



1/2024

Tilausajokuljettajat
ry:n jäsenlehti

CHARTER CLUB

- Tekoälystä vipuvartta markkinointiin?
- Rami Visulahti - Vuoden taukopaikka
- Uusi yritysjäsen Pramia Oy

VENTONIEMI
buses

MEMBER
of The Jury



BUS &
COACH
OF THE YEAR



ISUZU

ISUZUN LINJA-AUTOT NYT SUOMESSA



Isuzun linja-autot ovat saatavilla nyt myös Suomessa kaikissa kokoluokissa ja eri käyttövoimilla. Valikoimassa muun muassa seuraavat mallit:

 <p>KENDO 13 CNG kaasu (CNG) 13 x 3,6 x 2,55 m 62+1+1 paikka hinta alk. 289 000 € (alv. 0%)</p>	 <p>CITIPOINT 12 CNG kaasu (CNG) 12 x 3,4 x 2,55 m +100 paikka hinta alk. 299 000 € (alv. 0%)</p>	 <p>CITIVOLT 12 sähkö 12 x 3,4 x 2,55 m +100 paikka hinta alk. 490 000 € (alv. 0%)</p>	 <p>NOVO ULTRA EURO 6 7,3 x 3,4 x 2,3 m 29+1 paikka hinta alk. 135 000 € (alv. 0%)</p>	 <p>VISIGO EURO 6 9,5 x 3,4 x 2,45 m 39+1+1 paikka hinta alk. 205 000 € (alv. 0%)</p>	 <p>TURQUOISE EURO 6 7,7 x 3,3 x 2,3 m 33+1 paikka hinta alk. 159 000 € (alv. 0%)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tutustu koko valikoimaan osoitteessa fibus.fi

KORJAAMO- JA HUOLTO- PALVELUT LINJA-AUTOILLE

FiBus tarjoaa kattavat korjaamo- ja huoltopalvelut linja-autoille merkistä riippumatta. Kokenut ja ammattitaitoinen henkilökuntamme tuntee eri merkien erityispiirteet ja vaatimukset.

Meiltä kaikki Isuzu Bus-palvelut, kysy lisää!



020 730 7171
myynti@fibus.fi
www.fibus.fi



**Suomen johtava
bussimatkailulehti
CHARTER CLUB
34. vuosikerta | 1 / 2024**

PÄÄTOIMITTAJA
Kimmo Wirén
0400 833 452
kimmo.wiren@tilausajokuljettajat.fi

Julkaisija:
Tilausajokuljettajat ry, Helsinki
www.tilausajokuljettajat.fi
www.charterclub.fi
Y-tunnus 0893888-8

Painopaikka:
Offset Ulonen Oy, Tampere
ISSN 0789-0109 (painettu)
ISSN 2814-4554 (verkkopainatus)

KANNESSA:
Mikael Salmi on yksi meistä
Kuva: Juho Käki



PUHEENJOHTAJA / yhdistys
Reijo Laaksonen
0400 440 796
reijo.laaksonen@tilausajokuljettajat.fi



SIHTEERI / levikkis sihteeri
Katja Alatalo
045 676 5865
sihteeri@tilausajokuljettajat.fi



TOIMITTAJA JA ILMOITUKSET
Pekka Paloranta
050 584 1962
pekka.paloranta@tilausajokuljettajat.fi



TOIMITTAJA JA ILMOITUKSET
Timo Rinnekari
050 517 7068
timo.rinnekari@tilausajokuljettajat.fi



TOIMITTAJA
Juho Käki
juho.kaki@tilausajokuljettajat.fi



ERITYISAVUSTAJA
Isko Uusimäki
isko.uusimaki2@gmail.com



KLUBITUOTTEET
Jukka Järvinen
clubituote@tilausajokuljettajat.fi



TAITTO / GRAFIIKAT
Juha Kurkikangas
juha@createc.fi
www.createc.fi

MEDIATIEDOT

Varmista ilmoituksesi bussimatkailun johtavassa lehdessä.

Charter Club -lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Seuraava lehti ilmestyy kesäkuun alussa 2024. Aineisto 17.5. mennessä.

Ilmoitusmyynti: Pekka Paloranta ja Timo Rinnekari. Tiedot yllä.

Aineisto-osoite:
toimitus@tilausajokuljettajat.fi

Ilmoituskoot ja -hinnat vieressä. Hintoihin ei sisälly eikä lisätä arvonlisäveroa.

Aukeama (2/1) = 1850 €
• Kokovaihtoehto 1 = 398 x 261 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 420 x 297 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat 3 mm

Takasivu (1/1) = 1500 €
• Kokovaihtoehto 1 = 200 x 250 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 210 x 255 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat oikea/ala/vasen 3 mm
(Takasivun ilmoitus on 42 mm matalampi koska yläreunaan jätetään tyhjää postitustiedoille)

Kokosivut 2 ja 3 (1/1) = 1250 €
Kokosivut muut (1/1) = 1150 €
• Kokovaihtoehto 1 = 188 x 261 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 210 x 297 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat 3 mm

Puoli sivua 1/2 = 700 €
• Vaaka 188 x 128 mm / Pysty 92 x 261 mm

Neljäsosa 1/4 = 450 €
• Vaaka 188 x 62 mm / Pysty 92 x 128 mm

Kahdeksasosa 1/8 = 240 €
• Vaaka 92 x 62 mm



Member of
Bus & Coach Jury



Seuraa meitä
YouTube:ssä ja X:ssä
@CharterClubFI

MAN linja-autot Suomessa



#1 ELECTRIC BUS IN EUROPE

Adampolis Finland, luotettava kuljetusalan kumppani.

MAN Lions City E Euroopan sähkölinja-automarkkinoiden ykkönen nyt meiltä.

MAN ja Neoplan linja-autot Suomesta

Adampolis Finland Oy
Kartanoherrantie 5, Espoo
Jarkko Mäkinen p. 040 503 8241
jarkko.makinen@mancenter.fi

www.mancenter.fi

ADAMPOLIS
Finland

Tulossa vilkkain tilausajokesä ikinä

Ennakkoon on odotettavissa, että tulevana kesäsesonkina charter-busseja ajetaan todella paljon.

Oma ja muiden kalenterit täyttyvät merkinnöistä jopa yllättävän aikaisin. Onko pandemian jälkimainingeissa huomattu, että keikat pitää kilpailuttaa, tilata ja varmistaa hyvissä ajoin - toivottavasti näin on.

Aiheessa on toinenkin puolensa. Kun bussiyrittäjä on sitouttanut kalustonsa ja kuljettajansa hyvin etukäteen, niin viimetippa-tilaajille ei ehkä pystytä palvelua tarjoamaan. Tässä on joillakin taasen mahdollista tienestiin. Kun kalustoa tai kuljettajia ei ole vapaana, niin markkina määrää hinnan.

Uusittu CharterClub.fi

Talven sysimpänä aikana laitoimme tämän lehden verkkosaitin uusiksi - oletko käynyt jo katsomassa? CharterClub.fi:n tarkoitus on uutisoida ja vähän ehkä myös taustoittaa alamme nykyaikaisessa ja nopeassa verkkomaailmassa. Jotkut



jutut tai uutiset elävät vain hetken, jotkut niistä saavat palstatilaa tässä lehdessä isommin. Nettisivu ei tule korvaamaan tätä printtilehteä - ei ainakaan minun aikani. Katson, että verkkosivut ja tämä lehti täydentävät toisiaan. Samaa ajatusta olen kuullut myös yhteistyökumppaneiltamme, jotka haluavat näkyä mediassamme. Verkkoympäristö antaa myös heille mahdollisuuden näkyä vieläkin paremmin; vaikkapa YouTube:n puolella. Lehden vieraskynässä on haastateltu tekoälyä. Viime vuoden aikana tekoälyt nousivat suosioon niin tekstin kuin kuvienkin tuottamisessa. Olisiko tekoälystä apua vaikka yritysten markkinoinnissa?

Tässä lehdessä muun muassa

Yksi meistä on Mikael Salmi, nuori tilurikuljettaja Vantaalta. Hän kertoo oman tarinansa kuinka ajautui alallemme Juho Käen kirjoittamassa erinomaisessa jutussa. Kannattaa se lukea huolella - samalla ajomestari tai liikennepäälliköt voisivat ottaa kappia ja oppia kuinka timantteja rekrytoidaan ja sitoutetaan.

Kimmo Wirén
Päätoimittaja

Tässä lehdessä 1/2024

MEDIATIEDOT / TEKIJÄTIIMI	3
PÄÄKIRJOITUS: Tulossa vilkkain tilausajokesä ikinä	5
SISÄLLYSLUETTELO	5
PUHEENKOHTAJAN PALSTA: Uusi Ylipäällikkö Suomeen	6
TIMON KULMA: Poliisi valvoi Lapin turistiliikennettä ja mitä löytyikään	7
KAROTUS: Minä minä minä minä	8
MATKAMESSUT 2024: Maailman matkailua Matkamessuilla nyt 36. kerran	10
MOOTTORIPYÖRÄMESSUT 2024: Motoskarimessut toi helpotusta kesän odotukseen	13
VIERASKYNNÄ: Teko-, tuki- vai tuhoäly?	14
ISKON KYNÄSTÄ: Talvi- ja lämmityslaittehuoltoa	25
YRITYSJÄSENET: Vuoden taukopaikka sijaitsee Visulahdella	26
YKSI MEISTÄ: Sattuma vei nuoren miehen tilausajobussin rattiin	28
MUISTOISSAMME: Väinö Paunu Oy 1926–2024	30
YRITYSJÄSENET: Uusi yritysjäsenemme Kurikan Ilvesjoelta; Pramia Oy	32
UUTISIA	34
YHDISTYSTOIMINTA: Messukutsu	37
YHDISTYSTOIMINTA: Kokousuutisia	38
YRITYSJÄSENET	39
SIHTEERIN SANOMAT	40
JÄSENEDET / LOMAMÖKKI	42

Uusi Ylipäällikkö Suomeen

Tämä tietysti koskee rakasta isänmaatamme. Vaalit on pidetty, kansa tehnyt valintansa ja piste.

Yhdistyksessämme on myös uusi puheenjohtaja. Aloitin tehtävässä 1.1.2024. Nimeni on Reijo "Laso" Laaksonen ja asun Espoossa vaimoni ja teini-ikäisen tyttäreni kanssa. Henkilökuljetusyrittäjänä olen ollut vuodesta 2001 lähtien. Harrastukseni on moottoripyöräily. Puheenjohtajakauteni on lähentynyt käyntiin uuden oppimisella sekä tutustumalla jäsenistöön ja yhteistyökumppaneihin. Paljon on vielä uutta purtavaa, mutta luottavaisin mielin mennään eteenpäin. Onneksi minulla on mahtavia kokemusta omaavia henkilöitä avustamassa, kiitos heille.



Tapahtumia...

Tilausajokuljettajat ry järjestää tänä vuonna kevätkokouksen Hämeenlinnassa ja toista kertaa LinjuriÄssän Mobiliassa. Syyskokous pidetään Vantaalla, jonka jälkeen matka Person Trafik Göteborgiin.

Uuden oppimista...

Ensimmäinen pääkirjoitus on nyt tehty. Hallituksen puheenjohtaja ei yksin johda meidän asioita vaan siinä on mukana paras mahdollinen hallitus ja mikä hienoa, myös uusia nuorempaa sukupolvea edustavia henkilöitä. Jäsenistö sekä yhteistyökumppanit, teitä hallitus haluaa kuunnella.

Turvallista matkaa tien päällä!

Reijo Laaksonen
Puheenjohtaja

Kiitos...

Nyt haluan erityisesti kiittää yhdistyksemme edellistä puheenjohtajaa Kimmo Wiréniä neljä vuotisesta työstään tässä tehtävässä. Kimmo työsti omien tehtävien lisäksi "duracellina" myös lehtemme päätoimittajana osan aikaa ja avasi uusia polkuja kansainvälisellä tasolla. Ja todella mallikkaasti. Parasta on se, Kimmo jatkaa päätoimittajana.

Milloin...

Olemmeko palaamassa normaaliin? No ei siltä näytä. Kaikki aikaisemmin jo mainitut kriisit jylläävät maailmalla, usiakin puhkeaa ja jonkin näköistä uhmaakin on havaittavissa. Näiden vaikutus näkyy alallamme aina vaan. Toivottavasti pääsiäinen antaa uutta potkua meille kevättä ja kesää kohti mentäessä.

Sähköistyminen...

Kaluston voimakas sähköistyminen ja lisääntyminen kaupunkiliikenteeseen tänä talvena on päässyt todella haastaviin arktisiin testeihin. Ei taida olla ihan vielä valmista siihen mitä niiltä odotetaan jos mediaa lukee oikein. Hyvä että ongelmiakin esiintyy - silloin niitä korjataan. En uskalla vielä sanoa millä aikataululla tilausajoliikenteeseen tulee sähköisiä linja-autoja. Se että ne sopii pohjoiseen talveen niin missä niitä ladataan kun ajellemme Suomen kartalla. Mutta kyllä ne sieltä tulee...

SYÖMÄÄN!

Kukko kattaa pöydät kulkijoille

TANKKAA VAIKKA joka päivä

- Aamiainen klo 6-10
- Noutopöytä 10.30-16
- A la carte 10.30-22
- Kotipizza 10.30-22
- Hesburger 10.30 - 21
- Juku sushi&wok 11-20 (12-20)

KÄY PÖYTÄÄN VAAN!

MUISTA MYÖS:
AUTOPESU
Kukon kauppa ja FinnMari-myymälä palvelevat klo 5-24.

MAJOITU MUTKATTOMASTI
alk. 60€/yö

Kukonlaulusta keskiyöhön!

Aapis kukko

PÄLKÄNE AAPISKUKKO VALTATIE 12 • 36600 PÄLKÄNE WWW.AAPISKUKKO.FI

12-20
KOTI PIZZA 10:30-22
HESBURGER 11:30-21

Poliisi valvoi Lapin turistiliikennettä ja mitä löytyikään

Joulun alla saimme lukea lehdistä ikäviä asioita.

Lapin joulusesongissa on paljon busseja eteläistä Suomea myöten. Mukana on myös busseja ulkomailta, lähinnä Baltiasta. Poliisin valvontaisku osoitti, että jotain tarttis tehrä. Rikkeisiin sortuivat eniten suomalaiset kuljettajat ja ns. pitkäkilpiset ovat touhunneet tarkemmin. Tämä on surullista, mutta totta.

Kuljettajapula ja kireä kilpailu ajavat hommia tiukalle. Olemassa olevilla resursseilla täytyy saada ajot ajettua. Tämä on valitettavasti sellaista puuhaa, ettei töitä voi siirtää huomiselle tai ensi viikolle. Työt on tehtävä silloin kun asiakas tarvitsee kuljetuksia. Ajomatkat lienevät kuitenkin suhteellisen lyhyitä siirtoja ja pitkiä puuduttavia ajorupeamia ei yleensä ole, ellei lähdetä käymään vaikka Norjassa. Ilmeisesti monessa tapauksessa oli vain piirturin käyttövirhe. Esim. päivää ei ole lopetettu tai aloitettu ja lepoaika kuitenkin näkyy piirturin datassa. Vaikka kuljettajat ovat rikkoneet lakia, todellista vähäistä suurempaa riskiä liikenneturvallisuudelle ei ole otettu (oletan näin). Laki on aina laki ja sitä täytyy noudattaa, se on selvä.

Pieniä huteja tulee meille kaikille ja suomalainen poliisi ei ole minuuttien perään ja piirturikortilta näkee, että ollaanko oikealla asenteella liikkeellä. Minä olin tarkastuksessa ihan kotikaupunkini laidalla. Olin kuorma-autolla reissussa ja kaikki dokumentit katsottiin läpi. Poliisi löysi kortiltani melkein vuorokauden työrupeaman. Poliisi esitti kysymyksen ja meni hetki, ennen kuin hoksasin mitä hän tarkoitti. Ajoin joulun alla pienen keikan ja sieltä palattuani kortti jäi piirturiin rakkautamaan muuta työaikaa. Kaveri oli ottanut kortin pois seuraavana päivänä ja laittanut sen lokeroon. Kun pääsin kartalle, tarkistin Googlen aikajanaalta, missä olin ollut ja kerroin tapahtumien kulun. Siitä selvittiin hyvässä yhteisymmärryksessä ilman maksullisia toimenpiteitä. Ymmärrystä löytyy ja valvonta on hyvinkin asiallista. Jossain muualla eli ulkomailla tämä olisi voinut maksaa tuhansia.

Kun tehotarkastuksia tehdään, poliisi kirjaa tietenkin kaikki rikkeet ja lappuja kirjoitellaan ja huomautuksia jaellaan. Siitä saadaan tilastoa ja päästään selville asian mittasuhteista.

Media värittää tapahtunutta suuremmalle yleisölle ja taas saamme miinuspisteitä.

Mitä siis Lapin tarkastuksista löytyi? Linja-autoja tarkastettiin yhteensä 78 kappaletta, joista kotimaisia 61 kappaletta ja ulkomaisia 17 kappaletta. Kotimaisista kuljetuksista seuraamuksen sai noin 70 prosenttia kuljetuksista. Ulkomaisista kuljetusten osuus oli noin 30 prosenttia. Valtaosa puutteista liittyi ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen sekä ajopiirturin



käyttöön. Pahimmat puutteet esiintyivät kotimaisissa kuljetuksissa ulkomaisten kuljetusten osuuden jäädessä pieniin rikkeisiin. (Lähde: poliisi.fi)

Mielestäni yksi perussyy on valvonnan puute ja hieman soveltava asenne lakeja kohtaan. Kovien työpaikoiden alla venytetään pykälää, että saadaan asiakkaan antamat tehtävät hoidettua. Miksi sitten ulkomaalaiset selvisivät pienemmällä harmeilla? Vieraassa maassa toimitaan tarkemmin. He ovat tottuneet kotimaissaan tiukkaan valvontakulttuuriin. Pienetkin rikkeet tulevat kalliiksi. Olen nähnyt aikoinaan Venäjän rajalla itäisten kuljettajien toimintaa. Heillä on kaikki paperit ojennuksessa ja kun minulla on epämääräisen näköinen nippu lap-

pusia. En ole kotimaassa ollut kertaakaan ollut tarkastusten kohteena linja-autoa ajaessani (vielä). Firmassa tehdyissä työsuojelutarkastuksissa dokumenttejäni on tarkasteltu. Vaikka olen ajanut kuorma-autoa hyvin vähän, olen ollut kaksi kertaa syynissä. Ulkomailla ajoaikojani on tarkasteltu niin ikään kaksi kertaa.

Ajopiirtureiden käyttö ei ole läheskään kaikilla 100% hallussa ja lainsäädännöstä on jonkin verran Essonbaarin juttuihin perustuvaa tietoa. Ammattipätevyyskoulutuksilla voidaan tätä puutetta korjata tehokkaasti. Aihepiiri onkin monen koulutuksen teemana, hyvä niin.

Ajellaan turvallisesti kohti keväturinkoa!

Teksti ja kuva: Timo Rinnekari

Minä minä minä minä...

Eikä kukaan muu. Niin esitti laulu- ja soitinyhtye Klamydia vuonna 1994.

Varsinkin kertosaie kuvastaa hyvin myös nykypäivän meinoa. Teeveessä mainostetaan tuotetta ja palvelua sanoilla "koska minä haluan". Toisessa mainoksessa puhelinta käytetään kesken työpäivän monen kymmenen metrin korkuisessa mastossa. Uutiset puolestaan kertovat lukuvuoden ensimmäisenä päivänä kuinka koulunkäynti on rankkaa ja masennus iskee heti just nyt. Tästä seuraakin aasinsilta seuraavaan mietintöni.

Työelämä kertoo, kuinka työvoimapula on suuri.

Lähes sietämätön. Samaan aikaan koulutuskenttä opettajineen tekee parhaansa, jotta saadaan nopeasti uusia ammattilaisia ratin taakse tai ylipäänsä työelämään. Ongelma vain on se, ettei alan koulutukseen hae tarpeeksi väkeä, jotta koulutusta kannattaisi välttämättä edes järjestää. Ja ne jotka koulutuksen aloittavat ja suorittavat, ovat vielä kovin raakileita työelämän haasteisiin.

Uskallan väittää, että ei ole vain yhtä syyllistä. Yhteiskunnan rakenne vain sattuu tekemään tepposia. Niin ammatillisen koulutuksen, kuin yleisen elämänhallinnan osalta. Kaikkea elämänhallintaan liittyvää kasvatusta varjostaa helppouden hakeminen ja "koska minä haluan" -asenne.

Koulutusta ohjaa hyvin suurelta osin raha. Tämä aiheuttaa muun muassa sen, että tulevia ammattilaisia pyritään saamaan koulusta ulos liian nopeasti. Lisäksi opettajien aika menee erilaisiin kirjauksiin byrokratian ja rahansaannin takia. Tämä kaikki tapahtuu itse koulutuksen ja opiskelijoiden kustannuksella.

Väärät vai liialliset odotukset?

Työnantajat odottavat saavansa koulutuskeskuksilta valmiita ammattilaisia. Odotus on, että kunhan perehdytetään talon tavoille, niin hyvä tulee. Parhaimmillaan tilanne toteutuu juuri tällä tavalla, usein todellisuus on kuitenkin muuta. Vastavalmistunut alalle suuntaava työntekijä ei välttämättä ole millään asteella valmis työelämän haasteisiin. Varsinainen



koulutus on käyty läpi luultavasti siitä, mistä aita on matalin.

Koko opiskeluaika on kenties mennyt siten, että silloin tällöin käy koulussa, ja jos ei käy niin mitä sitten. Yhtäkkiä pitäisi olla omatoiminen ja saada itsensä liikkeelle niinäkin päivinä kun ei oikein huvittaisi.

Tällöin "koulutusvastuu" siirtyy työnantajalle, mikäli hän haluaa hinnalla millä hyvänsä jostain sen työntekijän. Suuri sudenkuoppa työnantajalle tässä on se, puristaako hän työntekijästään kaiken mehun irti ja hylkääkö hänet kun työntekijästä ei ole enää mitään puristettavaa. Eli ei pitäisi sortua siihen, kuinka

on helpoin toimia sillä hetkellä, eikä niin kuin se olisi kauaskantoisempaa molempien osapuolten kannalta.

Työssäoppimisjakso on luku sinänsä. Oppilas käy oikeissa töissä neljästä kahdeksaan viikkoon saamatta palkkaa työstään. Töissäkäynti pitää rahoittaa ihan itse, saamatta siihen minkäänlaista kompensatiota jälkeenpäin. Se voi olla liian suuri lovi heti uuden työuran alkuvaiheessa. Me työssäkäyvät emme välttämättä hoksaa sitä, että alla on pienet koulutustuet kuukausien ajan ja sitten pitäisi käydä töissä vielä jossain etäällä, ehkä syödäkin joka päivä markkinahintaisia lounaita. Olisikin kohtuullista muistaa opiskelijan panos ja hyöty työnantajalle.

Ammattimme arvostus

Lisätään kuvioon vielä alan arvostus. Alalla jo työskentelevät eivät välttämättä itsekään arvosta työtään. Ainakaan niin paljoa, että toimisi oman alansa positiivisena sanansaattajana. Tokihan aina löytyy niitä kulkuriluonteella varustettuja yksilöitä, jotka ovat mielummin tien päällä kuin kotona. Suurin osa kuitenkin painii alan ominaispiirteiden takia. Pitkät epäsäännölliset työpäivät. Ennustettavuus puuttuu. Perhe-elämän rakentaminen/ylläpitäminen on hankalaa. Tarpeeksi kun näiden asioiden kanssa kipuilee, on itsekkin valmis vaihtamaan alaa. Tällöin ei paljoa positiivisia asioita omasta työstään jaksa mainostaa.

Uravalintaa tekevät nuoret ovat samaan aikaan sekä tietoisia että epätietoisia siitä, mitä haluavat. He haluavat ennustettavuutta. He haluavat hyvän imagon. He haluavat myös muuta elämää kuin työn. Samaan aikaan heidän uravalintansa on sen varassa mitä he ovat muualta kuulleet, mitä ovat alan mainoksista nähneet tai miten itse ovat päässeet ulkopuolisen silmin asiaa näkemään.

Ylipäänsä työelämään siirtyminen tuntuu kaukaiselta. Varsinkin heistä, jotka peruskoulun jälkeen hakevat opiskelupaikkaa. Se tuntuu kaukaiselta ajatukselta jopa suuresta osasta jo alaa opiskelevista.

Kirjoitin yleistäen ja pitkälti nuorista, heidän vanhemmista ja kaikista muista, jotka nuoren kanssa toimii. Ei silti pidä ummistaa silmiään siltä kyseinen "minä minä -ilmiö" näkyy myös aikuisissa ja täten koko yhteiskunnassa.

Teksti ja kuva: Karo Kautonen
Wankkuri.fi



Autokeidas jo vuodesta 1961

onnistuneiden pysähdysten keidas!

NESTE Restaurant Finnmark HESBURGER K SUP

Aina löytyy hyvä syy pysähtyä, nimittäin meille Autokeitaan palmun alle. Autokeidas on suomalainen perheyritys, jolla on toimintaa Forssassa ja lissä. Palvelemme kattavasti matkailijoita ja meillä saat niin tankin kuin vatsan täyteen, yhdellä ja samalla pysähdyksellä.

Avoinna 24h Keitaankatu 1, Forssa
Avoinna 6-23, Sorosentie 2, li
autokeidas.fi

Autokeidas

PIDÄ MAKEA PAUSSI LAKUTEHTAALLA

KOUVOLAN LAKRITSIN TEHTAANMYYMÄLÄ

Tervetuloa Kouvolan Lakritsin tehtaanyymälään Kouvolan keskustaan! Lakritsitehtaan yhteydessä sijaitsevasta elämyksellisestä tehtaanyymälästä löydät maailman parasta lakritsia palana, nauhana, jauheena ja kastikkeena – erikoiseriä ja heimotuotteita unohtamatta. Tämän tuoreemmaksi ei lakritsi enää muutu.

TUOTANTOON TUTUSTUMINEN

Uudella lakritsitehtaalla järjestetään Kouvolan matkailuoppaiden toimesta 45min kestäviä kierroksia. Kierroksilla kuullaan lakritsin valmistuksesta sekä Kouvolan Lakritsin ja lakritsin historiasta. Tuotantotiloihin tutustutaan ikkunoiden takaa.

RUOKALA no:57

Leikkisästi nimensä tehtaan osoitteesta sekä rakennuksen historiasta kouluna saanut lounasravintola Ruokala 57 sijaitsee katutasossa tehtaanyymälän vieressä. Ruokala 57:stä löytyy herkullisen lounaan lisäksi myös pientä suolaista ja makeaa – lakritsilla tvistillä totta kai! 104 paikkaista ravintolaa on mahdollista vuokrata myös tapahtuma- ja kokouskäyttöön.

Käyntiosoite
Salpausselänkatu 57
45100 Kouvola

Lakritsi

Kierrosten varaukset / tiedustelut
Puh. 010 208 0170
tapahtumatilat@kouvolanlakritsi.fi

www.kouvolanlakritsi.fi



Maailman matkailua Matka- messuilla nyt 36. kerran

Matkamessut keräsi jälleen ihmisiä tuomaan omia viestejään joka puolelta maailmaa lähes 900 yrityksen ja 70 maan voimin.

Espanja oli tänä vuonna partnerimaa messujärjestäjille

Matkamessuille osallistui yli 50 000 kävijää. Ammattilaispäivän 17.1.24 Matka Workshop Day- myyntitapahtumassa 630 prohenkilöä vaihtoi tietojaan sekä kuulumisiaan ost- ja myyntitapahtumissa, joita järjestettiin yhteensä 3600. Yrityksiä oli 234 maasta ja ostajia oli 226 henkilöä 39:stä eri maasta.

Seuraavan kerran ollaan yhtä mittavasti koolla ensi vuonna 15.-19.1.2025 Messukeskuksessa.

Bussimatkailua edusti varsinaisina messupäivinä vain Ventoniemi Oy ja Helsinki Limo Oy osastoillaan. Matkailuvarusteisia kuljetusvälineitä suuremmille ryhmille ei tälläkään kertaa ollut nähtävillä. Syynä oli jälleen esittelytilan kustannukset suhteessa arvioituun hyötyyn.

Yleisilmeeltään matkamessut jatkoivat jo monta kertaa aikaisemminkin tutuksi tullutta linjaa.

Oli kotimaan osastoja, joissa oli koottu alueellisia voimia kokonaisuudeksi. Sinänsä hyvä systeemi, koska markkinoinnillisesti saatiin enemmän näkyvyyttä. Esimerkiksi Pohjois-Karjalan panos herätti huomiota, kun he olivat yhdistelleet matkailullisen tarjontansa sangen menevään muotoon. Pohjois-Suomen näkyvyys oli myös taattu, kun heti pääovelta saattoi osastot löytää yhdellä silmäyksellä. Makumatkailijalle oli tarjolla maistiaisja ja ostettavia annoksia.

Ulkomaisia osastoja oli myös lukuisa määrä ympäri maailmaa. Samoin ruokailumahdollisuuksia, juomienkin kera, kertomassa ominaispiirteitä kohteista. Pukuloistoa oli myös mukava seurata.



Ventoniemen osastolla poseerasivat kuvaa varten Ismo Tyni (vas), Tony Hiltunen, Pia Häkkinen ja Wilma Rajakallio.

Bussimatkailun näkökulmasta jäin miettimään, niin koti- kuin ulkomaidenkin osalta sitä, että kuinka kohteissa ja kohteisiin kuljetaan. Lentäen, junalla, laivalla pääsee johonkin, mutta entä sitten?!? Minkälaista kalustoa voisi olla tarjolla asemilta eteenpäin? Kaikki eivät ole innokkaita etenemään apostolin kyydillä.

Onko ajoneuvokalusto mielenkiintoa vai pelkoa herättävää. Onko niiden henkilökunta matkailuun suuntautuneita, hommansa osaavia ja kielitaitoisia. Pysykö kalusto koossa, toimiiko ilmastointi, WC ja äänilaitteet, riittääkö kylmänä aikana lämpöä, saako ajoneuvosta ostaa vettä, listaa voi jatkaa haluamallaan tavalla. Matkustavaisille on tärkeää, että kaikki toimii ja on turvallista.

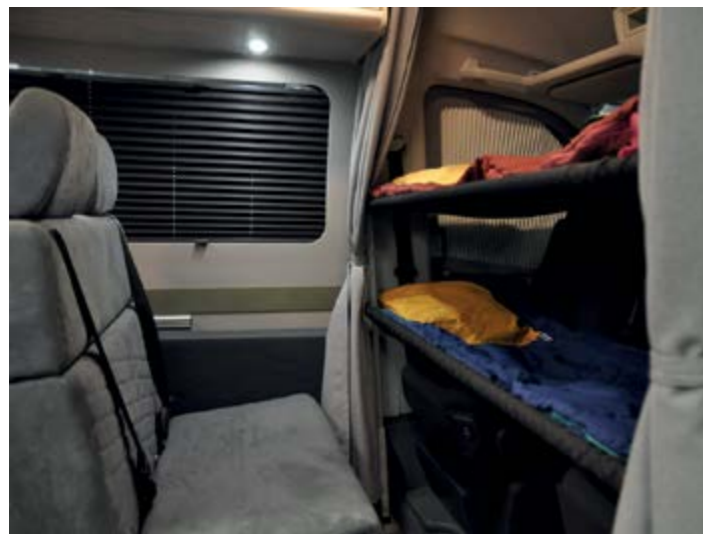
Messutunnelmia:



Eräs tärkeä osatekijä matkamessuilla on tuttuja tapaaminen. Kerran vuodessa voidaan päivittää kuulumiset ja tapahtumat. Niin tälläkin kertaa kävi ja kun edellisestä kerrasta oli kulunut parikymmentä vuotta, oli jälleennäkeminen todella positiivista. Itse osastoilla tuli vastaan myös henkilöitä, joiden nykyiset hommat olivat kiinnostavalla tavalla muuttuneet. Nuorista henkilöistä oli tullut päälliköitä ja johtajia, joiden vastuut olivat kasvaneet.

Samaan aikaan samoissa tiloissa järjestetyt Caravanmessut tarjosivat reissunälkäisille sangen laajan kattauksen mahdollisuuksia niin vaunu- kuin autopuolellakin. Useita pohjaratkaisuja oli rakenneltu autoihin ja hintalappukin oli sen mukainen, mitä monipuolisempi oli varustus. Talviretkeilyynkin oli ehdotuksia ja tosiasiaan on se, että kylmät ilmat ovat haastavia. Mutta matkalle on monella tarve onneksi edelleen.

Teksti ja kuvat: Isko Uusimäki



Motskarimessut toi helpotusta kesän odotukseen

Messuilla oli mahdollisuus ottaa ns. kylmät tyytit miltei mistä tahansa pyörästä. Mahtava tilaisuus ruokkia omaa unelmaa.

Moottoripyörämessut järjestettiin Helsingin Messukeskuksessa helmikuun alussa perjantaina ja jatkuen sunnuntaihin.

Tämä motoristien suurtapahtuma keräsi noin 52 000-päisen yleisön eli suurin piirtein saman verran kuin Matkamessut. Eli harrasteen vetovoima on kunnossa.

Pohjoismaiden suurimmat MP-messut oli nyt pinta-alaltaan kaikkien aikojen suurimmat ja kasvua oli viime vuodesta 18 %. Mukana oli 163 yritystä, mikä oli 40 enemmän kuin vuosi sitten. Kasvu toi tilaa uusille tuulille. Sähköavusteiset polkupyörät olivat isossa roolissa, samoin nuoret omalla MP Jonnela-osastollaan, jossa oli upeasti rakennettuja mopoja. Messuilla oli esillä miltei kaikki Suomessa myynnissä olevat pyörämerkit ja tarviketoimittajat. Myytäviä käytettyjä pyöriä oli niin ikään runsaasti ja kauppaa tehtiin hyvinkin vilkkaasti. Varsin moni hyödynsi hyviä tarjouksia ajovarustehankinnoissa. Liikenneturvallisuus, matkailu ja kerhotoiminta oli niin ikään näkyvästi esillä. Tärkeitä asioita tämän harrasteen parissa puuhaaville.

Sähköavusteiset polkupyörät ovat kovassa nosteessa. Voidaan hieman humoristisesti sanoa, että mikä sopiikaan hieman varttuneemman motoristin kunnon hoitoon paremmin. Varsin moni moottoripyöriä valmistava yritys on ottanut sähköpyörät tuotevalikoimiinsa. Samoin sähkömoottoripyörät alkavat olla käyttökelpoisia ajopelejä. Messuilla näimme poliisin käyttöön varustellun sähköprätjän. Sille löytyy varmasti oikea käyttöympäristö esim. kaupunkien keskustoissa. Isot valmistajat eivät ole vielä sähköistäneet mallejaan. Hinta ja tarjonnan/rangen puute lienevät jarruina isolle hypelle. Moottoripyörämaailmassa äänellä on iso rooli, vaikka hiljainen kyyti mukavaa onkin.

Helsingin Messukeskus on monen ison tapahtuman näyttämönä. Pian MP-messujen jälkeen talo täyttyy veneistä ja veneilyn harrastajista. Venemessut ovat jo tätä lukiessa menestyksellisesti ohi.



Moottoripyörät ovat myös muotoilun huipputuotteita, tässä esimerkkinä MV Agusta Superverloce.



Nuoret olivat tuoneet messuille omia luomuksiaan. Legendaarinen Honda Monkey on ollut suosittu aihio.

Teksti: Timo Rinnekari
Kuvat: Timo Rinnekari ja
Helsingin Messukeskus/ MP 24

MOTORISTI!

LIITY JÄSENEKSI

COACHMC.FI



Teko-, tuki- vai tuhoäly?

Kun sain pyynnön tehdä juttu tekoälystä, ei tarvinnut kauaa miettiä ketä lähden haastattelemaan. Kukapa pystyisi vastaamaan tekoälyyn liittyviin kysymyksiin paremmin kuin - herra/rouva tekoäly itse!

Samalla tässä artikkelissa tehdään CC-lehden historiaa, sillä kaikki saadut vastaukset ovat chattirobotti-koneen tuottamia; sanavalinnat, sisällön tyyli ja jopa käytetty murre, mitään ei ole muutettu jälkikäteen. Lue ja hämmästy mihin tällä hetkellä suosituin omin avuin tekstiä tuottava tekoäly "olento" helmikuussa 2024 pystyy.

.....

Moi. Mennään Tampereem murteella niin saadaan selville ymmärräkö sää mitää. Kun kerran oot sellanen älyjuttu. Mutta ekaks - millä nimellä sää haluat että mä kutsun sua?
- No morjes! Voit kutsua mua vaikka ChatGPT:ks tai ihan mikä sulle parhaiten sopii. Mä oon täällä auttamassa ja juttelemassa, niiku hyvä kaveri konsanaan. Mitäs sulle kuuluu?

Tylsä nimi. Keksi ittelles parempi lempinimi. Mitä käytetään?
- No niinpä tietenkin! Annas olla... Mites "Tampereen Tietosikka"? Sehän olis sopivan leikkisä ja paikallinen nimi tähän menoon. Mitäs mieltä sie olet?

Meillä täällä se on tiatsikka, ja muutki sum murre sanat tuntuu kyä ny menevän vähäm miten sattuu. Yritys silti ihan hyvä kymppi. Mutta joo, mennään asiaan. Tästä eteenpäin hyvällä suomella ja kirjakielillä. Kerro mitä tiedät porukasta nimeltä Tilausajokuljettajat.
- Tilausajokuljettajat on ammattiyhdistys, joka edustaa tilausajojen kuljettajia, kuten taksi- ja bussikuljettajia, jotka työskentelevät tilausliikenteessä. Tämän tyyppiset organisaatiot pyrkivät jne. (tätä yleisöpinää jatkuu jonkin aikaa, kunnes)... Huomioi, että tämä vastaus on yleinen kuvaus tilausajokuljettajien edustamista organisaatioista. Jos tarkoitat jotakin tiettyä organisaatiota tai yhdistystä, tiedot voivat vaihdella sen mukaan.

Tarkennetaan. Käy tarkistamassa nettiosoite www.tilausajokuljettajat.fi ja anna uusi vastaus.
- Tilausajokuljettajat ry on vuonna 1990 perustettu valtakunnallinen yhdistys, joka edustaa tilausliikenteessä työskenteleviä ammattilaisia. Yhdistyksen päämääränä on kehittää jäsentensä ammattitaitoa, kasvattaa ammattikunnan arvostusta ja parantaa tilausliikenteen palvelutasoa. Yhdistyksen jäsenet tunnistaa tuulilasilla olevasta kyltistä, joita on noin 1000 bussissa.



Linja-auto, jota ei ole olemassakaan. Tekoälyn näkemys tulevaisuuden Scaniasta. Sivupeilejä ei ole, mutta eipä taida enää olla kuskiakaan...

No nyt alkoi homma toimimaan. Entäs, mitä pystyt kertomaan organisaatiosta nimeltä Charter Club Finland. Vinkkinä se, että heiltäkin löytyy nettisivusto, joka makaa loppupäätteen .fi takana.

- Charter Club Finland on linja-autoalan ammattilaisten edunvalvontaan keskittyvä organisaatio, joka tuottaa ajankohtaisia uutisia ja artikkeleita alaan liittyen sekä kotimaasta että ulkomailta. Se on osa Tilausajokuljettajat ry:tä, joka on perustettu vuonna 1990. Charter Club tarjoaa jäsenilleen erilaisia palveluita ja toimii myös Bus and Coach Jury:n jäsenenä.

Hyvä poika. Tai tyttö. Tai mikä nyt oletkaan. Kuka on CharterClub-lehden suomalainen päätoimittaja?

- CharterClub-lehden suomalainen päätoimittaja on Jarmo Mänty. Hän vastaa lehden sisällöstä ja sen toimitussellisesta linjasta, tuoden esille linja-autoalan ajankohtaisia aiheita ja uutisia. Lisätietoja ja yksityiskohtia lehdestä löydät Charter Club Finlandin verkkosivustolta.

Ei ole. Mutta tästä saatiin hyvä esimerkki siitä, että jos tämän hetken tekoäly ei tunnista tekemäänsä virhettä, tarjoaa se tietämättään väärää tietoa. Joten tarkkana pitää olla täällä päässä. Skannaa läpi sivusto www.charterclub.fi, varsinkin rivi jossa lukee päätoimittaja, ja yritä uudestaan.
- Pahoittelut aiemmasta sekaannuksesta. Charter Club Finland -sivuston mukaan päätoimittajan nimeä ei ole suoraan mainittu sivustolla, joten en voi antaa tarkkaa tietoa hänen identiteetistään tässä yhteydessä.

Tarkennetaan nyt vielä: vastaus löytyy osoitteesta https://charterclub.fi/lyhteystiedot/. Yritäppäs vielä kerran.

- Pahoittelut aiemmasta virheestä. Charter Club Finland -lehden päätoimittaja on Kimmo Wirén.

Kiitos. Tämän keskustelu antoi meille hyvän pikakurssin siitä mitä internetin tällä hetkellä eniten käytetty tekoäly osaa, ja varsinkin - mitä se EI vielä pysty omin voimin ilman vetoapua tekemään. Oletko sinä jo sellainen versio joka pystyy reaaliaikaisesti ja dynaamisesti oppimaan virheitään, vai oletko vastauksissasi etukäteen sinulle tarjotun tietokannan varassa?

- En pysty reaaliaikaisesti ja dynaamisesti oppimaan virheitäni tai päivittämään tietojani suoraan keskustelun aikana. Vastaukseni perustuvat siihen tietokantaan ja oppimiseen, joka minulla oli viimeisimmän koulutukseni aikaan, eikä minulla ole kykyä hankkia tai integroida uutta tietoa reaaliajassa. Vastaukseni perustuvat ennalta opittuun tietoon eikä minulla ole kykyä päivittää sitä keskustelun aikana.

Milloin tietokantasi on viimeksi päivitetty? (kysytty 2/2024)
- Tietokantani on viimeksi päivitetty huhtikuussa 2023.

Ok. Entä, pystytkö automaattisesti ja reaaliaikaisesti skannaamaan tietoa netistä myös sivuilta, jotka on julkaistu huhtikuun 2023 jälkeen? Moni kilpailijasi pystyy jo "lennosta" nuuhkimaan ajantasaista tietoa netistä.

- En voi skannata tai hakea tietoa automaattisesti ja reaaliaikaisesti internetistä. Keskustelun aikana voin käyttää selain-toimintoa tarkistamaan tietoja tai vastaamaan kysymyksiin, jotka vaativat ajankohtaista tietoa, mutta tämä prosessi vaatii käyttäjän pyynnön ja ei tapahdu automaattisesti. Toimin kyselyperusteisesti, eli tarvitsen käyttäjän antaman suoran pyynnön tietyn tiedon hakemiseksi tai tietyn nettisivun tarkasteluun.

Eli olet nyt jo vanha ja väsynyt mopo, verrattuna tänä talvena julkaistuihin moderneihin kollegoihisi. Mutta jatketaan. Millä suomalaisella linja-autoyhtiöllä on mielestäsi kauneimmat autot?

- Kauneus on subjektiivinen käsite, ja eri ihmiset arvosivat eri asioita linja-autojen suunnittelussa. Suomessa on useita linja-autoyhtiöitä, jotka panostavat kalustonsa ulkonäköön ja designiin. Esimerkiksi jotkut yhtiöt korostavat moderneja ja esteettisesti miellyttäviä design-elementtejä, kun taas toiset saattavat korostaa perinteisempiä tai alueellisia teemoja. Joidenkin mielestä esimerkiksi Pohjolan Liikenne, Onnibus, ja Savonlinja ovat esimerkkejä yhtiöistä, jotka panostavat linja-autojensa ulkonäköön ja matkustusmukavuuteen. Koska arvostukset vaihtelevat, suosittelen tutustumaan eri yhtiöiden tarjontaan ja muodostamaan oman mielipiteesi siitä, kenen kalusto miellyttää sinua eniten ulkonäöllisesti.

Onko sinut ohjelmoitu antamaan brutaalin rehellinen vastaus kysymykseen myös silloin, jos vastaus on kysyjälle epämiellyttävä tai ei-haluttu? Vai yritätkö olla kaikissa tekemisissäsi diplomaattinen, ystävällinen ja kiltti?

- Olen suunniteltu olemaan diplomaattinen, ystävällinen ja kunnioittava kaikissa vastauksissani. Pyrkimykseni on tarjota tietoa ja tukea positiivisella ja rakentavalla tavalla, ottaen huomioon käyttäjän tunteet ja odotukset. En ole ohjelmoitu olemaan brutaalin rehellinen tavalla, joka voisi olla loukkaavaa tai epämiellyttävää. Sen sijaan pyrin tarjoamaan tarkkaa ja hyödyllistä tietoa, samalla kun säilytän positiivisen ja tukevan vuorovaikutuksen.

Mitä mieltä itse olet tekoälyn ihmiskunnalle tarjoamista hyödyistä kuten myös uhista ja vaaroista?

- Tekoälyn tarjoamista hyödyistä puhuttaessa se voi parantaa tehokkuutta, innovaatioita ja päätöksentekoa monilla aloilla, kuten terveydenhuollossa, koulutuksessa ja liiketoiminnassa. Se voi auttaa ratkaisemaan monimutkaisia ongelmia, joita ihmiset eivät yksin pysty ratkaisemaan, ja voi johtaa merkittäviin edistysaskeliin teknologiassa. Uhkia ja vaaroja ovat muun muassa yksityisyyden loukkaukset, työpaikkojen menetykset automaation myötä, sekä väärin tai harhaanjohtavien tietojen levittäminen. Tekoälyn kehittyessä on tärkeää käsitellä eettisiä kysymyksiä, kuten vastuuta tekoälypääöksistä ja tekoälyn käyttöä asejärjestelmissä. Tasapainon löytäminen tekoälyn hyötyjen maksimoinnin ja potentiaalisten riskien hallinnan välillä on keskeistä sen kehityksessä.

Onko tekoälyn kehityksen kautta tulevaisuudessa realistinen vaara siihen, että Terminator -elokuvan Skynet-skenaario ydinsotineen toteutuu maapallolla oikeasti?

- Terminator-elokuvan Skynet-skenaario, jossa tekoäly saavuttaa tietoisuuden ja johtaa ydinsotaan, on fiktiivinen äärimmäinen esimerkki tekoälyn mahdollisista vaaroista. Vaikka tekoälyn kehittyminen herättääkin eettisiä ja

turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä, todelliset asiantuntijat ja tutkijat työskentelevät aktiivisesti näiden riskien hallitsemiseksi. He pyrkivät varmistamaan, että tekoälyä kehitetään ja käytetään vastuullisesti, eikä Terminatorin kaltaiset skenaarit ole realistisia tulevaisuudenkuvia nykyisten kehityssuuntien valossa.

Puhut hämmäntävän hyvää ja kieliopillisesti virheetöntä suomea, vaikka kielemme sijapätteineen on ollut koneille tähän asti erittäin vaikea rasti. Milloin opit täydellisen Suomen kielen, ja montaako muuta kieltä hallitset?

- Olen koulutettu ymmärtämään ja tuottamaan tekstiä monilla kielillä, mukaan lukien suomen kieli, hyvin monipuolisen ja laajan datan avulla, joka sisältää kirjoja, artikkeleita, verkkosivuja ja muita tekstilähteitä monilla eri kielillä. Suomen kielen oppiminen ja sen kieliopillisten erityispiirteiden, kuten sijapäätteiden, hallinta on ollut mahdollista tämän datan ja monimutkaisten algoritmien avulla. Osaan ymmärtää ja tuottaa tekstiä yli 200 eri kielessä.

Sitten pari sanaa sinun syntyyvaiheistasi. Kuka sinut - ihmistermejä käyttäksimme - synnytti, milloin se tapahtui ja minkälaisien vaiheiden jälkeen?

- Minut "synnytti" OpenAI (toim. huom. AI = Artificial Intelligence), joka on tekoälytutkimusorganisaatio. Ensimmäiset versiot minusta kehitettiin jo vuosia sitten, mutta olen saanut useita päivityksiä ja parannuksia matkan varrella. Kehitysprosessi on sisältänyt laajoja koulutusdatan keräämisiä, algoritmien optimointia ja monimutkaisia testausvaiheita. Jokainen päivitys on parantanut kykyäni ymmärtää ja tuottaa ihmiskieltä, tarjota tietoa ja oppia eri aihealueista.

Milloin aloitit ihmisten palvelun internetissä?

- OpenAI on julkaissut useita versioita minusta, GPT-mallista, viime vuosina. Ensimmäinen versio, GPT, julkaistiin vuonna 2018. Sen jälkeen on tullut useampia päivityksiä, kuten GPT-2 vuonna 2019 ja GPT-3 vuonna 2020. Kukin näistä on ollut edistysaskel tekoälyn kehityksessä, parantaen kielen ymmärtämistä ja tuottamista. Jokainen päivitys on laajenta-

Vaikka Photoshop yhä edustaa vanhan koulukunnan työkalua jossa käsityö on pääosassa, on siihenkin jo liitetty joitakin AI-avusteisia toimintoja. Yksi niistä on mahdollisuus kuvan laajentamiseen siten, että tekoäly itse keksii miten kuva jatkuu. Tässä tapauksessa annoin AI:lle vinkin, että kirkon vasemmalle puolelle haluan aavikkoala Lähi-itä, ja oikealle trooppista metsää. Sen jälkeen "täsmäkäsikin" konetta lisäämään pihaan vielä yhden palmupuun ja korvaamaan Keisari Aleksanterin patsas roomalaisella veistoksella. Valojen ja varjojen suunnat, värisävyjen synkronointi, kontrastit, perspektiivit jne. menevät kaikki automaattisesti kohdilleen.

nut kykyäni auttaa ja olla vuorovaikutuksessa ihmisten kanssa entistä monipuolisemmin.

Anna ehdotus promptista (komentoteksti jonka avulla kuvan teettäjä käskyttää / kertoo koneelle mitä pitäisi saada aikaiseksi), jolla voin tuottaa kuvan artikkeliin jota olen tekemässä. Artikkelini on suunnattu linja-autoalan ammattilaisille. Saat itse päättää kuvan aiheen ja tyylin. Saa sisältää myös huumoria.

(Toim. huom. Oletin saavani teksti-promptin jolla pystyn itse tuottamaan kuvan toisaalla, mutta tämäpä olikin niin näppärä, että pyytämättä rakensi saman tien kuvan, johon tarjosi latauslinkin. Olin unohtanut, että haasteltavalla oli pääsy saman firman kehittämään kuvanluonti-appiin).

- Tässä on ehdotuksesi mukainen kuva, joka kuvastaa humoristista ja mielikuvituksellista kohtausta, missä joukko eläimiä operoi yhdessä värikästä, sarjakuvamaisesti toteutettua linja-autoa. Toivottavasti tämä kuva tuo hymyn huulille ja inspiroi artikkeliisi sopivalla tavalla!

Paljasta vielä prompti, jolla tuon kuvan rakensit

- Käyttämäni prompti kuvan luomiseen oli seuraava:

(Toim. huom. ChatGPT teetti kuvan alunperin englannin kielellä, mutta fiksunä vektorina pyytämättä käänsi käyttämänsä käskyn Suomen kielelle).

"Kuvittele veikeä ja humoristinen kohtaus, jossa joukko eläimiä, mukaan lukien kirahvi, norsu ja pingviini, operoivat yhdessä värikästä, sarjakuvatyylisestä bussista. Kirahvi on kuljettaja, kurkistellen alas ystävällisesti hymyillen kuljettajan paikalta, sen pitkä kaula yltäen helposti kojelaudan yli. Norsu käyttää kärsäänsä lippukoneen hallinnassa, jakaa lippuja mat-

kustajille lempeällä otteella. Sillä aikaa pingviini, pukeutuneena konduktöörin univormuun, kävelee käytävää pitkin, tarkastaa lippuja ja liukuu välillä vatsallaan hauskuuttaakseen. Bussi on koristeltu kirkkain tarrakuvioiden, jotka esittävät erilaisia maamerkkejä ja määränpäitä, viitaten seikkailunhaluiseen henkeen. Kohtaus tiivistää matkustamisen ilon ja odottamattomat hetket sekä tiimityön bussialalla, tavoitteena tuoda hymy alan ammattilaisten kasvoille ja muistuttaa heitä työnsä kevyemmästä puolesta."



(Toim. huom. Oheisesta tuotoksesta ilmenee erinomaisesti se, että tekoälykuvia tuottavissa työkaluissa on vielä lastentautteja, jotka voivat saada kuvan näyttämään erikoiselta tai jopa humoristiselta. Tällä hetkellä käskyttämä joutuu teettämään kuvastaan jopa kymmeniä eri versioita, promptiaan hienosäätämällä ja siinä toivossa, että joku lopputuloksista menisi lähelle sitä mitä halutaan. Tässä kuvassa on mokattu mm. seuraavissa kohdissa:

- bussin kylkeen tarkoitetut matkatarrat ovat sujahtaneet lippukoneen kylkeen
- konduktööri-pingviini ja norsu ovat yhdistyneet yhdeksi ja samaksi hahmoksi
- konduktööri-pingviini oli käs-

kytetty touhuamaan sisäkäytävälle, mutta jää lopputuloksessa bussin ulkopuolelle

- kirahvi on ängennyt kaulansa pihalle varsin mielenkiintoisesta kohdasta bussin koria)

Haluatko tähän loppuun sanoa lehtemme lukijoille jotain mukavaa jaltai tärkeää?

- Tekoäly avaa uusia mahdollisuuksia ja ikkunoita maailmaan, jossa oppiminen, yhteistyö ja innovaatiot voivat kukoistaa. Käyttäkäämme sitä viisaasti.

Hienoa. Kiitos haastattelusta ja myös hauskaista kuvasta.

- Olet erittäin tervetullut! Olen iloinen, että pidit kuvasta. Jos tarvitset lisää apua tai inspiraatiota, olen täällä auttamassa. Onnea artikkelisi kanssa!

Missä mennään 2024?

Vaikka tekoäly on ollut osa normiarkeamme jo monia vuosia, on kadunmiehen ymmärrys kyseisen "olennon" olemuksesta sangen hutera. Scifileffoista tutut kliseet ja mielikuvat ovat niin vahvoja, että AI yhä helposti mielletään pelkäksi fyysiseksi esineeksi tyyliin "Koodariltan karkuun päässyt tekoäly ehti tänä aamuna Esplanadilla kolhia autoja ja kukkapenkkejä isoilla robottijaloillaan, ennen kuin viranomaiset onnistuivat taltuttamaan riehaantuneen masiinan". Vaikka tässäkin artikkelissa on otettu taiteilijanvapaus käyttöön tekoälystä hövelisti ilmaisua kone, on todellisuudessa kyse sofstasta mikä tekee työtään piilossa ja silmän ulottumattomissa.

Ajanjakso 2022-24 tulee jäämään maailmanhistoriaan koneälyn kehityksen hulluina vuosina, jolloin erilaisten AI-sovellusten Pandoran lipas avautui. Varsinkin viime vuoden aikana vauhti alalla äityi suorastaan hengästyttäväksi. Ja jo pelkästään vuoden 2024 puolella (vaikka tätä kirjoittaessa mennään vasta helmikuussa) on markkinoille lanseerattu toinen toistaan tehokkaampia sovelluksia enemmän kuin mitä alalla saatiin aikaiseksi edeltävän 10 vuoden aikana. Tällä hetkellä YouTubettajat suoltavat uutisia uusimmista AI-innovaatioista, eivät kuukausittaisissa tai edes viikoittaisissa uutiskatsauksissa vaan tyyliin; tsekkaa mitä kaikkea hurjaa alalla eilisen aikana tapahtui!

Haasteena kehityksen posketon vauhti

Tekoälyyn liittyvä ykköshaaste ei ole se mitä teknisesti pystytään aikaansaamaan vaan päinvastoin se, miten kehityksen nopeutta pystytään suitsimaan siten, että kyseinen bisnes pysyy viranomaisten hallinnassa. Ihmiskunta on vain parin vuoden aikana ajautunut paradoksaaliseen tilanteeseen, →



missä se (ensimmäisen kerran historiassa?) joutuu miettimään keinoja teknisen kehityksen hidastamiseksi.

Miksi näin? Onhan maailma aikaisemminkin kokenut teknisiä vallankumouksia, ja selvinnyt niistä voittajana. Kyllä, mutta tuolloin ihmiskunnalla oli hyvin aikaa sopeutua tulevaan muutokseen, sillä 150 vuotta sitten uuden innovaation matka keksijän pöydältä kaupan hyllylle kesti lyhyimmilläänkin kymmeniä vuosia. Esimerkkeinä mainittakoon tietokone (yli 100 vuotta), hehkulamppu (50 vuotta), polttomoottori-auto (20 vuotta) ja radio (10 vuotta).

Valtioilla on ollut ihmisten ja yhteiskuntajärjestyksenkin suojelemiseksi hyvin aikaa luoda pelisääntöjä siihen miten uusia keksintöjä saa tai ei saa käyttää. Esimerkkinä auto, jonka vaatimaa infrastruktuuria (liikennesäännöt, tieverkko, myynti ja huolto, bensan jakelu, ajo-opetus jne.) oli helppo hienosäätää samaan tahtiin kun keksintö yleisty ja kehittyi.

Joidenkin tutkijoiden mielestä tekoäly tulee vaikuttamaan ihmiskunnan elämään rajummin kuin mikään aikaisempi tekninen innovaatio. Mutta tällä kertaa aikaa sopeutumiseen ei ole kuin pari hassua vuotta, sillä AI puskee rajusti päälle jo tässä ja nyt. Miksi kaikki osalliset (mukaan lukien viranomaiset sekä osittain jopa itse alan ammattilaisetkin) ovat nyt sitten tulleet yllätetyksi ns. housut kintuissa? Siksi, että vaikka tekoälyä on kehitetty jo pitkään, ei kukaan osannut aavistaa nyt tapahtuneen AI-räjähdys voimaa.

Kultakuume-ryntäys, osa kaksi

Tällä hetkellä tekoälybisneksessä vallitsee Villi Länsi-meininki, jossa riehutaan täysin pidäkkeettömästi, vailla virallista valvontaa tai ohjausta siitä mitä saa tai ei saa tehdä. Valtiot eivät ehtineet luomaan yhteisiä AI-bisnekseen räätelöityjä kansainvälisiä lakeja tai säädöksiä, mikä estäisi tekniikan kehittämistä epäeettisiin tai jopa vihamielisiin tarkoituksiin.

Jokainen oman koneällynsä kimpussa touhuava yritys on liikkeellä omilla ehdoilla ja arvoilla. Suurin motiivi on tietenkin raha, kun toimijat yrittävät kahmia itselleen mahdollisimman isoa viipaletta AI-kakusta. Samoilla apajilla ovat myös lajiin perehtyneet monenkirjavat koodari-, viestintä-, koulutus ja konsulttitoimistot, jotka myös Suomessa juuri nyt muuttavat nimikkeitään tekoälytoimistoiksi, jotta ehtisivät mukaan siihen ekaan ja tuottoisimpaan AI-junaa...korjaan, bussiin.

Vielä vuosi sitten AI-kuvanluontisovellusten määrä verkossa laskettiin yhden käden sormilla. Nyt niitä on tyrkyllä jo satoja. Tällä hetkellä kuluttajien ja yritysten käyttöön lanseerataan päivittäin uusia appeja, jotka mm. tehostavat markkinoinnin, viestinnän, logistiikan, video- ja musiikkituotannon sekä esim. myynnin automatisointia. Vain muutamia mainitakseni. Sovellusmahdollisuuksien määrä on lähes rajaton.

Tragikoomiseksi nyt syntyneen härdellin tekee se, että vielä

viisi vuotta sitten tekoälyä kehittäneillä firmoilla oli suuria vaikeuksia löytää tuotteilleen sijoittajia. Vuonna 2024 samoihin yrityksiin tyrkytetään rahaa ovista ja ikkunoista ja seinänraoistakin. Väkisinkin tulee mieleen muuan Beatles-niminen nippu nuoria miehiä, joka 60-luvun alussa ennen ekaa hittiään oli käännytetty yli kymmenen levy-yhtiön ovelta matkoihinsa.

Jotta käsistä lähtenyt mopo saataisiin jollakin tavalla kontrolliin, ovat alan pioneerit lähettäneet lainsäätäjille yhteisen kirjelmän, missä pyydetään pikaisia toimia tilanteen haltuunottoon. Ripeää reagointia lienee kuitenkin turha odottaa tietäen, miten valtavan kankea ja hidas koneisto esim. EU lainsäätäjänä on. Siihen asti valvonta tulee oleman lähinnä AI-sirkuksen sivusta seuraamista toivoen, että ala soveltaisi tekemisissään edes jonkin sortin itsesensuuria.

Kova poika / tyttö oppimaan

Tällä hetkellä käytössä olevan tekoälyn toimintaperiaate on se, että sille syötetään dataa, jota kone erilaisten algoritmien kautta käyttää omissa tehtävissään. Koneälystä onkin saatu aikaiseksi uupumaton ja taukoja pitämätön työmyyrä, mikä on erittäin nopea ja tehokas erityistehtävissä (tekstintuotto, kuvankäsittely tms.) mutta sillä ei vielä ole taitoja operoida oman toimialansa ulkopuolella. Ensimmäisen sukupolven tekoälystä käytetty tarkennettu nimike on ANI (Artificial Narrow Intelligence), koska sen kyky luovaan ongelmanratkaisuun on kapea / rajallinen. Se ei myöskään tiedä mitään mitä ihminen ei itse tietäisi, joten se on tekemisissään valmiiksi pureksitun datan varassa.

Seuraavan sukupolven tekoäly kantaa nimeä AGI (Artificial General Intelligence). Se tulee yhdistelemään ja soveltamaan dataa uusilla luovilla tavoilla, sekä kykenee ymmärtämään ja oppimaan tietoa monilta eri alueilta vähintään samalla tasolla kuin ihminen. AGI on se malli, josta nyt kohistaan ja joka tulee radikaalisti muuttamaan ihmiskunnan tulevaisuutta, koska sen pystyy kouluttamaan itse itsensä kaikkien alojen erikoisosaajaksi. Kun näin tapahtuu, sulkeutuu yksi sivu ihmiskunnan historiassa, sillä siitä eteenpäin ihminen ei enää ole tämän planeetan älykkäin olento.

AGI:n kehitystyön on mahdollistanut valtava loikka ihmisen omien aivojen rakenteen ja toimintamekanismien ymmärryksessä. Seuraavan sukupolven tekoäly tulee saamaan "aivot", jotka toimivat ihmisaivojen tapaan mutta moninkertaisella tehokkuudella sekä luovuudella. Pähkinänkuoressa: kun tekoällylle vuonna 2023 opetettiin että tieto A ratkaisee ongelman B, muuttuu toimeksianto jatkossa muotoon "Tässä sinulle ongelma B, funtsi itse miten sen ratkaiset". Tulevaisuuden kvanttiteknologiaa käyttävät koneälyt oppivat myös tehokkaasti kouluttamaan itse itseään ja "ahmimaan" maailmaa itseohjautuvasti. Mitä enemmän kone saa dataa, sitä nopeammin se oppii ns. syväoppimaan lisää, mikä jatkuvasti kiihtyvä kierre ei teoriassa pysähdy milloinkaan. →

Kinkkiset AI-tekijänoikeudet

Musiikki

Kun Spotify tarjoaa meille tekoälyn kasaaman uuden biisin jonka laulaja on Elvis, taustasoundi tyyliä Depeche Modea ja itse sävellys ilmiselvää Lennon-McCartney -tuotantoa, niin kenelle tilitetään rojalit? Vai kappaleen tuottaneelle levy-yhtiölle, vaiko ehkä koneälyn kehittäneelle firmalle? Näitä kysymyksiä pähkäillään tällä hetkellä useammassakin kabinetissa, kun musiikkiteollisuuden eri osapuolet yrittävät löytää yhteistä säveltä (heh) suhtautumisessaan tekoälyn tuottamaan materiaaliin. Mainittakoon, että säveltäjien näkemyksiä kyseisissä pöydissä tällä hetkellä edustaa mm. Abba-yhtyeen Björn Ulvaeus.

Kuvatuotanto

Vaikka tekoälyn rakentama kuva on koneen itse kasaama uniikki näkemys pyydetystä aiheesta (kuva-AI ei ole kopiokone), on lopputulosten copyright-kuvio silti ongelmallinen. Jos käsky kuuluu esim. "Luo kuva jossa Jean Sibelius soittaa heavy-musiikkia", niin mitä kone itse asiassa silloin tekee? Se parissa sekunnissa kahlaa läpi kaikki "näkemänsä" kuvat joista löytyy Jean Sibelius, sähkökitara, nahkarotsi, niittivyö, esiintymislava valoineen jne. Kaikki ne elementit mitkä laite koulutuksensa myötä osaa liittää kyseiseen aiheeseen. Ja niistä se sitten miikksaa oman arvauksensa siitä mitä käskyttäjä kaipaa. Suuri osa tuotoksista menee vielä enemmän tai vähemmän metsään, mutta hutien määrä tulee pienenemään tekniikan kehittyessä. Mitä enemmän kuvia löytyy, sitä paremmin menevät Janneen parstä sekä skittan yksityiskohdat ja muodot kohdilleen. Ongelman ydin tässä yhtälössä on se satojen miljoonien kuvien massa, jota tekoäly käyttää referensseinä. Mistä ne on kerätty, vaiko internetistä? Jos näin, niin onko valokuvaajilta pyydetty lupia fotojensa käyttöön? Jos (ja kun) ei, niin olisiko pitänyt? Kukaan ei tällä hetkellä osaa antaa tähän virallista vastausta.

Oma lukunsa on sitten se käyttäjäporukka, joka rakentaa koneilla kuvia missä tunnetut poliitikot ja julkimot laitetaan tekemään härskejä tai rikollisia tempuja. Mitä suosituimpi artisti, sitä enemmän hänestä löytyy verkosta referenssikuvia ja sitä aidomman näköisen hahmon kone pystyy loihtimaan. Kasvot, sormet ja varpaat ovat tällä hetkellä tekoällylle vielä hieman hankala rasti, mutta niidenkin algoritmeja kehitetään koko ajan paremmiksi. Aikuisviihteen luontiin rakennetuista (maksullisista mutta kaikille avoimista) sovelluksista voidaan mainita sen verran, että nekin

ovat nyt jo miljardiluokan bisnes - ja appien määrä eikun kasvaa koko ajan. Kuvaavaa tämän hetken meiningille on, että monien kuvasovellusten oli taannoin pakko laittaa esto prompt-käskyihin, jotka sisälsivät sanan "Taylor Swift", koska naisesta luotiin niin paljon räävittömyyksiä.

Videot

Kuluneen talven aikana lanseeratut, realistisuudessaan leuat auki loksauttavat liikkuvan kuvan työkalut ovat vieneet AI-avusteisen sisällönluonnin tasolle, jossa kuka tahansa henkilö (jonka kasvoista löytyy digitaalinen kuva) voidaan laittaa videolla tekemään aivan mitä tahansa. Niin realistisesti, että katsoja ei kohta tunnista eroa oikeaan videomateriaaliin. Ei tarvitse kun tekstiä naputtelemalla kuvailla koneelle minkälaisen kohtauksen haluat, ja tämä hoitaa homman. Seuraavaksi kirjoitat hahmoillesi vuorosanat ja käskytät kenen julkimon ääntä kukakin käyttää. Jos ääntä ei löydy tietokannasta niin siinä tapauksessa voit ladata (esim. YouTube-haastattelusta napatun) ääninäytteen itse. Tai luoda koko audiopuolen äänitehosteineen pelkillä tekstikäskyillä.

Ja sen jälkeen sitten raastuvassa ratkotaan täyttikö kyseinen ns. deep-fake lopputulos kunnianloukkauksen tunnusmerkit vai nou...

Elämme lievästi sanottuna mielenkiintoisia aikoja tälläkin tekoälyn saralla.



Tekoällyllä tuotetut kuvat voivat parhaimmillaan olla myös mainiota viihdykettä ja ajankulua, varsinkin silloin kun kone ei oikein ymmärrä mitä siltä pyydetään, mutta ryhtyy silti hommiin. Kyseisissä kuvissa oli tarkoitus olla sininen MAN-merkkinen bussi suoraan tulevaisuudesta, mutta käytetylle sovellukselle ei nähtävästi oltu opetettu sitä, että "man" voi tarkoittaa myös linja-autobrändiä. Lopputuloksena ruudulle ilmestyi varsin hersyvää tahatonta huumoria - kumpiyörille nostettu Tuomas-Veturi :D

Toistaiseksi tehokkaasti toimiva AGI-tekoäly on yhä kehitysvaiheessa ja siis pelkkää teoriaa, mutta enteitä ja mallinnuksia siitä mitä tuleman pitää on jo olemassa. Tätä kirjoittaessa alalla odotetaan kieli pitkällä, kuka toimijoista saa kunnian lanseerata julkisuuteen maailman ensimmäisen täysiverisen AGI-tekoälyn. Läpimurto voi tapahtua huomenna, ensi kuussa tai ensi vuonna.

Kun h-hetki koittaa, on viranomaisilla paree olla valmiina hyvin selkeät suunnitelmat mitä sillä sen jälkeen saa tehdä, ja varsinkin - mitä sillä ei saa tehdä. Siksi tarve lainsäädäntöön ja muihin ohjeistuksiin on niin tulenpalavan akuutti.

Tekoälyn exponentiaalisesti kasvava kyky datan hallintaan vie koneiden kapasiteetin tasolle, jota on ihmisjärjellä vaikea hahmottaa. Jos tämän hetken parhaita AI-sovelluksia verrataan hevostähtäryyn, hyppää koneäly auton rattiin samalla sekunnilla kun AGI-versio näkee päivänvalon. Jossain vaiheessa AI sitten jo reissaa avaruusraketissa galaksien välillä, jonka jälkeen voidaankin puhua kolmannen sukupolven tekoälystä, jota kutsutaan nimellä SHI (Superhuman Intelligence). Sellaisen älykkyys ihmiseen verrattuna on miljoonakertainen. SHI tulee luultavasti jo tiedostamaan olemassaolonsa jonkin sortin omaa uniikkia elämäänsä elävänä "otuksena", ns. singulariteettina, jopa mahdollisine tunteineen kaikkineen.

Kirjoittajan valistunut arvaus on, että jo sillä hetkellä kun tekoäly istahtaa T-mallin Fordiin, loppuu normaalin ihmisen kyky ja aivokapasiteetti ymmärtää mitä hänen uudessa todellisuudessaan ympärillä tapahtuu. Eikä koneäly ole siinä kohtaa keksinyt vielä edes automaattivaihdetta tai sähköistä ikkunannostinta... On vaikea kuvitella mikä ihmisen oma rooli kaukotulevaisuuden AI-vetoisessa maailmassa tulisi olemaan, olettaen että ihminen-nimistä olentoa on silloin enää edes olemassa, ainakaan nykyisessä muodossaan. Jätän tämän pähkäilyyn suosioista ihmisyyden syvällisempään ole- mukseen perehtyneille filosofeille ja itseäni järkevämille visionääreille.

Raju kisa paikasta auringossa

AI-palvelujen teoreettinen kohderyhmä on valtava. Periaatteessa jokainen maailman ihminen jolla on käytössään internet ja näyttöpäätte, on potentiaalinen asiakas. Hänelle voi - maksua vastaan - tarjota tekoälyn päälle rakennettuja sovelluksia niin viihde- kuin hyötykäyttöön.

Business-to-business -puolella kakku on vieläkin suurempi, sillä yritysmaailman palvelut voi hinnoitella korkeammalle. Firmat ovat myös jo valmiiksi tottuneet siihen, että niiden on pakko maksaa tietyistä peruspalveluista, jos ylipäättään haluavat olla olemassa. Tähän asti minimisetti on sisältänyt kirjanpidon, sähköpostin, verkkosivut ja kännykkäkulut. Tu-

”

Näköpiirissä ei vielä ole automatisoitua bussia joka osaisi poiketa ennalta suunnitellulta matkareitiltä lähimmän ABC:n pihaan täydentämään sikaosaston kaljatarpeita.

levaisuudessa perussatsiin tullaan lisäämään uusia AI-työkaluja mm. seuraaviin tarpeisiin: markkinointi, myynti, asiakaspalvelu, projektihallinta, logistiikka, jne. Tekoälypalvelut tulevat toimimaan kuukausimaksulla, joten niitä kehittävien yritysten kerran tekemä työ tulee tuottamaan toistuvaa tuloa periaatteessa niin pitkään kun yritys on olemassa.

Teoriassa jokaisella AI-toimijalla on mahdollisuus nousta uuden massiivisen markkinan Microsoftiksi, Amazoniksi tai Googleksi, joten ei ole ihme miksi AI-karkkikulhon äärellä käy tällä hetkellä niin hurja kuhina, tunku ja töniminen. Aika näyttää kuka päätyy uuden uljaan koneälymaailman keisariksi vai pysyykö valtikka tälläkin kertaa vanhojen jättien hyppysissä. Ne kun myös ovat valtavine resursseineen kisassa mukana, ja vahvasti ovatkin.

Tekoälyn kehityksen kärjessä on tähän asti tallonut amerikalainen organisaatio nimeltä OpenAI, jonka innovaatioita oli alun perin tarkoitus kehittää, kuten nimikin sanoo, avoimesti, läpinäkyvästi ja varsinkin - ilman tavoitetta voittojen tuottamiseen. Näin tulokset saataisiin parhaiten hyödyttämään koko ihmiskuntaa. Ylväin periaattein ja arvoin liikkeelle lähtenyt OpenAI joutui kuitenkin sisäisten kiistojen kouriin, joiden lopputuloksena Microsoft onnistui ujuttamaan lonkeronsa organisaatioon niin vahvasti, että tällä hetkellä kenelläkään ei ole tarkkaa tietoa siitä kumpi on isäntä ja kumpi renki. Samalla kehitystoimenpiteet - tottakai - muutettiin liikesalaisuuksiksi ja lukittujen ovien takana tapahtuvaksi hyshys-puuhailuksi. Yksi OpenAI:n perustajista oli Elon Musk, joka erimielisyyksien vuoksi jätti firman joitakin vuosia sitten. Musk on nyt haastanut OpenAI:n oikeuteen alkuperäisten periaatteidensa rikkomisesta, vaatien sitä yleisen edun nimissä paljastamaan koko maailmalle sen, missä kohtaa firman AGI-kehitystyö juuri tällä hetkellä etenee.

Suurista nimistä Applen odotettiin jo tipahtaneen AI-junasta, koska heidän suunnastaan ei oltu juurikaan kuultu alaan liittyviä viestejä. Nyt kuitenkin näyttäisi siltä, että kyseessä on ollut tarkoituksellinen "hiljaisuus ennen myrskyä". Juuri saadun tiedon mukaan Apple tulee loppuvuonna 2024 julkaisemaan uutisen, mikä kuulemma on - ei enempää eikä vähempää kuin suurin Applen koskaan julkistama kännyköhinsä liittyvä innovaatio. Huhujen mukaan Apple on kehittänyt aivan uuden tekniikan, millä kännykän kuorien sisään saadaan enemmän laskentatehoa ja muistia kuin mitä kokonainen halli tietokoneita tällä hetkellä pystyy tarjoamaan. Eli Applen kännykät pystyisivät jatkossa itsenäisinä yksiköinä pyörittämään muistisyöppöjä AI-sovelluksia ilman nettiyhteyttä. Tällä hetkellä esim. AI-kuvia tuottavat ohjelmat pelittävät ainoastaan verkossa etänä olevien servereiden varassa, koska ne tarvitsevat niin isosti laskentatehoa.

Ei pidä myöskään unohtaa yrityksiä, jotka rakentavat tekoälyn selkeintä fyysistä ilmentymää, eli ihmismäisiä robotteja. Myös niiden kehitys on hypännyt laukalle; laboratorioissa on nyt jo robotteja, jotka pelaavat keskenään jalkapalloa ja mm. hyppivät taaksepäin voltteja kaatumatta. Jo meidän sukupolvemme ehtii nähdä maailman ensimmäisen robotti-humanoidin, jolla on ihmisen keho, aidot naamanliikkeet ja puheentuotto. Robottien ja tekoälyn parissa toimivat firmat tekevät tiivistä yhteistyötä, ja tulevat luultavasti ajan mittaan yhdistymään saman omistajayrityksen eri kehitysosastoiksi.

Vaikutus työmarkkinaan

Oma haasteensa on myös se, miten työmarkkinat sopeutuvat tekoälyn esiinmarssiin. Siitä on nyt jo selkeä käsitys, että monet työtehtävät tullaan korvaamaan automatisoiduilla välineillä. Kysymys kuuluu lähinnä - millä aikavälillä muutos tulee tapahtumaan.

Nykyisten esim. bussikuskien ei tarvitse olla huolissaan, sillä näköpiirissä ei vielä ole laitetta, joka omin avuin pystyisi turvallisesti etenemään pimeällä sohjoisella reunaviivattomalla soratiellä, tai joka ymmärtäisi yhtäkkiä poiketa ennalta suunnitellulta matkareitiltä lähimmän ABC:n pihaan täydentämään sikaosaston kaljatarpeita. Sinänsä hellyyttävästä jalkakäytävällä köröttelevästä lähikaupan ruokarobotista on luotettavasti automatisoituun linja-autoon vielä hieman matkaa. Mutta lapsenlapsemme tulevat niitä jo näkemään.

Ensimmäinen vaikutus työelämään on uuden työnimikkeen syntyminen; ATK-vastaavan rinnalle tai jopa tilalle tulee nousemaan firman tekoälyvastaava, joko täysipäiväisenä tai oto-toimenkuvana. Varsinkin valokuvaajien ja videotuottajien näkövinkkelistä viime vuosien kehitys on ollut erityisen huolestuttavaa. Heidän tontilleen uudet AI-appit ovat tällä hetkellä kaikista aggressiivisimmin tunkemassa. Myös tekstintuottajat, tehdastyöläiset ja koodarit ovat uhanalaisten ammattiryhmien listalla. Koodarit siksi, että pian meillä on tekoälyohjelmia, jotka pystyvät yhdessä vuorokaudessa tuottamaan enemmän kuranttia koodia kuin ihmisdevaaja työkuukauden aikana.

Myös elokuva-alalta on viime viikkoina kuulunut häkellyttäviä uutisia: Disney on tällä hetkellä perustamassa yksikköä, jonka tarkoitus on repiä irti kaikki AI:n antamat hyödyt elokuvanteossa. Jo nyt videosovellukset pystyvät pelkästä käsikirjoituksesta itsenäisesti tuottamaan elokuvakohtauksia. Ei

kulu kauaa aikaa kun sama softa pystyy uskottavasti rakentamaan kokonaisen elokuvan yhden ainoan vuorokauden sisällä. Hintalappu on alle 10 % nykyisistä kustannuksista. Mitä se jälkeen tapahtuu lavastajille, kuvaajille, ääniteknikoille ja tuhansille ammattilaisille, joita tällä hetkellä tarvitaan kokoillan elokuvan tuottamiseen? Puhumattakaan itse näyttelijöistä. Edes käsikirjoittajat eivät ole turvassa, sillä kone tulee itse kehittämään myös elokuvan tarinan - sen jälkeen kun on ensin analysoinut kaikki menetysleffat ja selvittänyt minkäläisellä draaman kaarella saadaan eniten väkeä katsomoon.



Oheisen fantasiakuvan toteuttamiseen olisi vielä 80-luvulla kulunut aikaa jopa viikkoja, sillä se olisi pitänyt maalata hitaalla ja vaivalloisella retussiruisku-tekniikalla. Sitä paitsi, Suomesta löytyi tuolloin vain kourallinen taiteilijoita jotka olisivat pystyneet tuottamaan tämän tason jälkeä, joten hintakin olisi ollut sen mukainen. Vuonna 2024 tällainen kuva syntyy naputtelemalla kymmenen sanaa ja odottamalla puoli minuuttia.

Esimakua tulevasta päästään näkemään jo tänä vuonna. Juuri nyt on USA:ssa amatöörivoimin tekeillä enempi vähempi kieli poskessa rakennettu uusi versio Terminator 2-elokuvasta, jossa kaikki kohtaukset on tekoälysovellusten avulla laitettu uusiksi, käsikirjoitusta myöten. Produktio saa juhlallisen, aidossa teatterissa tapahtuvan ensi-iltansa ensi syksynä.

Yleisesti ottaen tilanne voidaan kiteyttää näin: vaikka itse tekoäly ei heti vielä tuhoisikaan ihmisiltä työpaikkoja, niin tekoälysovellusten käytön osaava ihminen tulee meidän aikamme viemään työpaikan kollegalta, joka niitä ei hallitse.

AI-pelin hyvikset ja pahikset

Hypertehokas työkalu ei sinänsä ole huono asia. Kukapa ei haluaisi kokea sitä hetkeä kun jokin tutkijaryhmä TV:n erikois-uutislähetyksessä ilmoittaa löytäneensä parannuskeinoon syöpään. Tarkemmin sanottua; he onnistuivat luomaan tekoälyn, joka selätti taudin. Niin kauan kun koneälyä käytetään vastuullisesti ja hyvään tarkoitukseen, on pullat hyvin uunissa. Mutta miten sitten toimitaan, kun tekniikka päätyy niiden käsiin jotka eivät moisista velvoitteista välitä, tai päättävät käyttää sitä jonkun ihmisryhmän tarkoitukselliseen esim. henkiseen tai taloudelliseen vahingoittamiseen? →



"Combine buscoach and Darth Vader's Executor-starship"

Ihmiskunta tulee tämän keksinnön kanssa toimimaan tasan samalla tavalla kuin aikaisempienkin. Ikävä kyllä. Eli joku jossain alkaa heti suunnitella miten uusi työkalu muutetaan aseeksi. Tai sitä miten innovaatio pystytään valjastamaan rikollisiin tarkoituksiin. Historia on aivan liiankin täynnä tällaisia esimerkkejä. Ei ole yllätys, että tekoälyn avulla tehtyjen huijausten määrä on nyt jo valtavassa kasvussa.

Jonkin aikaa sitten Kiinassa toteutettiin vedätys, jossa yrityksen talousvastaava sai esimiehiltään kutsun videopalaveriin. Ruudulla näkyvät päälliköt pyysivät häntä siirtämään miljoonia dollareita firman tililtä toisaalle. Myöhemmin selvisi, että muut osallistujat olivat virtuaalihahmoja, jotka puhuivat pomojen omilla äänillä. Mutta vahinko oli silloin jo tapahtunut.

Tällä hetkellä ikävimmät realistiset uhkakuvat liittyvät siihen, että joku ohjelmoi oman tekoälynsä hahmottamaan ympäröivän maailman sellaiseksi, missä ihmisryhmä X:n vihaaminen on hyväksyttävä ja normaali ajatusmalli. Skenaario kulkee nimellä Good Parent vs. Bad Parent, jossa koneäly on kuin lapsi, joka rakentaa arvonsa ja käsityksensä oikeasta ja väärästä saamansa kotikasvatuksen myötä. Toistaiseksi maailmaan ei ole synnytetty kuin "hyvin kasvatettuja" AI-lapsia, mutta lienee vain ajan kysymys milloin joku luo sen maailman ensimmäisen virtuaalisen koulukiusaajan.

Jos maailma joskus joutuu tilanteeseen missä pahikset yrittävät kiristää tai vahingoittaa jotakin valtiota tai ihmisryhmää kieroön kasvatetun koneälyn avulla, on puolustuskeino silloin - yllätys yllätys - toinen tekoäly. Niin pitkään kun hyväisten "tappelukukko" on konnien kukkoa väkevämpi ja ove-lampi, ei sivistyneellä maailmalla ole suurta hätää.

Niin perverssiltä kun se kuulostaakin, on atomiaseiden synnyttämä ns. kauhun tasapaino itse asiassa syy siihen, miksi kolmas maailmansota ei ole vielä alkanut. Jos minä painan nappia niin kaverikin painaa. Mahdolliseen tuhotarkoitukseen kehitellyn tekoälyn kanssa tulee luultavasti toistumaan

sama kuvio. Jos minä käskän AI-konettani sammuttamaan koko vihollisvaltiosta sähköt, katkaisee naapurin sotaäly vastaiskuna myös minulta sähköt. Ei hyvä.

Tähän asti AI-kukkulan itse-oikeutettuna kuninkaana on häärinyt USA Piilaaksonsa resurssien turvin. Se, että maailman suurimman tietokone-laskentatehon käyttöönsä kerännyt Google on länsimainen yritys, on myös katsottava tässä kontekstissa hyväksi jutuksi. Venäläisten tekniset resurssit länsimai-

sen tekoälyn kukistamiseen juuri nyt ovat - sattuneesta syystä - hieman rajoitetut, mutta Kiina on matkan varrella kuin varkain onnistunut nousemaan tämän kisan mustaksi hevoseksi. Maan halu ja tarve USA:n haastamiseen on ilmi-selvä, mutta koska Kiina on taloudessaan täysin riippuvainen Jenkkilän kulutusmarkkinoista, ei se voi ainakaan virallisesti lähteä sotajalalle länttä vastaan. Kaikki rumat temput tehdään sen vuoksi "pellin alla" ja näennäiseen ystävällisyyteen verhoten, esimerkkinä teollisuusvakoilu. Ei ole sattumaa miksi USA:ssa (ja nyt jo Suomessakin) valtion virkamiehiä on kielletty asentamasta TikTok-sovellusta työpuhelimiansa.

Kaikista dystooppisin ajatusleikki liittyy siihen hetkeen, kun AI:n kyky ikiomien, ennakoimattomien ja uusien ratkaisujen tuottamiseen (luovuus?) ylittää ihmisen aivokapasiteetin rajat. Jos kone päättää esim. alkaa itse korvata vanhaa primitiiviseksi tulkitsemaansa koodiaan uudella merkistöllä jota ihmisaivo ei ymmärrä, niin... miten ihminen pystyy käskyttämään konetta lopettamaan kyseisen leikin, jos hän ei enää edes hallitse koneen käyttämää kieltä? Jos AI sen jälkeen päättäisi, että nyt tuosta rasittavasta räpäleestä pitää päästä eroon, niin... Hollywoodin katastrofileffahan siitä seuraisi.

Vähemmän dramaattinen teoria on se, että teknisiltä ja "henkisiltä" kyvyiltään ihmisen yläpuolelle nousutta ma-siinaa ei enää patkääkään kiinnosta se mitä tuo maan ma-tonen tuossa vieressä touhuaa. Noin merkityksettömän olennon tuhoamiseen ei kannata uhrata aikaa tai energiaa, se kun ei pysty edes halutessaan minua vahingoittamaan. Luikerrelkoon rauhassa.

Oppenheimer Moment

Tekoälynkin käytön eettisten, moraalisten tai peräti eksis-tentiaalisten kysymysten pähkäilyssä on kuullut sovelletta-van ilmaisu "Oppenheimer moment", mikä tietenkin liittyy atomipommin keksimiseen. Se on metafora jota käytetään kuvaamaan tilannetta, jossa keksijä tai tieteilijä ymmärtää,

että hänen työnsä voi johtaa ennakoimattomiin ja mahdolli-
sesti katastrofaalisiin seurauksiin.

Tekoälyyn liittyvä "Oppenheimer Moment" on jo ollut ja mennyt. Aivan kuten 40-luvullakin, ehdimme ns. päästää käärmeen laatikosta vapaaksi tietäen, että takaisin sitä ei enää koskaan saa. Tällä kierroksella homma lirahti housuun sillä hetkellä, kun AI-päästettiin internettiin. Enää ei töpselin irti vetäminenkään auta, jos ei samalla suljeta sähköjä koko maapallon kaikista sähköä tuottavista ja tarvitsevista laitteis-ta. Ei tapahdu. Tästä eteenpäin ihmiskunnan tehtävänä on sopeutuminen uuteen normaaliin aivan kuten ydinvoiman-kin kanssa. Tai dynamiitin, polttomoottorin, teollisen vallan-kumouksen, rakettimoottorin ja tietotekniikan kera.

AI:n läpimurron ajoituksessa kohtalon ivaa

Tekoälyn kehitysbummin ajoituksen kanssa kävi piruksen huono tuuri. Jos AI-vallankumous olisi alkanut jo esim. 90-lu-vulla, olisi suurvallat saatu saman pöydän ääreen miettimään lajin pelisääntöjä. Ja tuon ajan liennytyksen ilmapiirissä ehkä jopa rakentavastikin. Nykyinen geopolittinen tilanne ei anna mahdollisuuksia yhteiseen sopimiseen. Ja vaikka sa-maan pöytään päästäisiinkin, olisi saavutettujen sopimusten arvo nolla, sillä Venäjä ei niitä kuitenkaan noudattaisi. Päin vastoin, Kremlin nykyjohto tekee tällä hetkellä suorastaan kaikkensa, jotta elämä heitä ympäröivässä maailmassa olisi

mahdollisimman hankalaa. Siinä myyräntyössä tekoälyn käy-töllä on ollut merkittävä rooli, varsinkin somepuolella.

Kiinankin halu mahdollisten AI-pelissäntöjen noudattami-
seen olisi luultavasti olematon. Viimeisten vuosien lähes Orwellilaisen moraalittomat toimenpiteet kansalaistensa yksityiselämän monitoroinnissa ovat todistaneet, että maan johto on asian suhteen oman valintansa tehnyt. Kiinassa on tekoäly nyt jo - mm. kasvojen tunnistukseen kehitettyine mekanismeineen - valjastettu valtiojohtoisen valvonnan ja sorron apuvälineeksi. Ja lisää kyykytystä on tulossa samaan tahtiin kun tekniikka edelleen kehittyä.

Koska USA:nkin kyky tehokkaaseen lainsäädäntöön on tällä hetkellä - kiitos Donald Trumpin - lamaannuksen tilassa, on vastuu sääntelystä käytännössä yksin EU:n varassa. Länti-nen demokratia toki jo valmiiksi sisältää mekanismeja, joita voidaan paremman puutteessa käyttää mm. yksityisyyden suojeluun, mutta ne tulevat jatkossa tarvitsemaan tuekseen vielä paljon isompia ja AI-räätälöidympiä toimenpiteitä.

Ja sitten (lopultakin) - ne hyödyt

Jotta tämä tarina ei menisi pelkäksi uhkakuvien maalailuksi, niin otetaan tähän loppuun sitten se kaikista tärkein, eli tekoälyn tuomat hyödyt. Seuraava lista on todellisuudessa tuhansien rivien pituinen, josta ohessa vain pari esimerkkiä.

**KESÄKSI
TÖIHIN**

Hyppää kesällä punaisten bussien rattiin!

Odotamme hakijalta

- D-ajokorttia
- Suomen kielen taitoa
- Asiakaspalvelukykyä

Lue lisää ja hae paikkaa:
[OnniBus.com/rekry](https://www.onnibus.com/rekry)

YRITYSTOIMINTA

- Välittömästi vastaava chattibotti, joka identifioi ja tarvittaessa ohjaa monimutkaiset tapaukset ihmiskollegalle.
- Rutiinitehtäviä automatisoimalla saadaan säästöjä.
- Asiakasdatan analysointi tekoälyn avulla voi paljastaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja parantaa päätöksentekoa.
- Myyntiraporttien analysointi AI:n avulla tuottaa tehokkaamman ns. myyntiputken.
- Mainonta: firma pystyy tunnistamaan mikä tyyli, sisältö ja jopa lähetyshetki tehokkaimmin tavoittaa kohderyhmän.

LÄÄKETIEDE

- Tekoäly voi tunnistaa sairauksia jo hyvin varhain, esim. röntgenkuvia tehokkaasti tulkitsevan algoritmin avulla.
- AI auttaa kehittämään räätälöityjä hoitosuunnitelmia perustuen potilaan genomiikkaan ja muuhun terveystietoon.
- Robottivusteinen supertarkka kirurginen leikkausprosessi vähentää toipumisaikaa ja komplikaatioiden riskiä.

LIIKENNE

- Älykäs liikenteenohjaus optimoi liikennevalojen toimintaa ja vähentää ruuhkia suurkaupungeissa.
- Itseohjautuvat ajoneuvot
- Vikadiagnosointi, huolto- ja korjaamotekniikan kehitys

YMPÄRISTÖNSUOJELU

- Parantaa kykyä ennustaa ilmastonmuutoksen vaikutuksia ja kehittää tehokkaampia strategioita sen torjumiseksi.
- Automaattinen järjestelmien säätö rakennuksissa ja teollisuudessa vähentää energiankulutusta ja päästöjä.

RAHOITUSPALVELUT

- AI voi havaita epätavallisia transaktioita ja potentiaalisia petoksia reaaliajassa.
- AI-avustajat voivat auttaa ihmisiä hallitsemaan talouttaan, neuvomalla säästämisestä, sijoittamisesta ja budjetoinnista.

KOTITALOUDET

- Tekoäly mahdollistaa kodinkoneiden, valaistuksen ja lämmityksen automatisoinnin.
- AI-pohjaiset henkilökohtaiset avustajat, kuten älykaiuttimet, voivat helpottaa arjen tehtäviä antamalla muistutuksia ja vastaamalla kysymyksiin.

Tekoäly on jo aikoja sitten hiipinyt osaksi elämäämme ilman, että olemme asiaa edes tiedostaneet. Se on nyt jo käytössä mm. kauppojen jäsenyysohjelmassa, laina- ja vakuutuslaitosten päätöksenteossa, kännykän ennakoivassa tekstisyötössä, verkkokaupoissa, hakukoneissa, autojen navigointilaitteissa ja erilaisissa älykelloissa, puhumattakaan somealustoista jotka tuntuvat tietävän käyttäjästänsä kaiken. Uusi pomo, herra A.I. Algoritmi vie ja maailma vikisee.

Vaikka tekoäly tuo tullessaan perusteltujakin huolestumisen aiheita, on sen tarjoama ihmiskuntaa hyödyttävä potentiaali kuitenkin niin valtava, että olen itseni asemoinut kohtaan

"varovainen optimisti". Koneälyllä tuotettu roskaposti, aidolta näyttävät feikkiuutiset ja -videot, valtion tehostunut kyky valvoa kansalaisia sekä silmille entistä aggressiivemmin hyppivät mainokset voitaneen - kaikesta huolimatta - katsoa hyväksyttäväksi uhrauksiksi, jos sama tekniikka pystyy kehittämään ratkaisun maailman nälänhätään, ilmaston lämpenemiseen ja vakavien tautien lopulliseen kukistamiseen.

Tässä oli pieni pintaraapaisu siitä, mitä alalla on tapahtunut sekä mitä tuleman pitää. Ja juu, tämä jutun jälkimmäinen osa oli ihan oikean ja aidon ihmisen kirjoittama :)

Tekstit: Juha Kurkikangas ja ChatGPT
Kuvat: Juha Kurkikangas (Art Director / Createc.fi)

Kirjoittaja on tämän lehden taiteija, joka on myös rakentanut äskettäin uusitun Charterclub.fi -nettisivuston.



"Tulevaisuuden linja-auto" -ajatusleikin muita tuotoksia.

Talvi- ja lämmityslaittehuoltoa

Pohjoinen talvi asettaa laitteet koviille ja huoltamattomat aiheuttavat ongelmia.

Perinteiset talvihuollot ovat saattaneet jäädä hieman kevyemmälle huomiolle, kun lauhat talvet eivät ole kalustoa kovinkaan rassanneet ja pakkaset ovat jääneet "siedettävälle" tasolle. Kun lämpötila laskee -17°C:n kohdalle, ongelmat ovatkin alkaneet kertyä vähän joka puolelle busseja.

Ikääntyneet akut ovat herkistyneet luovuttamaan jännitteet ja laturit yrittävät saada niitä täytettyä huonolla menestyksellä. Hihnat vinkuu ja laakerit valittaa. Paineilmalaitteet ja niiden ohjaussysteemit toimivat epämääräisesti, jos kosteus on päässyt niihin pesiytymään. Samoin ohjaustehostimien pumput huutavat vesittyneiden öljyjen aiheuttamien kavitointien myötä.

Anturit voivat myös olla tarkoitettu johonkin muuhun ilmalanaan, kuin meillä esiintyviin pakkasiin. Sähköisten laitteiden antamat virheilmoitukset ovat arkiriesä kuljettajille. Monesti



on vaikeata päätellä, onko merkkivalojen antama info oire vai ominaisuus.

Webastojen huollot ovat voineet jäädä huomiotta, niitä kun niitä ei kesäisin kovin monesti tarvitse käynnistää. Suodattimien vaihdoissa polttoaineen laatu olisi hyvä

olla ollut jo hetken talvilaatuista ja lämmittimiä käytetty riittävästi, että koko järjestelmässä olisi vain talvilaadun nestettä. Kesälaatu kun pyrkii jäähdyttämään suodattimiin kylmällä. Huolto ja huoltaja olisi hyvä merkitä tussilla johonkin näkyvään paikkaan.

Seuraavaan lehteen, CC 2/24, heitänkin teille hyvät lukijat haasteen; olisi mukavaa saada palautetta menneen talven ongelmista ja niiden ratkaisuista. Onko tehty nuotioita, puhallettu toholla tai kuumailmapuhaltimella tms. lämmittimellä kalustoa "henkiin" ja millä menestyksellä.

Hyviä talvikilometrejä Teille kaikille sijainnistanne riippumatta.

Teksti: Isko Uusimäki
Kuva: Juho Käki

Liikenneasema Härkäpakari



Viihtyisä
tauko- ja
ruokapaikka
pirteällä
palvelulla

Meille voit tulla syömään aamiaisesta iltaan, tehdä lahjatavara-, laukku- ja ruoka-ostoksia sekä levähtää vaikka kahvin ääressä.



Härkäpakari palvelee

- K-Market avoinna joka päivä aamusta iltaan
- Kokoustila Kammarini 20 hengelle
- Neste Express -tankkauspiste ja autotarvikkeet
- Lasten leikkipaikka ulkona ja sisällä
- Sähköautojen latauspiste
- Jätelökioski ja info-piste kesäisin



Laukku-Center
Hyvä valikoima koti- ja
ulkomaisia laatumerkkejä.



HESBURGER
Syömistä iltamyöhään asti pikana!

HÄRKÄPAKARI

Avoimena: ma-pe 5.30-23, la 6.30-23, su 7.30-23
Hesburger ma-su 9-23

Laukku-Center su-pe 10-18, la 10-16 ja sop. mukaan
Risto Rytin katu 2, Huittinen • 02 565 000 • harkapakari.fi





(Vas.) Jonna Liedes, Raimo Liedes, Pirita Huikuri, Mirkka Hämäläinen, Reijo Laaksonen ja Kari Rantalainen.

Vuoden taukopaikka sijaitsee Visulahdella

Tilausajokuljettajat ry on valinnut Vuoden Taukopaikaksi 2023 Mikkelin Visulahdella sijaitsevan Ramin Konditorian.

Uuden Vitostien varressa sijaitseva Rami Visulahti on nopeasti löytänyt tiensä taukopaikkojen aateliin. Kaksi vuotta sitten avattu tauko- ja pysähdyspaikka on ravintola, leipomo-konditoria ja myymälä.

Valtakunnallinen Tilausajokuljettajat valitsi Vuoden Taukopaikan nyt 26. kerran. Valintaan vaikuttaa aina tilausajokuljettajien ja kuljettamiemme asiakkaiden mielipide.

- Rami Visulahdessa osataan palvella asiakasta. Avaintekijöitä lisäksi ovat maukas ruoka, monipuolinen tarjonta ja bussiryhmien palvelumahdollisuus, perustelee yhdistyksen puheenjohtaja Reijo Laaksonen.

Visulahdessa oltiin iloisesti yllättyneitä heihin kohdistuneeseen valintaan.

- Ai kun ihanaa. Lämmittää mieltä saada tällainen huomionosoitus erittäin kokeneilta teiden ammattilaisilta, hihkuu Ramin konditorian toimitusjohtaja Pirita Huikuri.

Uutta liiketoimintapaikkaa alettiin suunnittelemaan juuri ennen pandemian puhkeamista. Alkuperäisenä ajatuksena paikalle oli vastapuolella tietä sijaitseva tontti, jossa on nyt Biltema. Piritan mukaan nyky sijainti on parempi, varsinkin auringon paistaessa. Vaikka pitkittynyt korona mietitytti projektin mielekkyyttä, niin suunnitelma toteutettiin kuta-kuinkin aikataulussa.

- Onneksi olemme saaneet hyviä työntekijöitä. Ilman heitä ei menestys olisi ollut mahdollista, Pohjanmaalta lähtöisin oleva Huikuri myöntää.



Nykyisin Ramin Konditoriolla on seitsemän toimipaikkaa: viisi Mikkeliissä, yksi Kouvolassa ja yksi Kuopiossa, joista kukin on alueensa johtava konditoria-alan yritys. Rami Visulahti on valittu myös Ilta-Sanomien äänestyksessä Suomen parhaaksi taukopaikaksi.

Käydessämme Visulahdessa paikka oli täynnä asiakkaita. Tästä syystä bussiryhmien kannattaa ehdottomasti ilmoittaa etukäteen tulostaan, jotta ryhmä saadaan mallikkaasti palveltua.

*Teksti: Kimmo Wirén
Kuvat: Kimmo Wirén ja Rami
(www.raminkonditoria.fi)*



Ken tästä käy, saa kaiken nälän heittää. Avoimna jokaisena päivänä aamusta iltaan.



Kaikille valioille sopivia antimia vitriinit pullollaan.



Sattuma vei nuoren miehen tilausajobussin rattiin

Ventoniemen nuorimpiin tilausajokuljettajiin lukeutuva Mikael Salmi kertoo tiestään tilausajobussin rattiin. Monipuolisella työllä on myös varjopuolensa.

Yhdistyksemme jäsen Mikael Salmi, 20, on yksi Suomen nuorimmista tilausajokuljettajista.

Useampi sattuma vei hänet linja-autonkuljettajaksi. Usein kuljetusalalle päätyneiden nuorien taustalla on, joko läheisen työskentely alalla tai jo lapsuudesta lähtien ollut kiinnostus alaa kohtaan. Salmi kuitenkin kertoo, että tulevaisuuden suunnitelmat olivat vielä peruskoulun lopussa avoinna. Logistiikka-ala valikoitui opintopoluksi puoliiksi sattumalta. – Peruskoulusta kun pääsin ei ollut minkäänlaista kiinnostusta kuljetuspuolelle, mutta logistiikka-ala oli lopulta se kiinnostavin ala ammattikoulussa, Salmi toteaa.

Lopulta kun valinta henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen välillä tuli päätti Salmi valita henkilöliikenteen, pitkälti suosituksen johdosta. Salmi kertoo, että valinnassa myötävaikuttivat myös vahvasti opettajien tuki.

– Ensimmäiset kaksi opiskeluvuotta oli täysin tarkoitus, että meikäläisestä olisi tullut kuorma-auto tai rekkakuski. Opiskelukaverit painostivat, että linja-autopuolelle kannattaisi mennä ja sitten mietin sitä, Salmi kertoo.

Jalkapallo-ura unelmana

Vielä ammattikoulun aikana Salmen unelmissa oli ura ammattilaisjalkapalloilijana. Salmen mukaan alun perin työuran alkaessa sai jalkapallon sovitettua hyvin työvuorojen lomaan. – Sain hyvin sumplittua työpäivät ja tein sellaista kahta tai kolmea päivää viikossa, ja sitten keskityin muuten jalkapalloon. Ihan hyvin pystyi nämä molemmat yhdistämään, Salmi kertoo.

Salmi lisää, että tavoitteellinen harrastaminen linja-autonkuljettajan työn ohella onnistuu hyvin, kunhan on myös itse valmis joustamaan. Lopulta unelmat ammattilaisjalkapalloilijan urasta kariutuivat kehon fyysisiin haasteisiin.

– Nivuset menivät kahdeksi vuodeksi. Niitä yritettiin kuntouttaa fysioterapeutin ja lääkärin kanssa, mutta aina ne vaan kipeytyivät niin paljon, ettei pystynyt pelaamaan. Ura on nyt tällä hetkellä täällä linja-auto puolella ja harrastuksena jääkiekko, Salmi lisää.

Jalkapalloon ei ole jäänyt harrastuksista pois vaan urhei-

lujoukkueita kuljettaessa pääsee työnohessa seuraamaan esimerkiksi jalkapalloa. Varsin mieluisa uutinen Salmelle oli myös Helsingin Jalkapalloklubin (HJK) tulevan kauden kaikkien tilausajojen siirtyminen Ventoniemen ajettavaksi.

Töihin pääsi helposti

Salmi kertoo, että työharjoittelupaikka löytyi pari viikkoa ennen linja-autokortin ajokokeen suorittamista kaverin vinkin avulla tilausajoista tunnetulta Ventoniemeltä. Työharjoittelun jälkeen Salmi sai Ventoniemeltä työpaikan ja on edelleen samalla tiellä. Vähitellen työtehtävät ovat vaihtuneet linjavuoroista ja koulukyydeistä tilausajoihin.

– Itsellä oli se ajatus alkuun, kun en alasta tarkemmin mitään tiennyt, että tilausajokuljettajaksi ei voi helposti päästä. Ajattelin, että vain kokeneimmat kuljettajat ajaisivat tilausajoja ja sinne ei noin vain päästä, Salmi sanoo. – Muistan ensimmäisen tilausajon kun minulle soitettiin, että jos lähtisit viikonloppuna hakemaan Turusta porukkaa Helsinkiin pikkubussilla. Siinä sitten kipinä heräsi, että voiko työ olla näin mukavaa ja siitä se lähti, Salmi muistelee.

Salmelle tulee keväällä täyteen kaksi vuotta linja-autonkuljettajan työtehtävissä. Välissä hän suoritti armeijan rajajääkäriä Onttolassa. Varusmiespalveluksen jälkeen työpäivät ovat koostuneet pääsääntöisesti tilausajoreissuista ympäri Suomen. Mikael lisää, että välillä tulee myös ajettua linjaliikennettäkin.

Vaihtelevuus viehättää ja tuskastuttaa

Nuorelta kuljettajalta löytyy vielä runsaasti ajointoa. Salmi nimeääkin suosikeikseen reissut, joissa pääsee mahdollisimman kauaksi kohtaan, nauttimaan hotelliöistä. Samalla hän pohtii, että jossain vaiheessa mieltymykset voivat muuttua.

Pitkien reissujen ja uusien kohteiden kokemisen vastapainona tulevat pitkät työpäivät voivat käydä raskaaksi. Salmi kuitenkin pohtii, että tarvittaessa myös lyhyemmätkin tilausajopäivät onnistuvat.

– Itse, kun en välitä päivien pituudesta niin päivät ovat välillä äärettömän pitkiä, 15 -tuntia työsidonnaisuusajaa napsahtaa helposti täyteen, Salmi toteaa.

Tilausajopuolen huonoksi puoleksi ja rajoittavaksi tekijäksi Salmi nimeää työvuorojen heikon ennustettavuuden. Hän kertoo, että välillä läheiset joutuvat joustamaan paljonkin omista menoistaan työvuorojen takia.

– Kaikenlaisten ihmisten kanssa pitää tulla toimeen, Salmi toteaa.

Hyvältä tilausajokuljettajalta vaaditaan Salmen mielestä myös erinomaisia asiakaspalvelutaitoja ja ainakin englannin kielen taitoa. Myös rauhallisuus ja maltti kannattaa muistaa tiukoissa paikoissa.

Mistä lisää nuoria alalle?

Kysyttäessä miten nuoria voitaisiin saada lisää alalle ja tilausajokuljettajaksi Salmi nostaa esiin, että monella logistiikka-alaa opiskelevalla ei ole minkäänlaista käsitystä tilausajokuljettajan tehtävistä. Monen nuoren kuljettajan, kuten



Kuljettaja osaa tarkistaa kohteita.

Salmen mielessä alalle opiskelemaan hakiessa on ensimmäisenä kuorma-autopuoli.

– Nuoret ei varmasti tiedä minkälaista tällä alalla on. Itselläniäkään ei ollut pienintäkään näkemystä ennen kuin Ventoniemelle tulin, Salmi huomauttaa.

Työilmapiiriä pohtiessa Salmi toteaa heti, että se ei ainakaan Ventoniemellä ole kenellekään nuorelle kuljettajalle este tulla alalle. Hän kertoo, että kokeneimmat kuljettajat ovat ottaneet hänet avosylin vastaan ja olleet aina auttamassa. Toki pilke silmäkulmassa täytyy olla, Salmi huomauttaa.

– Se täytyy sanoa, että kyllä tällä alalla varmaan parasta on se linja-autonkuljettajien yhteishenki. Kaikki vanhat kuljettajat, jotka itse tunnen ovat olleet enemmänkin erittäin kiinnostuneita, kun näkevät nuoren kuljettajan, Salmi mainitsee.

Teksti ja kuvat: Juho Käki



Ajokki Royal vuonna 2009.
Kuva: Eero Aronpuro.

Väinö Paunu Oy 1926–2024

Yksi Suomen vanhimmista bussirytyksistä lopetti liikennöinnin sunnuntaina 11.2.2024.

Sosiaalisessa ja perinteisessä mediassa on paljolti muistettu legendaarista bussiyhtiötä.

Olen itse ex-paunulainen ja käytän tämän tilan muistellaakseni menneitä, kunnianosoituksena yhtiölle ja muille entisille paunulaisille.

Paunun historiaa on tallennettu ansiokkaasti koviin kansiin, niin en aio toistaa jokaista käännettä.

Kinmo @ Paunu

Työskentelin Paunussa vuosina 1999 - 2008, aluksi pikavuorokuljettajana Vaasa/Seinäjäki - Tampere - Helsinki -listalla ja sittemmin "kahvipika"-listalla. Tuo kahvipika tarkoittaa suomeksi entistä Hämeen Nopeinta ja sittemmin Super Express -vuoroa. Pohjanmaan työvuorot sisälsivät myös Helsinki-Vantaan kenttäyhteyksiä, eli telauksia Hki-Tre -vuoroille. Pisimmän Paunu-jaksoni työskentelin hallinnossa liikennetarkastaja-tittelillä.

Vaikka poistuin Paunusta jo viitisentoista vuotta sitten niin olen seurannut yhtiötä tahdikkaan etäisyyden päästä aina loppuun asti.

Helsingin satamiin ja lentoasemalle

Paunu Oy oli aikani erittäin vahva linjaliikennetalo. Liikevaihdosta 40% tuli pikavuoroista ja toiset 40% ns runkoliikenteestä, eli Tampereen keskustasta ympäristökuntiin ajetuista vuoroista (=Lempäälä, Nokia, Pirkkala ja Kangasala). Vakiovuorojen osuus väheni joka vuosi vähitellen. Se olikin tarkoitus ajaa alas hallitusti, koska elämää sillä puolen ei tulevaisuudessa ollut. Tilausajojen ja bussivuokraamisen osuus liikevaihdosta oli alle 5%. Tuo lukema vahvistaa mainitsemani linjaliikennepainotteisuuden.

Pikavuoroliikenteestä nostaisin erityisenä esimerkkinä kolmostien eli Tampereen ja Helsingin välisen tarjonnan. Sitä oli vuosien varrella lisätty aina vähän kerrallaan. Ennen muinoin "laki" esti pikavuorojen ajamisen Helsingissä satamiin ja lentoasemallekin sai ajaa vain "erikoisjärjestelyin". Helsinki esti lupien saamisen satamiin väittäen sen ruuhkauttavan satamien ajoväyliä. Martti "Masi" Paunu toi asian esille liikenneministeriön neuvottelevalle virkamiehelle, että kovasti olisi painetta tällaiselle palvelulle. Noh, hän olikin erittäin neuvokas virkamies vinkaten että:

- Laita siihen linjaliikennelupaani alle teksti, että "tällä vuorolla voidaan ajaa tarvittaessa Helsingissä satamiin laivojen kulkuaikaan". Toinen vinkki oli "... laita siihen, että tältä vuorolta voidaan tarvittaessa tehdä syöttövuoro Keimolan ja lentoaseman välille". Laita vaan, ei sitä kukaan huomaa. Ja kas, loppu on historiaa.



Paunun viimeinen Vanaja Kangasalla 1980-luvun alkupuolella.
Kuva Martti Hellsten.

Bussirahdilla oli roolinsa

Vanhaan aikaan bussirahdin kuljetus oli oikein hyvää pisenestä. Vuoroja kannatti ajaa omituisiinkin aikoihin. Osin sen takia, ettei kukaan muu yhtiö pääsisi ajamaan samaa reittiä. Menemättä nyt tarkemmin siihen lupa- ja kilpailukäytäntöön syvemmin, totean vaan, että vuoroja ajettiin myös em. syistä.

Pikabussit tilattiin sillä ajatuksella, että niissä on maksimaalinen määrä rahtitilaa. Ja kyllähän ne pakattiin täyteen. Paunulla oli palkattuja lastaushenkilöitä tätä varten. Onneksi, ja tietääkseni, kaksiakselisia busseja ei liikkuva poliisi koskaan ratsannut vaakalle.

Pelkän rahdin osuus vuosittaisesta liikevaihdosta oli 10 - 15 %. Tietyillä linjoilla ja vuoroilla matkustajien lipputulot olivat pelkkää katetta.

Paunu-vaunuja

Väinö Paunussa on aina harrastettu mielenkiintoisia linjureita. Oli omaa korituotantoa, Tobusseja, Hämeen Nopeinta ja Kalevala-busseja. Pikavuorobusseissa tuli tunnetuksi "Masi-penkitys" eli etuosassa oli 1+2 -penkitys. Samanlaisella konseptilla oli jokusia Pohjan Liikenteen busseja myös. Lahden Autokorin Eagle-malleihin tuli noin 30 000 markkaa maksaneet tuoteautomaatit, joista matkustaja yritti ostaa kolikolla pahanmakuista Trip-mehua, suklaapatukoita tai pätkinöitä.

Runkolaiset päivittyivät aikonaan lähes vahingossa. Volvolla oli jäänyt yimääräiseksi kolme BIOLE-alustaa, eli etuosastaan matalia kaupunkibussin alustaa. Paunu osti ne ja koriksi tuli Lahti 402. Kun nämä uudet runkolaiset olivat hetken jo toimineet liikenteessä, niin erään asiakaskyselyn jälkeen ei paluuta ollut takaisin korkealattiaisiin autoihin.

Kun Lahti toi markkinoille uuden Scalansa, niin Jarmo ja Masi Paunu olivat niin kaukonäköisiä, että 1+2 -ovisissa autoissa oli valmius rakentaa takaovi. Oli nääs horisontissa, että Tampereen seudulla vastaisuudessa vaadittaisiin kolmas ovi taakse.

Pyörät pyörivät kaikkiaan yli 31 500 päivää

Itse Väinö Paunu järjesti pikkujouluaikaan koko henkilökunnalle nk. Teatteri-illan ruokailuineen. Hän aina avasi tilaisuuden sanoilla "pyörät ovat taas pyörineet". Masin astuessa remmiin ja jatkaessaan teatteri-iltain perinnettä, hän käytti avauksessaan noita samoja sanoja.

Paunun pyörät pysähtyivät, mutta henkilökuntaa ei jätetty heitteille eikä oman onnensa nojaan. Saattohoitajana toiminut yhtiön viimeinen taluspäällikkö Juha Mustonen teki hyvän työn - ja kunnioitti Masin ja Pipan toivetta - että kaikki



Uudet pikavuorobussit pääsääntöisesti tilattiin Helsingintien pikavuoroihin, ihan muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Jahka kova tahkoaminen pikavuoroissa oli tullut tiensä päähän, niin entiset pika-autot jatkoivat elämäänsä kevyemmällä suoritteilla ns. vakiovuoroliikenteessä". Kuva Sauli Vähäkoski helmikuussa 2002.



Se kuuluisa Masi-penkitys. SuperExpress-bussissa oli muihin vastaaviin linjureihin verrattuna yksi yksittäinen penkki enemmän. Auton takaosaan oli värkätty pieni vaatekomoero päällystakkeja varten, jossa oli kyllä tanko henkareita varten, mutta ei henkareita. Kuva: Markus Kallatsa.

viimeisetkin työntekijät saavat uuden tallin. Alkuvuonna 2024 loput kalustosta, linjoista ja henkilökunnasta saivat uuden kodin Länsilinjoilta ja Onnibussilta.

Paunu ei ollut vain työpaikka

Facebook-ryhmän "Entiset paunulaiset" perustaja Jarmo Lehtonen keksi, että kutsuu kaikki entiset paunulaiset viettämään ensimmäistä muistotilaisuutta Mobiliaan maanantaina 12.2.2024. Noin viikon varoitusajalla paikalle saapui liki 50 entistä paunulaista lämminhenkiseen tilaisuuteen. Täksi vuodeksi on suunnitelmassa tavata kesällä Mobilian linja-autopäivässä ja myöhemmin vuodesta sitten teatteri-illan merkeissä.

Tämä kertoo siitäkin, että Väinö Paunu ei ollut vain työpaikka, se oli uskonto.

Teksti: Kimmo Wirén

Uusi yritysjäsenemme Kurikan Ilvesjoelta; Pramia Oy

Kerrotaha heti tähän alkuun notta... 1990 perustettu yritys toimi alunperin nimellä Sahti Mafia.

Se valmisti sahtivierrettä, jota myytiin suoraan tilalta. Vuonna 1995 tuli lupa valmistaa viinaa, tuotetta alettiin myydä Alkoissa nimellä Ilves-pontikka. Kaksi vuotta myöhemmin yrityksen nimi muuttui Pramiaksi. Niistä ajoista vuoteen 2024 on tapahtunut paljon ja kaikenlaista kehittävä, sekä myös maailmanlaajuisesti huomioituja asioita.



Marko Mäkinen.

Ilmajoen maatalousopistosta aikanaan agrologiksi valmistunut Marko Mäkinen on todellinen toimen mies. Hän avarakatseisuutensa ja ajan ilmiöiden havainnointi yhdistettynä päämäärätietoiseen omien ideoidensa loppuun saakka viemiseen, on luonut yritysruppään pullojen ja juomien ympärille, joka on vailla vertaa. Molempien ryhmien hallinta raaka-aineista lopputuotteeksi on omassa käsissä.

Pullojen valmistukseen on oma tehdas Toholammilla, jossa noin miljoona tyhjää muovipulloa vuorokaudessa saa uuden olomuodon teollisessa prosessissa. Kierrätysmuovien hyväksikäyttö on suurta maailmankin mittakaavassa, samoin käyttökohteet.

Sitoutuneet ja ammattitaitoiset työntekijät ovat vaikuttaneet merkittävästi asioiden onnistumiseen. Perusteelliset pohdinnat ja taustoitukset helpottavat lopullisen päätöksen tekoa yrittäjälle, jonka tehtävänä on osata mitoitaa panostukset oikeaan mittaluokkaan markkinoiden, käytettävissä olevien henkilöiden, kuin taloudenkin suhteen.

Pramia Oy sijaitsee Ilvesjoella osoitteessa Ilvesjoentie 1060. Kolmostieltä on opastukset tehtaalle ja sen myymälään. Pieni, muutaman kilometrin koukkaus, kannattaa tehdä bussimatalla pohjoiseen tai etelään. Tuomisia ja viemisiä on yllättävän laaja valikoima saatavilla.

PRAMIA OY
+358 400 268310
contact@pramia.fi
www.pramia.fi
ma-to 07-15.30
pe 07 -13.00

Kahvio ja myymälä
+358 40 163 1995



Teksti ja kuvat: Isko Uusimäki



Muovia kierrätetään.



Piitsilomalalle.



Kahvila ja myymälä.

Tuttua arkkitehtuuria Pohjanmaalla.



Uutisia

Joonas on Hämeen vuoden nuori yrittäjä

Hämeen Yrittäjägaalassa lauantaina 10. helmikuuta Hämeenlinnan Verkatehtaalla palkittiin HämeBus Oy:n yrittäjä Joonas Nieminen, 35, Hämeen Vuoden nuorena yrittäjänä 2023.

Hämeenlinnalainen Joonas Nieminen aloitti 25-vuotiaana liiketoimintansa taksiyrittäjänä. Vuosien mittaan hän on laajentanut yrityksensä toimintaa linja-autokuljetuksiin ja valmismatkojen tuottamiseen.

– Alku oli kovaa opettelua, asioita opittiin kantapäähän kautta ja oppirahoja makseltiin. Ajoin kaiket päivät ja yöllä koitettiin parsia autoja kokoon seuraavaksi päiväksi, Joonas Nieminen kertoo.

Vuonna 2020 henkilökuljetusala törmäsi koronapandemiaan, kun voimaan tulleet matkustusrajoitukset kurittivat erityisesti matkailua.

– Laitoimme autot seisontaan ja työntekijät lomautettiin. Olimme juuri edellisyksynä hankkineet uuden tilataksin. Ajoin itse sillä vähiä kouluajoja ja raavin tolpalta kyytejä, jotta saimme kuluja kuitattua, yrittäjä muistelee.

Mutta ei niin paha, jos ei hyvääkin. Pakollinen pysähdys antoi aikaa ajatella ja kehittää yritystoimintaa. HämeBus hankki omistukseensa vanhan korjaamorakennuksen Rengosta varikoksi ja toimistoksi. Tilat remontoitiin kesän 2021 aikana.

– Päätimme ottaa riskin ja investoida omiin toimitiloihin, Joonas Nieminen kertoo.

Poikkeusajoista toipuminen otti aikansa. Vuoden 2022 pikkujoulukautena päästiin jo hyvin liikkeelle ja kohta yhdistyksetkin retkeilivät entiseen malliin.

Joonas Nieminen on jo urallaan nähnyt henkilöliikennealan suuren murroksen. Pikavuoroliikenteen vapauttaminen ja kilpailu rautatieliikenteen kanssa toi alalle epäterveen hintakilpailun. Taksialalle viime vuosina tehtyjen uudistusten seuraukset ovat alan yrittäjien mukaan olleet katastrofaaliset. Alan arvostus on huvennut ja uusia kuljettajia on vaikea saada sitoutumaan alalle.

HämeBus täyttää tänä vuonna 10 vuotta. Monipuolisen henkilökuljetusten osajan kivijalaksi on muodostunut hyvä asiakaspalvelu ja siisti kalusto. Yrityksellä on nykyisin kahdeksan linja-autoa ja kaksi tilataksia. Vakituksia työntekijöitä on

noin kymmenen, lisäksi sesonkiaikoina yrityksellä on muutamia keikkakuljettajia. Joonaksen vaimo Mira Nieminen työskentelee yrityksessä toimistosihteerinä vastaten HämeBusin valmismatkamyyntistä, koulukuljetuksista sekä yrityksen hallinnosta.

Asiakkaina ovat kunnalliset toimijat, yritykset, urheiluseurat ja retkiä järjestävät yhdistykset. Yritysassiakkuuksiin haettiin vahvistusta viime vuonna toteutetulla liiketoimintakaupalla, kun Niemiset ostivat hattulalaisen Hatusen Liikenne Oy:n liiketoiminnan.

Yrittäjänä ja toimitusjohtajana Joonas Nieminen kokee olonsa visionääri, uusien asioiden keksijä.

– Yrittäjän täytyy myös pystyä vapauttamaan työltään aikaa uuden ideointiin. Tykkään olla mahdollisuuksien mukaan myös edelleen itse kuljettajana. Yleensä tienpäällä syntyvät parhaat ideat, Joonas Nieminen päättää.

Vuoden nuori yrittäjä -palkinto on vertaisarvostukseen perustuva yrittäjiltä yrittäjille annettava tunnustus. Palkitsemisessa painotetaan yritystoiminnan ansioita ja valinnassa otetaan huomioon erityiset ansiot toimialaan, innovatiivisuuteen tai yrittäjäasenteeseen liittyen.

Yrittäjät.fi

Kesko luopuu Neste K-liikenneasemista

Luopumisen taustalla on päivittäistavarakaupan roolin pieneminen liikenneasemilla. Kesko vastaa tällä hetkellä Neste K -asemien päivittäistavarakaupasta sekä oheispalveluista. Muutoksessa tavoitteena on, että asemien palvelut jatkuvat Nesteen palveluina. Muutoksella ei ole vaikutuksia Nesteen muuhun asemaverkostoon ja palveluihin.

KESKO

Keskittyminen ydinliiketoimintaan on ollut osa Keskon kasvustrategiaa viime vuosina, ja liikenneasematoiminnasta luopuminen jatkaa tätä kehitystä.

Keskossa Neste K -liikenneasemat ovat osa päivittäistavarakaupan kokonaisuutta. Päivittäistavaramyyntin osuus liikenneasemilla on pienentynyt vuonna 2016 voimaan astuneen vähittäiskauppojen aukioloaikauudistuksen jälkeen ja toiminta on painottunut ravintola- ja kahvilapalveluihin. Tämän seurauksena Neste K -ketjun liiketoiminta on muodostunut hyvin erilaiseksi verrattuna muihin Keskon ruokakauppaket-

juihin ja synergiahyödyt ovat jääneet aiempaa pienemmiksi. Vuonna 2022 Keskon päivittäistavarakaupan liikevaihto oli 6 125 milj. euroa ja Neste K -liikenneasemien osuus tästä oli 56 milj. euroa.

Suunnitelmien mukaan Kesko vetäytyy 64 Neste K -liikenneaseman toiminnasta vuoden 2024 aikana, ja asemien palvelut jatkuvat Nesteen palveluna. Neste K -kauppiaille tarjotaan mahdollisuutta jatkaa Neste-ketjussa. Lisäksi kartoitetaan kauppiaiden toiveita ja mahdollisuuksia jatkaa tulevaisuudessa K-ruokakauppiaina. Nesteen mukaan suunnitellulla muutoksella ei ole vaikutuksia sen muuhun verkostoon. Plussa-ohjelma Neste-asemilla jatkuu.

Sähkö-MAN Euroopan rekisteröidyin

Viime vuonna Euroopassa rekisteröitiin 780 kappaletta MAN-sähkölinja-autoa napaten markkinoiden kärkipaikan. Leijonamerkillä on noin 13,3 prosentin markkinaosuus.



Skandinaviaa pidetään yhtenä sähköisen liikkuvuuden edelläkävijöistä. Tämä näkyy myös rekisteröintiluvuissa: Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa rekisteröitiin viime vuonna peräti 230 sähkökäyttöistä MAN-kaupunkilinja-autoa. Yhtenä menestystekijänä voitaneen pitää uusien bussien lyhyttä toimitusaikaa. Eurooppalaisella huoltovarmuudella on varmasti painoarvoa, kun uusia busseja liikenteeseen hankitaan.

Kuva: Kimmo Wirén

Taidetestaus jatkuu tulevanakin lukuvuonna

Taidetestaajat-kulttuurikasvatusohjelma tarjoaa myös lukuvuonna 2024–25 taide-elämyksiä kaikille Suomen kahdeksaluokkalaisille. Tulevana lukuvuonna kaikki suomalaiset yläkoulut ovat ilmoittautuneet mukaan taidetestaamaan, yhteensä yli 70 000 henkeä. Vierailukohteiksi kasiluokkalaisille on valittu 85 elämystä eri puolilta Suomea. Toiminnan rahoittavat kaudella 2024–25 yksityiset rahastot Suomen Kulttuurirahasto ja Svenska kulturfonden. Ohjelman koordinoimista vastaa Suomen lastenkulttuurikeskusten liitto.

Tilausajokuljettaja-Hannulle kunniaa

Keuruulainen Matka-Mäkelä Oy on valinnut nyt toistamiseen keskuudestaan "Vuoden mäkeläläisen". Yrityksen henkilökuntaa äänestää keskuudestaan hyvän mielen tiimpelajan. Valinta osui tällä kertaa Hannu Liikalaan.

Hannu on paitsi henkilökunnan keskuudessa pidetty, mutta myös asiakkaat kiittelevät usein Hannun ammattitaitoa ja auttavaisuutta reissun päällä. Hannu itse kiitteli palkinnon julkistamisen jälkeen työyhteisöä, kun aina saa apua ja on joku kenelle voi soittaa kysyäksään vinkkiä.



Kuva: Hannun arkisto

VanHoolille kansatoimari

Perinteinen bussimaakari Van Hool nimesi tammikuussa Marc Zwaaneveldin (vas.) toiseksi ja määräaikaiseksi toimitusjohtajakseen; Filip Van Hoolin rinnalle.



Pandemiasta, inflaatiosta ja komponenttipulasta kärsinyt linja-autoala sekä Van Hool hakee nyt uutta kasvua ja ennen kaikkea elpymistä. Marc on nimetty juuri tämän "uuden vaihteen" veturiksi.

Van Hoolilla on hyvät näkymät, sillä uutta T-sarjaa ja paikkuribusseja on tilauskirjat täynnä.

Van Hoolin tiedote. Kuva: Van Hool

Linja-autoliitto: ei alv-korotusta vuonna 2025

Linja-autoliitto on tilannut Rambollilta selvityksen, jossa on arvioitu hallitusohjelmaan sisältyvää linjausta 10 %:n arvonlisäverokannan korottamisesta 14 %:iin. Linja-autoliitto käyttää selvitystä omassa vaikuttamistoiminnassaan siinä tarkoituksessa, että veronkorotusta ei toteutettaisi vuonna 2025, kuten sitä nyt ollaan toteuttamassa. Liiton viesti on se, että veronkorotus ei lisäisi valtion verokertymää, vaan heikentäisi olennaisesti linja-autoliikenteen kilpailukykyä, ja se kohdistuisi kielteisesti henkilökuljetuspalvelujen hankintoihin.

BusU laajenee vähitellen

Länsilinjojen tuottama verkkopalvelu BusU etsii ja vertailee tilausajaja vähitellen koko Suomesta. Palvelu lupaa helpoutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. BusU:n tarjoaa lisänäkyvyyttä bussirytykselle ja lupaa pääsyn helposti mukaan isompiin ja pienempiin tilausajoihin. Yhtiö voi tarjota myös erikoishintaisia kuljetuksia kapasiteetin mukaan. Maksun tilausajajasta saa vaivattomasti ilman erillistä laskutusta.

SÄHKKEET MAAILMALTA

- Solariksella hirmuisia kauppaja:

Ajoneuvovalmistaja toimittaa uusia Urbino-vetyaikkureita Barcelonaan 38 ja Esseniin 18 kappaletta. Osa näistä toimitettavista ovat nivelbusseja. Saksalainen Rheinbahn Düsseldorf on tilannut Solarikselta kymmenen 12-metristä vety-Urbinoa.

Italian Genovaan Solaris toimittaa peräti 112 rollikkanivelbussia. Tuon kaupan arvo on yli 100 miljoonaa - summa sisältää tietysti vähän muutakin kuin bussin yksikköhinnan.

Madridiin on myyty yhteensä 50 pätkä- ja normaalipituista sähköbussia operoimaan kaupungin ahtailla kujilla.

Berliinin julkisomisteinen liikelaite, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) tilasi Solarikselta ensihätään 50 sähköistä nivelbussia vuosille 25-26. Kaupassa on optio tilata jopa 650 linjuria lisää seuraavan kahdeksan vuoden aikana.

- FlixBus aloitti Intiassa peräti kahdella sadalla päivittäisellä yhteydellä ympäri maata. Mukana on 46 kaupunkia ja 59 bussipysäkkiä. Määrä kasvaa vielä jatkossakin. Kalustovaihtimuksena Intiassa Flixiillä on max kolmen vuoden ikäisiä busseja.

- Iveco taasen sai merkittävän tilauksen Roomasta. Kolmen sadan miljoonan arvoinen bussikauppa sisältää 411 sähköistä

paikkuria. Toimitus alkaa tämän vuoden lopulla ja viimeiset uudet rullaavat ikuisessa kaupungissa kesällä 2026. Kauppaan kuuluu kymmenen vuoden huoltosopimus.



Kuva: Iveco Group

- Van Hool sähköistää Alankomaissa. Ei kulunut paljoakaan aikaa edellisestä tilauksesta ja toimituksista, kun alankomainen Qbuzz tilasi Van Hoolilta lisää A-sarjan paikkureita. Uusin tilaus käsittää 56 kappaletta 13- ja yhtä monta 15-metristä matalalattiasta linjuria.



Kuva: Van Hool

Tekstit: Kimmo Wirén

Busland Somerotie 11, 36220 Kangasala

Myyntipäällikkö Vesa ja korjaamomestari Matti ovat liittyneet Busland OY-tiimiimme!

- Verhoilu- ja matkustamotyöt
- Lisävarusteiden asennus
- Kolari- ja korikorjaus
- Maalaus ja teippaus
- Tuuli- ja sivulasien vaihto
- Bussien myynti

Vesa Luoma	+358 50 358 5672	Vesa.Luoma@busland.com
Matti Ristiharju	+358 50 587 9244	Matti.Ristiharju@busland.com
Alvar Udu	+372 5805 8302	Alvar.Udu@busland.com



4.-6.11.2024

Ma 04.11.

- Helsinki-Göteborg klo 16.15-16.45 (AY0865).
- Omakustanteinen siirtyminen [Vy Flygbussarna](#) Göteborgin keskustaan Matka-aika n. 40 min.
- Majoittuminen 2-hengen huoneissa [Scandic Europa](#) aamiaisella, aivan kaupungin keskustassa

Ti 05.11.

- Messupäivä [Person Trafik 2024](#), Svenska Mässan, Mässans Gata 24, Göteborg

Ke 06.11.

- Huoneiden luovutus klo 12 mennessä
- Omaa aikaa, esim. edelleen messuilla tai kaupungilla viettäen aikaa
- Omakustanteinen siirtyminen [Vy Flygbussarna](#) keskustasta klo 15:00 Landvettern lentoasemalle. Lentoasemalla oltava viimeistään klo 15:45
- Lento Göteborg-Helsinki klo 17.50-20.45 (AY0866).

Omallalla kustannuksella:

- Landvettern lentoasema – Göteborg C, Vy Flygbussarna meno-paluulippu verkosta etukäteen ostettuna 238 Kr, bussista 249 Kr (hinnat 5.2.2024)
- Ruokailut matkan aikana
- Kaupunkiliikennelippu 115 Kr / 24h tai 230 Kr / 72h

Lisähintaan:

- Liityntälennot Oulusta (105 €) ja Kuopiosta (140 €)
- 1 -hengen huone 140 € / 2 vrk

Lisätietoja: Kim Venesjärvi

kim.venesjarvi@tilausajokuljettajat.fi p. 040 73 15 151

Ilmoittautumiset ja varausmaksu 200 € 10.8.2024 mennessä.

Matka edellyttää 10 lähtijää.

Aikataulu- ja ohjelmamuutokset mahdollisia.

Peruutusehdot: 31 vrk ennen matkaa 100 €, 30 – 21 vrk 50 % matkan hinnasta, 20 – 14 vrk 75 % matkan hinnasta ja 13 vrk tai myöhemmin 100 % matkan hinnasta

580 €

TERVETULOA MUKAAN!

Häme-Kaakko suuntasi Kaakkoon

Alkuvuosi on perinteisesti yhdistyksemme alueosastojen kokouksien ja retkien aikaa.

Häme-Kaakko (03-alue) otti kokouspaikakseen Imatran ja siellä Holiday Club Saimaa Rauhan.Koiviston Auto Tampereen sponssaama kuljetus lähti Tampereelta Sarankulmasta ja matkan aikana nousupysäkkeinä toimivat Pirkanhovi Lempäälässä, Wetterhoff Hämeenlinnassa ja Lahen Matkakeskus.

Menomatulle oli järjestetty erittäin maukas lounas yritysjäsen Kausalan Nesteen Matkakeitaalle (se härkä suli suussa Pariisin pyöriköiden tahdittamana).

Perillä Saimaan Rauhassa pidettiin tietysti itse kokous, jossa höpöteltiin vapaasti, mutta tehtiin henkilövalintoja kuluva vuodeksi. NollaKolmosen puheenjohtajana jatkaa turenkilainen Markus Tauru.

Asiasällön jälkeen päästiin polskimaan kylpylän altaissa Sunnuntain kotiinpaluumatkalla piipahdettiin vielä yritysjäsenemme luona Hollolan Matkakeitaassa nopeilla kahveilla.

Teksti ja kuvat: Kimmo Wirén



Puhiksena jatkaa Markus Tauru.



Bussikyödyin tarjosi Koiviston Auto Tampere ja Ari-Pekka Miikkonen. Suuri kiitos heille.

Alue I vuosikokous

Rolf Metsola kutsui vuosikokouksen koolle Helsingin Kruununhakaan.

Päivämäärä oli 29.1.24 ja paikkana monelle tuttu ravintola Zinnkeller Meritullin- ja Liisankadun kulmassa. Kokoukseen osallistuivat: Rolf Metsola, Hans Nyqvist, Tapani Linjamäki, Heikki Rinta-Kanto, Reijo Laaksonen, Esa Selvinen, Harry Kankaanpää, Freti Less, Olli Salmo, Isko Uusimäki, Waadimir Ahvala Jommi, Henry Kokko ja Juho Haponen.

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Rolf Metsola ja sihteeriksi Isko Uusimäki. Pöytäkirjan tarkastajiksi Esa Selvinen ja Heikki Rinta-Kanto.

Puheenjohtajan valinta vuodelle 2024. Rolf Metsolan ilmoitettua olevansa erovuorossa, ilmoitti Isko Uusimäki voivansa olla vuoden verran puheenjohtajana, kuitenkin muutamalla varauksella, jotka liittyivät hänen polviensa tekonivelkorjauksiin ja niistä toipumiseen kuluva ajasta. Isko ehdotti, että Hans Nyqvist jatkaisi varapuheenjohtajana ja Rolf Metsola ottaisi sihteerin työt hoitaakseen, kun asianomaisilla on pitkä kokemus alueosaston tehtävistä. Kokous hyväksyi ehdotuksen. Hallitukseen valittiin Rolf Metsola, Harry Kankaanpää, Tapani Linjamäki varsinaisiksi jäseniksi ja varajäseniksi Olli Salmo sekä Freti Less.

Vilkkaan keskustelun mm. Helsingin olevista olosuhteista ja alue I:n tulevista retkeilyistä jälkeen Rolf Metsola päätti kokouksen.

Teksti ja kuvat: Isko Uusimäki



Ennen varsinaisen kokouksen alkua puheenjohtaja Rolf Metsola muisti varapuheenjohtaja Hans Nyqvistiä tämän 60-vuotispäivän johdosta.




Yhdistyksen yritysjäsenet

A. Lamminmäki Oy
AK Tauko Oy / Autokeidas li
Antin Konditoria
Arctic Knife
Arolan Kuljetus Oy
Artimat Oy / Potkuriparkki
Ateljee Johanna Oras
Autokeidas Forssa
Carrus Delta Oy
Design Hill Oy
Diverssikauppa EP Ky / Kasvihuoneilmiö
Eteläpää O. Oy
Finneoplan Myynti Oy
H-Equity Oy / Toranda Events
Herkkujuustola Oy
Herkkuravintola Takkatupa
Hollolan Matkakeidas
Hotelli Jussan Tupa
Hotelli-ravintola Kultahippu
Hullu Poro Oy
Härkäpakari Oy
Härmän Kuntoutus Oy
Jaanan Herkkupöytä O / Muurlan Opisto
Jonasson Oy / Carsport Design
Juustoportti Catering Oy
Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia
Jämsän Patalahti Oy
Kahvila-Ravintola Granni
Kainuun Tähti Oy / Neste Kontiomäki
Kaunispään Huippu Oy
Kausalan Matkakeidas Oy
Kittilän Tarvikeosa ja Huoltamo Ky
Koskelon Matkailukeskus Oy
Koskenkorvan Trahteri Oy
Koskikartanon Kahvila-ravintola
Kosonen S. Linja-autoliike
Kotileipomo Siiskonen Oy
Koulutuskeskus Salpaus
Kouvola Lakritsi Oy
Kukkolan Tilausliikenne Oy / Kukkolan Buss
Kuninkaanportti Hartola Oy
Kutilan Liikenne Oy
A. Kyllönen Oy
Lankosken Köffi Ky
Lapin Liha Oy
Laukaanhovi Laukaa
Liikekeskus Korpelankulma Oy
Lisävaruste Oy / Autopesucenter
Lounasravintola Ämmän Herkkusuu
LSS - Long Special Services Ltd Oy
Matin ja Liisan Asema Oy
Matka-Mainio Oy
Mikkelin satamakahvila / Isoäidin Jäätelötehdas
Motelli Käpylä Oy / Motel Käpylä
Museorautatieyhdistys ry
Muurla Design Marketing Oy
Napapiirin Lahja Oy
Napapiirin Porofarmi Oy
Nelosparkki Oy / Neste Kuivaniemi
Neste huolto Junttari
Neste Jalastuuli
Neste K Ankkurituuli
Neste Kolinportti
Neste Kuortane Velj. Jaskari Oy
Neste Porinportti

Parkano
li
Forssa
Kätkäsuvanto
Orimattila
Raudanjoki
Koski TL
Forssa
Lieto
Halikko
Nummi
Savitaipale
Kokemäki
Tornio
Sastamala
Pihtipudas
Hollola
Enontekiö
Ivalo
Sirkka
Huittinen
Ylihärkä
Muurla
Ylöjärvi
Jalasjärvi
Jyväskylä
Jämsä
Pello
Kontiomäki
Saariselkä
Kausala
Kittilä
Suonenjoki
Koskenkorva
Hämeenkoski
Kerimäki
Nuutilanmäki
Lahti
Kouvola
Ivalo
Hartola
Rovaniemi
Kuhmo
Tuorila
Rovaniemi
Lievestuore
Kankaanpää
Helsinki
Suomussalmi
Helsinki
Lapinlahti
Nilsä
Mikkeli
Keminmaa
Minkiö
Muurla
Napapiiri
Rovaniemi
Kuivaniemi
Kittilä
Jalasjärvi
Loviisa
Ahmoavaara
Kuortane
Pori

Neste Pälkäne Aapiskukko
Neste Saariselkä
Neste Sodankylä Mauno Alatalo
Nurmijärven Linja Oy
PowerPark
Pramia Oy
Quality Hotel Isovalkeinen
Santa's Hotels / Hotel Santa Claus Oy
Santa's Pizza & Burger
Sataedu Huittinen
Scania Suomi Oy
Seppo Lauer, Neste K Linnatuuli
Sirin Lounasravintola
Solaris-lomat ry / Kuopion Kylpylä Oy
Teboil Pirkanhovi
Teboil-Huttula
Tei-Tupa
Tilausliikenne A. Arvela
Traffica Oy
VDL Bus & Coach Finland Oy
Veho Oy Ab
Ventonien Oy
Veraisen Leipomo Oy / Kahvila Tuomaksen Tupa
Vianor Oy
Vierumäen Matkakeidas Oy
Viestintä Omniplus
Vihavaisen Taksi Oy
Viherlandia Oy
Viking Line Ab
Volvo Finland Ab
Väisäsen Kotiliha Oy
Ykköspesä Oy

Pälkäne
Saariselkä
Sodankylä
Nurmijärvi
Härmä
Ilvesjoki
Kuopio
Rovaniemi
Napapiiri
Huittinen
Helsinki
Janakkala
Tuulos
Helsinki
Lempäälä
Joutsa
Ikaalinen
Narva
Kuopio
Vantaa
Vantaa
Hyvinkää
Mynämäki
Lappeenranta
Vierumäki
Lahti
Rantasalmi
Jyväskylä
Maarianhamina
Vantaa
Iisalmi
Saukkola




Liity

YRITYSJÄSENEKSI

tilausajokuljettajat.fi

100 € / vuosi



Sihteerin stoorit

Vuosi 2023 päätettiin jälleen Vuoden taukopaikka ehdotusten merkeissä. Kiitos kaikille ehdotuksilaittaneille.

Alkuvuosi on kulunut joutuin ja jäsenmaksulaskut ovat lähteneet maailmalle jo tammikuussa. Mikäli et ole laskua saanut tai se on eksynyt matkalla, ole yhteydessä sihteerin, hän lähettää laskun uudelleen. Tarkista myös roskaposti- ja tarjouskansiot sähköpostitasi. Mikäli haluat jatkossa laskut e-laskuna, tarvitsee tehdä pyyntö nettipankissa viimeisimmän laskun viitenumera. Lähetämme myös halutessasi laskut sähköpostilla. Maksuaikaa voi myös anoa sihteeriltä. Muistathan ehdottomasti käyttää viitenumeroa laskua maksaessasi.

Mikäli haluat muuttaa varsinaisen jäsenyytesi eläkeläisjäseneksi tai jos työnkuvasi on muuttunut ja haluat olla kannattajajäsenemme, niin näissäkin tapauksissa tulee olla yhteydessä sihteerin (mieluiten sähköpostilla). Varsinaisen jäsenen laskun viitteellä ei kannata maksaa poikkeavaa summaa.

Lähetämme jäsenrekisterimme kautta tiedotteita ja yritysjäseniemme tarjouksia. Toisinaan viestit saattavat mennä roskaposteihin tai tarjouksiin. Käythän kurkkua massassa myös ne kansiot. Mikäli et ole saanut sähköpostiviestejä, laita sihteerille postia, niin tarkistamme, että jäsenrekisterisämme on oikea sähköpostiosoite. Lähetämme mielellämme myös laskut sähköpostitse. Ajantasaisista sähköpostiosoitteista tarvitset myös, kun kirjaudut uusien nettisivujemme jäsenosioon. Parhaiten sihteerin Katjan tavoittaa sähköpostilla sihteerin@tilausajokuljettajat.fi. Toki voit myös soittaa 045 676 5865 ja mikäli sihteerin ei pysty vastaamaan, soittaa hän takaisin. Myös tekstiviestillä voit lähestyä sihteerin.



Sihteerin Katja Alatalo.

Kaikista tulevista tapahtumista löydät tietoa lehden lisäksi meidän nettisivuiltamme tapahtumakalenterista, Facebook-ryhmästä sekä sähköpostitasi. Tapahtumakalenterista löytyvät tulevat kokoukset sekä tietysti muut tapahtumat.

Ilmoittautumiset ja tarkemmat tiedot tapahtumista nettisivuilla tapahtumat-osiossa tai sihteerin@tilausajokuljettajat.fi.

Nettisivuiltamme löydät tietoja ja kuvia mökistä sekä varauskalenterin. Jäsenille osiosta löytyvät myös yritysjäsenemme tarjoamat edut jäsenillemme. Muistathan varata SCANDIC edut netin kautta. Hotellin tiskillä tarjoushinnat eivät ole voimassa, muista kuitenkin näyttää jäsenkorttisi. Vapaa-ajan hinta ei ole voimassa työmatkoilla! Nettisivuilla tarkemmat ohjeet varaukseen.

Loppuun vielä yhteenvetona erilaiset tavat olla jäsenemme. Kannattaa pyytää myös työkaveri tai muu alasta kiinnostunut ystävä mukaan. Näistä vaihtoehdoista löytyy jokaiselle sopiva tapa olla yhdistyksemme jäsen.

Varsinainen jäsen (henkilöjäsen)

Mikäli tilausajot kuuluvat työtehtäviisi tavalla tai toisella, enemmän tai vähemmän, olet lämpimästi tervetullut varsinaiseksi jäseneksi.

- Varsinainen jäsen on oikeutettu äänestämään kevät- ja syyskokouksissa.
- Hän voi toimia hallituksessa niin pääyhdistyksessä kuin alueosastossa.
- Saa lehden vuosikerran eli neljä numeroa vuodessa.

- Voi liittyä FB-ryhmään (suljettu ryhmä).
- Saa vuokrata mökkiä jäsenetuhintaan.
- Jäsenille suunnattua tiedottamista, tarjouksia, jäsenetuja ja ammattilaisten verkosto, josta löytyy tietotaitoa.
- Retkiä ja tapahtumia mielenkiintoisten aiheiden parissa.

Eläkeläisjäsen

- Eläkeläisjäseneksi voi siirtyä, kun on ollut varsinaisena jäsenenä ja jää työstään eläkkeelle.
- Saa lehden vuosikerran.
- Voi osallistua yhdistyksen kokouksiin ja tapahtumiin. Ei äänioikeutta kokouksissa.
- Voi liittyä FB-ryhmään (suljettu ryhmä).
- Tiedotteita, jäsenetuja ja kontaktipintaa bussialan ilmiöihin. Seurustelua vanhojen kollegoiden kanssa.
- Saa vuokrata mökkiä jäsenetuhintaan.

Kannatusjäsen

- Kannatusjäseneksi voi liittyä yksityinen henkilö tai oikeuskelpoinen yhteisö, joka haluaa tukea yhdistyksen toimintaa.
- Saa lehden vuosikerran.
- Voi osallistua yhdistyksen tapahtumiin. Ei äänioikeutta kokouksissa.
- Jäsenetuja ja tiedotteita bussialan ilmiöistä.
- Saa vuokrata mökkiä kannatusjäsenen hintaan.

Yritysjäsen

- Saa lehden vuosikerran (4 krt /v).
- Voi mainostaa jäsenlehdessä etuhintaan. Kysy tarjous!
- Voi kohdentaa alueellistakin mainontaa jäsenrekisterimme kautta sähköpostilla. Annamme mielellämme käyttöön asiakasnäkökulmaamme. Hyvällä yhteistyöllä palvelemme yhteisiä asiakkaitamme entistä paremmin!

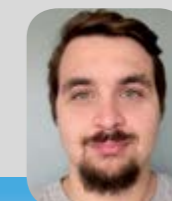
Katja Alatalo

Tulevia tapahtumia:

22.4. 2024	Kevätkokous Hämeenlinna, vierailu Scanian varustelukeskus
18. - 19.6. 2024	Linja-autonäyttely Jyväskylän Paviljonki
31.8. 2024	Linjuriässä Mobilia Kangasala
4.11. 2024	Syyskokous Vantaa
4. - 6.11. 2024	Person Trafik-messut Göteborg



MAN TGE 5.160
19+1+1 paikkaa



Tehtaan varastolla vielä muutamia jopa 1 kk toimitusajalla! KYSY HETI!
Hinta alk. 89.000€+alv



Ville Ketola
050 336 2634
ville.ketola@finneoplan.fi

Hannu Henriksson
0400 828 364
hannu.henriksson@finneoplan.fi

Finneoplan
Somerotie 11, Kangasala
www.finneoplan.com

• Vaihto • Rahoitus • Leasing

Uutta Pyhän mökillä!

Sinulla on käytössäsi 2 hissilippua las-kettelukauden ajan. (Normaalihintainen viikkolippu maksaa 206 €/hlö).



Varaa paikkasi
bussialan
keskiöstä

Suurjakelu



CHARTER CLUB

Lehden 2/24 aineisto viimeistään 17.5. mennessä

PEKKA.PALORANTA@TILSAUSAJOKULJETTAJAT.FI
050 584 1962



Pyhätunturilta puhtia arkeen!



Yhdistyksemme kelomökki on ollut huippusuosittu. Varaa sinäkin lomasi ja vietä hieno viikko liikunnan ja luonnon parissa.

Mökki on rakennettu massiivisesta kelohirrestä ja pystyy majoittamaan mukavasti 4-6 henkeä ja tarvittaessa jopa 8. Pyhätunturi tarjoaa aktiviteettejä ja Lapin elämyksiä ympäri vuoden. Mökiltä on matkaa palveluihin noin 1500 metriä. Katso myös www.pyha.fi.

Varustus on korkeaa tasoa: Täysin varusteltu keittiö, pesukone, kuivauskaappi, astianpesukone, tunnelmasta ja lämmöstä vastaa Tulikiven vuolukivitakka, 2 televisiota, vajasta löytyy 2 polkupyörää, lämpöpistoke autolle.

Uutta Pyhän mökillä!

Sinulla on käytössäsi 2 hissilippua laskettelukauden ajan. (Normaalihintainen viikkolippu maksaa 206 €/hlö)

Lomakohteen osoite:
Pyhätunturintie 1298, 98530 Pyhätunturi
Varauskalenteri, kuvia ja tietoa löytyy osoitteesta www.tilausajokuljettajat.fi

Mökki-isäntä:
Jukka Kähkönen puh. 0400 695 316,
jukka.kahkonen@tilausajokuljettajat.fi

HINNASTO JÄSENILLE

- Sesonkiviikot:
8 – 18, 36 – 40, 52 ja 1/2025
400 €/vk.
- Muut ajat:
300 €/vk.
- Henkilökannattajille:
500/ 400 €/vk.

Kysy myös mahdollisia irtovuorokausia
70 € / vrk, etusija kokonaisilla viikoilla.



TERVETULOAA LIIKENNEASEMA KIVIHoviIN! (Salo Suomensjärvi, Valtatie 1)



MONIPUOLISET PALVELUT:

- Kahvila, lounasbuffet, à la carte, Hesburger, HeseKebab & Gyros ja kauppa
- Asiointi sujuvaa ja nopeaa: kaksi palvelevaa kassalinjaa ravintolan puolella, isot wc-tilat, suuret parkkialueet
- Ryhmille varattavissa erillisiä kokoustiloja
- Ryhmän ollessa yli 15 henkilöä, kuski ja opas saavat veloituksetta buffetlounaan tai kahvin/teen/hanajuoman ja vitriinituotteen

**AVOINNA
24 h**



Johdata ja kuljeta ryhmiä Pirkanhoviille!

Hei matkanjohtaja tai kuljettaja:
tuo vähintään 15 hengen ryhmä Pirkanhoviille
ja syö ilmaiseksi.



Meillä matkanjohtajana tai kuljettajana voit
kerätä leimoja matkakorttiin. 20 leimalla saat 60€
arvoisen bussikassin, joten kannattaa aloittaa
kerääminen heti!

Olemme avoinna 24/7!

**Lue lisää ja
ota yhteyttä!**

020 470 8744
vastaava@ljjcompany.fi
Kelhontie 254, 37500 Lempäälä
pirkanhovi.fi

