

MITÄ UUTTA?

Useimmat tekisivät etättyötä – jos voisivat

▶ Valtaosa ihmisistä haluaisi tehdä etättyötä, mutta harvoilla on siihen mahdollisuutta, ilmenee Dialogi 2012 -kyselystä. Paikkasidonnaisuuden lisäksi vastaajat kyseenaistavat myös työelämän nykyisen ajankäytön.

Kyselyyn vastanneista työntekijöistä 93 prosenttia ja opiskelijoista 89 prosenttia toivoi työnantajalta etätymahdollisuuksia.

Ristiriita todellisuuden ja toiveiden välillä on suuri, sillä Työterveystieteen mukaan tällä hetkellä vain noin 14 prosenttia työvoimasta työskentelee säännöllisesti etänä.

Tilanne ei ole viime vuosina muuttunut, vaikka työvälineet mahdollistavat joustavan työnteon.

Keskimäärin 80 prosenttia kyselyyn vastaajista totesi saavansa enemmän aikaa, kun he voivat itse valita työtehtävien perusteella työnteon paikan, esimerkiksi kotitoimiston, kahvilan tai junan.

–Vastausten perusteella liikkuvan työn mahdollisuudet tuottavat sitoutuneempia työntekijöitä, parempaa tulosta ja tehokkaampaa työtä, toteaa Dialogi-hankkeesta vastaava Joonas Pikkarainen viestintätöimisto Ellun Kanoista.

Nykyiset työnteon mallit kaipaisivatkin ravisteluja, jotta myös työnteon tavat päivittyisivät, kysely osoittaa.

Kellokortti aikansa elänyt

Myös työelämän ajankäyttöön halutaan muutoksia.

Kyselyssä kysyttiin, pitäisikö työpäivän päättyä, kun tietyt työtunnit on tehty vai kun sovittu työtehtävät on tehty. Vastaajista kolme neljästä ja työntekijöistä neljä viidestä toivoi, että viikko jaettaisiin etä- ja läsnäpäiviin, jolloin tietyt päivät olisivat kokouksista vapaita ja pyhitettyjä muille työtehtäville.

–Tämä saattaa entellä kellokorttiajan loppua, toteaa Pikkarainen.

Moni kokee myös kokousten vievän työstä liian paljon. Opiskelijoista kolme neljästä ja työntekijöistä neljä viidestä toivoi, että viikko jaettaisiin etä- ja läsnäpäiviin, jolloin tietyt päivät olisivat kokouksista vapaita ja pyhitettyjä muille työtehtäville.

Itsensä johtamiseen

Liikkuva työ ja työn joustot vaativat kuitenkin uudenlaista ajattelua. Työntekijän on kyettävä johtamaan itse itseään, ja esimiestyössä liiasta seuraamisesta on pääsettävä irti.

–Meillä on vallinnut niin sanottu päiväkotiajattelu eli että alaisia ja työkavereita pitäisi jotenkin vahtia, että työt tulevat tehtyä. Sosiaalisessa kukaan ei pysty nykyisessä tietotyössä enää seuraamaan, koska työntekijä ajattelee työasioita ja milloin jotakin muuta. Eikä oikeastaan pitäisi olla väliä, missä työt tehdään, kunhan ne tehdään, Pikkarainen sanoo.

Dialogi 2012 selvitti jo työelämässä olevien sekä opiskelijoiden asenteita ja toiveita suhteessa liikkuvaan työhön eli siihen, että töitä voitaisiin tehdä palkasta ja ajasta riippumatta.

Kyselyyn vastasi 1921 työntekijää kundessta Dialogi-yrityksestä, joita ovat Accenture, Elisa, LähiTapiola, UPM, Wärtsilä ja Yle, sekä 501 Aalto-yliopiston opiskelijaa eri tieteenaloilta.

Kiinnostavaa on, että opiskelijoiden ja työntekijöiden asenteet eivät kyselyn välisessä eroa merkittävästi. **U**

IRMA SVAN-SANTERO @talentum.fi

NÄIN MEILLÄ

Autot kisaavat Nokialla



KUVAT TEPPO MÄKELÄ

dollisuksia suorituskyvyn parantamiseen. Joudumme esimerkiksi panostamaan paljon siihen, miten renkaat toimivat. Se tietenkin lippaa hyvin läheltä yrittämme. Muut viritettävät asiat liittyvät alustan säätämiseen, välityssuhteen valintaan sekä jousituksen säätöjen hakemiseen, kertoo Kai Kivekäs.

Mekaaninen viritäminen on tarkkaa puuhaa, vaikka itse ajotapahtuma on yksinkertainen. Pienoissähköauto kulkee pohjassa olevan ohjurläppäyksän avulla radassa olevalla uralla, ja auton tasavirtamoottori saa sähkönsä uran viereisiltä kiskoilta. Kuski säätää auton moottorille syötettävää virtaa käsiöjaimella.

–Tavanomaisessa kerhokilpailuissa ajoaika on kuusi kertaa yksi minuutti, jolloin kierroksia kertyy 30–40, mutta on meillä ollut myös kuuden tunnin kestävyysajoja.

Kuskilta vaaditaan tarkkaa ja nopeaa silmien, aivojen ja sormien yhteispeliä. Autojen keskinopeus on noin 20 kilometriä tunnissa ja huippunopeus suorilla 30–40 km/h. Jos kaarteissa ei ole huolellinen, auto lennähtää ulos.

Autoja kertyy

Pienoisautoja kisaava Nokian kerhoradalla kahdessa eri mittakaavassa. Niistä suuremmat, 1:24-mittakaavan autot, rakennetaan itse komponenteista. Metallialustan päälle rakennetaan tekniikka ja päälle asennetaan kori, joka on nykyisin tavallisesti huippukevyttä hiilikuitulaminaattia.

Kai Kivekään mukaan harrastuksesta on hänelle hyötyä työssään Nokian Renkaiden tuotekehityksessä, ja päinvastoin. Hän kisailee aktiivisesti muun muassa EM-tasolla ja joutuu tekemään jatkuvasti tuotekehitystä.

Alkuvaiheessa harrastaja voi ostaa itselleen pienemmän, 1:32-mittakaavan valmiin perusauton, joka maksaa nelisenkymmentä euroa. Mutta harrastus vie helposti mennessään. Isomman mittakaavan auton komponentit tulevat helposti maksamaan 200–300 euroa – sekä tietenkin runsaasti omaa aikaa.

–Tapanana on, että vuosien saatossa autotun määrä kasvaa. Minulle tämä harrastus on myös keräilyä, ja autoja on yli 500.

MARI HEIKKILÄ @talentum.fi

”Minulle tämä harrastus on myös keräilyä. Autoja on yli 500.”

jaa, mukana myös henkilökunnan lapsia. –Olemme järjestäneet tiloihin hyvät työpöydät sekä erikois- ja perustyökälyt, jotta harrastajat pystyvät rakentelemaan ja virittelemään autoja.

Viritelyä ja hienosäätöä

Jos kuvittelet, että pienoissähköautot vain nostetaan radalle ja pistetään kisaamaan keskenään, erehdyt. Mitä pidemmälle harrastus etenee, sitä monimutkaisemmaksi ja teknisemmäksi autojen viritäminen menee.

–Vaikta kyseessä on varsin yksinkertainen vehje, siinä on hyvin paljon mah-

KUKA VOITTAA? Kai Kivekäs (vas.), Juhana Vuorinen ja Teppo Mäkelä kisaavat Nokian Renkaiden pienoissähköautokerhon radalla.

▶ Nokian Renkaiden työntekijöiden innostus autotekniikkaan ei sammu vapaa-ajalla. Henkilöstöporukka kokoontuu talviaikaan torstai-iltaisiin yhtiön varastolle hurrilemaan pienoissähköautoilla.

Harrastuskerhon alullepanija, aktiivinen pienoissähköautoharrastaja Kai Kivekäs kysyi kymmenisen vuotta sitten työnantajaltaan mahdollisuutta ottaa käyttöön vanhat toimistotilat ja houkutteli mukaan muita innostuneita.

Henkilökunta pystytti vuonna 2003 talvoiminnon kuusiuraisen 33-metriä pitkän Scalextric Super 124 -radan. Kerhoiltoissa pyörii parikymmentä aktiiviharrasta-

Mitä, kuka, hän?

Nokian Renkaiden pienoissähköautokerho, 33-metrinen autorata.

Missä?

Yrityksen varastolla Nokian Rounionkadulla.

Milloin?

Harrastuskerho on toiminut jo 10 vuotta.

Entä teillä?

■ Kerro Uratien toimitukselle mitä kiva, mielenkiintoista tai omituista työpaikallasi on. Onko teillä erikoinen taide- tai esinekokoelma, yhteinen tapa tai työsuuhde-etu? Ovatko työtilat, tietojärjestelmät tai vaikkapa vapaa-ajanviettomahdollisuudet tavanomaisesta poikkeavat? Lähetä meille vinkki osoitteeseen irma.svan-santero@talentum.fi, niin otamme yhteyttä!

