

Finavia podcast Mixdown 2, yleiskielinen litteraatti

Puhujat:

Tomi Oravainen (O), viestintäasiantuntija, Uudenmaan TE-toimisto

Paula Palsala (P), HR Specialist, Finavia

Jenna Jormakka (J), palveluneuvoja, Finavia

Niko Kynsijärvi (K), vuorovastaava, Helsinki–Vantaan lentoasema

Timo Kilpi (T), marshaller/marsalkka, Helsinki–Vantaan lentoasema

Atso Partanen (A), vuorovastaava, Helsinki–Vantaan lentoasema

Välispiikit (V)

V: Työtä näkyvissä. Tämä on Uudenmaan TE-toimiston podcast.

O: Olemme täällä Helsinki–Vantaan lentoaseman terminaalissa, ja tuosta kulkee tasaisena virtana ihmisiä matkalaukkujen kanssa. Finavian HR Specialist Paula Palsala, miten aikanaan hakeuduit Finavialle? Olivatko lentäminen tai lentoasemamiljöö sinulle houkuttelevia tekijöitä?

P: Kyllä. Olen koulutukseltani restonomi, ja valmistumisen jälkeen olin muissa matkailualan töissä, mutta totta kai asiakaspalvelutehtävät kiinnostivat minua, ja lentoasema on ympäristönä äärimmäisen mielenkiintoinen. Olen iloinen, että vuonna 2004 pääsin palveluneuvojaksi nimenomaan tänne Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

V: Työtä näkyvissä. Tämä on Uudenmaan TE-toimiston podcast.

O: Tässä ohjelmassa puhumme parista edellisestä vuodesta, jotka ovat olleet ilmailualalle todelliset turbulenssin vuodet. Katsomme asiaa HR-tiimin näkökulmasta, mutta samalla vierailemme myös eri työpisteissä ja haastattelemme eri ammattien osaajia, jotka työskentelevät Finavialla. Tavoitteena on saada käsitys siitä, mitä kaikkea osaamista vaaditaan työ- ja lomamatkojen mahdollistamiseksi. Ensin menemme kuitenkin Kuusamoon kuulemaan, millaista arki on siellä asiakaspalvelun näkökulmasta.

(Musiikkia)

O: Palveluneuvoja Jenna Jormakka, sinä työskentelet Kuusamon lentoasemalla. Kuusamon kentällä on vain yksi kiitorata, joten se kuuluu Suomessa Finavian hoitamien kenttien pienempään päähän. Millaista on työskennellä tällaisella pienemmällä lentoasemalla?

J: Hyvin vaihtelevaa. Täällä on paljon erilaisia työtehtäviä. Kenttämme on hyvin sesonkipainotteinen, minkä vuoksi meillä on todella vilkkaita päiviä ja toisena ääripäänä myös hiljaisia päiviä. Teemme esimerkiksi asematason valvontaa, matkatavaroiden turvatarkastusta ja henkilöturvastarkastusta, jossa itse suurimmaksi osaksi työskentelen. Niiden lisäksi teemme päivästä riippuen toimisto- ja laskutus-töitä sekä hallinnoimme lentokentän pysäköintiä ja infopistettä. Tietenkin päivästä riippuen olemme huonon kelin sattuessa ulkona lumitöissä ja levittämässä hiekkaa liukastumisten estämiseksi.

O: Tuleeko mieleesi jotain mieleenpainuvaa palautetta, jota olet saanut ihmisiltä?

J: Kyllä. Sellaisia on useampiakin, mutta yleensä saamme hienoa palautetta siitä, että lentokentällä on esimerkiksi rauhallista tai että täällä ei ole jonoja. Ehdimme vaihtamaan paljon ajatuksia ihmisten kanssa. Verrattuna isompiin asemiin täällä kiireen tuntu on poissa.

O: Olet viihtynyt lentoasemalla töissä jo 15 vuotta. Mitä olet pitänyt tällaisesta työstä?

J: Joku juttuhan tässä täytyy olla, kun täällä niin kauan olen jo ollut. Varmaankin se on juuri se, ettei yksikään päivä ole samanlainen, ja täällä on monipuolisia tehtäviä. Se on varmasti saanut minut viihtymään täällä.

(Musiikkia)

O: Läpi koronaturbulenssin. 29. lokakuuta 2020 kello 15 Finavia kertoi tiedotteessaan: ”Lentäminen on loppu lähes kokonaan, minkä vuoksi tulomme ovat vähentyneet merkittävästi. Meidän on sopeutettava Finavian toimintaa ja varauduttava siihen, että matkustuksen palautuminen vie useita vuosia.” Näin kertoi Finavian toimitusjohtaja Kimmo Mäki. Tässä nykymaailmassamme tämä tiedote on todella dramaattinen. HR Specialist Paula Palsala, muistatko millaisissa tunnelmissa silloin finavialaiset olivat? Millaisia ajatuksia ihmisillä heräsi?

P: Tilannehan oli toki todella poikkeuksellinen, mutta tietenkin se, että asia koski aika lailla koko yhteiskuntaa eikä vain lentoliikennettä, auttoi jollain tavalla ymmärtämään sitä. Meillä tilanne tarkoitti sitä, että suurimmalla osalla – lähes kaikilla lentokentistämme, joita silloin oli 21 – liikenne loppui kokonaan ja kentät suljettiin täysin. Muutamaa lentoasemaa pidettiin auki, ja niillekin operoi vain muutamia lentoja. Lomautukset koskivat koko henkilöstöä johtoryhmää myöten. Itselleni dramaattisuus näyttäytyi siinä, että toimiston ikkunasta näkyi lentokenttäalue, jolla ei liikkunut lainkaan lentokoneita. Tilanne muuttui siten, että valtava määrä Finnairin koneita oli parkkeerattuna. Se oli äärimmäisen poikkeuksellinen ja todella surullinen näky.

O: Mitä tuo tarkoitti HR-tiimille? Olette tällaisessa tilanteessa toiminnan ja reagoinnin ytimessä.

P: Sanotaan näin, että meidän vastuulla oli silloin muutosneuvottelujen käynnistämiseen liittyvät toimenpiteet ensin lomautusten ja myöhemmin irtisanomisten osalta joulukuussa 2020. Sen lisäksi HR vastaa terveysturvallisuudesta, joka korostui pandemian eri vaiheissa, koska kaksi kolmasosaa henkilöstöstämme työskentelee operatiivisissa tehtävissä. Se, miten työskentelystä voitiin tehdä terveysturvallista, oli suuri asia, joka meidän täytyi varmistaa. Finavialla oli tehty etätöitä koko Suomessa jo aiemminkin, mutta kun lähtökohtaisesti kaikki asiantuntijatehtävissä olevat henkilöt siirtyivät etätöihin, siirtymään liittyvästä ohjeistuksesta ja tarvittaessa työkalujen kanssa auttamisesta tuli tiimimme tehtäviä. Tavoitteena oli saada työt sujumaan samalla tavalla kuin toimistolla. Finavialla on lisäksi keskitetty vuoro suunnittelu, jonka rooli oli merkittävä, kun oli suunniteltava lomautusten määrää suhteessa tarvittavan henkilöstön määrään. Totta kai olimme itsekin lomautettuina, joten jouduim-

me mukauttamaan oman työmme ja toimintamme poikkeustilanteeseen. Tehtäviä tehtiin ristiin, mikä vaati paljon uusien asioiden opettelua kultakin HR:ssä työskentelevältä.

(Musiikkia)

O: Kuinka toimii Helsinki-Vantaan matkalaukkutehdas? Helsinki-Vantaan matkatavarakuljetusjärjestelmästä käytetään myös nimitystä matkalaukkutehdas. Vuorovastaava Niko Kynsijärvi, mikä tämä matkalaukkutehdas oikein on?

K: Matkalaukkutehdas on meidän kuljetinjärjestelmä. Laukut menevät automaattisen järjestelmän läpi tietyn prosessin mukaisesti. Tehdas-sanalla saadaan jonkinlaista kuvaa siitä, miten prosessi etenee eli hieman tehdasmaisesti paikasta A paikkaan B.

O: Miten laaja tämä kuljetinjärjestelmä oikein on?

K: Itse kuljettimia meillä on yli 5 000 kappaletta, ja kuljettimien mitat vaihtelevat karkeasti metristä kymmeneen. Siitä voi laskea suurin piirtein, että jos kuljettimen mitta on keskimäärin kolme metriä, saadaan kuljetinjärjestelmän yhteispituudeksi noin 15 kilometriä. Jos karkeasti pitäisi arvioida, 10–15 kilometriä olisi hyvä arvio.

O: Kuinka nopeasti tavara voi nopeimmillaan liikkua kuljetinjärjestelmässä?

K: Voisi sanoa, että nopeimmilla osuuksilla se vastaa hyvin ripeätä juoksuvauhtia. Kävelemällä ei nopeimmilla osuuksilla saa tavaraa kiinni.

O: Onko jotain tietynlaista laukkuja, pakettia tai kassia, mistä tietää jo nähdessä, että siitä voi tulla ongelmia?

K: Todennäköisyydet ovat korkeammat esimerkiksi kaikkien sellaisten laukkujen kohdalla, joista roikkuu paljon remmejä, joista ne voivat jäädä kiinni johonkin. Tietysti on myös selvää, että esimerkiksi pyöreät kappaleet voivat jäädä hihnalle pyörimään paikallaan. Meillä näkee myös tapauksia, joissa laukkuun on kerätty suuri määrä tarroja ja viivakoodeja, joiden avulla matkatavarajärjestelmä tietää, mikä tavara on kyseessä ja mihin se on menossa. Ei auta asiaa, että laukussa on liikaa tietoa, joka hämää järjestelmää. Ylimääräiset tarrat ja viivakoodit olisi hyvä ottaa pois.

O: Moni asia toimii automaattisesti koneilla. Kuinka paljon vielä tarvitaan ihmiskäsiä?

K: Kyllähän ihmistä tarvitaan edelleen. Tehtävät liittyvät enemmän huoltoon, ylläpitoon ja häiriötilanteisiin puuttumiseen.

O: Miten teidän päivät yleensä etenevät?

K: Varsinkin hektisimpinä aikoina eli niin sanottuina ruuhka-aikoina meillä on jatkuvasti töitä. Järjestelmään tulee pienempiä ja suurempia häiriöitä – ei nyt koko ajan, mutta sen verran, että niitä pitää selvittää aktiivisesti ja varmistaa, että asiat sujuvat.

O: Ovatko ongelmat usein sellaisia, että jokin remmi on jäänyt kiinni johonkin tai jokin pyöreä kappale on pyörähtänyt pois kuljettimelta, vai minkälaisia tilanteita teille tulee?

K: Ne ovat niitä yleisimpiä, joita meille tulee. Eli kappale on vähän kiinni jostain tai pyörii paikallaan, tai kun on paljon automaattisia laitteita, kuten luokkuja ja muita, niihin liittyen sattuu jotain. Mitä

hienompi laite, sitä herkempi se myös tavallaan on. Silloin tiimimme työntekijän täytyy olla paikalla katsomassa. Pitää olla aina valmiina lähtöön siltä varalta, että jotain isompaa tapahtuu.

O: Voiko se olla pahimmillaan sellainen näky kuin ennen oli tukinlaskussa, että syntyy tukkisuma ja yhtäkkiä tuleekin lisää tukkeja, jolloin on mentävä todella kiireesti? Voiko se tilanne olla tällainen?

K: Järjestelmämme on onneksi tehty sen verran fiksusti, ettei siinä synny varsinaisia kolareita tai päälle ajoja. Järjestelmälle voi kuitenkin käydä niin, että jos esimerkiksi jossakin tarpeeksi kriittisessä pisteessä tapahtuu jotakin suurempaa, pisteestä ei päästä eteenpäin ja hihna pysähtyy. Sitten täytyy selvittää, minkä takia ja miksi, ja korjata asia niin pian kuin mahdollista.

(Musiikkia)

O: Mitä turbulenssit opettivat? Ilmailualaa on ravisteltu todella paljon. Vaikka muillakin aloilla on haasteita, silti jotenkin tuntuu, että ilmailuala on ollut nyt todella keskiössä. Kun korona alkoi helpottaa, tulikin Venäjän hyökkäys Ukrainaan, ja Aasian-lennot hiipuivat. Viime kesänä oli todella vilkas matkailuvuosi. Tiedotteista katsoin, että Helsinki–Vantaalla oli liki 13 miljoonaa matkustajaa, ja se kuulostaa jo ihan pirteältä. Kun ajatellaan näitä kaikkia käännteitä parin viime vuoden aikana, nouseeko esiin jokin tietty haastavin tilanne?

P: Uusia tehtäviä oli paljon, ja niiden tekeminen vaati paljon uuden omaksumista. Henkilökohtaisesti näkisin kuitenkin haastavimpana seikkana sen riittämättömyudentunteen, kun olisin halunnut auttaa sekä esihenkilöitä että henkilöstöä ja tukea heitä enemmän kuin oli mahdollista. Toisaalta, jos ajatellaan oppeja, olen todella ylpeä siitä, että HR-tiimi selvisi kuitenkin kiitettävästi täysin poikkeuksellisen ajan läpi ja pystyi selvittämään ennakoimattomatkin tilanteet. Näistä ajoista jäi paljon oppeja ja ajatus siitä, että epämurkavuusalueelle meno ei olekaan niin kamalaa kuin sen aikaisemmin koki.

O: Muuttuivatko sinun ajatuksesi tai käsityksesi työelämästä tämän turbulenssivaiheen aikana?

P: Sanotaan niin, että ajattelen nyt, että epävarmuuden kanssa pystyy elämään ja toimimaan. Se oli tärkeä kokemus itselleni kuten myös se, kuinka paljon pystyy omaksumaan uutta, vaikka tilanne olisikin haastava ja hetkinen.

O: Tuliko vastaan sellaisia asioita, ettet olisi jälkeenpäin miettiessä osannut kuvitella osaavasi niitä tai pystyväsi taipumaan niihin? Tuliko sinulle esiin uusia piirteitä itsestäsi?

P: Kyllä. Olen ollut aika malttamaton – tai osin olen joissakin asioissa ehkä nykyäänkin –, mutta sellainen kärsivällinenkin Paula löytyi kyllä.

O: Kun olet nyt ollut pitkään HR-tiimissä sekä normaaliaikana että tällaisessa turbulenssivaiheessa, mikä käsitys sinulla on siitä, milloin HR-tiimi joutuu kovimpaan puntariin?

P: Osaamista punnitaan sellaisissa tilanteissa, joihin joudutaan täysin valmistautumatta. Toisaalta HR-tiimissämme on äärimmäisen kokenutta henkilöstöä ihan henkilöstöjohtajastamme alkaen. Hän on ollut talossa jo valtavan pitkään. Siksi oli aina sellainen tunne, että on henkilöitä, joihin voi tukeutua ja jotka tietävät, mitä tekevät. En sano, että heillä olisi ollut yhtään sen helpompaa kuin esimerkiksi itselläni. Osaaminen kuitenkin kantoi haastavimpien hetkien yli.

(Musiikkia)

O: Marsalkan autossa – eli miten opastaa lentokone oikeaan ruutuun. Timo Kilpi, sinun tittelisi on marshaller. Mitä sinun toimenkuvaasi oikeastaan kuuluu?

T: Asematason turvallisuuden ylläpito. Valvomme täällä kaikkia maaliikenteen liikkuja ja opastamme ilma-aluksia niille ständeille, joille ne ovat menossa. Jos tornin tai tason tarvitsee nähdä tai siirtää jotakin fyysisesti, voimme mennä paikan päälle katsomaan. Olemme liikkeellä maan päällä, kun taso ja torni joutuvat olemaan sisätiloissa koko ajan.

O: Onko tuo se tutka?

T: Kyllä, tuo on tutka. Sen kanssa valvomme, ettei täällä asematasolla tule ylityksiä.

O: Mitä muita näyttöjä sinulla tässä on? Tuossa lukee marshaller, joka on tosiaan se sinun toimenkuvasi, ja auton numero on ilmeisesti seitsemän.

T: Tässä autossa on kolme ilmailuradiota, joita me kuuntelemme. Lisäksi meillä on UHF-radio, josta kuuntelemme hinausliikennettä. Tällä hetkellä on hyvä, rauhallinen tilanne, mutta silloin, kun on ruuhka-aika ja kaikki radiot huutavat samaan aikaan, täällä autossa on melkoinen kakofonia. Vaikeaa onkin poimia juuri se tieto, joka koskee minua ja vaikuttaa siihen, mitä minun täytyy tehdä.

O: Miten sitten arvioit tai ratkaisit, mikä lentokone on seuraavana vuorossa ja mitä täytyy käydä opastamassa?

T: Tähän meillä on helppo lista. Meillä on tietyt ständit, jotka tarvitsevat opastuksen ja tietyt ilma-alukset tarvitsevat aina opastuksen, joten etenemme sen mukaan. Se on meidän runkolistamme. Sitä ei välttämättä ole paperilla tai muualla ylhäällä, vaan marsalkat tietävät keskenään, mitä siihen kuuluu. Kun päivystämme ja olemme asematasolla koko ajan kuulolla, pystymme yllättävän tilanteen tulleessa puuttamaan siihen suoraan lennosta. Autamme siinä, missä voimme, ja tarpeen vaatiessa ohjaamme muita toimimaan oikein.

O: Jos nyt tulisi lentokone vaikkapa kiitoradalle kaksi ja se tarvitsisi sinun apuasi ja opastusta oikeaan ruutuun löytämisessä, minne suuntaisit tästä? Kuinka kaukaa haet lentokoneen?

T: Riippuu todella paljon siitä lentokoneesta, jota vastaan olemme menossa. Jos tuohon nyt tulisi esimerkiksi turkkilainen kone, joka olisi menossa 903-ständille, menisin konetta vastaan rullaustielle Zulu ja olisin siinä risteyksessä, josta kone vapautetaan rullaustielle. Opastaisin koneen rullausväyliä pitkin ständille 903 asti ja ohjaisin vielä lopussa viimeiset metrit käsimerkeillä.

O: Kuinka suuri osa työstäsi on autossa istumista ja autolla ajelua?

T: Tämä auto on käytännössä meidän toimistomme, koska täällä me päivystämme ja tässä olemme heti valmiita liikkumaan sinne, missä meitä tarvitaan. Työhömmme kuuluu myös siltahälytykset. Jos virkailijoilla on joitakin ongelmia silloissa, menemme sinnekin auttamaan. Pääsemme nopeasti paikalle, koska olemme valmiina autossa.

O: Tässä kun katselen, niin lentokoneita tulee ja menee koko ajan. Kun sinä katsot tätä ja seuraat ja opastat lentokoneita työksesi, tuleeko sinulle koskaan sellaista tunnetta, että olisipa mukavaa astua koneeseen ja lentää viikoksi reissuun?

T: Totta kai aina olisi oikein mukavaa lähteä itsekkin johonkin reissuun. Sehän tässä onkin yksi hyvä puoli, että pääsen näkemään paljon hyväntuulisia ihmisiä. He ovat joko lähdössä reissuun, jolloin he ovat täynnä odotusta, tai he ovat saapumassa reissusta ja heillä on siitä vielä hyvä tunne. Se tekee tästä työstä jatkuvasti hyväntuulista, vaikka keli olisi välillä huono ja joutuisi lumisateessa lapioimaan

viivoja esiin tai jotakin vastaavaa. Tämä ympäristö on vain niin positiivinen, että se vaikuttaa paljon meidänkin jaksamiseen.

O: Jos on kova pyry ja viivat alkavat kadota, onko marshaller se henkilö, jonka voi nähdä putsaamassa niitä viivoja?

T: Kyllä, jos se putsaaja on ständillä ja keltaisen auton kanssa liikkeellä, hän on yleensä marshaller, joka etsii viivaa, jolle koneen pitää tulla. Nykyään kunnossapidolta pyydetään todella paljon kohdenettuja lumenpoistoja, jos jokin ständi on lumen peitossa. Meidän käyttämämme harja on kuitenkin aika pieni, joten se on tarkoitettu lähinnä hätäapuun.

(Musiikkia)

O: Rekrytointi on taitolaji. Kuten aiemmin kerroit, olette jo palkanneet tasaisesti uutta väkeä. Kun työskennellään lentoasemalla, jonka täytyy toimia 24 tuntia vuorokaudessa säästä riippumatta, ja tarvitaan paljon erikoisosaajia, on osaajien löytämisessä varmasti omat haasteensa. Paula Palsala, kun Finavia palkkaa uusia osaajia ja mediassa puhutaan kilpailun koventumisesta, näkyykö tämä teidän rekrytoinneissa?

P: Kyllä tämä näkyy myös meillä. Osaan operatiivisista ja IT-tehtävistä on haastavaa löytää tekijöitä. Osittain haasteenamme ovat myös tehtävien vaatimukset. Esimerkiksi verkoston kunnossapidon tehtäviin kuuluu varsinaisen kunnossapidon lisäksi myös palo- ja pelastustehtäviä. Kunnossapitoon vaaditaan BC-ajokortti, ja palo- ja pelastustehtäviin taas tietenkin hyvä fyysinen kunto, jotta voi läpäistä tarvittavat vaatimukset. On haastavaa löytää tekijöitä moniosaajan tehtäviin, jotka vaativat useampaa eri ominaisuutta tai osaamista. Finavialla on Suomessa 20 lentoasemaa, joten osalla alueista kilpailu työvoimasta on tällä hetkellä todella tiukkaa.

O: Mitä rekrytoinneissa tai rekrytointien suunnittelussa pitää huomioida, jotta lopputulos olisi onnistunut?

P: Sanotaan näin, että hyvä ennakkosuunnittelu ja rekrytoivien esihenkilöiden aktiivinen ote ovat tärkeitä. Kiinnitämme todella paljon huomiota hakijakokemukseen. Totta kai pitää myös muistaa, että meidän on hankalaa löytää kaikki kriteerit täyttäviä henkilöitä. Siksi työntekijältä vaaditaan tietyt peruskriteerit, ja lisäksi koulutamme ja perehdytämme henkilöstön meidän tehtäviimme. Emme siis edes oleta, että työnhakijoiden tulee olla valmiita paketteja. Tällaisia tehtäviä ovat esimerkiksi nimenomaan kunnossapidon moniosaajan tehtävät. Meillä on myös Apron Management -yksikkö, joka vastaa lentokoneiden paikoituksesta lentoasemalla. Yksikön tehtäviä vastaavia ei ole missään muualla, joten emme voi olettaa, että joku osaisi ne jo valmiiksi.

O: Tälläkin hetkellä moni ihminen laatii työhakemusta tai valmistautuu työhaastatteluun ja koettaa tsemppata itseään. Mitä neuvoisit HR-spesialistina ihmisille? Mihin kannattaa kiinnittää huomiota, jotta voi antaa haastattelussa oikean kuvan osaamisestaan?

P: Ihan ensimmäisenä kehotan panostamaan hakulomakkeen ja CV:n tekemiseen – siihen, että esimerkiksi tiedot koulutuksesta ja työkokemuksesta ovat ajan tasalla. Suosittelen tutustumaan yritykseen ennen haastattelua, jotta ymmärtää, mihin on hakemassa, ja näkee kohtaavatko omat ja yrityksen arvot toisensa. Meiltä on mahdollista tiedustella tehtävistä hakuaikana puhelimitse rekrytoivalta esihenkilöltä, ja ehdottomasti kannustan käyttämään sitä mahdollisuutta.

O: Joitakin työhaastattelut jännittävät, ja he voivat pelätä sitä, että työhaastattelussa mokaa, sanoo jotain väärin, käsi tärisee tai jotain vastaavaa. Onko sillä oikeasti merkitystä?

P: Ei. Sanoisin, että se on täysin ymmärrettävää, että joitakin jännittää. Eihän se jännitys kuitenkaan ole pois omasta osaamisesta tai kokemuksesta, jotka ovat niitä asioita, joihin valinnassa kiinnitetään huomiota. Pyrimme luomaan rennon ilmapiirin, jotta jännitys jossain vaiheessa hälvenee, ja yleensä niin tapahtuukin.

(Musiikkia)

O: Kuuraa ja alijäähtynyttä vettä – eli miten pitää kiitotie puhtaana. Istumme tässä Finavian transporterissa. Tämä on kentän kunnossapidossa työskentelevän vuorovastaavan Atso Partasen työkalu tai työpaikka. Kuinka paljon sinä vietät työpäivästäsi tässä autossa?

A: Se riippuu hyvin pitkälti vallitsevasta kelistä. Teemme 12 tunnin vuoroja. Oikein huonolla kelillä saatamme istua autossa jopa 10–11 tuntia. Jos keli on tällainen kuin nyt eli kuiva ja poutainen, käymme 12 tunnin vuoron aikana kolme kertaa kiitotietarkastuksilla. Hyvällä säällä istumme autossa todella paljon vähemmän kuin huonolla kelillä. Sanotaan, että istumme autossa tunnista 11 tuntiin vuorossa.

O: Tässä on tällaisia mittalaitteita. Jos yksinkertaistetaan humanistin tekniikalla, saatko ajaessasi autoa kiitoradoilla tietoa siitä, missä kunnossa kiitorata on ja onko tarvetta ryhtyä toimenpiteisiin?

A: Kyllä, juuri näin. Eli tässä on kitkanmittausvaunu perässä, ja tässä kuskin penkin vieressä minulla on tabletti, jolla pystyn tekemään kiitotien kuntoarvioraportit. Ilmoitamme ne nykyään koodina, joka muodostuu kitkasta ja omista havainnoistamme; esimerkiksi auton käyttäytymisestä tai perinteisesti tossukitkasta. Lisäksi arvioimme esiintymiä visuaalisesti: onko lumi märkää, kuivaa vai pelkkää kuuraa. Näiden kaikkien havaintojen perusteella ilmoitamme koodin eteenpäin. Se menee lennonjohtoon ja suoraan koneiden kapteeneille.

O: Kuinka paljon kiitotien päällä saa olla lunta ennen kuin teidän täytyy ryhtyä töihin?

A: Periaatteessa harjaamme jo kuurankin. Jokainen varmasti tietää, millaista kuura on maantiellä. Poistamme sitä harjaamalla liukkauden estämiseksi. Lumisateella kolme millia on maksimi, joka täytyy jo poistaa. Kuivaa lunta voi olla vähän enemmänkin, mutta märän lumen tai jopa sohjon tapauksessa kolme millia on maksimimäärä. Silloin menemme kiitotielle jo aika kiireellä.

V: Työtä näkyvissä. Tämä on Uudenmaan TE-toimiston podcast.

O: Teillä on aika iso työmaa. Jos kiitotiet yksi, kaksi ja kolme asettaisi Helsingin keskustan päälle, esimerkiksi kiitotie kolme ulottuisi Lauttasaaresta Töölöön. Jos nyt tulisi lumisade ja kiitotie täytyisi saada puhtaaksi, kuinka kauan menisi ennen kuin se olisi puhdas?

A: Yhden kiitotien puhdistettava alue on noin 15 hehtaaria. Nopeimmillaan meiltä kuluu 11 minuuttia, kun menemme toisesta päästä kiitotielle ja tulemme toisesta päästä ulos.

O: Me tavalliset ihmiset katsomme sään Ylen puoli yhdeksän uutisista. Miten sinä seuraat säätä? Minkälaiset järjestelmät teillä on?

A: Meillä on tänne lentokentälle täsmäsääennusteet, jotka ovat tällä kertaa ilmeisesti Ilmatieteenlaitoksen tekemät. Lisäksi meillä paikan päällä on oma meteorologi, jolta saamme hyvinkin tarkkoja ennusteita. Säätutka tai oikeammin sanottuna sadetutka on meille tärkeä työkalu. Siitä näemme aika tarkkaan sateen alkamisen, jotta osamme ennakoida sen. Luvalla sanottuna sitä puoli yhdeksän uutisten säätä tulee seurattua ihan vapaa-aikana vähän liikaakin.

O: Kuinka nopeasti tilanne voi muuttua niin, että yhtäkkiä täytyykin lähteä putsaamaan? Tuleeko usein yllättäviä sääilmiöitä?

A: Tänä päivänä niitä tulee aika usein. Vaikka joku voi väittää, ettei ilmastonmuutosta ole, näissä töissä se kyllä näkyy hyvin. Nykyään meille kaikkein huonoin tapahtuma on alijäähtynyt vesi, joka aiheuttaa todella kovan kiireen. Se tulee hirvittävän yllättävästi, ja kun sitä alkaa sataa, täällä jäätyy saman tien joka paikka.

O: Kun äsken ajelimme pienen kierroksen, huomasin, että pitää aina osata lukea, milloin kone on lähdössä tai tulossa. Pitää siis olla todella skarpina.

A: Kyllä, hereillä pitää olla. Kun olemme liikennealueella, olemme koko ajan yhteydessä lennonjohtoon ja meidän täytyy tietää, missä olemme, sekä muistaa kysyä kiitotien ylitysluvat ja ilmoittaa poistuminen kiitotieltä. Kun kokemusta tulee, kaikkia tilanteita pystyy tietysti lukemaan aika hyvin ja oppii tietämään, mihin mikäkin kone on menossa ja minkä lentoyhtiön kone menee minnekin. Se auttaa asiaa.

(Musiikkia)

O: Pari sanaa työn suolasta. HR-spesialisti Paula Palsala, mikä on sinun työsi suola – se, mikä sinua houkuttaa?

P: Kohtaamiset ja onnistumisen kokemukset siitä, että jokin asia saadaan maaliin toivotulla tavalla, ja totta kai palaute siitä, että teen työni hyvin ja pystyn olemaan apuna ja tukena. Yhtä lailla työpäiväni ovat todella monipuolisia, ja päivien vaihtelevuus vie mukanaan. Töitä on paljon, mutta juuri siitä minä nautin.

O: Olet työskennellyt Finavialla vuodesta 2004 ja HR-tiimissä vuodesta 2011. Ensi vuonna tulee siis 20 vuotta täyteen. Onko tämä tyypillinen uran pituus finavialaiselle?

P: Kyllä näin voi sanoa. Meillä Finaviassa on todella pitkiä työuria. Finavia on työnantajana erinomainen. Omalla kohdallani sisäinen työnkierto on pitänyt motivaation korkealla, ja se on saanut minut pysymään finavialaisena. Urani alkupuolella eräs todella pitkään Finavialla ollut henkilö kutsui itseään finosaurukseksi. Sellainen voin nykyään myöntää itsekin olevani. Meitä finosauruksia alkaa olla jo aika paljon.

O: Koetko nyt olevasi omassa hommassasi, kun teet HR-spesialistin työtä?

P: Nautin tästä paljon ja koen myös, että kaikista aiemmista tehtävistä, joissa olen Finavialla toiminut, on ollut todella paljon hyötyä nykyisessä työssäni. Tällaisia tehtäviä on ollut sekä operatiivisessa että



esihenkilön roolissa ja resurssisuunnittelussa. Aiemman työkokemukseni perusteella pystyn paljon paremmin hahmottamaan Finavian tehtäväkentän ja eri tehtävien haasteet.

O: Jos ajattelet HR-uraasi ja kaikkea mennyttä turbulenssia, onko HR-työn ydin edelleen sama? Mikä on mielestäsi työsi paras ja merkittävin ydin?

P: Koen, että se ydin on yhä edelleen sama. Tärkeintä on edelleen toimia sekä liiketoimintojen että henkilöstön apuna työsuhteen elinkaareen liittyvissä asioissa. Koen vahvasti olevani asiantuntijuuden lisäksi asiakaspalveluammattissa.

O: Kun ottaa huomioon, että täällä kaikki eri ammattilaiset tekevät omalta osaltaan työtä, joka mahdollistaa ihmisten työ- ja lomamatkat, onko asiakaspalveluasenne sellainen asia, jota toivotaan tänne hakevilta ihmisiltä?

P: Kyllä me sitä korostamme, että ihan jokainen meistä on asiakaspalveluroolissa. Kaikki eivät ole välttämättä matkustajarajapinnassa, mutta asiakkuuksia on muitakin kuin pelkät matkustajat. Meillä on sekä sisäisiä että ulkoisia asiakkaita.

O: Olemme tässä ikkunan ääressä, ja tuossa rullaa Finnairin kone omalle tuloportilleen. Näyttää siltä, että elämme hyvin vilkasta aikaa. Millaisin tunnelmin sinä aloitat nyt työpäiväsi?

P: Pysin siihen, että aloitan kaikki päiväni positiivisella asenteella ja avoimin mielin, koska jokaiseen työviikkoon mahtuu yllätyksiä. Positiivinen asenne auttaa siinä. Uskon todella vahvasti siihen, että tulevaisuus näyttäytyy Finavialle yrityksenä valoisampana kuin menneet haastavat vuodet. Ei pidä kieltää sitä, että haasteita on varmasti myös edessä. Olemme kuitenkin selvästi menossa kohti parempaa.

O: Eli kiitoratojen päässä paistaa aurinko.

P: Kyllä, niin kuin tänäkin aamuna.

V: Uudenmaan TE-toimisto, tukenasi nousuissa ja laskuissa. Lue Riku Hautamäen blogi yritysten palveluista blogisivustoltamme. Työtänäkyvissä.fi. Kiitos, kun kuuntelit! Lisää podcasteja ja blogeja osoitteessa työtänäkyvissä.fi. Työtä näkyvissä.fi. Työtänäkyvissä.fi.

[Äänite päättyy.]