

Hannes Niemelä

**ITELLA LOGISTIIKAN YRITYSKAUPAN YHTEYDESSÄ
ILMENNEET PÄÄLLEKKÄISYYDET JA ONGELMAT OULUSTA
AJETTAVISSA ALUE- JA RUNKOKULJETUKSISSA**

**ITELLA LOGISTIIKAN YRITYSKAUPAN YHTEYDESSÄ
ILMENNEET PÄÄLLEKKÄISYYDET JA ONGELMAT OULUSTA
AJETTAVISSA ALUE- JA RUNKOKULJETUKSISSA**

Hannes Niemelä
Opinnäytetyö
Kevät 2014
Kone- ja tuotantotekniikan koulutusohjelma
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu
Kone- ja tuotantotekniikka, auto- ja kuljetustekniikka

Tekijä: Hannes Niemelä
Opinnäytetyön nimi: Alue- ja runkokuljetusten päällekkäisyydet Oulussa
Työn ohjaaja: Mauri Haataja
Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: kevät 2014 Sivumäärä: 54 + 0 liitettä

Työn aiheena on Itella Logistics Oyj:n ja VR Transtpointin yhdistymisestä aiheutuneiden ongelmien ja päällekkäisyyksien selvittäminen Oulusta ajettaviin alue- ja runkovuoroihin. Työn tavoitteena oli selvittää syntyneet ongelmat ja niihin jo tehdyt ratkaisut sekä miettiä mahdollisia ratkaisuehdotuksia selvittämättömiin ongelmiin. Työssä esitellään myös yksityiskohtaisesti Itella Logistiikan Oulusta ajettavat alue- ja runkovuorot.

Työ suoritettiin teoreettisen tutkimuksen ja pääasiassa työssä oppimisen kautta. Samalla pohdittiin yrityskaupan mukana tulleita ongelmia alue- ja runkovuoroissa sekä tavaranhjauksissa, kun toimitaan kahdesta terminaalista. Samalla tuodaan esille, miten toiminta eri terminaaleista vaikuttaa ajoneuvojen lastauksiin ja purkuihin. Työssä käsitellään myös kuljetustilauksissa ja kuljetusvuoroissa ilmenneitä ongelmia. Aineistona käytettiin Itella Logistiikan sisäistä tietokantaa, aiheeseen liittyviä julkaisuja, mutta pääasiassa työssä opittuja tietoja ja taitoja.

Työssä tuodaan esille jo tehdyt muutokset kuljetusvuoroihin, lastaus- ja purkuterminaaleihin sekä kuljetustilausten käsittelyyn ja välittämiseen. Esimerkkeinä muutoksista mainittakoon kuljetusvuorojen lakkauttamiset ja yhdistämiset, terminaali käyntien lisäämiset työvuoroille ja kuljetustilausten osalta henkilöstön kouluttaminen uusia ohjelmia varten. Työtä tehdessä esille nousi myös ongelmia, joita ei vielä tässä vaiheessa saada ratkaistua. Suurin näistä on valtakunnallinen muutos tavaranhjauksiin, mistä johtuen liikenne kahden terminaalin välillä jouduttiin aloittamaan. Se aiheutti muutoksia saapuviin ja lähteviin kuljetusvuoroihin, erityisesti ajoneuvojen lastausten, purkujen ja tavarantoimitusten suhteen. Työssä tuotiin esille ratkaisusta saatavat taloudelliset säästöt ja ongelmiin johtaneet asiat. Toiminta kahdesta erillisestä terminaalista oli suurin ilmennyt ongelma, jonka ratkaisemiseksi aloitettiin Oulun postikeskuksen terminaalin laajennustyöt. Terminaalin laajennus otetaan käyttöön kesällä 2014. Sen avulla yrityksen toiminta saadaan keskitettyä samaan toimipisteeseen, terminaalien välinen liikenne lopetettua, toimintaa selkeytettyä ja tavaranhjausta muutettua niin, että se täyttävät asiakkaille annetut toimitusaikalupaukset.

Asiasanat: kuljetus ja liikenne, kuljetus-, varastointi- ja postipalvelut, tieliikenteen rahtikuljetukset

ALKULAUSE

Työskentelen Itella Logistics Oy:ssä Oulun kuljetuksessa ajojärjestelijänä ja aiheen opinnäytetyöhöni sain kuullessani Itella Logistics Oy:n ja VR Transpointin yhdistymisestä. Tämä herätti työmaalla todella paljon kysymyksiä niin työntekijä- kuin esimiestasollakin. Tämän takia ajattelin aiheen olevan sopiva ja mielenkiintoinen opinnäytetyöksi. Aiheen valinnassa minua auttoivat esimiehet Pasi Tampio ja Pasi Härkönen. Alue rajattiin ongelmiin ja päällekkäisyyksiin Oulusta ajettaviin alue- ja runkokuoroihin kahden kuljetusyrityksen yhdistyessä. Samalla sivutaan hieman tavaranhjauksiin tulleita muutoksia ja terminaalin layoutia.

13.6.2014

Hannes Niemelä

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ALKULAUSE	4
SISÄLLYS	5
SANASTO	7
1 JOHDANTO	8
2 ITELLA LOGISTIIKKA	10
2.1 Autorahti	10
2.2 Lento- ja merirahti	11
2.3 Tullaus ja huolinta	12
3 OULUN KULJETUS	13
3.1 Oulun kuljetuksen ajamat alue- ja runkovoerot	13
3.1.1 Aluevuorojen klo 06:00 lähdöt	15
3.1.2 Aluevuorojen päivälähdöt	18
3.1.3 Aluevuorojen yövuorot	21
3.1.4 Runkovuorojen aamulähdöt	26
3.1.5 Oulun Kuljetuksen klo 10:00 jälkeen lähtevät runkovoerot	32
4 ILMENNEET ONGELMAT JA PÄÄLLEKKÄISYYDET	37
4.1 Kaksi erillistä terminaalia	37
4.2 Terminaalien tilanpuute	38
4.3 Runkovuorojen lastaus ja purku	39
4.4 Kuljetustilaukset	40
4.5 Kuljetusohjausten muutokset	41
4.6 Vuoromuutokset	43
5 ONGELMIIN JO TEHDYT JA SUUNNITELLUT RATKAISUT	45
5.1 Erilliset terminaalit ja terminaalien tilanpuute	45
5.2 Runkovuorojen lastaus ja purku	46
5.3 Kuljetustilaukset	47
5.4 Kuljetusohjausten muutokset	47
5.5 Vuoromuutoksien ratkaisut	48
6 TERMINAALIEN YHDISTYMINEN	50

7 YHTEENVETO	52
LÄHTEET	54

SANASTO

16-paketti = Itella Economy = toimipaikkaan klo 16:00 mennessä asiakkaalle noudettavaksi toimitettava paketti

Dolly = kuljetusalusta kirjelaatikoille, kaksi laatikkoa rinnakkain ja kaksi pitkittäin, useita päällekkäin, minimi korkeus 1,50 metriä

Flex-lähetys = Itella Express Flex = lähetykseen kuuluu yhteydenotto asiakkaaseen ja toimitus asiakkaalle ennalta sovittuna ajankohtana

Kappaletavaraterminaali = VR Transpointin Oritkarin terminaali

KYK = kuljetusyksikkö

POK = postikeskus

Siirtynyt liiketoiminta = VR Transpoint

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan kahden kuljetusyrityksen, Itella Logistics Oy:n ja VR Transpointin kappaletavarakuljetusten yhdistymistä ja niiden aiheuttamia vuorokohtaisia päällekkäisyyksiä ja ongelmia Oulusta ajettavissa alue- ja runkokuljetuksissa. Tutkittavan aiheen näkökulmana ovat Itellan Oulun alue- ja runkokuljetukset. Työstä saatavien tulosten avulla pyritään ratkaisemaan yleisiä ongelmakohtia ja päällekkäisyyksiä alue- ja runkovuoroissa.

Olen työskennellyt Itella Logistics Oy:ssä, Oulun kuljetuksessa, palvelu- ja aluekuljetuksessa vuodesta 2007 saakka. Tällä hetkellä toimin ajojärjestelijänä Oulun postikeskuksessa. Aihe opinnäytetyöhön tuli kappaletavaralogistiikan yhdistymisestä heränneiden kysymysten ja ongelmien seurauksena.

Kahden valtakunnallisen kuljetusyrityksen yhdistyessä on ilmeistä, että päällekkäisyyksiä syntyy ja niiden ratkaiseminen sekä eliminointi ovat taloudellisesti ja laadun takaamisen kannalta todella tärkeitä. Tärkeimpänä ongelmien ratkaisussa on mahdollisimman kattava ja tehokas jakelu verkosto ympäri Suomen.

Työ rajataan Oulusta tapahtuviin alue- ja runkokuljetuksiin ja työssä keskitytään kuljetusten nykytilaan ja niissä esiintyviin ongelmiin. Tavoitteena on pyrkiä selvittämään vuorojen ongelmakohdat ja mahdolliset päällekkäisyydet. Työssä esitellään myös vuoroihin jo tehdyt muutokset ongelmien korjaamiseksi sekä esitellään uusia mahdollisuuksia vielä olemassa olevien ongelmien korjaamiseen.

Työ on osa yhdistymisen myötä tulleiden ongelmien ratkaisua ja jakeluverkon kehittämistä ja tehostamista. Itellan strategisen kehittämisen yhdeksi osa-alueeksi on määritelty toimintatapojen ja tuottavuuden kehittäminen. Yksittäisten vuorojen yhdistäminen ja jakeluverkon kehittämisellä on suuri merkitys Oulun kuljetukselle ja tätä kautta koko logistiikalle.

Työn tarkoituksena on tuoda esille alue- ja runkokuljetuksissa ilmenneet ongelmat sekä päällekkäisyydet. Mahdollisilla ratkaisuilla on tarkoitus tuoda esille

uusia kehityskohteita ja säästöjä. Työ suoritetaan teoreettisen tutkimuksen sekä työssä oppimisen avulla. Työn ensimmäisessä osassa keskitytään kuljetusten nykytilaan ja sen ongelmiin. Työn toisessa osassa kuvataan ongelmiin jo tehtyjä ratkaisuja ja mahdollisia uusia ideoita. Työ on Oulun ammattikorkeakoulun kone- ja tuotantotekniikan koulutusohjelman opinnäytetyö.

2 ITELLA LOGISTIIKKA

Itella tuottaa asiakkaidensa tarpeisiin suunniteltuja kokonaisratkaisuja logistiikan hoitoon ja kehittämiseen. Itella tarjoaa palveluja tieto- ja materiaalivirtojen hallintaan ja omaa yli 370 vuoden ainutlaatuisen yrityshistorian. Konsernin liikevaihto on 1,9 miljardia euroa vuodessa. Konsernilla on toimintaa kahdessatoista Euroopan maassa. Työntekijöitä konsernissa on maailman laajuisesti noin 27 500 henkilöä. Palvelulogistiikan ratkaisuja ovat kansainväliset auto-, lento- ja meri-rahti sekä tullaus ja huolinta. Kuluttajalle näkyvin palvelu on kotimaan rahti sekä varastointipalvelut. Itellan palvelulogistiikan ratkaisuja ovat myös erinäiset logistiikan tietojärjestelmät. (1, s. 6, 11 - 20, 37; 2, s. 6.)

Itellan logistiikalla on toimintaa tällä hetkellä kahdeksassa eri maassa, joka tarjoaa globaaleja palveluja eri edustajien kautta. Suomen lisäksi toimintaa on pohjoismaista Ruotsissa ja Norjassa. Näiden lisäksi palveluja tarjotaan Tanskassa, Virossa, Latviassa, Liettuassa ja Venäjällä. Toimipisteitä näissä kahdeksassa valtiossa on yli 30. (1, s. 6; 2, s. 6.)

Suomessa suurimmat toimipisteet sijaitsevat Helsingissä, Lahdessa, Tampereella, Turussa, Oulussa ja Kuopiossa. Kansainvälisen liikevaihdon osuus konsernin liikevaihdosta on noin 30 % eli 781,5 miljoonaa euroa. Henkilöstöä Itellan Logistiikan alaisina on 7 400 ammattilaista. (1, s. 13.)

2.1 Autorahti

Euroopan laajuinen autorrahti sisältää täyden palveluvalikoiman kappaletavaran osa- ja täysiin kuormiin. Tämä tarkoittaa tavaran toimituksen kertaluontoisista projekteista jokapäiväisiin nouto- ja jakelutapahtumiin. Palveluja on myös mahdollista muokata aina asiakkaan haluamalla tavalla. Kuljetukset hoidetaan omilla kuljetusyhtiöillä kahdeksan maan kotimarkkina-alueilla, mikä mahdollistaa kattavan ja asiantuntevan edustajaverkoston ympäri Euroopan. Euroopan verkoston perustana on yhteistyö eri maiden johtavien logistiikkatoimijoiden kans-

sa. Numeroina tämä tarkoittaa yli 650 kansainvälistä kappaletavaralähtöä viikossa, mikä on yksi lähtö jokaista 15 minuuttia kohden. (1, s. 11 - 20.)

Kattavilla kotimaan etu- ja jatkokuljetuksilla mahdollistetaan hyvin säännölliset ja aikataulutetut kuljetukset niin kotimaassa kuin ulkomaillakin. Peruspalveluihin on myös liitettävissä useita erilaisia lisäarvopalveluja. Kotimaassa Itella Logistiikalla on yksi maan kattavimmista ja laajimmista jakelu- ja terminaaliverkostoisista. Tämän ansiosta jakelu tapahtuu aikataulutetusti ja tarkasti ympäri maan. Kuljetuspalvelut ovat asiakaslähtöisiä ja joustavia yksittäisistä kappaletavaralähetyksistä säännöllisiin ja suuriin lähetyksiin. Itellan Logistiikka tekee tiivistä yhteistyötä myös Itella Postin kanssa, mikä mahdollistaa kirjepostin kuljetuksen ja jakelun esimerkiksi säännöllisen noutojakelun yhteydessä. (1, s. 11 - 20.)

2.2 Lento- ja merirahti

Itella Logistiikan lentorahti tarjoaa maailmanlaajuiset ja nopeat aikataulutetut lentorahtipalvelut niin tuonnissa kuin viennissäkin edustajaverkostonsa kanssa. Tähän kuuluvat standardipalvelut sekä asiakkaille heitä varten räätälöidyt palvelut. Asiakastuntemus pohjautuu vahvaan osaamiseen kotimaan markkinoilla ja luotettavaan partneriverkostoon maailmalla. Palveluvalikoiman lisäksi lentorahtiin voidaan liittää lisäarvopalveluita, kuten vaarallisten aineiden lähetys, lämpökontrolloidut lähetykset, asiakkaille suunnitellut projektikuljetukset ja tullaus- sekä huolintapalvelut. Lentorahdin eri tyyppisiä ovat

- Priority Service eli suorat lennot
- Charter Service eli tilauslennot
- Consolidation Service eli yhteislähetykset
- Cross Trade eli kolmansien maiden välinen liikenne. (1, s. 22 - 24.)

Kuten lentorahdinkin, merirahti tarjoaa myös täsmälliset ja aikataulutetut lähetykset sekä viennissä että tuonnissa. Merirahti lähetykset ovat hyvin kustannustehokkaita ja aikataulutettuja. Palveluvalikoima sisältää lähetykset kappaletavaralähetyksistä täyskonttilähetyksiin ja näihin on mahdollista liittää esimerkiksi pakkaus- ja kontituspalveluita. Asiantunteva henkilökunta on erikoistunut erityisesti

projekti- ja lämpötilakontroloituihin kuljetuksiin sekä erikoiskuljetuksia vaativiin ylimittaisten ja -painoisten kollojen kuljetuksiin merirahtina. Lisäarvopalveluita ovat samat kuin yllämainitulla merirahdillakin. Numeroina lento- ja merirahti tarkoittaa yli 614:ää tonnia tavaraa vuodessa, mikä on noin 5 500 jumbojettiä täydessä lastissa. (1, s. 22 - 26.)

2.3 Tullaus ja huolinta

Tullauksen ja huolinnan ansiosta asiakas voi varmistua, että kaikki tarvittavat muodollisuudet menevät heti kerralla oikein. Tullaus ja huolinta huomioivat kaikki viimeisimmät säädökset ja etuudet. Huolehtimalla kaikki tarvittavat dokumentit kerralla kuntoon, varmistetaan lähetysten oikea aikainen toimitus ja jakelu, eikä turhia lisäkustannuksia synny. Itellan Logistiikka hoitaa kaikki kuljetuksiin ja kansainväliseen kauppaan liittyvät dokumentoinnit, kuten esimerkiksi vienti- ja tuontidokumentointi. (1, s. 27.)

3 OULUN KULJETUS

Oulun Kuljetus sijaitsee Oulun ruskon teollisuusalueella juuri valmistuneessa postikeskuksessa. Ajoneuvoja on 31, työntekijöitä kuljetuksen puolella työskentelee vakituisesti 92.

Kuljetus on jaettu palvelu- ja aluekuljetuksiin. Aluekuljetukset tarkoittavat Oulun taajama-alueella ja lähikuntiin ajettavia jakelu- ja keräilyvuoroja sekä Oulusta Itella Logistiikan ajoneuvoyhdistelmillä ajettavat runkovuorot. Näitä vuoroja Oulun kuljetuksella on 40. (5.)

3.1 Oulun kuljetuksen ajamat alue- ja runkovuorot

Oulun terminaali on niin sanottu keräilyterminaali. Sen kautta kuljetetaan kaikki Oulun eteläpuolelta saapuva posti pohjoiseen ja pohjoisesta saapuva posti etelään. Tämän takia terminaalin toiminta on todella tärkeää, jotta asiakaslupaukset toimitusajoissa saadaan täytettyä ympäri Suomen. Postikuljetukset ovat kautta aikain olleet todella tarkkaan aikataulutettuja ja pienikin myöhästyminen yhdellä saapuvalla tai lähtevällä vuorolla yleensä aiheuttaa myöhästymisiä toimitusaikalupauksissa.

Oulusta ajettavat vuorot ovat pääasiassa jakeluvuoroja, jotka toimittavat jakelutoimipaikkoihin aamuyön ja aamun aikana kyseisten alueiden postit ja paketit. Suurin osa vuoroista on Itella Logistiikan omilla ajoneuvoilla ja kuljettajilla suoritettavia, mutta osa vuoroista ajetaan myös alihankkijoiden toimesta. Kaikki Oulusta ajettavat vuorot eivät kuitenkaan ole Oulun kuljetuksen ajamia, vaan esimerkiksi Ylivieskan ja Kajaanin Kuljetuksen ajamia. Nämä ovat esimerkiksi illalla saapuneita keräilyvuoroja, jotka lähtevät yöllä jakeluvuoroilla takaisin omalle paikkakunnalleen.

Kalusto kyseisillä vuoroilla on vaihtelevaa kuorma-autosta täyteen ajoneuvoyhdistelmään, mutta kuitenkin yli 18 tonnin painoisilla, kahdella akselilla varustettuja kuorma-autoja. (5.)

Jokaiselle vuorolle on mitoitettu niin sanottu lähtöaika, jolloin vuoron tulisi viimeistään lähteä. Vuorot voidaan myös päästää lähtemään aikaisemmin, jos kyseiselle vuorolle lähtevät tavarat ovat jo valmiita. Tässä on huomioitava sovitut palvelulupaukset eli vuorojen lähtöä voidaan myös myöhästyttää, jotta tietyille paikkakunnalle saadaan sovituille päivälle oikeat lähetykset. (5.)

Yöllä ajettavilla jakeluvuoroilla toimitetaan samalla myös päivittäiset varhaisjakelulehdet kuten Kaleva, Raahen Seutu, Koillissanomat sekä Kainuun Sanomat. Kyseiset yövuorot on ajoitettu kyseisten lehtien jakeluaikataulujen mukaan eli varhaisjakelut ovat suurin prioriteetti yöllä ajettavissa vuoroissa. Yhden kuljetusvuoron kyydissä voi olla parhaillaan kolme tai jopa neljä varhaisjakelulehteä. Kyseisten vuorojen lähtöajat Oulusta sijoittuvat klo 23:00–04:30, jolloin lehdet saadaan toimitettua jakajille ajoissa. Näin saadaan pidettyä palvelulupaukset painotaloille ja mahdollistetaan kattava ja tehokas jakeluverkosto. (5.)

Aamulla lähtevät vuorot toimittavat aamun viimeiset päivittäiset postit ja paketit jakelutoimipaikkoihin. Näihin vuoroihin on saatava kaikki kirjeposti ja paketit joiden palvelulupaus on kyseiselle päivälle. Vuorojen mukana toimitetaan myös saman päivän ennalta sovittuja Flex-lähetyksiä, KYK-lähetyksiä sekä kotimaanrahtia. Näiden lähtöjen mukana kulkee myös suurin osa asiamiesposteihin toimitettavista paketeista. Vuorojen lähtöajat Oulusta ajoittuvat aikavälille 05:00 ja 06:00. Osa vuoroista jatkuu iltapäivällä keräilyvuoroilla työaikalakien ja ajo-ajan puitteissa. (5.)

Päivällä lähtevät vuorot ovat niin sanottuja keräilyvuoroja. Vuorot alkavat yleensä aamulla klo 06:00 jälkeen tulleiden postien ja pakettien toimittamisella jakeluihin, 16-pakettien toimittamisella asiamiesposteihin ja kotimaanrahdin, Flex-lähetysten ja KYK-lähetysten jakamisella. Näiden jälkeen seuraa yleensä jokaiselle vuorolle räätälöity noutovuoro, jonka asiakkaat ovat tilanneet Itellalta. Samalla vuorot keräävät päivän aikana tulleita noutoja asiakkailta. Samalla noudataan jakelutoimipaikoista sinne päivän aikana kerätyt kirjeet ja paketit, asiamiesposteista lähtevät paketit ja postit sekä jokaisen vuoron alueella olevia kirjelaatikoita. Vuorot lähtevät Oulusta klo 10:00 - 13:00 välisenä aikana. Saapu-

minen takaisin Ouluun ajoittuu klo 15:00 - 19:00 väliselle ajalle, jolloin palvelupaukset seuraavalle päivälle saadaan toteutettua. (5.)

3.1.1 Aluevuorojen klo 06:00 lähdöt

Tässä kappaleessa tullaan käsittelemään yksityiskohtaisesti Oulun Kuljetukselle kuuluvia alue- ja runkovuoroja. Käsitellään ensin aluevuorot ja niistä ensimmäisenä klo 06:00 alkavat vuorot.

A-9 Pyhäntä

Vuoro on Oulun kuljetuksen, kuorma-autolla ajamia vuoroja ja vuoro alkaa aamulla klo 05:15 lastaamalla kyytiin Pyhännän, Piippolan, Pulkkilan sekä Rantsilan klo 06:00 mennessä tulleet postit, paketit ja KYK- ja Kotimaanrahtilähettykset. Lähtöaika vuorolla on Oulusta klo 06:00. (5.)

Vuoron ensimmäinen pysähdyspaikka on Rantsilan jakelutoimipaikassa, johon se jättää Rantsilan ja Kestilän jakelutoimipaikkojen postit. Siitä vuoro jatkaa Pulkkilan jakelutoimipaikkaan ja jättää sinne Pulkkilan ja Piippolan postit. Seuraava pysähdys vuorolla on Piippolan asiamiespostissa, johon toimitetaan asiakkaiden tilaamat 16-tuotteet. (5.)

Tämän jälkeen vuoro jatkaa Pyhännän asiamiespostiin, jonne se jättää asiakkaiden tilaamat 16-tuotteet. Tämän jälkeen se jatkaa Pyhännän jakelutoimipaikkaan, johon jätetään Pyhännän postit. Samalla se pitää jakelutoimipaikassa lakisääteisen 45 minuutin ajo- ja lepoaikalain mukaisen tauon, minkä aikana jakelun henkilökunta käy läpi saapuneet postit ja lajittelee siitä vuoron kyytiin kahden vientipalvelupaikan postit. (5.)

Tauon jälkeen vuoro jatkaa matkaansa takaisin asiamiespostiin, josta noudetaan mahdolliset vientipalvelupaikkojen paketit. Vientipalvelupaikkoja vuorolla on kaksi, jotka se käy jakamassa seuraavaksi. Tämän jälkeen vuoro jakaa sen alueelle sovitut Flex-lähettykset ja KYK- ja Kotimaanrahti-lähettykset. Vuoron jakoalueeseen kuuluvat postinumerot 92910 - 91800. Jako-alue ulottuu välille

Ahokylä – Tavastkenkä – Pyhäntä – Piippola – Leskelä – Pulkkila – Rantsila – Temmes - Tyrnävä. (5.)

Ouluun vuoro palaa yleensä viimeistään klo 13:00, jolloin se aloittaa 45 minuutin tauon. Tämän jälkeen vuorolla alkaa iltapäivän noutovuoro, joka suoritetaan välillä Kello - Martinniemi. (5.)

Ensimmäisenä vuoro vie Haukiputaan asiamiespostiin päivän 16-lähettykset, jonka jälkeen se toimittaa päivän aikana postikeskuksessa lajitellut lähetykset ja postit Haukiputaan jakeluun. Samalla se noutaa jakelutoimipaikasta sinne päivän aikana noudetut lähetykset. Tämän jälkeen vuoro noutaa lähtevät postit neljästä Haukiputaalla sijaitsevasta noutopalveluasiakkaalta. Siitä vuoro ajaa takaisin asiamiespostiin, josta se noutaa lähtevät postit ja tyhjentää samalla kiinteistön edessä olevat kirjelaatikot. (5.)

Vuoro jatkaa Kellon asiamiespostiin, jossa se suorittaa samat toimenpiteet. Asiamiespostista vuoro jatkaa Kellon jakelutoimipaikkaan, josta se noutaa päivän lähtevät postit ja jakeluun päivän aikana kertyneet tyhjät kuljetusyksiköt. Tämän jälkeen ennen purkua POK:ssa on enää yksi noutopalveluasiakas, jonka jälkeen vuoro purkaa kuorman Oulun POK:een noin klo 18:00. (5.)

A-41 aamu Raahе

Vuoro aloittaa työt samaan aikaan, kuin A-9 eli klo 05:15 lastaamalla kyytiin Raahen klo 06:00 mennessä tulleet postit ja paketit sekä vuorolle sovitut Flex-lähettykset sekä KYK- ja Kotimaanrahti-lähettykset. Vuoron lähtöaika Oulusta on klo 06:00, josta se ajaa suoraan Raahen jakelutoimipaikkaan ja toimittaa päivän viimeiset paketit ja postit. Samalla vuoro ottaa Raahen jakelutoimipaikasta kolmen vientipalveluasiakkaan postit sekä paketit ja toimittaa ne perille. Tämän jälkeen vuoro jakaa Flex-lähettykset ja KYK- ja Kotimaanrahti-lähettykset vuorolle kuuluvalle alueelle. Jakoalue käsittää postinumerot väliltä 92220 - 92400. Suorittaessa lavajakoa vuoro toimittaa myös 16-paketit Siikajoen ja Lumijoen asiamiesposteihin. Palatessa Ouluun vuoroa on käytetty myös noutamaan mahdollisia huonekalunoutoja Oulussa sijaitsevista huonekalumyymälöistä. Vuoro palaa Ouluun yleensä noin klo 13:00. Vuoro on ollut pääsääntöisesti alihankinnas-

sa kuljetusliike Raijarit Oy:llä. Vuoro ajetaan kaksiakselisella kuorma-autolla.
(5.)

90A91906 Limingan klo 06:00 lähtö

Vuoro aloittaa myös työt klo 05:15 lastaamalla kyytiin Ruukin ja Limingan jakelupostit ja paketit, sekä vuorolle sovitut Flex-lähetykset sekä KYK- ja Kotimaan-rahti-lähetykset. Vuoron lähtöaika Oulusta on klo 06:00, josta se ajaa ensin Limingan jakelutoimipaikkaan ja sieltä Ruukin jakelutoimipaikkaan, joihin se toimittaa päivän viimeiset jakelupostit ja paketit. Ruukista palatessa vuoro käy toimittamassa 16-paketit Ruukin, Limingan ja Tupoksen asiamiesposteihin. Aamupostien jaon jälkeen vuoro suorittaa lavajakelua postinumeroiden alueella 90500 - 90800. (5.)

Klo 06:00 Kajaani

Vuoron ajaa Kajaanin kuljetus ja vuoro aloittaa työnsä jo yöllä, jolloin se saapuu Kajaanista Ouluun mukanaan Oulun jakelupostit ja Oulun kautta kulkevat lähetykset. Vuoro viettää ajo- ja lepoaikalain mukaisen tauon Oulussa ja aloittaa lastaamisen noin klo 05:00. Vuoro lastaa kyytiinsä viimeiset Kajaanin, Vaalan, Utajärven ja Muhoksen aamupostit, sekä mahdolliset vuorolle sovitut Flex-lähetykset. Vuoron lähtö-aika Oulusta on klo 06:00 ja se toimittaa aamun viimeiset postit ja paketit edellä mainittuihin jakelutoimipaikkoihin. (5.)

90400 ja 90500 klo 06:00 lähdöt

Molemmat lähdöt ajetaan omilla autoillaan ja vuorot ajaa alihankkija Kuljetusliike J. Kajaus. Vuorot aloittavat työt klo 05:00 lastaamalla kyytiin kyseisten postinumeroiden jakeluiden aamupostit. Vuorojen lähtö-aika postikeskuksesta on klo 06:00. Vuorot toimittavat postit jakelutoimipaikkoihin, joista ne jatkavat lavajake- luun, kumpikin omalle alueelleen. Toinen auto jakaa lavat alueelle 90500 - 90800 ja toinen 90400. (5.)

Klo 06:00 lähtö Haukipudas - li

Vuoron ajaa alihankkija R. Pennanen ja vuoro aloittaa työnsä klo 05:00 lastaamalla kyytiinsä lin, Yli-lin ja Haukiputaan jakelupostit ja paketit, sekä 91100 ja 91120 asiamiespostiin menevät 16-lähetykset. Vuoron lähtöaika Oulun posti-

keskuksesta on klo 06:00. Vuoro jakaa jakelupostit sekä paketit jakelutoimipaikoihin sekä 16-lähetykset asiamiesposteihin. Samalla vuoro jakaa sille sovitut Flex-lähetykset. Tämän jälkeen vuoro jatkaa postinumeroiden 90620 - 91300 lavajakelulla. (5.)

3.1.2 Aluevuorojen päivälähdöt

Tässä kappaleessa esitellään Oulun Kuljetuksen kello 10:00 jälkeen ajettavia vuoroja ja niiden päätehtävät. (5.)

Vuoro A-27

Vuoro on Oulun kuljetuksen ajama päivä vuoro, joka ajetaan kaksi akselisella 18 000 kg kuorma-autolla. Vuoro aloittaa työnsä klo 11:15 Oulun postikeskuksesta lastaamalla kyytiinsä toimipaikkojen 90650, 90250 ja 90240 16-paketit ja jakaa ne kyseisessä järjestyksessä toimipaikkoihin. Vuoro lähtee postikeskuksesta noin klo 12:00. Toimipaikkavientien jälkeen vuorolla on kaksi noutopaikkaa Oritkarin teollisuusalueella vientipalvelun ostaneilta asiakkailta. Paluu takaisin Oulun postikeskukseen vuorolla on klo 13:45, jolloin vuoro aloittaa 30 minuutin tauon. (5.)

Tauon jälkeen vuorolla alkaa niin sanottu noutolenkki. Vuoro aloittaa vientipalvelun ostaneilta asiakkailta lähetysten noudot Kaakkurin kaupunginosasta, josta se jatkaa Oulunsalon kaupunginosaan. Sieltä vuoron matka jatkuu Kempeleen kaupunginosaan ja sieltä aina takaisin Oulun postikeskukseen noin klo 18:00. Vuorolla on vientipalvelun ostaneita asiakkaita kyseisellä alueella 14 käyntipaikkaa ja tyhjennettäviä kirjelaatikoita kuusi. Vuoro noutaa kahdesta asiamiespostista lähtevät postit ja yhdestä jakelutoimipaikasta tyhjät yksiköt takaisin kiertoon. (5)

Tyhjennettyään ajoneuvon vuoro käy noutamassa Ruskon teollisuusalueella sijaitsevasta painotalosta päivän lähtevät kotimaanrahti lähetykset ja purkaa ne heti takaisin postikeskukseen, jotta lähetykset ehtivät oikeisiin jatkokuljetuksiin. Tähän asti vuoro on samanlainen joka arkipäivä. (5.)

Keskiviikkoisin vuoro noutaa välipurun jälkeen postikeskuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta painotalosta päivän aikana painetut mainoslehdet. Tämän jälkeen vuoro ajaa purkamaan kuorman postikeskukseen. Tiistaisin ja torstaisin vuoro noutaa samaisesta painotalosta päivällä painetut varhaisjakelu-lehdet. Tiistain noudon yhteydessä vuoro toimittaa samalla painotalolle tyhjiä yksiköitä seuraavan päivän painotuotteita varten. Keskiviikkoisin vuoro lopettaa työt klo 23:15 ja muina arkipäivinä klo 24:15. (5.)

Vuoro A-28

Vuoro on Oulun kuljetuksen ajama päivävuoro, joka ajetaan kaksi akselisella 18 000 kg kuorma-autolla. Vuoro aloittaa työnsä klo 11:15 Oulun postikeskuksesta lastaamalla kyytiinsä toimipaikkojen 90500, 90570, 90580, 90800 ja 90820 16-paketit. Tämän jälkeen vuoro suorittaa noudot kahdesta Haukiputaalla sijaitsevasta noutopalvelun ostaneesta yrityksestä. Tämän jälkeen vuoro ajaa 90500 jakelutoimipaikkaan ja noutaa sieltä tyhjät yksiköt takaisin tuotannon kiertoon. Tämän jälkeen vuoro purkaa noudetut lähetykset ja tyhjät yksiköt takaisin Oulun postikeskukseen. (5.)

Tämän jälkeen vuoro jatkaa noutamalla noutopalveluasiakkaan lähetykset Kempeleen kaupunginosasta. Asiakkaalta noudetut KYK- ja kotimaanrahti-lähetykset vuoro purkaa suoraan kappaletavaraterminaaliin ja postiverkkoon tulevat lähetykset Oulun postikeskukseen. Purettuaan tavarat postikeskukseen vuoro pitää puolen tunnin tauon, jonka jälkeen vuorolla aloittaa lähtevien postien noudot toimipaikoista. Noudettavia toimipaikkoja ovat 90250 asiamiesposti ja 90400 jakelutoimipaikka. Samalla vuoro tyhjentää ajoreitin varrella olevat viisi kirjelaatikkoa. Vuoro lopettaa työnsä klo 19:00 purkamalla noudetut lähetykset Oulun postikeskukseen. Keskiviikkoisin vuoron työaika loppuu vasta klo 20:30, jolloin toimipaikkanoitojen jälkeen vuoro käy noutamassa Ruskon teollisuus-alueella sijaitsevasta painotalosta useamman kuorman painotuotteita. (5.)

Vuoro A-42 Raahen klo 12:00 lähtö

Vuoro on Oulun kuljetuksen alihankkijan ajama vuoro. Vuoro aloittaa työnsä klo 10:45 lastaamalla Oulun postikeskuksesta kyytiinsä vuorolle sovitut viennit jotka

sijoittuvat postinumeroiden 92100 - 92160 alueelle. Samalla vuoro ottaa kyytiin kahden asiamiespostin lähetykset. Vuoron suunniteltu lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 11:45 ja pakettien toimittaminen 92140 asiamiespostiin klo 12:45. Vuoro toimittaa 16-lähetykset asiamiespostiin ja jatkaa sieltä 92100 toimipaikkaan. (5.)

Jätettyään toimipaikkaan sinne kuuluvat lähetykset vuoro aloittaa lavajakelun. Lavajakelua vuorolle on suunniteltu klo 15:30 asti, jolloin vuoron on oltava ensimmäisen noutopalveluasiakkaan luona. Tästä vuoro jatkaa lähtevien lähetysten noudoilla 92100 jakelutoimipaikasta ja toimipaikasta. Tämän jälkeen vuoro noutaa lähtevät 92140 asiamiespostista ja tyhjentää samalla kolme lähellä sijaitsevaa kirjelaatikkoa. (5.)

Tämän jälkeen vuoro jatkaa noutamalla lähtevät postit 92320 ja 91980 alueiden asiamiesposteista ja tyhjentää niiden edessä sijaitsevat kirjelaatikot. 91980 asiamiespostista vuoro jatkaa 91900 jakelutoimipaikkaan, josta vuoro noutaa lähtevät postit sekä sinne päivän aikana kertyneet tyhjät yksiköt. Tästä vuoro jatkaa noutamalla lähtevät postit asiamiesposteista 91900 ja 91910 sekä tyhjentämällä niiden edessä sijaitsevat kirjelaatikot. Vuoro lopettaa työnsä purkamalla noudetut lähetykset ja postit Oulun postikeskukseen klo 19:15. (5.)

Vuoro 90A91115 Yli-lin ja lin keruu

Vuoro on Oulun kuljetuksen alihankkijan ajama päivä vuoro, joka alkaa alueiden 90500 - 90800 sekä 90810 - 91200 lavajakelulla. Lavajakelua on suunniteltu klo 15:00 saakka, jolloin vuoro noutaa lähtevät lähetykset jakelutoimipaikasta 91100. Jakelutoimipaikasta vuoro ajaa noutamaan lähetykset noutopalveluasiakkaalta ja sieltä vuoro jatkaa noutamalla lähtevät postit 91200 jakelutoimipaikasta ja asiamiespostista. Samalla vuoro tyhjentää asiamiespostin edessä sijaitsevan kirjelaatikon. Vuoro jakaa vielä lavalähetyksiä ajoreitin varrelle välillä 91900 - 91200. Vuoro palaa samaa reittiä takaisin ja noutaa lähtevät lähetykset alueen 91900 asiamiespostista. Palatessaan takaisin Oulun postikeskukseen 91100 asiamiespostista vuoro noutaa viiden noutopalveluasiakkaan lähetykset

ja tyhjentää vuoron ajoreitin varrella olevat neljä kirjelaatikkoa. Vuoro lopettaa työnsä purkamalla lähetykset Oulun postikeskukseen klo 18:00. (5.)

3.1.3 Aluevuorojen yövuorot

Vuorot ovat lehtivuoroja tai lentokenttävuoroja, jotka alkavat klo 18:00 jälkeen. Lehtivuorojen päätehtävä on toimittaa sanomalehtien varhaisjakeluniput lehden jakajille ja tämän ohessa toimittaa jakelutoimipaikkoihin ja asiamiesposteihin menevät lähetykset. Lentokenttävuorojen päätehtävä on toimittaa lähteviin lentoihin sovitut lähetykset ja samalla tuoda saapuvilta lennoilta tulevat lähetykset postikeskukseen lajiteltavaksi. Seuraavassa käydään läpi vuorojen päätehtävät vuoroittain. (5.)

Vuoro A-21 lentokenttävuoro

Vuoro aloittaa työnsä klo 19:30 lastaamalla Oulun postikeskuksesta Rovaniemen lentokoneeseen sovitut lähetykset. Vuoro toimittaa ne Oulun lentoasemalle klo 20:05, jossa ne lastataan Rovaniemelle lähtevään lentokoneeseen. Samalla vuoro tuo Rovaniemeltä tulleet postit postikeskukseen lajiteltavaksi. Vuoro palaa Oulun postikeskukseen takaisin klo 21:15. (5.)

Seuraavaksi vuoro lastaa Helsingin logistiikkakeskukseen menevät lähetykset kyytiin ja toimittaa ne lentokentälle klo 22:10, jolloin ne lastataan Helsinkiin lähtevään lentokoneeseen. Sieltä vuoro palaa tyhjänä postikeskukseen klo 23:30, jossa vuoro pitää 45 minuutin tauon. Vuoro jatkaa töitä klo 00:15, jolloin se lähtee lentokentälle noutamaan Helsingistä saapuvia lentoposteja. Lentokoneen suunniteltu laskeutumisaika Ouluun on klo 01:05, josta vuoro lastaa kyytiin saapuvat lentokontit. Vuoro vaihtaa ajoneuvoa lentokentälle saapuvan toisen lentokenttävuoron kanssa, joka ajaa ajoneuvon takaisin postikeskukseen ja toimittaa lennolta tulleet postit aina lajiteltavaksi. (5.)

Kentälle jäävä vuoro lastaa klo 01:50 Helsingistä saapuvasta koneesta lentokontit kyytiin ja toimittaa ne postikeskukseen lajiteltavaksi. Suunniteltu saapumisaika Oulun postikeskukseen on klo 03:00. (5.)

Purettuaan lentokontit vuoro lastaa kyytiinsä jakelutoimipaikkojen 90500 ja 90820 lähetykset ja toimittaa ne jakelutoimipaikkoihin. Riippuen lajiteltujen postien määrästä, vuoro ajaa molemmat jakelutoimipaikat yleensä yhdellä kertaa. Tavaramäärän ollessa suurempi, vuoro ajaa yhden jakelutoimipaikan tavarat ensin ja tulee sitten takaisin postikeskukseen lastaamaan toisen. Vuoro lopettaa työnsä aamulla klo 05:00. (5.)

Vuoro 62 lentokenttävuoro

Vuoro aloittaa työnsä klo 00:15 Oulun postikeskuksesta lastaamalla kyytiinsä lentokonttipohjia lentokentälle. Vuoro lähtee postikeskuksesta klo 00:30 Oulun lentokentälle ja vaihtaa ajoneuvoja vuoron A-21 kanssa. Vuoro ajaa ajoneuvon takaisin postikeskukseen ja purkaa Helsingin lennolta tulleet lentokontit lajittelua varten. Tämän jälkeen vuoro siirtyy lajittelemaan lähetyksiä palvelukuljetuksen vuoroille. Työt vuoro lopettaa klo 08.20. (5.)

Vuoro 63 lentokenttävuoro

Vuoro aloittaa työnsä klo 00:30 lastaamalla kyytiinsä lentokonttien pohjia lentokentälle. Vuoro ajaa lentokentälle ja noutaa Helsingin klo 01:50 laskeutuneelta lennolta tulleet lentokontit takaisin postikeskukseen. Purettuaan kontit postikeskukseen, vuoro lastaa kyytiinsä Oulussa sijaitsevan leipomon tyhjät yksiköt ja toimittaa ne leipomolle takaisin. Samalla vuoro lastaa leipomolta kyytiinsä lähtevät elintarvikelähetykset. Vuoron tulee toimittaa elintarvikelähetykset klo 05:00 Kemiin lähtevään runkovuoroon 9404. (5.)

Purettuaan elintarvikelähetykset postikeskukseen vuoro alkaa lastata kyytiin 93100 jakelutoimipaikkaan ja asiamiespostiin menevät lähetykset. Vuoron suunniteltu lähtöaika Pudasjärvelle on klo 05:10, mutta lähtöä voidaan joutua pitkittämään esimerkiksi varhaisjakelulehtien takia. Myöhästymistä lähtöaikaan sallitaan maksimissaan 30 minuuttia. (5.)

Vuoro toimittaa jakelupostit ensin jakelutoimipaikkaan ja ottaa samalla jakelutoimipaikasta lähtevät tyhjät yksiköt. Jakelutoimipaikasta vuoro jatkaa asiamiespostiin toimittaakseen 16-lähetykset. Samalla vuoro noutaa asiamiespostista lähtevät tyhjät kuljetusyksiköt. Vuoro lähtee Pudasjärveltä takaisin Ouluun noin

klo 07:00 ja toimittaa kerätyt tyhjät yksiköt Oulussa sijaitsevaan painotaloon.
Vuoro lopettaa työnsä Oulun Postikeskukseen klo 08:45. (5.)

A-55 Rovaniemen lehtivuoro

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 22:30 lastaamalla kyytiinsä 96100 - 99100 alueiden sekä 91100 alueen postia. Lastattuaan ajoneuvon täyteen, vuoro ajaa Oululaiseen painotaloon lastaamaan 94100 - 99100 alueiden sekä 91100 sanomalehdet varhaisjakeluja varten. Ehdoton takaraja lähtöajalle painotalolta on klo 00:45. (5.)

Lastattuaan sanomalehdet, vuoro ajaa 91100 jakelutoimipaikkaan ja jättää sinne kyseisen alueen postit ja sanomalehdet. Tämän jälkeen vuoro jatkaa 94100 alueen suorajakeluun ja toimittaa sinne kyseisen alueen sanomalehdet. Tästä vuoro jatkaa kohti Rovaniemeä. (5.)

Vuoro on niin sanottu vastakkaisajovuoro eli Rovaniemeltä lähtee kohti Oulua myös ajoneuvo ja vuorot vaihtavat ajoneuvoja sovitussa paikassa. Kyseisen vuoron vaihtopaikka on noin 8 kilometriä jäämerentietä Rovaniemelle päin. Vuorot suorittavat vaihdon noin klo 02:30. Vaihtopaikalta vuoro ajaa 94100 jakelutoimipaikkaan, minne se jättää sinne kuuluvat sanomalehdet. Jätettyään lehdet vuoro lähtee kohti Oulua. Matkalla Ouluun vuoro jättää vielä kolmeen lehtilaitikkoon sanomalehtiä lehdenjakajille ennen Oulua. Vuoron suunniteltu saapumisaika Oulun postikeskukseen on klo 04:40. (5.)

Saavuttuaan Ouluun vuoro pitää 30 min tauon, jonka jälkeen se lastaa kyytiinsä alueiden 90900 - 91300 jakelutoimipaikkaan menevät lähetykset sekä 91300 asiamiespostiin menevät 16-paketit. Vuoron lähtöaika 90900 jakelutoimipaikkaan on klo 06:00. Vuoro toimittaa jakelupostit ja -paketit 90900 jakelutoimipaikkaan, josta vuoro jatkaa 91300 asiamiespostiin. Vuoro toimittaa kyseisen alueen 16-lähetykset asiamiespostiin ja palaa takaisin postikeskukseen noin klo 07:30 jolloin se lopettaa työnsä. Tämä klo 06:00 lähtö ajetaan vain arkipäivinä. (5.)

90S86101 Pyhäjoen lehtivuoro

Vuoro on Oulun kuljetuksen alihankkijan ajama lehtivuoro, joka aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 22:00 lastaamalla kyytiinsä 92100 jakelutoimipaikkaan menevät lähetykset. Tämän jälkeen vuoro ajaa Oulussa sijaitsevalle painotalolle, lastaamaan kyytiinsä varhaisjakelusanomalehdet postinumeroalueille 90220, 90250, 90140, 90150, 92350, 92100 ja 86100. Lastattuaan painotalolta sanomalehdet, vuoro palaa takaisin postikeskukseen lastaamaan lisää varhaisjakelusanomalehtiä postinumeroalueille 92100 - 86100. Vuoron ehdoton lähtöajan ehdoton takaraja on klo 01:30. (5.)

Vuoro aloittaa sanomalehtien jaon sovituille jättöpaikoille edellä mainitussa järjestyksessä. 92100 sanomalehtien sovittu jättöpaikka on 92100 jakelutoimipaikka, jonne vuoro jättää samalla sinne kuuluvat jakelupostit. Samalla vuoro ottaa jakelutoimipaikasta tyhjät kuljetusyksiköt mukaansa. Jakelutoimipaikasta matka jatkuu 86100 jakelutoimipaikkaan, jonne vuoro jättää postikeskuksesta noudetut sanomalehdet. Matkalla Pyhäjoelle vuoro jättää kahteen jättölaatikkoon myös sanomalehtiä lehdenjakajia varten. Vuoro palaa takaisin Oulun postikeskukseen klo 04:00. (5.)

Purettuaan tyhjät kuljetusyksiköt postikeskukseen, vuoro alkaa lastata kyytiinsä 90440 jakelutoimipaikkaan menevät lähetykset. Lähtöaika jakelutoimipaikkaan on klo 04:45, mutta sitä voidaan tarvittaessa myöhästyttää. Tämä johtuu yleensä etelästä tulevan varhaisjakelusanomalehden myöhästymisestä, mikä vuoron täytyy odottaa kyytiin. Vuoron arvioitu purkuaika 90440 jakelutoimipaikassa on klo 05:30. Vuoro kerää jakelutoimipaikasta lähtevät tyhjän yksiköt ja purkaa ne takaisin postikeskukseen. Vuoro lopettaa työnsä klo 06:15. (5.)

A-7 lehtivuoro

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 23:15, lukuun ottamatta maanantai- ja keskiviikkoilta. Maanantaisin ja keskiviikkoisin vuoro alkaa jo klo 21:00, jolloin se aloittaa työnsä toimittamalla 90400 jakelutoimipaikkaan sinne menevät jakelupostit. Samalla vuoro noutaa Oulussa sijaitsevalta painotalolta varhaisjakelusanomalehtiä. Vuoro toimittaa sanomalehdet Oulun postikeskuk-

seen klo 00:00. Maanantai- ja keskiviikkoilta lukuun ottamatta vuoro aloittaa työnsä aina sanomalehtien noudolla. Toimitettuaan sanomalehdet postikeskukseen, vuoro lastaa kyytiinsä 91900 jakelupostit. (5.)

Lastattuaan ajoneuvon, vuoro ajaa Oulussa sijaitsevalle painotalolle lastaamaan varhaisjakelusanomalehtiä. Vuoron tulee olla lastaamassa viimeistään klo 01:15. Vuoro lastaa kyytiinsä alueiden 90450, 91900 ja 91910 alueiden sanomalehdet. Suunniteltu lähtöaika painotalolta on klo 01:30. Vuoro jättää sanomalehdet niille sovituille jättöpaikoille, josta lehdenjakajat toimittavat ne aina asiakkaalle saakka. Toimitettuaan sanomalehdet, vuoro jättää vielä 91900 jakelutoimipaikkaan menevät lähetykset ja lastaa jakelutoimipaikasta lähtevät tyhjät kuljetusyksiköt kyytiinsä. Vuoro purkaa tyhjät yksiköt postikeskukseen klo 03:00 ja aloittaa 45 minuutin tauon. (5.)

Pidettyään ajo- ja lepoaikalain mukaisen ajotauon vuoro alkaa lastaamaan kyytiin 92400 ja 92100 jakelutoimipaikkoihin menevät lähetykset, sekä 92100 ja 92140 asiamiesposteihin menevät lähetykset. Vuoron lähtöaika postikeskuksesta on klo 04:30. Ensimmäisenä vuoro toimittaa 92400 jakelutoimipaikkaan sinne menevät lähetykset ja kerää jakelutoimipaikasta lähtevät tyhjät kuljetusyksiköt kyytiin. Seuraavaksi vuoro ajaa 92100 asiamiespostiin toimittamaan sinne kuuluvat 16-paketit ja ottaa samalla tyhjät kuljetusyksiköt kyytiinsä. Sieltä matka jatkuu 92100 jakelutoimipaikkaan, jonne vuoro jättää sinne kuuluvat jakelupostit ja -paketit. Samalla vuoro lastaa kyytiinsä jakelutoimipaikkaan kertyneet tyhjät kuljetusyksiköt. Jakelutoimipaikasta vuoro jatkaa 92140 asiamiespostiin, jonne vuoro toimittaa kyseisen alueen 16-paketit. Lastattuaan tyhjät kuljetusyksiköt kyytiinsä asiamiespostista, vuoro palaa takaisin Oulun postikeskukseen. Vuoro lopettaa työnsä purettuaan tyhjät kuljetusyksiköt noin klo 08:00. (5.)

A-33 Pyhännän lehtivuoro

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 23:15 lastaamalla kyytiinsä jakelutoimipaikkojen 92500, 92600, 92620, 92930 ja 92700 jakelutoimipaikkoihin menevät lähetykset. Lastattuaan ajoneuvon vuoro ajaa Oulussa sijaitsevaan painotaloon lastaamaan edellä mainittujen postinumeroiden alueelle menevät

sanomalehden varhaisjakelut. Samalla vuorolastaa postinumeroiden 90570, 90550, 90530, 90500 ja 90510 sanomalehdet. (5.)

Lastattuaan sanomalehdet vuoro aloittaa sanomalehtinippujen jakamisen sovituille jättöpaikoille. Vuoro jakaa ensin Oulun taajama-alueen postinumeroiden 90500 - 90570 sanomalehtiniput sovituille jättöpaikoille. (5.)

Jaettuaan edellä mainitut alueet vuoro ajaa 92500 jakelutoimipaikkaan, minne se jättää sinne kuuluvat jakelupostit sekä alueen sanomalehdet. Samalla se lastaa jakelutoimipaikasta lähtevät tyhjät kuljetusyksiköt kyytiinsä. Seuraavaksi se ajaa 92600 jakelutoimipaikkaan, minne se jättää jakelutoimipaikkaan menevät jakelupostit ja sanomalehdet. Seuraavaksi vuoro jättää alueen 92620 sanomalehdet sovittuun jättöpaikkaan ja tästä vuoro jatkaa 92930 jakelutoimipaikkaan. Vuoro jättää jakelutoimipaikkaan menevät lähetykset ja alueen sanomalehdet jakelutoimipaikkaan, josta se lastaa samalla tyhjät yksiköt kyytiinsä. Tämän jälkeen vuoro ajaa 92700 jakelutoimipaikkaan, minne se toimittaa sinne kuuluvat jakelupostit ja sanomalehdet sekä lastaa samalla kyytiinsä tyhjät kuljetusyksiköt. Tämän jälkeen vuoro ajaa takaisin 92500 jakelutoimipaikkaan, jossa se pitää vähintään 45 minuutin ajo- ja lepoaikaisin mukaisen tauon. (5.)

Vuoro odottelee jakelutoimipaikassa klo 06:00 Oulun postikeskuksesta lähtevää kuljetusta, joka tuo vuorolle alueen 92700 jakeluposteja sekä kotimaanrahti- ja KYK-lähetyksiä. Oulusta lähtevä vuoro on 92500 jakelutoimipaikassa noin klo 07:00 ja suunniteltu purkuaika 92700 jakelutoimipaikkaan on noin klo 08:00. Jaettuaan mahdolliset lavalähetykset vuoro ajaa takaisin Oulun postikeskukseen purkamaan kerätyt tyhjät kuljetusyksiköt ja lopettaa työnsä klo 11:00. (5)

3.1.4 Runkovuorojen aamulähdöt

Kappaleessa käsitellään Oulun Kuljetuksen aamu klo 04:00-10:00 lähtevät runkovuorot ja niiden päättehtävät. (5.)

Vuoro 9404 klo 05:00 lähtö Kemiin

Vuoro aloittaa aamulla klo 04:00 lastaamalla kyytiin kaikki Kemiin menevät postit ja paketit. Vuoron lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 05:00, josta se lähtee kohti Keminmaan terminaalia. Saapumisaika Keminmaan terminaaliin vuorolla on klo 06:45, jonne se purkaa kaikki Kemin lajiteltavat postit ja paketit. Vuoro pitää Keminmaassa 45 min. ajo- ja lepoaikasäädösten mukaisen tauon, jonka jälkeen se lastaa kyytiin tyhjiä yksiköitä. Lähtöaika Keminmaasta takaisin Oulun postikeskukseen on klo 07:30. Ouluun vuoro saapuu takaisin klo 09:15. (5.)

Vuoro 9604 klo 04:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työnsä klo 03:30 lastaamalla kyytiinsä Rovaniemen postit ja paketit, sekä Rovaniemen kautta kulkevat tavarat. Tähän kyytiin tulee myös lastata Rovaniemelle sovitut aamun täsmäaikajakelut, kuten Iskun huonekalulähettykset ja Pulla-Pirtin elintarvike lähettykset.

Aikaisella lähtö-ajalla saadaan varmistettua lähetysten jatkokuljetukset Rovaniemeltä pohjoiseen päin sekä aikaiset toimitusajat eri lähetyksille. Lähtöaika kyseisellä vuorolla on Oulun postikeskuksesta klo 04:00 ja saapumisaika Rovaniemen terminaaliin on klo 07:15. Rovaniemen terminaaliin se purkaa kaiken lajiteltavat postin ja paketit. Terminaalilta se jatkaa Iskun Rovaniemen varastolle, mihin se toimittaa Iskun huonekalulähettykset.

Iskun varastolta matka jatkuu kohti kappaletavara terminaalia, minne se purkaa kotimaanrahtilähettykset, KYK-lähettykset sekä elintarvike kuljetukset. Kyseinen vuoro suorittaa tämän jälkeen kotimaanrahti noutoja Rovaniemellä sekä suorittaa mahdollisia ylimääräisiä Posion kunnan alueen kotimaanrahtien vientejä ja noutoja. (5.)

9605 klo 05:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työt klo 04:45, jolloin yhdistelmä on lastattu valmiiksi Rovaniemelle menevää postia ja rahtia. Vuoron lähtöaika Oulusta on klo 05:00 ja saapuminen Rovaniemelle on suunniteltu klo 08:00. Vuoro purkaa ensin postit ja paketit Rovaniemen terminaaliin, josta se ajaa kappaletavaraterminaaliin purkamaan

kotimaanrahti lähetykset sekä KYK-lähetykset. Purettuaan ajoneuvoyhdistelmän vuoro aloittaa ajo- ja lepoaikalain mukaisen 45 minuutin tauon, jonka jälkeen vuoro ajaa takaisin postiterminaaliin lastaamaan tyhjiä yksiköitä paluukuormaksi Ouluun. Lähtö Rovaniemeltä on suunniteltu klo 09:45 kohti Oulua. Vuoro pysähtyy paluumatkalla Muurolan jakelutoimipaikassa jättämässä Helsingin Sanomat ja tästä vuoro jatkaa suoraan Oulun postikeskukseen. Postikeskuksessa vuoro lastaa vielä Helsingin vuorolle kärryn valmiiksi. Paluu Ouluun on suunniteltu klo 14:15. (5.)

Klo 05:00 lähtö Kuusamoon

Vuoro on Oulun kuljetuksen alihankkijan ajama runkovuoro, joka aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta lastaamalla kyytiinsä 93100 - 93999 alueen jakelutoimipaikkoihin menevät lähetykset sekä kyseisten postinumeroiden alueelle kuuluvat kotimaanrahti- ja KYK-lähetykset. Vuoron suunniteltu lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 05:10. (5.)

Ensimmäisenä vuoro toimittaa jakelutoimipaikkaan 93100 sinne kuuluvat posti- ja pakettilähetykset, sekä kyseisen jakelutoimipaikan alueelle jaettavat KYK- ja kotimaanrahtilähetykset. Kyseisen jakelutoimipaikan alueella edellä mainitut lähetykset toimittaa asiakkaalle alihankkija. (5.)

Seuraavaksi vuoro toimittaa jakelutoimipaikkaan 93400 kuuluvat lähetykset ja kyseisestä jakelutoimipaikasta jaettavat kotimaanrahti- ja KYK-lähetykset. Kyseisen jakelutoimipaikan alueella myös edellä mainitut lähetykset jakaa alihankkija. (5.)

Tämän jälkeen vuoro ajaa 93600 jakelutoimipaikkaan ja toimittaa sinne kuuluvat jakelupostit sekä paketit. Tämän jälkeen vuoro ajaa alihankkijan terminaaliin ja toimittaa sinne kuuluvat kotimaanrahti- ja KYK-lähetykset. Postinumeron 93600 alueella edellä mainitut lähetykset jakaa Oulusta lähtenyt yhdistelmä eli kaikki Kuusamon keskustan alueen lähetykset. Postinumeroiden 96700 - 96999 kotimaanrahti- ja KYK-lähetykset jakaa Kuusamolainen alihankkija. (5)

Jaettuaan vuorolle kuuluvat lähetykset, se jatkaa lastaamaan paluukuormaa Posiolla sijaitsevalle tehtaalle. Samalla vuoro toimittaa tyhjiä kuljetusyksiköitä asiakkaalle seuraavan päivän lastauksia varten. Lähtöaika tehtaalta on noin klo 14.00. Vuoro palaa takaisin Ouluun ja purkaa tehtaalta lastatun kuorman Oulun kappaletavaraterminaaliin. Tämän jälkeen vuoro ajaa takaisin Oulun postikeskukseen purkamaan postaaliset lähetykset. Vuoro lopettaa työnsä Oulun postikeskukseen klo 19:00. (5.)

9606 klo 06:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työt klo 05:00 siirtämällä ajoneuvoyhdistelmän lastausta varten lastauslaituriin ja lastaa kyytiin Rovaniemen ja Rovaniemen kautta kulkevat postit. Lähtö Oulun postikeskuksesta on klo 06:00 ja saapuminen Rovaniemelle noin klo 09:15. Vuoro purkaa Rovaniemellä postiterminaaliin ja samalla se lastaa sieltä tyhjiä yksiköitä paluukuormaksi Ouluun. Tämän jälkeen vuoro noutaa kappaletavaraterminaalista tyhjiä leipälaatikoita. Ouluun tullessa vuoro käy purkamassa leipälaatikot suoraan leipomolle ja tyhjät yksiköt Oulun postikeskukseen. Oulun postikeskuksessa vuoro on takaisin noin klo 14:00. (5.)

9607 klo 07:30 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työt Oulun postikeskuksessa klo 06:30 lastaamalla ajoneuvoyhdistelmään Rovaniemelle menevät postit ja kotimaanrahti lähetykset. Lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 07:30 ja ensimmäinen purku Rovaniemellä postiterminaaliin klo 10:45. Vuoro purkaa postaaliset lähetykset postiterminaaliin ja sieltä vuoro ajaa purkamaan kotimaanrahtilähetykset ja KYK-lähetykset kappaletavaraterminaaliin. Kappaletavaraterminaalista vuoro lastaa kyytiin Lapin Muovin vientipalvelulähetykset ja tämän jälkeen vuoro pitää lakisääteisen 45 minuutin tauon. (5.)

Tauon jälkeen vuoro toimittaa raaka-aineet asiakkaalle klo 12:00 - 14:00 välisenä aikana. Samalla vuoro lastaa asiakkaalta lähtevät lähetykset kyytiin. Tämän jälkeen seuraa työaikalain mukainen 30 minuutin tauko. Tauon jälkeen vuoro lastaa Oulun kautta kuljetettavat kotimaanrahti lähetykset kyytiin kappaletavaraterminaalista ja suunniteltu lähtöaika Rovaniemeltä kohti Oulua on klo 14:00.

Oulussa vuoro purkaa ensin kappaletavaraterminaaliin Oritkarin kaupungin-osaan ja sieltä vuoro ajaa takaisin Oulun postikeskukseen. Suunniteltu purku-aika Oulun kappaletavaraterminaaliin on klo 17:15 ja postikeskukseen klo 18:30. (5.)

9410 klo 10:00 lähtö Kemiin

Vuoro aloittaa työt Oulun postikeskuksessa klo 09:30 lastaamalla kyytiin Kemi-Tornio postit ja paketit. Lähtö vuorolla Oulun postikeskuksesta on klo 10:00 ja ensimmäinen purku Keminmaan postiterminaaliin on klo 11:35. Vuoro purkaa Kemiin ja Kemin kautta menevät lähetykset tänne ja pyytää samalla vuorolle kuuluvat noutorahtikirjat mukaansa. Samalla vuoro lastaa vuorolle kuuluvat kotimaanrahtilähetykset ja KYK-lähetykset kyytiin jakelua varten. Täältä vuoro jatkaa Tornion jakelutoimipaikkaan, josta se lastaa myös sille kuuluvat lähetykset kyytiin. Tämän jälkeen vuoro ajaa Tornion asiamiespostiin toimittamaan 16-lähetykset. Tämän jälkeen vuoro aloittaa lavajakelun Tornion ja Haaparannan alueella. Vakio käyntipaikkoja on Haaparannan K-Rauta ja Haaparannan posti, josta vuoro noutaa lähtevän postin. Vuoro aloittaa 30 minuutin tauon klo 13:45. (5.)

Tauon jälkeen vuoro lastaa Tornion jakelutoimipaikasta kyytiin lähtevät postin, jonka jälkeen vuoro ajaa Tornion Kirjapainolle lastaamaan. Täältä vuoro jatkaa noutamaan päivän lähtevät postit Tornion asiamiespostista ja sieltä vuoro jatkaa aina takaisin Keminmaan postiterminaaliin. Vuoro ottaa terminaalista kyytiin lähtevät postit, mistä se jatkaa matkaansa Kemin jakelutoimipaikkaan. Jakelutoimipaikasta vuoro lastaa kyytiinsä päivän aika kertyneet tyhjät kuljetusyksiköt ja lähtevät postit. Lähtöaika Kemin jakelutoimipaikasta on klo 16:30. (5.)

Seuraavaksi vuoro ajaa Simon jakelutoimipaikkaan ja Simon asiamiespostiin. Vuoro ottaa jakelutoimipaikasta ja asiamiespostista lähtevät postit ja samalla tyhjentää asiamiespostin edessä olevan kirjelaatikon. Seuraavaksi vuoro ajaa Kuivaniemen asiamiespostiin, josta se lastaa kyytiinsä päivän lähtevät postit ja tyhjentää asiamiespostin edessä olevan kirjelaatikon. Tästä vuoro ajaa takaisin Oulun postikeskukseen ja purku-aika Ouluun on suunniteltu klo 18:45. (5.)

9609L lauantain klo 09:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoron työt alkavat Oulun postikeskuksesta klo 08:00 lastaamalla kyytiin Kemi - Tornio alueen sekä Rovaniemelle ja Rovaniemen kautta kulkevat lähetykset. Vuoron lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 09:00 ja saapuminen Keminmaan terminaaliin klo 10:15. Vuoro purkaa tänne Kemi-Tornio alueen lähetykset ja jatkaa kohti Rovaniemeä. Rovaniemen terminaalissa suunniteltu purkuaika on klo 11:45. Vuoro purkaa terminaaliin loput lähetykset ja lastaa paluukuormaksi tyhjiä yksiköitä. Lähtöaika takaisin Oulun postikeskukseen vuorolla on klo 13:15 ja suunniteltu purkuaika Ouluun klo 16:30. (5.)

89 klo 09:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työt Oulun postikeskuksessa klo 08:30 lastaamalla kyytiin Rovaniemen ja Rovaniemen kautta kulkevat lähetykset. Lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 09:00 ja saapuminen Rovaniemen postiterminaaliin klo 12:15. Vuoro purkaa postit ja paketit postiterminaaliin ja ajaa tämän jälkeen kappaletavaraterminaaliin purkamaan kotimaanrahti- ja KYK-lähetykset. Vuoro aloittaa tunnin kestävän tauon klo 13:30. Tauon jälkeen vuoro lastaa kyytiinsä Pulla Pirtin elintarvikelähetykset sekä lähtevät postilähetykset. Rovaniemeltä vuoro ajaa Muurolan asiamiespostiin noutamaan päivän lähtevät postit. Muurolasta vuoro ajaa Tervolan asiamiespostiin sekä Tervolan jakelutoimipaikkaan. Vuoro jättää jakelutoimipaikkaan sinne kuuluvat postit ja noutaa samalla lähtevät postit. Asiamiespostista vuoro ottaa myös kyytiinsä lähtevät postit sekä tyhjentää samalla asiamiespostin edessä sijaitsevan kirjelaatikon. (5.)

Tervolasta vuoro jatkaa Keminmaan terminaaliin, josta vuoro noutaa päivän aikana noudetut lähtevät postit. Tämän jälkeen vuoro pitää 15 minuutin tauon, jonka jälkeen vuoro ajaa suoraan Oulun postikeskukseen. Suunniteltu purkuaika Oulun postikeskuksesta on klo 19:30. Vuoron kyydissä olevat elintarvikelähetykset on oltava Oulun leipomolla klo 20:30 mennessä jatkokuljetuksia varten, joten vuoron oikea purkuaika Ouluun on todella tärkeää. Vuoro lopettaa työnsä klo 20:00. (5.)

3.1.5 Oulun Kuljetuksen klo 10:00 jälkeen lähtevät runkovuorot

Seuraavassa käsitellä Oulusta klo 10:00 jälkeen lähtevät runkovuorot ja niiden päätehtävät. (5.)

9616 klo 16:00 lähtö Rovaniemelle

Vuoro aloittaa työnsä klo 15:00 lastaamalla kyytiinsä Rovaniemelle ja Rovaniemen kautta kulkevat lähetykset. Vuoron suunniteltu lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 16:00 ja saapuminen Rovaniemen postiterminaaliin klo 19:00. Terminaalissa vuoro pitää 45 minuutin tauon, jonka aikana yhdistelmään lastataan lähtevät postit. Vuoron lähtöaika takaisin Ouluun on klo 20:15 ja purku-aika Oulun postikeskuksessa klo 23:15. Työt vuoro lopettaa klo 23:45. Vuoro ajetaan edellä mainitulla tavalla maanantaista tiistaihin, mutta perjantaisin muutoksena lähtö- ja purku-aikoihin on 30 minuutin aikaistus. (5.)

7022 klo 22:00 lähtö Kuopioon

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 21:30 lastaamalla ajoneuvoyhdistelmään Kuopion ja Kuopion kautta kulkevat lähetykset. Lähtöaika Oulun postikeskuksesta vuorolla on klo 22:00. Vuoro on niin sanottu vastakkaisajo vuoro joka tarkoittaa, että Kuopiosta lähtee ajamaan ajoneuvoyhdistelmä kohti Oulua ja kuljettajat vaihtavat ajoneuvoja sovitussa paikassa. Näin Kuopiosta lähtenyt kuljettaja palaa Kuopioon Oulusta lähteneellä yhdistelmällä ja Oulusta lähtenyt kuljettaja palaa Ouluun Kuopiosta lähteneellä yhdistelmällä. Kyseisellä vuorolla sovittu vaihtopaikka on Pyhännältä noin 13 kilometriä lisalmentietä kohti Ahokylää. Palatessa Ouluun vuoro jättää sovitussa paikassa postinumeroiden 96000 - 99999 postit lentokentälle menevään kuljetukseen. Näin ollen postit ehtivät Rovaniemelle lähtevään lentoan. (5.)

Vuoron paluu-aika Oulun postikeskukseen on klo 02:30. Vuoro pitää tässä välissä noin tunnin tauon, jonka jälkeen vuoro aloittaa Kemi-Tornio postien lastaamisen. Vuoron lähtöaika kohti Keminmaan terminaalia on klo 05:00 ja suunniteltu saapumisaika Keminmaahan on klo 06:45. Vuoro purkaa saapuvat lähetykset Keminmaan terminaaliin ja klo. 07:30 vuoro lähtee takaisin kohti Oulun postikeskusta. Vuoron suunniteltu paluu-aika Oulun postikeskukseen on klo

09:15. Vuoro ajetaan edellä mainitulla tavalla maanantai-illasta torstai-iltaan. Perjantaisin vuorolta jää klo 05:00 lähtö Keminmaahan pois. (5.)

Perjantaisin vuoron palatessa Kuopion vaihdolta takaisin Oulun postikeskukseen, vuoro lastaa Oulun kappaletavaraterminaaliin menevät kotimaanrahti- ja KYK-lähettykset kyytiin ja käy viemässä ne Oulun kappaletavaraterminaaliin. Vuoron suunniteltu purkuaika kappaletavaraterminaaliin on klo 05:00 lauantai-aamuna. Vuoro lopettaa työt lauantaisin klo 06:30 palattuaan kappaletavaraterminaalista takaisin postikeskukseen. (5.)

90S93623 klo 00:30 lähtö Kuusamoon

Vuoro on Oulun kuljetuksen alihankkijan ajama vuoro, joka aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 22:30 lastaamalla kyytiinsä 93100 - 93999 jakelutoimipaikkoihin menevät lähettykset. Vuoron kyytiin lastataan myös edellä mainittujen postinumerojen alueille menevät kahden sanomalehden varhaisjakelut. Vuoron ehdoton takaraja lähtöajalle on klo 00:45, jotta palvelulupaus molempien sanomalehtien osalta saadaan täytettyä. Vuoro toimittaa jakelutoimipaikkoihin menevät lähettykset järjestyksessä 93100, 93400 ja 93600. Purkuaika 93600 jakelutoimipaikassa on noin klo 04:30. (5.)

Purettuaan 93600 jakelutoimipaikkaan menevät lähettykset, vuoro ajaa paikalliselle sahalle lastaamaan paluukuormaa. Paluukuorman lastaus saadaan aloitettua noin klo 05:30, johon saakka vuorolla on aikaa pitää taukoa. Lastattuaan paluukuorma, vuoro toimittaa sen Ouluun ja purkaa sen rahtikirjassa merkittyihin paikkoihin. Yleensä purkupaikkoja on kahdesta viiteen asiakasta. Vuoro lopettaa työnsä noin klo 12:00. (5.)

70R klo 22:00 lähtö Helsinkiin

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 21:30 lastaamalla kyytiin Jyväskylän ja Helsingin Pasilan terminaalin kautta menevät tavarat. Lähtö Oulusta kohti Helsinkiä on klo 22:00. Vuoro on niin sanottu vastakkaisajovuoro eli Helsingistä lähtee ajoneuvoyhdistelmä kohti Oulua klo 21:00. Vuorojen vaihtopaikaksi on sovittu Hirvaskankaan ABC-huoltamo juuri ennen Jyväskylää. Helsin-

gistä lähtenyt kuljettaja ajaa Oulusta lähteneen ajoneuvoyhdistelmän Jyväskylän postikeskuksen kautta Helsinkiin. (5.)

Jyväskylässä vuoro purkaa Jyväskylän kautta menevät ja Jyväskylän tavarat ja jatkaa siitä kohti Helsingin Pasilan terminaalia. Oulusta lähtenyt kuljettaja ajaa Helsingistä tulleen yhdistelmän takaisin Ouluun. Vaihto on suunniteltu huoltamon pihalle klo 02:15. Vuoro pitää lakisääteisen ajo- ja lepoaikalain mukaisen 45 minuutin tauon vaihtopaikalla. Suunniteltu lähtöaika takaisin Ouluun on klo 03:00 ja purku-aika Oulun kappaletavaraterminaaliin klo 07:00. Helsingistä lähtenyt ajoneuvoyhdistelmä on lastattu noin 70 prosenttia kotimaanrahti- sekä KYK-lähetysiksi ja tästä johtuen vuoro purkaa Oulussa ensin kappaletavaraterminaaliin ja sitten vasta postikeskukseen. Kappaletavaraterminaalista lastataan samalla kyytiin Kemi-Tornio-Rovaniemi välille ajettavaa kappaletavaraa. Tämä johtuu siitä, että kappaletavaraterminaalin puolelta ei lähde enää samalle aamulle kuljetuksia Oulun pohjoispuolelle. Purku Oulun postikeskukseen on suunniteltu klo 08:30. (5.)

81 klo 19:05 lähtö Vantaalle

Vuoro aloittaa työt klo 18:05 Oulun postikeskuksesta lastaamalla kyytiin Helsingin Logistiikkakeskukseen menevät lähetykset. Vuoron suunniteltu lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 19:05. Vuoro on myös niin sanottu vastakkaisajo vuoro eli se vaihtaa ajoneuvoa sille suunnitellulla vaihto paikalla. Vaihtopaikka on sama, kuin vuorolla 70R eli Hirvaskankaan ABC. Vuoro aloittaa 45 minuutin tauon vaihtopaikalla klo 23:20 ja lähtee takaisin Ouluun heti, kun tauko on pidetty. Suunniteltu paluu-aika Oulun postikeskukseen on klo 04:35, mutta olisi suotavaa olla Oulussa mahdollisimman aikaisin. (5.)

94 klo 12:00 lähtö Jyväskylään sunnuntaisin

Vuoro aloittaa työnsä Oulun postikeskuksesta klo 11:15 lastaamalla ajoneuvoyhdistelmän veto-auton kyytiin Helsingin Logistiikkakeskukseen menevät lähetykset. Yhdistelmän perävaunuun lastataan Helsingin Pasilan terminaalin ja Jyväskylän terminaaliin jäävät tavarat eli Jyväskylän, Kuopion, Seinäjoen, Tampereen, Turun, Mikkelin ja Kouvolan lähetykset. Vuoron tulee myös lastata pe-

rävaunun perään 30 kappaletta tyhjiä kuljetusyksiköitä. Vuoron lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 12:00 ja saapuminen Jyväskylän terminaaliin klo 17:00. Vuoro purkaa Jyväskylän terminaaliin jäävät tavarat odotellessa Vantaalta tulevaa vuoroa. Vuorot ovat niin sanottuja vastakkaisajo vuoroja eli Oulun kuljettaja ajaa Vantaalta tulevan yhdistelmän takaisin Ouluun ja Vantaan kuljettaja Oulusta lähteneen yhdistelmän takaisin Vantaalle. Vuoro purkaa Vantaalta tulleesta yhdistelmästä Jyväskylään jäävät tavarat ja lastaa Ouluun lähtevät tavarat kyytiin. Lähtöaika Jyväskylästä on viimeistään klo 18:00. Saapumisaika takaisin Oulun postikeskukseen on suunniteltu klo 22:30. (5.)

97 viikonloppu vuoro Vantaalle

Vuoro aloittaa työt Oulun postikeskuksesta perjantaisin klo 23:25 lastaamalla kyytiin Jyväskylän, Lahden, Helsingin Pasilan ja Logistiikka keskuksen tavarat. Vuoron suunniteltu lähtöaika Oulun postikeskuksesta on klo 00:30. Vuoro ajaa Jyväskylän terminaaliin purkamaan Jyväskylän ja Jyväskylän kautta kulkevat lähetykset. Vuoro pitää 45 minuutin tauon ennen Jyväskylään saapumista. Purrettuaan Jyväskylään jäävät lähetykset, vuoro lastaa kyytiinsä Lahteen ja Helsinkiin menevää tavaraa. Lähtöaika Jyväskylästä kohti Lahden terminaalia on klo 06:00 ja purku-aika Lahden terminaaliin klo 08:25. (5.)

Vuoro purkaa Lahteen jäävät tavarat Lahden terminaaliin ja lastaa sieltä Helsingin Pasilan terminaaliin ja logistiikkakeskukseen menevät tavarat. Suunniteltu lähtöaika Lahden terminaalista on klo 08:35 ja saapuminen Helsingin Pasilan terminaaliin klo 10:15. Vuoro purkaa Pasilan terminaaliin jäävät tavarat ja lastaa Helsingin logistiikkakeskukseen menevät tavarat. Vuoro pitää myös 45 minuutin tauon Pasilan terminaalissa. Lähtöaika kohti Helsingin Logistiikkakeskusta Pasilan terminaalista on klo 11:00. Purku Helsingin Logistiikkakeskukseen on klo 11:20, jonne vuoro purkaa loput kyydissä olevat lähetykset. Vuoro jättää perävaunun lastausta varten Logistiikkakeskuksen lastauslaituriin viikonlopuksi. Vuoro yöpyy Vantaalla lauantain ja sunnuntain välisen yön. (5.)

99 Vantaan sunnuntain paluu

Vuoro aloittaa työnsä DHL Business Parkista Vantaalla. Vuoro lastaa kyytiin Kokkolaan ja Ouluun menevät tavarat ja suunniteltu lähtö aika kohti Kokkolan kappaletavaraterminaalia on klo 18:00. Suunniteltu purkuaika Kokkolan kappaletavaraterminaaliin on klo 02:00 ja vuoro pitää auton purettuaan ajo- ja lepoaikain mukaisen 45 minuutin tauon. Tauon jälkeen vuoro jatkaa suoraan Oulun kappaletavaraterminaaliin, jonne suunniteltu purkuaika on klo 06:00. Vuoro jatkaa kappaletavaraterminaalista tyhjällä ajoneuvoyhdistelmällä Oulun postikeskukseen ja lopettaa työt klo 06:45. (5.)

4 ILMENNEET ONGELMAT JA PÄÄLLEKKÄISYYDET

Yhdistymisen jälkeen ensimmäiset kuukaudet edettiin ilman suurempia muutoksia, mistä johtuen suurempia ongelmia ei ilmennytäkään. Siirtynyt liiketoiminta hoiti heille kuuluvat rahtilähetykset ja heille kuuluvat runkovuorot. Itella Logistics omalta osaltaan ajoi sille kuuluvat runkovuorot ja kotimaanrahti- sekä KYK-lähetykset. (2, s. 1 - 6.)

Ongelmia Oulussa alkoi esiintyä, kun alettiin tehdä maanlaajuisia muutoksia tavaranohjauksiin. Muutokset aiheuttivat ongelmia molemmissa terminaaleissa useissa eri toiminnoissa ja ratkaisuisissa, joihin oli vuosien varrella totuttu. (2, s. 1 - 6.)

Edellä mainittujen muutosten takia oli muutettava eri runkovuorojen purkupaikkoja ja niiden aikatauluja. Tässä ongelmaksi koitui kaksi erillistä terminaalia ja lähetyksille luvatut toimitusaikalupaukset. Myös tavarantoimitus oli todella haasteellista. (2, s. 1 - 6.)

Seuraavassa tullaan käymään läpi, mitä ongelmia ja päällekkäisyyksiä muutokset aiheuttivat eri toiminnoissa lähetysten läpikulun osalta.

4.1 Kaksi erillistä terminaalia

Muutoksen yhteydessä molemmilla osapuolilla oli omat tavaraterminaalit, jotka oli mitoitettu niissä kulkevalle tavaralle. Tavaranohjauksia muutettaessa terminaalien välinen liikenne jouduttiin aloittamaan.

Päivittäin terminaalien välillä kulkee viisi ajoneuvoyhdistelmää, jotka siirtävät tavaraa terminaalista toiseen. Tämä aiheuttaa turhia kustannuksia yritykselle ja lisäkustannuksia tavarantoimitusajan myöhästymisistä. (5)

Ylimääräinen liikenne terminaalien välillä työllistää myös ajojärjestelijöitä ja trukkikuskeja turhaan. Tämä johtuu siitä, että jokainen lähtevä yhdistelmä on

katsottava tarkkaan niin, että siihen on lastattu kaikki oikeat tavarat ja että kaikki tarpeellinen on varmasti mahtunut kyytiin.

Hyvä esimerkki aiheutuvasta ongelmasta, kun etelästä klo 05:45 saapuvasta runkovuorosta täytyy saada lähetyksiä jo valmiiksi täynnä olevaan yhdistelmään, jonka lähtöaika on klo 06:00 kappaletavaraterminaaliin. Lastaus- ja purkuaika on todella lyhyt ja ei ole enään järkevää alkaa myöhästyttämään useampaa lähtevää alue- tai runkovuoroa tai muita lähetyksiä yhden lähetyksen takia. Palvelutaso toimitusaikojen osalta pyritään pitämään aina 100 %:ssa. (5)

Myös tarpeeton lähetysten siirtely ja lastaus terminaaleissa ei koskaan ole hyväksi, sillä riski, että lähetys rikkoutuu, kasvaa joka kerta sitä liikutettaessa. Kuljetusyritys on velvollinen korvaamaan lähetykselle aiheutuneet vahingot kuljetuksen aikana, johon kuuluu lastaus ja purku sekä terminaalin sisällä tapahtuva lähetyksen siirtely. Nämä huolimattomuudesta johtuvat virheet ovat turhia, taloudellisesti vuositasolla suuria ylimääräisiä kuluja.

4.2 Terminaalien tilanpuute

Lähetystenohjausta muutettiin niin, että suuremmat kotimaanrahtilähetykset ja osa KYK-lähetyksistä alettiin ohjata kappaletavaraterminaalin kautta ajettavaksi. Tämän jälkeen huomattiin, että lähetyksille varattu tila molemmista terminaaleissa alkaa loppua.

Postikeskuksessa kappaletavaraterminaaliin menevälle tavaralle mitoitettu tila oli todella pieni ja se alkoi muodostua työturvallisuusriskiksi. Lähetykset alkoivat tukkia trukkipäilyä ja tämä aiheutti terminaalissa työskenteleville henkilöille vaaran jäädä trukkien alle. Etenkin autojaan lastaavat ja purkavat aluevuorojenkuljettajat olivat vaarassa loukkaantua.

Postikeskuksessa kappaletavaraterminaalin kautta meneviä lähetyksiä myös jouduttiin ajamaan muiden alueiden lähtöruutuihin, jolloin lähetykset saattoivat harhautua väärän kuljetusvuoron kyytiin tai jäädä lähtöruutuun. Lähteviä alue- tai runkovuorojen lähtöaikoja on myös jouduttu myöhästyttämään lastauksen

takia, mikäli tavaraa on jouduttu hakemaan ympäri terminaalia tai sitä on ollut ns. ”hukassa” väärässä lähtöruudussa.

Kappaletavaraterminaalissa edellä mainittu oli yleisin ongelma. Siellä jokaisen alueen lähtöruudut olivat jo alussa liian pieneksi suunniteltu ja tämän takia tavaraa jouduttiin ajamaan vääriin ruutuihin. Tavara unohtui sille kuulumattomaan ruutuun ja saattoi lojua siellä päiväkausia. Tämä rikkoi lähetykselle annetun toimitusaikalupauksen ja aiheutti ylimääräisiä kustannuksia.

4.3 Runkovuorojen lastaus ja purku

Runko- ja aluevuoroihin lastattavat tavarat kerätään terminaaleihin postinumeroitain omiin, niille mitoitettuihin ja rajattuihin lähtöruutuihin. Jokaiselle saapuvalla vuorolle on määrätty omat numeroidut laituripaikat, joihin kukin vuoro purkaa saapuvat lähetykset. Lähteville vuoroille on määritetty mistä laituripaikasta kukin vuoro lastaa.

Ennalta määrättyt laituripaikat johtuvat siitä, että ajoneuvo jatkaa yleensä seuraavalle vuorolle ja se puretaan samalle kohdalle mistä seuraava lähtevä vuoro lastaa sille kuuluvat tavarat. Laituripaikkoja on myös mitoitettu sen mukaan, että saapuvan vuoron kyydissä tulevat tavarat on mahdollisimman helppo purkaa terminaalissa. Tämä perustuu siihen, että tiedetään, mitä saapuvan kuljetusvuoron kyydissä on.

Yhdistymisen johdosta kuljetusvuorojen täyttöastetta pyritään kasvattamaan eli pyritään maksimaalisiin kuormiin. Tässä ongelmaksi huomattiin täyttökuormien lastaaminen terminaaleista eli kappaletavaran lastaamista postaalisiin runko- ja aluevuoroihin tai toisin päin.

Ensimmäinen ilmennyt ongelma oli ajoneuvojen todella tiukka ajoneuvokierto. Kun vuoro saapuu postikeskukseen purkuun, sitä aletaan mahdollisesti lastata heti seuraavalle vuorolle. Tämä saadaan suoritettua noin 40 minuutissa, kun ajoneuvo on oikeassa laituripaikassa, jolloin se on helppo purkaa ja lastata. Tällä maksimoidaan ajoneuvojen käyttöaste ja minimoidaan kalustontarve ja siitä

aiheutuvat kulut. Nykyisessä tilanteessa ei jää enää aikaa lähteä hakemaan täyttökuormaa toisesta terminaalista ilman, että seuraavaksi lähtevä vuoro myöhästyisi.

Toinen ilmennyt ongelma oli ajo- ja lepoaikalaki sekä työaikalaki. Itella Logistiikan kuljettajat noudattavat Posti- ja logistiikka-alan unionin työehtosopimusta ja sen mukaan jokaiselle vuorolle on määrätty aloitus- ja lopetusaika. Työntekijää ei tämän nojalla voida pakottaa ylitöihin.

Ylimääräisiä lastauksia tai purkuja eri terminaaleihin ei ole mitoitettu työvuoroihin, koska ne eivät ole säännöllisiä toimenpiteitä. Tästä johtuen ne tulee yleensä suorittaa ylitöinä ja siihen on saatava aina kuljettajan suostumus. Varmuus halukkuudesta ylitöihin riippuu aina vuoron kuljettajasta ja siitä johtuen hyvin epävarmaa.

Vuorot on myös mitoitettu ja tauotettu sen ajokertymän mukaan. Joillakin vuoroilla vuorokautinen ajoaika tulee vastaan, jos joudutaan suorittamaan ylimääräisiä purkuja tai lastauksia. Ajoajan tullessa vastaan joudutaan myös pitämään ylimääräisiä taukoja tien päällä ja siitä johtuen vuorot myöhästyisivät saapumisajoistaan.

Ongelmaksi ilmeni myös kappaletavaraterminaalista lastattavien lähetysten koko ja ulkomuodot. On mahdollista, että osa ajoneuvosta lastataan trukilla ajoneuvon kylkioven kautta ja osa perästä. Postikeskuksesta lähtevä tavara on aina standardikokoista. Tavara liikkuu dollyissä, rullakoissa, häkeissä tai erikoisilla lavoilla. Näin ollen sen lastaaminen ja purkaminen on hyvin helppoa ja nopeaa. Myös kuormat ovat tiiviitä ja hukkatilaa jää vain rullakoiden ja dollyjen yläpuolelle. Tämä johtuu siitä, että niiden päälle ei nykyisillä kuormatilaratkaisuilla voi vielä lastata.

4.4 Kuljetustilaukset

Ennen kuljetusyritysten yhdistymistä molemmilla terminaaleilla oli omat ohjelmat millä kuljetustilauksia otettiin vastaan ja välitettiin kuljettajille. Kappaletavara-

terminaalin puolella käytössä oli ohjelma nimeltään Plussa ja Itella Logistiikalla TMS sekä KULSU. Ohjelmien kanssa oli vielä hyvin erilaiset toimitavat.

Kuljetustilauksen tullessa kappaletavaraterminaalin käyttämään ohjelmaan Plussa, se siirtää sen suoraan kuljettajan käyttämään vuorokohtaiseen langattomaan tiedonkeruulaitteeseen. Näin ollen kuljettajat saavat kuljetustilaukset reaaliaikaisesti.

Itella Logistiikan käyttämät ohjelmat KULSU ja TMS eivät osaa siirtää tilauksia tiedonkeruulaitteisiin, vaan ajojärjestely joko soittaa kuljetustilaukset kuljettajalle hänen ollessa jo reitillä tai ennen vuoron alkua tulleet tilaukset jaetaan vuorokohtaisiin lokeroihin, joista kuljettajat käyvät ne noutamassa.

Yhdistymisen jälkeen kuljetusohjauksia muutettiin, joten kuljetustilausten välittämiseenkin tuli muutoksia. Postikeskukseen tulleet tilaukset piti saada välitetyä kappaletavaraterminaaliin ja myös toisin päin. Tilanne aiheutti turhaa työtä ja epäselvyyksiä siitä, mitkä tilaukset on hoidettu ja mitä on vielä hoitamatta.

Lähetystenseuranta oli myös haasteellista, sillä siirtynyt liiketoiminta ei voinut käyttää Itella Logistiikan lähetystenseurantaa eikä myöskään Itella Logistiikka siirtyneen liiketoiminnan lähetystenseurantaa. Tämä aiheutti kiusallisia tilanteita varsinkin oltaessa yhteydessä asiakkaaseen, kun ei voitu kertoa missä tavara on ja milloin se olisi perillä. Myös rahtikirjojen tulostaminen oli haasteellista. Rahtikirjojen tulostaminen ei onnistunut kuin siinä terminaalissa, missä kyseinen kuljetustilauksia hoitava ohjelma oli käytössä.

4.5 Kuljetusohjausten muutokset

Yritysten yhdistyessä suurin muutos oli siirtää kappaletavaraterminaalin ajettavaksi kaikki kotimaanrahti ja KYK-lähetykset sekä kappaletavaraterminaalista paketit Itella Logistiikan palvelukuljetuksen ajettaviksi.

Tämä tarkoitti, että terminaalien välillä oli aloitettava liikennöinti aamulla ja illalla, jotta tavara saadaan oikeaan aikaan oikeaan terminaaliin. Ensimmäisen version aikana kappaletavaraterminaaliin ajettiin kaikki KYK-lähetykset postinume-

roiden alueelta 90100 ja 90400 - 90470. Kappaletavaraterminaalista ajettiin muiden postinumeralueiden rahtilähetysksiä postikeskukseen. Tässä ongelmaksi koitui tavaroiden siirtely ja lähetykset olivat lastaus hetkellä useasti väärässä terminaalissa. Tämä aiheutti turhia myöhästymisiä toimitusaikoihin ja kuljettajille ylimääräisiä lastauksia eri terminaaleissa.

Kuljetustenohjauksia muutettiin hetken päästä uudelleen. Seuraavassa versiossa postikeskukseen jätettiin enää 90500 - 91100 postinumeroiden KYK-lähetykset. Hetken päästä tilanne muuttui ja päätettiin, että kaikki KYK-lähetykset siirretään ajettaviksi kappaletavaraterminaaliiin.

Suurimmat ongelmat kuljetusohjausten muutoksissa ilmenivät toimitusajoissa ja tavarann määrässä. Aamulla postikeskuksesta lähtee kolme ajoneuvoyhdistelmää kappaletavaraterminaaliiin klo 06:00, 07:00 ja klo 09:00. Ensimmäiseen yhdistelmään oli ehdottomasti saatava lähetykset joiden luovutus oli luvattu ennen klo 09:00. Myös lähimaakuntien lähetykset tuli saada tähän lähtöön. Ongelmaksi koitui lähetysten määrä. Kaikki eivät enää yksinkertaisesti mahtuneet ajoneuvoon ja siitä aiheutui kuljetusten myöhästymisiä sekä ylimääräisiä lastauksia. Maakuntien lähetykset oli tärkeä saada ensimmäiseen lähtöön, koska kappaletavaraterminaalista maakuntiin lähtevien vuorojen lähtö-ajat ovat jo ennen klo 08:00. Molemmissa terminaaleissa huomattiin myös se, että entisellä kuljetuskapasiteetillä lähetykset eivät yksinkertaisesti mahdu vuorojen kyytiin.

Lähetysten siirto kappaletavaraterminaalista postikeskukseen tuli tapahtua klo 04:45 postikeskukseen lastaukseen saapuvalla yhdistelmällä, jotta lähetykset saadaan klo 06:00 lähteviin aluekuljetuksiin. Tässä ongelmana ilmeni kuljetuksen lähtöaika kappaletavaraterminaalista. Vuoron oli lähdeettävä kohti postikeskusta, kun vielä kaikkia saapuvia runkovuoroja ei ollut purettu. Klo 04:30 jälkeen tulleista runkovuoroista ei enää saman aamun lähteviin vuoroihin saatu lähetyksiä jaettavaksi.

Kappaletavaraterminaalista postikeskukseen jaettavaksi tulevat paketit saapuvat postikeskukseen noin klo 09:00. Tässä vaiheessa suuri osa vientipalveluita

ajavista vuoroista on jo lähtenyt, jolloin lähetykset eivät ehdi vuorojen kyytiin. Tällöin asiakkaan luona joudutaan käymään useasti saman päivän aikana.

Runkovuorojen lähtö- ja saapumisaikoja sekä purku- ja lastaustermiinaaleja jouduttiin muuttamaan. Etelästä Ouluun saapuvia runkovuorojen lastauksia jouduttiin muuttamaan niin, että niihin lastatut tavarat olivat vain toiseen terminaaliin. Oulusta lähteviä runkovuorojen lastauksia jouduttiin myös muuttamaan, jotta lähetykset saatiin määränpäässä oikeaan terminaaliin. Tässä ongelmaksi ilmenivät väärin lastatut lähetykset, jotka lisäsivät tavaramäärää terminaalien välisessä liikenteessä ja aiheuttivat lähetysten myöhästymisiä. Lähtöaikoja jouduttiin myöhästyttämään, jotta kaikki päivän aikana noudetut lähetykset saatiin jatkokuljetuksiin. Kun lähtöaikaa siirrettiin, se tarkoitti myös saapumisajan myöhästymistä ja näin ollen lähetysten käsittelyajat lyhenivät. Myös lähetysten siirto jatkokuljetuksiin vastaanottotermiinaaleissa vaikeutui.

Uudet purku- ja lastaustermiinaalit toivat myös omat haasteensa kuljetusvuoroille. Usealle vuorolle jouduttiin lisäämään purku- tai lastauskäyntejä eri terminaaleista, riippuen lähtevistä ja saapuvista lähetyksistä. Kuten jo edellä mainittiin, olemassa oleville vuoroille ei ollut mitoitettu useampaa purku- tai lastaustermiinaalia.

4.6 Vuoromuutokset

Yhdistymisen johdosta vuoroihin jouduttiin tekemään suuria muutoksia. Tämä johtui kasvaneesta tavaravolyymeistä, joihin nykyisiä kuljetusvuoroja ei ollut suunniteltu. Myös ennen yhdistymistä ilmenneitä ongelmia saatiin nyt korjattua. Kuten jo edellä mainittu, vuoroille jouduttiin lisäämään purku- ja lastaus termiinaaleja tai niitä jouduttiin muuttamaan.

KYK-lähetysten sekä kotimaanrahtilähetysten siirtyessä kappaletavaratermiinaaliin kaikki lavajaossa olleet vuorot siirtyivät lastaamaan kappaletavaratermiinaaliin. Tämä vaikeutti vuoroille suunniteltuja noutovuoroja. Vuorot joutuivat liikkumaan kahden terminaalin välillä ja tämä aiheutti työ- ja ajoaikoihin muutoksia.

Ongelmia ilmeni, kun vuorot eivät enää pystyneet asiakkaille luvattuihin nouto-aikoihin.

Vuoroja jouduttiin myös lopettamaan tai siirtämään niitä toisen terminaalin ajettavaksi. Tämä johtui kasvaneista tavaravolyymeistä ja kuljetuskapasiteetin puutteesta. Myös vajaat täyttöasteet vuoroilla vaikuttivat muutoksiin. Noutopalveluasiakkaita jouduttiin muuttamaan kappaletavaraterminaalin ajamaksi, jotta vuorot oli vielä mahdollista suorittaa. Tässä ongelmaksi ilmenivät asiakkaiden kanssa sovitut tiukat noutoaikataulut. Noutopalveluasiakkaita jouduttiin myös muuttamaan vuorojen kesken.

5 ONGELMIIN JO TEHDYT JA SUUNNITELLUT RATKAISUT

Yhdistymisen tuomia haasteita ja muutoksia suunniteltiin pitkään molempien terminaalien kanssa. Ratkaisuja syntyviin ongelmiin haettiin jo ennen muutoksia, mutta todelliset ongelmat havaittiin vasta muutosten tultua voimaan ja toteutuksen kautta. Suunnitteluun osallistui molemmista terminaaleista valittu joukko kuljetuksen esimiehiä sekä Oulun postikeskuksen tuotannon puolen esimiehet.

Ratkaisuissa oli otettava huomioon, että muutettaessa yhtä asiaa se kantaa vaikutuksensa todella kauas. Asioita tuli myös suunnitella molempien terminaalien kannalta ja ottaa huomioon samalla tuotannon kapasiteetit ja käsittely-ajat.

Seuraavassa esitellään, mitä ratkaisuja syntyneisiin ja ilmenneisiin ongelmiin on jo tehty.

5.1 Erilliset terminaalit ja terminaalien tilanpuute

Toimittaessa eri terminaaleista ongelmia ilmeni toimitusaikalupauksissa ja tavaraturhassa siirtelyssä terminaalista toiseen. Myös tavaransijainti väärässä terminaalissa lastausaikalla oli hyvin yleistä. Tavaravolyymeille varattu tila terminaaleissa oli myös alimitoitettu yhdistymisen jälkeen. Kuten edellä mainittu nämä ongelmat aiheuttivat ongelmia tavaransijaintiaikaluksiin ja lähetysten siirtely terminaalista toiseen lisäsi ylimääräisiä kuluja.

Ongelmiin oli mahdotonta keksiä toimivaa ratkaisua ennen uuden terminaalin valmistumista. Varsinkin tilanpuute molemmissa terminaaleissa tulee olemaan ongelma ennen uuden terminaalin valmistumista. Lähetysten on edelleen pakko siirrellä terminaalista toiseen, jotta ne saadaan toimitettua asiakkaalle toimitusaikalupauksen mukaan.

Ongelman ratkaisuksi perustettiin uusi vuoro ajojärjestelyyn. Vuoron tehtävänä on tarkkailla, määrätä sekä priorisoida mitä terminaalien välillä liikennöiviin yhdistelmiin lastataan. Erityisen tarkkana ajojärjestelijän on oltava ensimmäisenä

postikeskuksesta lähtevän ajoneuvoyhdistelmän lastauksen kanssa. Myös yhdistelmien täyttöasteen maksimointi on näille vuoroille todella tärkeää ja sitä varten perustetun vuoron ajojärjestelijän tuli kiinnittää erityistä huomiota edellä mainittuun. Vuoron perustamisen jälkeen lähetykset alettiin saada oikeaan aikaan oikeaan terminaaliin. Vuoron tehtäviin kuuluu myös tarkkailla lähtöruutuja ja niissä olevia lähetyksiä. Tällä varmistutaan siitä, että oikeat tavarat saadaan oikean vuoron kyytiin.

Myös terminaalien välistä liikennettä on pystytty vähentämään, mikä johtuu hyvästä täyttöasteesta ajoneuvoyhdistelmissä. Tällä on taloudellinen vaikutus yrityksen tulokseen. Kun terminaalien välistä liikennettä on saatu vähennettyä, tavaroiden turha siirtely on myös vähentynyt ja näin ollen myös niistä aiheutuneet vahingonkorvaus hakemukset. Tämä johtuu myös suurelta osin siitä, että terminaalihenkilökuntaa on koulutettu ja ohjeistettu lisää. Erityistä huomiota on kiinnitetty tiettyjen lähettäjiä lähetyksiin, jotka vaativat erityiskohtelua ja niille on jo ennalta sovitut toimitusajat. Kappaletavaraterminaalissa juuri tähän on panostettu todella paljon. Henkilökuntaa on koulutettu ja opastettu tuotetun tuotteen osalta sekä sovittu selviä sääntöjä kuinka toimia heille yhdistymisen jälkeen tulleiden uusien tuotteiden kanssa. Myös toimitusaikoihin ja toimitusajalupauksiin on jouduttu kiinnittämään huomiota kappaletavaraterminaalissa.

5.2 Runkovuorojen lastaus ja purku

Ongelmia aiheutti ajoneuvoyhdistelmien täyttökuormien lastaus tiukan ajoneuvokierron ja työ-, sekä ajo- ja lepoaikalait. Ajoneuvokiertoa muutettiin, jolloin tietyille vuoroille saatiin lisää lastaus- ja purkuajoihin. Työaikoja sekä työehtosopimusta muuttamalla saatiin kuljettajille mahdollisuus suorittaa tarvittavat toimenpiteet terminaaleissa työajalla. Työehtosopimuksessa siirryttiin kokeiluun, jossa noudatetaan AKT:n työehtosopimusta. Tässä työntekijälle määritetään töiden alkamisaika, mutta lopetusaika on ohjeellinen. Työnantaja tarvittaessa voi määrätä työntekijän jatkamaan päivää maksimaalisen päivittäisen sekä viikoittaisen työajan puitteissa.

Työehtosopimuksen muutoksen seurauksena vuorojen sisältöjä jouduttiin muuttamaan, jotta ajo- ja lepoaikalaki tulee noudatetuksi. Tämä mahdollistettiin kiinnittämällä erityistä huomiota lastauksiin, jolloin esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmän peräkärriä voitiin jättää toiseen terminaaliin lastaukseen tai purkuun ja itse ajoneuvo voitiin lastata tai purkaa toisessa terminaalissa. Tällä mahdollistettiin kappaletavaraterminaaleissa pidemmät lastaus- ja purkuajat ongelmallisten lähetysten kanssa. Vuorojen käytäpaikkoja myös muutettiin vuorojen sisällä, jolloin osalle vuoroista saatiin lisää lastaus- ja purkuaikaa.

5.3 Kuljetustilaukset

Kuljetustilauksiin tehtiin suuria muutoksia vastuuterminaalien osalta. Kappaletavaraterminaali koulutettiin käyttämään Itella Logistiikalla käytössä olevia ohjelmia ja heillä käytössä olleen ohjelman Plussan tiedot siirrettiin TMS ohjelmaan. Nyt käytössä on enää kaksi kuljetustilauksia hoitavaa ohjelmaa, mitä molemmat terminaalit seuraavat. Nyt molemmat terminaalit käyttävät samoja ohjelmia ja tästä johtuen molemmat saavat ajan tasalla olevan lähetystenseurannan. Näin ollen kiusalliset tilanteet asiakaspinnassa ovat vähentyneet huomattavasti eikä lähetyksiä enää katoa matkan varrella. Myös rahtikirjojen tulostaminen onnistuu nyt molemmissa terminaaleissa ongelmitta. Vastuuterminaaleista sovittiin, että kappaletavaraterminaali määrittää, kumpi terminaali hoitaa mitään tilauksia. Selvillä pelisäännöillä saatiin aikaan toimiva järjestelmä. Kuljetustilauksien välittäminen itse vuoroille hoidetaan vielä samalla tavalla kuin ennenkin.

5.4 Kuljetusohjausten muutokset

Kuljetusohjauksiin tulleet muutokset ovat olleet suurin muutos koko yhdistymisen aikana. Tämä on aiheuttanut ehdottomasti suurimmat ongelmat ja muutokset vuoroihin ja tuotantoon. Ongelmia on ratkaistu niin alueellisesti kuin valtakunnallisesti.

Valtakunnallisilla runkovuoromuutoksilla on saatu aikaiseksi nopeat purku- ja lastaustoiminnot. Vuorojen ajoneuvoyhdistelmät lastataan valmiiksi niin, että ne saadaan purettua yhteen terminaaliin. Näin saadaan vähennettyä terminaalien

välistä liikennettä ja varmistetaan lähetysten toimitusaikalupaus. Muutoksessa on kiinnitetty erityistä huomiota lastauksiin lähtöterminaaleissa. Myös vuorojen lähtöaikoja on muutettu niin, että niihin saadaan maksimaalinen määrä lähetyksiä.

Alueellisesti kaikki lavajakoon osallistuvien vuorojen lastaus on siirretty kappale-tavaraterminaaliin. Näin ollen toiminta on selkeytynyt huomattavasti ja terminaalien välinen liikenne vähentynyt. Samalla saadaan maksimaalisia suuntakuormia, kun lähetykset lastataan yhdestä terminaalista ja sieltä saadaan kyytiin kaikki vuoroille kuuluvat kappaletavara, kotimaanrahti sekä KYK-lähetykset. Vuorojen lastaus on nopeutunut, koska vuoro saa tehdä kuorman ja ajojärjestyksen yhdessä terminaalissa.

Myös koulutusta kuljetusohjauksiin tulleisiin muutoksiin lisättiin ja tuotetunte-mukseen kiinnitettiin lisää huomiota. Myös muuttuneita ohjauksia on alettu painottamaan ja tarkkailemaan terminaalityöskentelyssä entistä enemmän. Näin ollen saadaan oikea tavara oikean vuoron kyytiin oikeaan aikaan ja toimitusaikalupaus säilyy.

5.5 Vuoromuutoksien ratkaisut

Tavaravolyymien kasvaessa alue- ja runkokuljetusten vuorot jouduttiin suunnittelemaan uudelleen. Vuorojen noutopalveluasiakkaat sijoitettiin aluevuoroille uusiksi ja tällä mahdollistettiin lisäytyneet terminaalikäynnit. Myös aluevuoroilta vähentyneet ja pois jääneet kotimaanrahti ja KYK-lähetysten toimittaminen mahdollistaa nyt niin sanotut ylimääräiset terminaalikäynnit. Edellä mainitusta syystä myös vuorojen työaikoja on saatu lyhennettyä. Tämä on kuitenkin vain hetkellistä, kun toimitaan vielä kahdesta eri terminaalista.

Osa Oulun Kuljetuksen ajamista aluevuoroista on lopetettu ja siirretty ajettavaksi kappaletavaraterminaalin kautta. Tämä johtuu aluevuoroilla esiintyneistä päällekkäisyyksistä kappaletavaraterminaalin vuoroihin nähden sekä huono täyttöaste tietyillä vuoroilla. Esimerkkinä tästä toimii yhdistymisen jälkeen lopetettu kuljetusvuoro klo 03:30 lähtö Kajaaniin. Oulun kuljetuksen ajama vuoro

lopetettiin, koska kappaletavaraterminaalista lähtee yhdistelmäajoneuvo puoli tuntia myöhemmin myös Kajaaniin. Yhdistelmän täyttöaste oli heikko ja siihen saatiin täyttökuorma postikeskuksesta. Postikeskuksesta saatiin tarvittava määrä postia tähän kuljetukseen, joten taloudellisesti tämä oli todella kannattavaa. Myös kappaletavaraterminaalista lähtevät kuljetukset on muutettu hakemaan täyttökuormia postikeskuksesta. Tästä hyvänä esimerkkinä toimii kappaletavaraterminaalista lähtevä kuljetus Rovaniemelle klo 00:30, joka hakee täyttökuormaksi postia postikeskuksesta.

6 TERMINAALIEN YHDISTYMINEN

Kuten edellä mainittiin, suurin osa ongelmista syntyy, kun toimitaan kahdesta erillisestä terminaalista. Myös kuljetusyriytysten erilaiset toimitavat ovat aiheuttaneet ongelmia. Oulun postikeskuksen laajennus valmistuu kesän 2014 aikana ja entinen VR Transpointin terminaali Oritkarin kaupungin osasta muuttaa uusiin tiloihin kesän aikana. Samalla suurin osa yhdistymisen jälkeen ilmenneistä ongelmista tulee poistumaan. Samalla myös uusia haasteita tulee esiintymään, joita on hyvin haasteellista arvioida etukäteen.

Postikeskus tullaan jakamaan niin sanotusti kahtia siirtyneen liiketoiminnan muuttaessa postikeskukseen. Tämä tarkoittaa, että kirjeposti, paketit sekä lajittelu toiminnot tullaan pitämään erillään kotimaanrahdista ja KYK-lähetyksistä. Terminaalin pihalle tullaan myös rakentamaan kylmähalli, jota tullaan käyttämään ulkona säilytettävien tavaroiden purkupaikkana. Kyseisiä lähetyksiä ovat puu- ja rautaniput, putket ja peltirullat.

Jakamalla terminaali kahtia toiminta selkeytyy ja lähetyksille varattu tila terminaalissa saadaan riittämään. Myös alue- ja runkovuorojen lastaus selkeytyvät ja tämän ansiosta myös nopeutuu. Tämä on kuitenkin vasta ensimmäinen versio muutoksesta ja sitä tullaan vielä muuttamaan, kun saadaan todellinen tieto tavaravolyymeistä ja terminaalin toimivuudesta. Myös mahdolliset kaluston muutokset tulevat aiheuttamaan muutoksia terminaalin tavaransijoittelussa.

Toimittaessa samasta terminaalista vuorojen ylimääräiset purku- ja lastauskerat vähenevät ja terminaalien välinen liikenne saadaan lopetettua. Myös kaikkien vuorojen täyttöaste tullaan saamaan maksimaaliseksi, kun lastattavat tavarat ovat yhdessä terminaalissa. Ennen ylikuormitetuilta vuoroilta saadaan siirrettyä tavaraa vuoroille, joiden kuormitus ei ole ennen ollut niin kova. Nyt myös niin sanotut täyttökuormat jäävät pois ja kuormat saadaan suunniteltua ja lastattua rauhassa. Myös alihankintaa saadaan vähennettyä edellä mainittujen toimintojen johdosta ja omien ajoneuvojen käyttöaste paranee.

Kuljetusohjausten muutokset saadaan palautettua normaaliksi, jolloin toimitusaikalupauksiin päästään huomattavasti helpommin. Tämä tulee vaikuttamaan jakeluverkoston tehokkuuteen huomattavasti ja samalla parantaa asiakastytyväisyyttä. Kuljetussopimuksissa luvattuihin toimitusaikoihin tullaan pääsemään huomattavasti helpommin ja ne saadaan hoidettua omalla kalustolla ilman ylimääräisiä kustannuksia.

7 YHTEENVETO

Työ suoritettiin teoreettisen tutkimuksen avulla sekä työssä oppimalla ja osallistamalla tehtyihin muutoksiin ja niiden suunnitteluun. Itella Logistiikan ja VR Transpointin yhdistymisestä aiheutuneen ongelmat ja päällekkäisyydet aiheutuivat suurilta osin siitä, että toiminta jatkui yhdistymisen jälkeen kahdessa terminaalissa. Tämä ilmeni ongelmina tavarankäsittelyssä, sijoittamisessa ja säilytyksessä, koska terminaaleja ei ollut mitoitettu kasvaneille tavaravolyymeille. Tilanteeseen tulee ratkaisu vasta, kun Oulun postikeskuksen terminaali laajennus saadaan valmiiksi kesällä 2014 ja toiminta voidaan aloittaa yhdestä terminaalista.

Myös ajoneuvojen purkujen ja lastausten kanssa ilmeni suuria ongelmia. Ongelmia ilmeni, koska vuoroja ei ollut mitoitettu usealle purku- tai lastausterminaalille. Vuorokohtaiset työajat sekä ajo- ja lepoaikalaivat tulivat myös tässä vaiheessa vastaan. Siksi vuoroihin oli tehtävä suuria muutoksia työaikojen alkamis- ja päättymisajankohtiin sekä noutopalveluasiakkaisiin. Myös työehtosopimuksen uusi kokeilujakso toi ratkaisun työaikaongelmiin, koska uuden työehtosopimuksen mukaan työvuoron päättymisaika on vain viitteellinen. Tämä tarkoittaa sitä, että ajojärjestely voi tarvittaessa käyttää vuoroa tarvitsemiinsa ajoihin vielä viitteellisen työajan päättymisen jälkeen. Tämä tietenkin pätee vain, kun otetaan huomioon viikoittaiset ja kuukautiset työtunnit sekä ajo- ja lepoaikalaivat.

Koska toimittiin kahdessa eri terminaalissa, oli kuljetustenohjauksiin tehtävä myös muutoksia. Terminaalien välinen liikenne jouduttiin aloittamaan, mikä tarkoitti päivittäin viiden ajoneuvoyhdistelmän ajamista terminaalien välillä, jotta oikeat tavarat saatiin siirrettyä jatkokuljetuksia varten oikeaan terminaaliin. Kuljetuksia varten ajojärjestelijöille jouduttiin myös aloittamaan uusi vuoro seuraamaan ja ohjeistamaan ajoneuvoyhdistelmien lastausta. Tällä varmistuttiin siitä, että lähetykset saatiin toimitusaikalupausten mukaan asiakkaille.

Kuljetustenohjauksiin tulleiden muutosten takia myös vuoroihin jouduttiin tekemään suuria muutoksia. Aluevuorojen sisällöt sekä käyntipaikat jouduttiin suunnit-

nittelemaan uusiksi. Vienti- ja noutopalveluasiakkaita jouduttiin siirtämään kapapaletavaraterminaliin ajettavaksi. Saapuvien runkovuorojen lastaus oli ohjeistettava uudestaan, jotta ne pystyttiin purkamaan oikeissa terminaaleissa. Myös lähtevien runkovuorojen lastaukset oli suunniteltava uudestaan, jotta saavutettiin maksimaalinen täyttöaste. Tässä ongelmaksi ilmenivät ajoneuvojen todella tiukat käyttöasteet sekä kuljettajien työ- ja ajoajat. Vuoroja jouduttiin myös siirtämään toisen terminaliin ajettaviksi tai lopettamaan kokonaan muutosten myötä tulleiden täyttöasteiden muutosten sekä vuorojen päällekkäisyyksien takia.

Kuljetusyritysten eri kulttuurit ja toimitavat toivat myös omat ongelmansa. Suurimmat ongelmat ilmenivät kuljetustilauksia hoidettaessa, koska molemmissa terminaaleissa käytettiin eri tilausohjelmia. Ongelmaan ratkaisemiseksi henkilökuntaa koulutettiin lisää ja ohjelmiin tehtiin muutoksia, jotta käytössä on enää vain kaksi ohjelmaa. Myös molempien terminalien tuotetietämystä jouduttiin kouluttamaan lisää, jotta tiedettiin, miten uusien, yhdistymisen mukana tulleiden tuotteiden kanssa tuli toimia.

Kaikkiin yhdistymisen jälkeen ilmenneisiin ongelmiin ei ole saatu vielä ratkaisua tai ratkaisu on yksinkertaisesti toiminnan keskittäminen yhteen terminaliin. Tällä saadaan tehostettua jakeluverkostoa ja parannettua toimitusaikavarmuutta. Myös omien ajoneuvojen täyttö- ja käyttöasteet tulevat nousemaan, mikä näkyy taloudellisesti säästöinä. Toiminnan siirtyessä yhteen terminaliin ongelmia tulee ilmenemään lisää ja muutoksia joudutaan vielä tekemään todella paljon, jotta toiminta saadaan tehokkaaksi ja kannattavaksi. Ongelmat ilmenevät vasta käytännössä, joten niitä on todella vaikeaa arvioida ja suunnitella ennalta.

LÄHTEET

1. Itella Logistiikka Yleisesitys FIN 1 5 2014. 2014. Yrityksen sisäinen koulutusmateriaali. PowerPoint-esitys. Itella Logistics.
2. VR-Yhtymän ja Itellan tiedotustilaisuus. 2013. Yrityksen sisäinen tiedote. PowerPoint esitys. Itella Logistics.
3. Kotimaan rahti 2013. 2013. Yrityksen sisäinen materiaali. PowerPoint esitys. Itella Logistics.
4. Alue- ja Runkovuorojen vuorokohtaiset työ-ohjeet. 2014. Yrityksen sisäinen materiaali. Excel-tiedosto. Itella Logistics.
5. Karrus, Kaij E. 1998. Logistiikka. Helsinki : WSOY.
6. Reinikainen, Pekka 1997. Logistiikan Perusteet. Tampere: Tampereen teknillinen korkeakoulu.