vapaata edeltävän 14 kuukauden aikana. Sijaiseksi palkattavan on lisäksi oltava työttömänä työnhakijana välittömästi ennen vuorotteluvapaan alkamista.

Jos sijainen on alle 25-vuotias tai yli 55-vuotias, tai jos hän on alle 30-vuotias ja suorittanut ammatti- tai korkeakoulututkinnon vuoden sisällä vapaan alkamisesta, ei 90 päivän työttömyyttä kuitenkaan edellytetä. Näissä tapauksissa riittää edelleen yhden päivän työttömyys.

Kirjautuminen eWertti Nettikassaan

Kirjaudu eWertti Nettikassaan sisään jäsennumerollasi, jonka sait JHL:n työttömyyskassasta tammi-kuussa 2014. Jäsennumero on palvelun käyttäjätunnus. Salasana on ensimmäisellä kirjautumiskerralla henkilötunnuksesi. Palveluun ei pääse kirjautumaan liiton jäsennumerolla.



Sinulle räätälöity henkivartija



Haluamme pitää sinusta huolta ja turvata kaikin arvokkaimman - henkesi. Itsesi vakuuttaminen on vastuun ottamista ja huolenpitoa sinulle kaikkein tärkeimmistä ihmisistä. Turvan Henkikulta on sinun oma henkivartijasi, jonka avulla turvaat läheistesi taloudellisen toimeentulon ja arjen jatkuvuuden kuolemasi jälkeen lainoista tai muista vastuista huolimatta.

Lupaamme vartioida ja pitää huolta



Jos unohtamme ottaa **henkivakuuttamisen** kanssasi puheeksi 1.9.-31.12.2014, saat **yhden tapaturmavakuutuksen itsellesi tai perheenjäsenellesi vuodeksi 1 eurolla.**

Vakuutamme auton, kodin... entä itsemme?

Henkikulta on ammattiliittojen jäsenille ja heidän perheenjäsenilleen räätälöity henkivakuutus, siksi se on **edullisempi** kuin normaalit henkivakuutukset. Edunsaajasi saavat kertakorvauksen, jonka voit vapaasti valita aina 300 000 € asti.

Tutustu ja ota yhteyttä

Nyt on hyvä tarkistuttaa itsesi ja perheesi vakuutusturva. Räätälöity tapaturmavakuutus on yllättävän edullinen. Lue lisää ja tilaa henkivartija osoitteessa www.henkikulta.fi. Voit myös soittaa tai tulla käymään, tervetuloa.

Kuolemanvaravakuutuksen myöntää LähiTapiola Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö.

Olemme asiakkaidemme omistama keskinäinen vakuutusyhtiö ja tarjoamme erityisesti ammattiliittojen jäsenille etuja ja räätälöityjä tuotteita. Palvelemme numerossa **01019 5110** ma-pe 8-18 sekä verkossa osoitteessa www.turva.fi



Finaviasta löytynyt työntekijä

Hyvää iltaa rakkaat kuulijat, täällä puhuu toimittajanne Týmäkkä Tarttu-Kankkunen Vantaan Jumbosta.

Finavia nousi viime viikolla tiedemaailman kiinnostuksen kohteeksi, kun Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta toimistorakennuksesta löytyi työntekijä. Tähän asti on luultu että työntekijät poistuivat viimeistään alkaneen vuosituhatosen myötä, mutta uudet löydökset osoittavat selkeästi että työntekijöitä on sittenkin päässyt pesiytymään yrityksen rakenteisiin ihan näihin päiviin asti.

Asiasta on haastateltavana yksi nimetömänä sekä ääni että naama pikselöitynä esiintyvä Hannu Finaviasta. Kerrotko hivenen taustaa löydölle? Kuinka tässä näin on päässyt käymään?

- Työmiehen löysi piakkoin kustannussyistä Varkauden lentoaseman kanssa yhdistettävä Helsinki-Vantaan palolaitos tehdessään jälkisammutustyötä ilmeisesti valokaarinan aiheuttaman pikku leimauksen jälkeen – pitkä hellejakso on kuluttava kaikille ja proput voi palaa.

- Siis sähkölaitteiden aiheuttaman valokaaren?

- Ei kun henkilöstöhallinnon valokaarinan.

- Ahaa. Oliko työntekijä löydettyäessä hyvässä kunnossa?

- Olosuhteisiin nähden varsin hyvässä, ottaen huomioon sen pitkä sinnittely Ilmailuhallituksen ajoista liikelaitosväli-

vaiheen kautta aina näihin päiviin saakka. Olento oli litistynyt loputtomien organisaatiouudistusten alle ja väliin, mutta jatkoi edelleen sitkeästi hänelle annettun projektin parissa. Tutkimustyö uuden Mobira Cityman sovelluksen kanssa on pian valmis. Sen jälkeen meillä on moderni lähes koko ajan toimiva puhelin-yhteys Neuvostoliittoon. Tämä yhdistettynä uuteen Helsinki-Vantaalla lanseerattuun sisäpaikannusjärjestelmään, jonka avulla paikallisvaistottomien matkustajien on mahdollista löytää lentoasemalta niin tax free -kauppa kuin lähtöporttikin, sekä antaa teletunnistietonsa jonkun kolmannen osapuolen käyttöön, tulee mullistamaan asiakastytyväisyyden, joka on tärkeimpiä johdon palkitsemiskriteerejämme.

- Aikooko Finavia jotenkin hyödyntää tehtyä arkeologista läpimurtoa markkinoinnissaan?

- Luultavasti tilaamme budjettirahalla ympärille kotimaiset design-sohvat ja valaistuksen, jotta jatkomatkustajat voivat ihailla ja saada käsityksen Suomen ilmailun historiasta, johon työntekijät aikanaan keskeisesti kuuluivat. Stefan Lindforsilta tilaamme kanssa jotain kivaa – mutta niistä on vaikeampi sanoa mitä ne häkkyvät esittää.

- Onko vielä jotain muuta, jonka haluaisitte tässä yhteydessä tuoda kuulijoiden tietoon?

- Finavia tähdentää, että löytö ei missään nimessä työskentele IAU:n sopimuslalla.



Hugo Tungo



TERVEENÄ TAKAISIN TYÖELÄMÄÄN – TYÖTTÖMÄT LIIKKUMAAN!

Urheiluopisto Kisakeskus järjestää yhteistyössä Työttömien ay-jäsenten tukiyhdistys TATSI ry:n kanssa Terveenä takaisin työelämään -koulutuksen työttömille työnhakijoille.

Työttömät voivat hakea mukaan yhdeksän kuukauden TETY monimuotokoulutukseen, joka tarjoaa ammattimaisen kunto-ohjauksen sekä mahdollisuuden työskennellä liikunnallisena vertaisohjaajana! Elämänlaatua paremmaksi fyysisen ja henkisen kunnon sekä liikunnallisen verkostoitumisen kautta.

Hakuohje ja lisätiedot:
www.kisakeskus.fi
Ilmoittautuminen 15.9.2014 mennessä.

KISIS
urheiluopisto kisakeskus

Tatsi
– Työttömän puolella

Liikuntakoulutus sisältää

- 4 hauskaa lähijaksoa Kisakeskuksessa, jossa pääset tutustumaan erilaisiin liikuntalajeihin ja saat tietoa liikunnan hyödyistä ja perusteet vertaisohjaajana toimimiseen.
- Kuntotestaukset, joiden pohjalta rakennamme henkilökohtaisen liikuntasuunnitelman, johon saat koko opiskelun ajan liikunnan ammattilaisten tuen ja seurannan.
- Liikunnan ammattilaisten ohjauksen ja tuen toimia etäjaksoilla vertaisohjaajana.

Kemikaaleista ei apua vuorotyöläisen uneen

Vuorotyötä tekevät käyttävät lääkkeitä pysyäkseen hereillä tai saadakseen kiinni unen päästä, vaikka viimeisimmän Cochrane-katsauksen mukaan lääkkeiden hyödyistä ei juurikaan ole näyttöä. Katsausta varten löydettiin vain 15 tutkimusartikkelia, joissa oli testattu vuorotyöläisten käyttämiä käsikauppa- ja reseptilääkkeitä. Tulosten mukaan näyttää siltä, että joidenkin ihmisten kohdalla lääkkeitä voi olla enemmän haittaa kuin hyötyä.

Normaalin uni- ja valverytmin häiriintyminen lisää onnettomuuksien riskiä sekä vaikuttaa vuorotyötä tekevän terveyteen. Siksi on tärkeää, että vuorotyön teettämistä vältetään aina kun se on mahdollista ja kehitetään työvuorotyyppejä, jotka mahdollistavat vuorotyöntekijöille normaalin uni- ja valverytmit.

Työterveyslaitoksen tiedote 43/2014.

KUVAKULMA

UNIONIN ILMESTYMINEN 2014

Numero 4 ilmestyy 24.10.
aineisto toimitukseen 6.10.
Numero 5 ilmestyy 19.12.
aineisto toimitukseen 1.12.

ILMOITUSKOOT JA HINNAT (alv 0 %)

koko sivu, 180 x 230 mm, 240 €
1/2 sivua, 180 x 115 mm, 120 €
2/6 sivua, 118 x 115 mm, 80 €
1/6 sivua, 57 x 115 mm, 40 €

**Ja se on vähä
saatanan pitkä
aika. Tehkää
perässä.**



Saariselälle lomalemaan

Liitolla on jäsentensä virkistäytymistä varten loma-asunto Saariselällä.

Teerenpesue H 65 loma-asunnossa on vuodepaikat 4 henkilölle. Lisätietoja www.saariselka.com

Saariselän loma-asunnon varauksia hoitaa Saariselän keskusvaraamo. Varauksen voi tehdä soittamalla numeroon +358(0)16 554 0500, sähköpostiosoite on keskusvaraamo@saariselka.com

Varausta tehdessäsi muista mainita IAU:n jäsenyydestä, niin saat jäsenalennuksen. Ota jäsenkortti myös mukaan lomalle lähtiessäsi.

Ennakkokutsu

Ilmailualan Unioni IAU ry:n edustajiston sääntömääräinen syyskokous pidetään **perjantaina 21.11.2014 kello 10.00.**

Paikka: Kuljetusliittojen talon 2. krs., Merisali, John Stenbergin rantaa 6, Helsinki.

Kokouksessa käsitellään IAU:n sääntöjen 7§ kokoukselle määrittämät asiat, sekä hallituksen kokoukselle esittämät muut asiat.

IAU ry:n hallitus

Ilmailualan Unioni IAU ry

John Stenbergin rantaa 6
PL 337
00531 HELSINKI

Puhelin: (09) 4785 71 (vaihe)
faksi: (09) 4785 7250
sähköposti: etunimi.sukunimi@iau.fi
kotisivut: www.iau.fi

Puheenjohtaja	Juhani Haapasaari	(09) 4785 7220
Varapuheenjohtaja	Reijo Hautamäki	(09) 4785 7221
Liittosihteeri	Juha-Matti Koskinen	(09) 4785 7225
Sopimussihteeri	Arto Kujala	(09) 4785 7222
Työympäristösihteeri	Pekka Kainulainen	(09) 4785 7227
Taloussihteeri	Ari Miettinen	(09) 4785 7228

Jäsenasiat: Ari Miettinen (09) 4785 7228
jasenasiat@iau.fi

Julkisten ja hyvinvointialojen työttömyyskassa

PL 100, 00531 Helsinki

Henkilökohtainen puhelinpalvelu ma–pe klo 9–15
ja eEmeli-neuvoja 24 h/vrk numerossa

010 190 300

sähköinen asiakaspalvelu: www.jhl.fi/tyottomyyskassa

faksi: 010 7703 235
email: tkassa@jhl.fi

SLT ry:n syyskokous 2014

Siviililentoliikenteen työntekijät SLT RY 012
sääntömääräinen syyskokous pidetään torstaina
25.09.2014 alkaen klo. 18:00.

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

Paikkana Sports Academy yläkerta+saunatilat.
Kaivokatu 8, Helsinki (Rautatien torin kivimiehiä
vastapäätä)

Sitovat ilmoittautumiset RUOKAILUUN
21.9.2014 mennessä meiliin: kim.josefsson@sltry.fi

Lisätietoja ruokailusta ym. julkaistaan myöhem-
min SLT:n Facebook- ja nettisivuilla.

Tervetuloa
www.sltry.fi

SSL ry:n syyskokous 2014

SSL RY AMM. OS 10 kutsuu jäsenet
sääntömääräiseen syyskokoukseen keskiviikkona
29.10.2014 klo 17.00
Ravintola Puro, Kampi, Malminrinne 6 e, 8 krs

Käsitellään sääntömääräiset asiat

Esitykset ensi vuoden johtokuntaan vaalivaliokunnalle
22.10. 2014 mennessä.

Sitovat ilmoittautumiset ruokailua varten
email: j.salonon@hotmail.com 20.10. mennessä.

Tervetuloa
amm. os. 10 johtokunta

ITA ry:n syyskokous 2014

Ilmailutekniikan ammattiyhdistys ITA ry:n sään-
tömääräinen syyskokous pidetään keskiviikkona
22.10.2014 kello 15.00 alkaen Ilmailumuseolla,
Tietotie 3 01530 Vantaa, kokoustila Aviassa

Tervetuloa

ITA ry:n syysretki Tallinnaan 21. – 22.11.2014

M/S Baltic Queen

Ilmailutekniikan ammattiyhdistys ITA ry järjestää jäsenristeilyn
Tallinnaan pe 21.11 – la 22.11.2014.

Risteilyn hinta on jäsenelle 50€.

Hintaan sisältyy B2-luokan hyttipaikka, buffet-ruokailu ja
meriaamiainen.

Menomatalla järjestetään yhteinen tilaisuus ammattiosaston
jäsenille.

Risteilyohjelma

21.11 klo 17.00	Kokoontuminen Länsisatamassa
18.30	M/S Baltic Queen lähtee
19.00 - 20.00	Yhteinen tilaisuus ammattiosaston jäsenille, tila Teatteri
20.30	Buffet illallinen sis. ruokajuomat
22.11 klo 7.00	Meriaamiainen
8.00 –	Maihinnousu Tallinnassa halukkaille
– 12.10	Laivaannousu Tallinnassa
12.30	M/S Baltic Queen lähtee Helsinkiin
16.00	M/S Baltic Queen saapuu Helsinkiin

Paikkoja on rajoitetusti, joten sitovat ilmoittautumiset

15.10. mennessä sähköpostilla itary001@gmail.com

Ilmoita viestissä nimesi ja syntymäaikasi.

Mukaan voimassaoleva passi tai 1.3.1999

jälkeen myönnetty kuvallinen henkilökortti.

Maksu (50€) viimeistään 30.10 ITA ry:n tilille

Danskebank FI3080001670341388

Tervetuloa