

SATAKUNNAN AMMATTIKORKEAKOULU



Anssi Salmi

2008

PORIN LINJOJEN KULJETUSTUOTANNON
KEHITTÄMINEN

Tekniikka Rauma
Logistiikan koulutusohjelma

PORIN LINJOJEN KULJETUSTUOTANNON KEHITTÄMINEN

Salmi Anssi

Satakunnan ammattikorkeakoulu

Tekniikka Rauma

Logistiikan koulutusohjelma

Yritys: Porin Linjat Oy

Valvoja: Markku Hermonen, toimitusjohtaja, Porin Linjat Oy

Maaliskuu 2008

Ohjaaja: DI, MBA Jussi Saarinen

UDK: 656

Asiasanat: paikallisliikenne, kehittäminen, linja-autot, linja-autoliikenne, kaupunkiliikenne

Tämä opinnäytetyö tehtiin Porin Linjoille. Opinnäytetyön tarkoituksena oli kehittää Porin Linjojen kuljetustuotantoa. Päättävöitteena oli antaa uusia ja tuoreita parannusehdotuksia kuljetustuotannosta ulkopuolisen silmin Porin Linjoille.

Asetettuihin päämääriin pyrittiin viikon mittaisella kuljetustuotannon havainnoinnilla sekä kuljettajille järjestetyllä ajosarjakyselyllä. Viikon mittainen havainnointi sijoittui joulukuun ensimmäiselle viikolle vuonna 2007 (viikko 49). Ajosarjakysely toteutettiin kirjekyselynä 65 kuljettajalle. Viikon mittaisen havainnoinnin ja ajosarjakyselyn avulla saatiin tutkimukseen tarvittavat tiedot.

Tämän opinnäytetyön alussa selvitetään taustoja työlle sekä kerrotaan yleisesti paikallisliikenteestä Suomessa. Lisäksi työn alussa esitellään Porin paikallisliikennettä yksityiskohtaisesti ja tutustutaan Porin Linjojen historiaan sekä toimintaan nykypäivänä. Tämän jälkeen työssä esitellään havainnointiviikon ja ajosarjakyselyn tulokset sekä analysoidaan niitä. Opinnäytetyön lopussa esitellään parannusehdotukset Porin Linjojen kuljetustuotantoon perustuen aiempaan tutkimusmateriaaliin.

Tutkimuksen kannalta tärkeimpiä tuloksia saatiin ajosarjakyselyn avoimista vastausvaihtoehdoista sekä havainnointiviikon tilastotiedoista.

DEVELOPING THE TRANSPORT PRODUCTION OF PORIN LINJAT

Anssi Salmi

Satakunta University of Applied Sciences

School of Technology Rauma

Logistics

Commissioned by Porin Linjat Oy

Supervisor: Markku Hermonen, Managing Director, Porin Linjat Oy

March 2008

Tutor: Jussi Saarinen, MSc (Eng), MBA

UDC: 656

Keywords: local traffic, developing, buses, bus traffic, town traffic

This final year project was carried out for Porin Linjat Oy. The purpose of the project was to develop the transport production of Porin Linjat. The main objective of the project was to give new and fresh improvement proposals for the transport production with the eyes of an outsider.

To achieve the objectives of the project, all the drivers were interviewed. The interview was carried out by a postal working hours questionnaire (which was sent to 65 drivers) and the monitoring of the transport production which lasted for a week. The monitoring was placed in the first week of December during the year 2007 (Week 49).

At the beginning of this study, the background of the project is described, and general information about the local traffic in Finland and in Pori is given. After this, the results of the monitoring week and the questionnaire will be introduced and analyzed. At the end of the thesis the improvement proposals based on earlier study material will be introduced.

The most important results of this project were acquired by the answers to the open-ended questions of the questionnaire and the statistics of the monitoring week.

ALKUSANAT

Tämän opinnäytetyön tekeminen oli erittäin antoisaa ja motivoivaa. Henkilöliikenne on harvoin aiheena logistiikan alan lopputöissä, joten otin haasteen vastaan ja onnistuin siinä mielestäni hyvin. Toivottavasti jokainen tämän opinnäytetyön lukija saa myös onnistumisen tunteita ja ennen kaikkea lisämotivaatiota tutkia ja edelleen kehittää henkilö- ja etenkin paikallisliikenteen eri toimintoja. Antoisia lukuhetkiä!

Haluan kiittää tämän työn valmistumisesta Porin Linjoja ja erityisesti sen toimitusjohtajaa Markku Hermosta sekä liikennepäällikköä Jaakko Anttilaa, jotka kumpikin toimivat lähimpinä kontakteinani Porin Linjoilla ja halusivat aidosti auttaa minua tämän projektin kanssa. Lämmin kiitos myös muulle Porin Linjojen toimistohenkilökunnalle sekä erityiskiitos niille kuljettajille, jotka vastasivat ajosarjakyselyyni.

Lisäksi haluan kiittää Satakunnan ammattikorkeakoulua ja lopputyöni ohjaajaa Jussi Saarista hyvistä vinkeistä ja ammattitaitoisesta opinnäytetyön johtamisesta. Lopuksi haluan kiittää rakasta tyttöystävääni, joka loi uskoa minuun tämän projektin aikana sekä tamperelaista Kari Paavolaa, jolta sain mahtavia linja-auton kuvia tähän työhön liitettäväksi.

Porissa 26.2.2008

Anssi Salmi

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
ALKUSANAT	4
1 JOHDANTO	7
1.1 Taustoja.....	7
1.2 Opinnäytetyön tarkoitus.....	7
2 PAIKALLISLIIKENNE SUOMESSA	9
2.1 Yleistä.....	9
2.2 Porin paikallisliikenne	9
2.3 Yhteiskunnan tarjoamat tuet	11
3 PORIN LINJAT OY	14
3.1 Historia	14
3.2 Porin Linjat nykypäivänä.....	14
3.3 Kalusto.....	14
3.4 Porin Linjojen liikenne	16
3.4.1 Linjat.....	16
3.4.2 Tilausliikenne	17
3.5 Ajosarjat.....	18
3.6 Linjakilometrit ja matkustajamäärät.....	19
4 TUTKIMUS TUOTANTOJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEKSI.....	22
4.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja tavoitteet	22
4.2 Tutkimuksen toteutus	23
4.2.1 Havainnointiviikko	23
4.2.2 Ajosarjakysely kuljettajille.....	23
5 TUTKIMUKSEN TULOKSET	25
5.1 Havainnointiviikon tulokset.....	25
5.1.1 Maanantai 3.12.2007.....	25
5.1.2 Tiistai 4.12.2007	26
5.1.3 Keskiviikko 5.12.2007	28

5.1.4	Torstai 6.12.2007 itsenäisyyspäivä.....	30
5.1.5	Perjantai 7.12.2007	31
5.1.6	Loppuyhteenvedo havainnointiviikolta	33
5.2	Ajosarjakyselyn tulokset.....	35
5.2.1	Yleistä	35
5.2.2	Monivalintakysymykset	36
5.2.3	Avoimet kysymykset	45
5.2.4	Ajosarjakyselyn loppuyhteenvedo.....	52
6	PARANNUSEHDOTUKSET JA LOPPUPÄÄTELMÄT.....	54
6.1	Taustaa.....	54
6.2	Ajosarjoihin ja linjoihin liittyvät parannukset	54
6.3	Porin Linjojen toimintaan liittyvät parannusehdotukset.....	56
6.4	Muut parannusehdotukset.....	57
6.5	3 K:n kultainen sääntö ja muita ohjeita matkustajille	59
	LÄHDELUETTELO	61
	LIITTEET	63

1 JOHDANTO

1.1 Taustoja

Viime vuoden lopussa ja tämän vuoden alussa paikallisliikenne on ollut kuuma puheenaihe Porin seudulla. Porin Linjojen varoitus lippuhintojen noususta ja mahdollisista vuorojen vähentämisistä Satakunnan Kansassa 8. marraskuuta 2007 on saanut keskustelun alkuun niin internetin keskustelufoorumeilla, lehtien mielipidepalstoilla, työpaikoilla kuin kotonakin. Keskustelijat ovat kilvan esittäneet kommenttejaan ja parannusehdotuksiaan omien kokemustensa perusteella. Pääosin nämä keskustelut ovat olleet negatiivissävytteisiä ja niissä on vaadittu Porin Linjoja muuttamaan toimintapolitiikkaansa radikaalisti. Osassa kommentteista on ollut jopa suoranaista vainoamista Porin Linjoja kohtaan. (Hammarberg 2007, 5)

Olen seurannut tätä keskustelua jo pitkään ja olen sitä mieltä, että jotain on tehtävä. Näiden mielipiteiden ja tämän epätietoisuuden vallitessa näen omalle opinnäytetyölleni olevan kysyntää. Yritän toimia mahdollisimman objektiivisesti tätä työtä tehdessäni, ottamatta sen suuremmin kantaa kummankaan osapuolen, Porin Linjojen tai sen käyttäjien, puolesta. Toivonkin, että tämä opinnäytetyö hieman valottaisi uusia näkökulmia niin Porin Linjoille kuin heidän asiakkailleensa. Toivottavasti tulevaisuudessa Porin paikallisliikenne kehittyy myönteisesti ja kiistaa aiheuttaville asioille, kuten lippujen hinnoille tai aikataulutukselle, löydetään kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

1.2 Opinnäytetyön tarkoitus

Tämän opinnäytetyön tarkoitus on auttaa Porin Linjoja tehostamaan kuljetustuotantoaan. Tämä opinnäytetyö kasaa eri osasia Porin Linjojen kuljetustuotannosta yhteen ja tekee niistä selkeän kokonaisuuden, jonka pohjalta Porin Linjat voi tulevaisuudessa miettiä eri kehitymissuuntia.

Opinnäytetyöni toteutettiin tutkimusluonteisena projektina. Materiaalin keräyksen aloitin joulukuun alussa, jolloin ensitöikseni matkustin viikon verran eri kuljettajien ja eri linjojen mukana Porissa ja sen lähiseuduilla. Samalla tein tilastoa matkustajamääristä ja jututin kuljettajia opinnäytetyöhöni liittyvistä asioista. Havainnoin toimintaa viikolla 49 (3.12 - 7.12.2007), joka käsitti päivät maanantaista perjantaihin, mukaan lukien myös itsenäisyyspäivän.

Lisäksi teetin kuljettajilla ajosarjoihin liittyvän kyselyn, jonka tulokset julkaistaan tässä opinnäytetyössä. Sekä kyselyn että havainnointiviikon pohjalta tein omat johtopäätökseni ja suositukseni Porin Linjojen kuljetustuotannon kehittämiseksi.

2 PAIKALLISLIIKENNE SUOMESSA

2.1 Yleistä

Kaupunkien ja sen lähialueiden sisäistä liikennettä kutsutaan nimellä paikallisliikenne. Joskus käytössä on myös termi kaupunkiliikenne. Paikallisliikenteen reitit voivat kulkea usean kunnan tai talousalueen läpi. Lyhyet matkat ovat tyypillisiä paikallisliikenteelle. Yleensä paikallisliikenne toteutetaan linja-autolla, mutta pääkaupunkiseudulla sitä ajetaan myös raitiovaunuilla, lähijunilla ja metrolla. Nykyaikajan paikallisliikenne on tiheää ja kattavaa lähinnä pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella. Näissä kaupungeissa liikenteen järjestäjänä toimii kaupunki itse. Muissa Suomen kaupungeissa paikallisliikenteen kehitys on ollut negatiivista. Linja-autoyrittäjät ovat joutuneet karsimaan vuorojaan 1990-luvulta lähtien. Syyinä tähän on ollut muun muassa lisääntyvä autoistuminen. (Liikenne ja viestintäministeriö 2005; Wikipedia 2007: Liikenne Suomessa.)

Pienemmillä paikkakunnilla paikallisliikenteen käyttö on vähentymässä. Osaltaan tämän negatiivisen kehityksen aiheuttaa vuorojen vähentäminen. Kaupungeissa kuten Raumalla, Iisalmessa, Seinäjoella, Kajaanissa tai Riihimäellä on tarjolla arkisin ruuhka-aikaan sopivasti vuoroja, mutta päivisin, iltaisin tai viikonloppuisin tilanne on toinen. Silloin tarjontaa on selvästi vähemmän. (Wikipedia 2007: Julkinen liikenne.)

Tulevaisuudessa paikallisliikenteen osuus suurissa kaupungeissa kasvaa entisestään, sillä julkista autoilua pidetään tulevaisuuden liikkumismuotona. Erilaiset ratkaisut ympäristömme puhtauden takaamiseksi ovat etusijalla. Jo tällä hetkellä isoissa kaupungeissa on kokeilussa muun muassa biopolttoaine- ja kaasulinja-autoja. (Paikallisliikenne 2007.)

2.2 Porin paikallisliikenne

Porin seudun paikallisliikennettä dominoi tällä hetkellä Porin kaupungin kokonaan omistama Porin Linjat Oy. Porin Linjoilla on noin 94 % markkinaosuus paikallisliikenteestä. Muita suurimpia paikallisliikennettä harjoittavia yrityksiä Porin

seudulla ovat Ruosniemen Linja-auto Oy (Sundell) ja Veolia Transport, tosin näillä yrityksillä on toistaiseksi ajossa vain muutamia linjoja. Liitteissä 1-3 ovat nähtävillä kaikki Porin seudun paikallisliikenteen pysäkit ja reitit. (Anttila 2007; Porin kaupungin tekninen palvelukeskus 2007; Wikipedia 2007: Porin Linjat.)

Varteenotettavin kilpailija on ehdottomasti Veolia Transport. Sillä on rahaa ja se toimii jo nyt monikansallisena yhtiönä eri maissa. Veolia Transport on tähän mennessä onnistunut samaan linjan numero 7, jota ennen liikennöi Porin Linjat. (Anttila 2007)

Porin paikallisliikenne on viime vuosina ollut vaikeuksissa. Käyttäjämäärät ovat laskeneet vuoden 2001 tasosta (2,4 miljoonaa) melkein yhden kolmasosan (1,7 miljoonaa) vuoteen 2006 mennessä (vuoden 2007 matkustajamäärät kohdassa 3.6). Syitä on monia, mutta yksi suurimmista on Porin asukasluku (Taulukko 1). Hyvänä vertailuna voidaan käyttää esimerkiksi Tamperetta, joka sijaitsee maantieteellisesti lähes identtisellä paikalla kuin Pori. Kolminkertainen asukasluku ja suurempi asukastiheys ovat omiaan lisäämään paikallisliikenteen houkuttelevuutta. (Porin kaupunki, 2007; Väestörekisterikeskus 2007.)

Taulukko 1. Suomen suurimmat kaupungit

Suomen suurimmat kaupungit	
Kaupunki	Asukasluku
Helsinki	568146
Espoo	237581
Tampere	207697
Vantaa	192226
Turku	175642
Oulu	131228
Lahti	99236
Kuopio	91350
Jyväskylä	85268
Pori	76203

Muita syitä Porin paikallisliikenteen matkustajamäärien laskuun ovat muun muassa ilmaisten parkkipaikkojen määrä keskustassa, kerrostalolähiöiden vähyys sekä hyvät pyöräilyreitit.

Porin keskusta on tehty suosimaan yksityisautoilua, sillä aivan ydinkeskustasta löytyy runsaasti ilmaisia parkkipaikkoja noin viiden minuutin kävelymatkan päästä. Porissa henkilöautoja on paljon asukaslukuun nähden. Vuonna 2005 Porissa rekisteröitiin 36 845 uutta henkilöautoa. Henkilöautojen määrä on kasvanut 7000 autolla vuodesta 1997. Lisäksi henkilöautojen määrä asukasta kohden on kasvanut selvästi (Taulukko 2). Jo lähes joka toisella porilaisella on oma henkilöauto. (Porin kaupunki 2006.)

Taulukko 2. Henkilöautojen määrä 100 asukasta kohti.

	Henkilöautojen määrä asukasta kohti						
Vuosi	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Henkilöautoja keskimäärin 100 asukasta kohti	41,7	42,6	42,9	43,5	45,1	46,7	48,4

Potentiaalisia asiakkaita pursuavat kerrostalolähiöt ovat vähissä Porissa. Kerrostalolähiöissä asuvat ihmiset eivät yleensä omista autoa (tai jos omistavat, he eivät käytä sitä useasti) sekä heidän elämäntilanteensa on sellainen, että heidän tarvitsee yleensä liikkua aktiivisesti. Vain Pormestarinluoto, Pihlava ja Sampola ovat Porin kaupunginosista alueita, jotka täyttävät kerrostalolähiön kriteerit. Ei olekaan ihme, että juuri kyseisiltä seuduilta matkustajia riittää lähes jokaiseen kellon aikaan. (Hermonen 2007.)

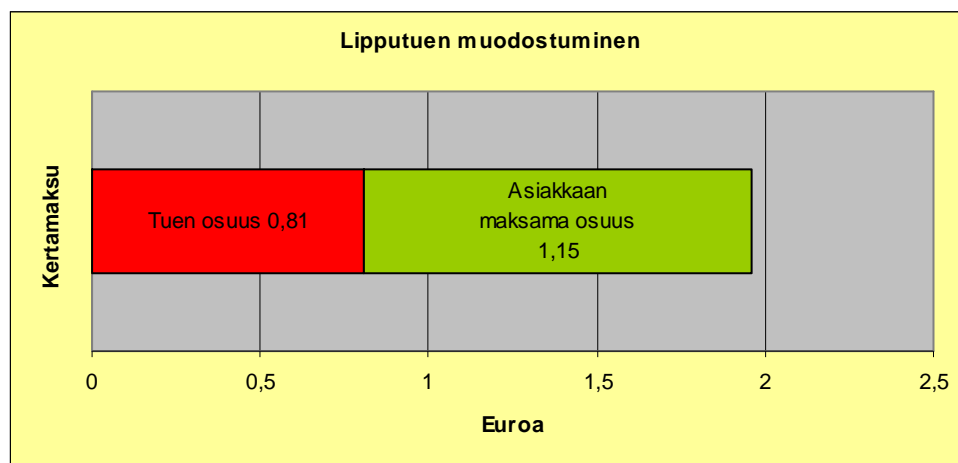
Pyöräilyreitit ovat myös mainiot ja tasaiset. Suuria mäkiä tai muita esteitä pyöräilylle ei oikeastaan ole. Varsinkin kesällä ja nykyisin jopa talvella pyöräily on varsin varteenotettava vaihtoehto linja-autolle. (Hermonen 2007.)

2.3 Yhteiskunnan tarjoamat tuet

Linja-autoliikenteestä ja etenkin paikallisliikenteestä puhuttaessa on syytä mainita myös yhteiskunnan tarjoama tuki, joka on erittäin tärkeätä toimivan liikenteen aikaansaamiseksi. Linja-autoalan yritykset saavat suoranaisten lipputulojen lisäksi

tukia yhteiskunnalta. Porin Linjat saavat kahdenlaista tukea yhteiskunnalta: lipputukea ja ostoliikennetukea. Porin Linjat saavat 2/3 tuloista suorana maksuna matkustajilta ja 1/3 tukina muilta tahoilta. Lukuun ottamatta ostoliikennetukea, muut tuet eivät Porin Linjoille ole itsestään selvyyksiä, vaan tukia maksetaan sen mukaan miten paljon matkustajia on liikkeellä. (Hermonen 2007.)

Lipputuki on kaupungin maksamaa korvausta, joka on määrittelyltään suhteellisen vaikeaselkoinen. Lipputukea maksetaan lyhyen ajan lipputuotteista (kausikortti, opiskelijakausi kortti, nuorisokausi kortti, 40 matkan sarjakortti ja 40 matkan opiskelijasarjakortti). Jokaisesta kortilla tehdystä matkasta saadaan korvaus. Korvaus lasketaan kortilla tehtyjen matkojen keskiarvosta. Korvauksen laskemista on vaikea määrittellä aivan sentilleen, mutta seuraavan esimerkin avulla nähdään miten korvaus muodostuu. Esimerkiksi kausikortin hinta on 47 euroa. Keskiarvolla kausikortilla matkustetaan noin 41 kertaa kuukaudessa. Jakamalla kausikortin hinta matkustuskertoilla saadaan välitulokseksi 1,15 euroa. Sen jälkeen lasketaan, mitä normaalimatka olisi maksanut ja se kerrotaan 0,7:llä (liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemä sarjalipputaksa on 70 % kertamaksusta), jolloin tulokseksi saadaan 1,96 euroa (Kuvio1) (perustaksa 2,8 e x 0,7). Lopuksi nämä kaksi lukua vähennetään toisistaan, jolloin tuen määräksi jää 0,81 euroa per matka (1,96 e - 1,15 e = 0,81). (Hermonen 2007; Porin Linjat 2007.)



Kuvio 1. Kertamaksuun perustuvan lipputuen muodostuminen.

Lipputukeen liittyy olennaisesti myös niin sanottu taksakatto. Tämä tarkoittaa tilannetta, jossa matkan hinta normaalisti kasvaisi korkeaksi, mutta asiakkaiden ei tarvitse maksaa matkan hintaa kuin tiettyyn kiinteään rajaan asti. Esimerkiksi Re-

posaareen mentäessä matkan hinnaksi tulisi normaalin hinnoittelun mukaan yli 6 euroa, mutta matkustajalta rahastetaan vain noin 4,60 euroa. Kaupunki maksaa lopun summan, joka tässä tapauksessa on 1,40 euroa, Porin Linjoille. (Hermonen 2007.)

Toinen yhteiskunnan tarjoama tuki koskee ostoliikennettä. Ostoliikenne on tarkoitettu huonosti kannattaville reiteille, esimerkiksi Ahlaisten suunnalle. Kaupunki laittaa huonosti kannattavia linjoja julkisen kilpailun alle. Toisin sanoen, ne linjat joita Porin Linjat eivät halua ajaa huonon kannattavuuden takia, joutuvat julkiseen kilpailuun. Tähän kilpailuun voi osallistua mikä tahansa linja-autoalan yritys EU:n alueelta, siis myös ulkomaiset yhtiöt. Kaupunki valitsee kannattavimman tarjouksen muun muassa seuraavien kriteerien avulla: hinta, ympäristöystävällisyys ja paikallistuntemus, jolla tarkoitetaan tässä tilanteessa kykyä operoida tehokkaasti esimerkiksi Porin alueella. Toisin sanoen yrityksen ei tarvitse olla Porin alueelta, mutta sillä on oltava kattavasti tietoa Porin seudusta ja sen liikenteestä. (Hermonen 2007.)

Porin Linjat ovat vuosien saatossa menettäneet kilpailussa muun muassa linjat 27 ja 7 sekä osia linjasta 60. Näitä linjoja nykyisin liikennöivät Ruosniemen Linja-auto, Veolia Transport sekä Lyttylän Liikenne. (Hermonen 2007.)

3 PORIN LINJAT OY

3.1 Historia

Paikallisliikenteellä on pitkä historia Porissa. Tämä historia juontaa juurensa aina ajalle ennen sotia. Porin Linjat Oy on perustettu vuonna 1976, kun Porin kaupunki päätti aloittaa oman joukkoliikenteen palvelutuotannon. Tällöin kaupunki osti Vähärauman Linja-auto Oy:n koko osakekannan, jonka pohjalta Porin Linjat Oy perustettiin. Muita linja-autoyhtiöitä joita Porin Linjoihin on liitetty, ovat muun muassa Jussilan Autoliike Oy (perustamisvuonna 1976), Kalle Rantasärkkä Ky (1979), suuri osa Paavo Forstenin paikallisliikenteestä (1980), Porin Liikenne Oy (1981), Porin Linja-Auto (1983), Lyttylän Liikenne Oy:n paikallisliikenne sekä Lähiliikenne Oy. (Wikipedia 2007: Porin Linjat.)

3.2 Porin Linjat nykypäivänä

Porin Linjojen päätehtävä on kehittää Porin, Ulvilan, Nakkilan sekä Noormarkun paikallis- ja lähiliikennettä. Tällä hetkellä Porin Linjoilla työskentelee 82 henkilöä, joista kuljettajia on 65. Linja-autoja Porin Linjoilla on 51 ja linjoja vajaa kolmekymmentä (kts. kohta 3.4 sekä Liite 1). Vuodessa Porin Linjoilla kulkee noin 1,7 miljoonaa matkustajaa ja linjakilometrejä kertyy noin 2,5 miljoonaa kilometriä. Porin Linjojen konttori ja varikko sijaitsee Länsi-Porissa, Tikkulan kaupunginosassa. Porin Linjojen toimitusjohtajana toimii Markku Hermonen. (Porin Linjat 2007.)

3.3 Kalusto

Kuten todettua, Porin Linjoilla on tällä hetkellä 51 linja-autoa, joiden pääasiallinen väri on sinivihertävä ja keltainen. Näistä linja-autoista noin puolet on niin sanottua matalalattiakalustoa (Kuva 1). Matalalattiakaluston edut ovat kiistattomat normaalissa kaupunkiliikenteessä. Matala lattia helpottaa niin ihmisten kulkua kuin esimerkiksi lastenvaunujen kuormaamista bussiin. Myös vanhemman väestön matkustusmukavuus lisääntyy, kun linja-autoon nousu on tehty helpoksi. Matalammalla lattialla varustetun linja-auton pohja on noin kahdenkymmenen sentin päässä tiestä, ja sen lisäksi ihmisten lastaus- ja purkuvaiheessa autoa voidaan mataltaa vielä noin viisi senttiä kallistamalla sitä pysäkkiin päin. Jos olisi mahdollis-

ta, kulkisi Suomen teillä vieläkin matalammalla pohjalla varustettuja linja-autoja, mutta meidän talviset olosuhteemme estävät tämän. Kuraa ja likaa kertyy niin paljon talvisin, että nykyisten linja-autojen mataluudet ovat aivan optimin rajoilla. (Anttila 2007)



Kuva 1. Matalalla lattialla varustettu Volvo. (Kuvannut Kari Paavola.)



Kuva 2. Korkealattiainen Scania. (Kuvannut Kari Paavola.)

Matalalattialla varustetuilla linja-autoilla pyritään ajamaan enemmän varsinkin keskustan alueella kuin korkeammalla lattialla (Kuva 2) varustetuilla autoilla. Noin 60–70 prosenttia kaikista kuljetuksista Porin Linjoilla suoritetaan matalalattia-autoilla. Porin Linjojen kalusto koostuu useista erimerkkisistä linja-autoista. Merkeissä ovat edustettuina muun muassa Volvo, Scania, MAN (Kuva 3), Setra ja Mercedes-Benz. Volvo ja Scania muodostavat pääosan linja-autovalikoimasta ja niillä myös ajetaan eniten. (Anttila 2007)



Kuva 3. Porin Linjojen toinen Man-merkinen linja-auto (Kuvannut Kari Paavola.)

Polttoainetta Porin Linjoilla kuluu vuosittain noin miljoona litraa. Linja-autojen tankkauspiste on Porin Linjojen varikon yhteydessä Tikkulassa. Lisäksi varikolla sijaitsevat korjaamo ja pesula. Jokainen auto käy joka päivä läpi pesun ja lyhyen

siivouksen tultuaan linjalta. Kerran viikossa autot pestään ja puhdistetaan sekä tarkistetaan tarkemmin. (Anttila 2007)

3.4 Porin Linjojen liikenne

3.4.1 Linjat

Porin Linjoilla on tällä hetkellä vajaa 30 linjaa (Liitteet 1–3). Porin Linjojen pääterminaali sijaitsee Porin kauppatorilla, josta suurin osa linjoista lähtee. Osa linjoista lähtee myös Porin linja-autoasemalta. Linjat voidaan jakaa neljään pääryhmään:

1. Keskustalinjat, eli niin sanotut heilurilinjat
2. Meri-Porin linjat
3. Maaseutulinjat
4. Muut linjat

Keskustalinjat, toiselta nimeltään heilurilinjat, ajavat nimensä mukaisesti edestakaisin Porin keskustaa ja lähialueita, pysähtyen aina Porin kauppatorilla linjan puolella välissä. Esimerkiksi linja 6 ajaa reittiä Kauppatori–Kaupunginsairaala–Musa–Liinaharja ja Kauppatori–Koivula–Sampola. (Porin Linjat 2007.)

Meri-Porin linjat ajavat Meri-Porin suuntaa aina Mäntyluotoon ja Reposaareen asti. Matkan varrella ne poikkeavat muun muassa Pihlavassa, Kyläsaarella ja Yyterissä. Vaihtoehtoisesti on myös pikatievuoroja suoraan Mäntyluotoon tai Reposaareen, esimerkiksi linjat 40M ja 41. (Porin Linjat 2007.)

Maaseutulinjat ajavat muun muassa Ulvilan, Noormarkun, Nakkilan ja Ahlaisten alueilla. Näistä linjoista esimerkkinä käyvät suositut Ulvilan suunnan linjat kuten 80, 90 ja 90Z. (Porin Linjat 2007.)

Palvelulinja P1 on tällä hetkellä ainoa muiden linjojen kategoriassa. Palvelulinja on ensisijaisesti tarkoitettu liikuntaesteisille ja liikuntarajoitteisille. Palveluliiken-

ne toimii arkipäivinä ja se ajaa reittiä Musan Euromarket–Pääterveysasema–Kauppatori–Linja-autoasema–Uusikoiviston vanhustentalo–Koivulan terveysasema–Mikkolan Prisma. Toisin sanoen se ajaa kattavan reitin Porin keskustan ja sen lähialueiden läpi Länsi-Porista aina Itä-Poriin asti. (Porin Linjat, Aikataulut 2007.)

3.4.2 Tilausliikenne

Porin Linjat on alkanut kehittää omaa tilausliikennettään viime aikoina. Tällä hetkellä Porin Linjat tarjoavat tilausajomatkoja erityyppisille asiakkaille. Toiminta on vielä aika pienessä mittakaavassa ja kalustoa varsinkin pidemmille edustustason matkoille on vielä vähän. Lyhyemmän matkan tilausajaja toki voidaan hoitaa melkein millä tahansa peruslinjan autolla. (Anttila 2007)

Yksi Porin Linjojen uusimmista hankinnoista kalustomarkkinoilla on juuri tilausajoon suunniteltu auto numero 55 (Kuva 4). Tämä Scania-merkinen linja-auto on ollut reilut kuusi kuukautta Porin Linjojen omistuksessa ja kilometrejä marraskuun loppuun mennessä on kertynyt noin 40 000. Kysyntää siis tilausajopuolellakin on. (Anttila 2007)



Kuva 4. Tilausajoon tarkoitettu uusi tulokas
(Kuvannut Kari Paavola)

3.5 Ajosarjat

Porin Linjojen ja minkä tahansa muun linja-autoliikennettä harrastavan yrityksen tuotannon peruskivenä toimivat ajosarjat. Ajosarja on yhden kuljettajan päivän työvuoro. Esimerkiksi paikallisliikenteen ajosarja voisi olla seuraavanlainen:

6.55 Keskusta–Kaupunginsairaala–Keskusta

7.55 Keskusta–Satama–Keskusta

klo 8.55–9.55 Tauko

10.00 Keskusta–Rautatieasema–Keskusta

(Huomio Rautatiekadun nopeusrajoitus!)

11.00 Keskusta–Länsikaupunki–Kauppatori–Keskusta

12.30 Keskusta–Lentokenttä–Keskusta

(Pikatieta pitkin!)

klo 14.00–14.30 Tauko

14.40 Keskusta–Itäpuisto–Eteläpuisto–Keskusta

15.40 Lopetus ja ajo varikolle

Ajosarjaan on merkitty jokainen lähtöaika minuutilleen sekä lähtö- ja määräpaikka. Lisäksi ajosarjaan voi olla merkittynä muita huomautuksia, kuten nopeusrajoituksia, taukoja, linjan numeroita, ajo-ohjeita, poikkeavia menettelyjä ja niin edelleen. Voidaankin sanoa, että ajosarja on kuljettajan työpäivän ohjekartta. Ajosarjoista muodostuvat tavallisille linja-auton matkustajille tutummat aikataulut. (Transplan 2007.)

Ajosarjat voivat olla rakenteeltaan todella erilaisia. Osassa ajosarjoista ajetaan koko päivä samalla autolla ja samansuuntaisia linjoja. Toisissa sarjoissa taas auto voi vaihtua monta kertaa päivässä ja kuljettaja hyppii eri linjoilta toiselle. Jokaisella ajosarjalla on siis omanlainen luonteensa. (Transplan 2007.)

Porin Linjoilla erilaisia ajosarjoja on noin runsaat neljäkymmentä. Nämä sarjat on jaettu eri luokkiin. Näitä luokkia ovat 100, 200, 300, 500, 600, 800 ja 900. Esimerkiksi sarja 109 ajaa Porin keskustassa, 313 Mäntyluodon suunnalla ja 804 Uivilan suunnalla. Osassa sarjoista ovat erikseen ohjeet arkipäiville (ma - pe), lauantaille ja sunnuntaille (käsittää myös muut pyhät), eli Porin Linjoilla erilaisia työ-

päivävaihtoehtoja on runsaasti. Lauantai- ja sunnuntaisarjat eroavat tavallisista arkipäivistä yleensä niin, että vuoroja on harvemmin ja ajosarjat ovat lyhyempiä tai alkavat tavallista myöhempään. (Isotalo 2007)

3.6 Linjakilometrit ja matkustajamäärät

Linja-autoliikenteen yksi tärkeimmistä mittareista on linjakilometri. Se on suure, joka mittaa ajetun kilometrimäärän silloin, kun auto on linjalla. Esimerkiksi Porin Linjojen linjan numero 2 auton, joka ajaa Vähärauman suuntaan, linjakilometrit ovat 5,2 kilometriä/suunta. Kun auto palaa Vähäraumalta aloituspisteeseensä Kauppatorille, se on ajanut yhteensä 10,4 kilometriä (2 x 5,2 km). Linjakilometreihin ei lueta linjan ulkopuolisia ajoja, kuten siirtymäajoja linjojen välillä tai aamulla ja illalla tapahtuvaa ajoa varikolta/varikolle. (Linjakilometrit 2007.)

Matkustajamäärät ovat elintärkeitä linja-autoalan yrityksille. Matkustajamääriä mitattaessa on syytä ottaa huomioon muutama seikka. Ensinnäkin, matkustajamäärät paikallisliikenteessä vaihtelevat paljon kesän ja talven välillä. Sen lisäksi Porin Linjoilla on käytössä neljä eri aikataulusykliä, jotka vaihtuvat aina vuodenajan mukaan. Kesällä ajetaan huomattavasti vähemmän kuin talvella. (Hermonen 2007)

Matkustajamääriä laskettaessa puhutaan ajovuodesta, joka käsittää 363 päivää. Vain juhannus- ja joulupäivä ovat vuodesta niitä ainoita päiviä, jolloin autot seisovat ja yhtään vuoroa ei ajeta. Koulupäiviä ajovuodessa on 189, kesäarkipäiviä 50, lauantapäiviä 50 ja sunnuntapäiviä sekä muita pyhiä 63. (Anttila 2007)

Kun lisätään matkustajamääriin linjakilometrit, saadaan tuloksena usein linja-autoyrityksissä käytettävä tehokkuuden mittari, matkustajaa/linjakilometri. Tämän tehokkuuden arvon olisi syytä olla vähintään yksi (1,0) tai enemmän, sillä silloin voidaan puhua kannattavasta liiketoiminnasta. (Anttila 2007)

Kohdassa 2.2 kerrottiin Porin Linjojen matkustajamäärien laskusta sekä siihen vaikuttavista syistä. Vuoden 2007 matkustajamäärät näyttävät edelleen pientä laskea, joskin ero vuoteen 2006 on minimaalinen, vain vajaa 100 000 matkustajaa.

Vuonna 2007 Porin Linjoilla matkusti hieman yli 1,6 miljoonaa matkustajaa. Linjakilometrejä kertyi runsaat 2 miljoonaa (Taulukko 4). (Liiteri 2007; Linjakilometrit 2007.)

Suurin huolenaihe tällä hetkellä Porin Linjoilla on ehdottomasti matkustajamäärien ja linjakilometriä huono suhde toisiinsa nähden. Aiempana todettiin, että matkustajamäärien ja linjakilometriä suhdeluvun olisi oltava vähintään yksi (1,0). Tilastot (Taulukko 3) kertovat karua kieltään siitä, että tähän lähes maagiselta tuntuvaan lukuun ei päästä minään kuukautena. Lähimmäs yhtä päästään vain tammikuussa ja marraskuussa, joiden kumpaisenkin suhdeluku on 0,9. Maaliskuussa päästään myös hyvin lähelle yhtä, mutta sitten onkin tasaisempaa. Muina kuukausina, kesää lukuun ottamatta, suhdeluku on 0,7. Toukokuun ja elokuun välinen aika on selvästi heikointa. Tämä on valitettavasti totta, vaikka kesällä vuoroja vähennetäänkin paljon. (Liiteri 2007; Linjakilometrit 2007)

Taulukko 3. Porin Linjojen matkustajamäärät ja linjakilometrit vuonna 2007 (punaisella tekstillä on merkitty vaakasuoran sarakkeen suurin luku ja sinisellä pienin).

Matkustajamäärät ja linjakilometrit 2007						
	Tammi- kuu	Helmi- kuu	Maalis- kuu	Huhti- kuu	Toukokuu	Kesäkuu
Matkustajamäärä	198843	141431	187528	121111	117618	65747
Linjakilometrit	218763	200892	222579	179241	194064	149382
Suhdeluku	0,9	0,7	0,8	0,7	0,6	0,4
	Heinäkuu	Elokuu	Syyskuu	Lokakuu	Marras- kuu	Joulu- kuu
Matkustajamäärä	70620	103807	130458	145945	187411	139650
Linjakilometrit	158223	190552	187569	209707	215491	188963
Suhdeluku	0,4	0,5	0,7	0,7	0,9	0,7

Taulukko 4. Yhteenveto vuodesta 2007.

Vuoden 2007 yhteenveto	
	Yhteensä:
Matkustajamäärä	1610169
Linjakilometrit	2315426
Suhdeluku	0,7

Edellä olevista taulukoista voidaan lukea, että talvikuukaudet ovat selkeästi suositumpia kuin kesän aika. Kukapa ei haluaisi kulkea linja-autolla, kun talvimyrsky riepottelee? Kesällä taas matkustustapoja on monia muitakin ja linja-autolla matkustelu koetaan turhaksi. Varsinkin kuumina hellepäivinä linja-autoissa lämpötila voi nousta paljon korkeammaksi kuin ulkona. Heinäkuu ja elokuu ovat kesän kuukausista selvästi heikoimmat. Ilman Porissa järjestettäviä Jazzeja heinäkuun matkustajamäärä olisi todella surkea. Festivaalien ansiosta heinäkuun matkustajamäärä ei näytä aivan olemattomalta.

4 TUTKIMUS TUOTANTOJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEKSI

4.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja tavoitteet

Tutkimuksen lähtökohtana oli kartoittaa Porin Linjojen tuotantoon liittyviä toimintoja sekä antaa parannusehdotuksia niihin tuotannon osa-alueisiin, jotka kaipaivat tehostamista. Tutkimuksen runkona toimivat Porin Linjojen ajosarjat ja ajosarjoihin läheisesti liittyvät toiminnot.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on antaa uutta näkökulmaa Porin Linjoille sen tuotannosta. Näin ulkopuolisena tarkkailijana minulla on aivan eri lähtökohta arvioida tuotantoa ja voin ehkä huomata asioita, joita Porin Linjojen sisällä toimiva henkilö ei välttämättä näe. Kuljetustuotanto on aina omanlainen prosessinsa, etenkin jos verrataan rahtipuolen ja henkilöliikennepuolen kuljetustuotantoa. Vaikka kumpikin toimii samalla kuljetusalalla, ovat tuotannon peruslähtökohdat erilaiset. Henkilöliikenteen puolella asiakkaan tarpeet on otettava huomattavasti tarkemmin huomioon, sillä asiakas on aina kyydissä, kun kuljetustapahtuma on käynnissä. Toinen suuri ero on aikatauluissa. Rahdin kuljetusta harrastavissa yrityksissä on toki sielläkin aikatauluja ja tarkkoja aikoja, mutta ne ovat enemmän suuntaa antavia. Eihän pahvipaketti siellä auton tavaratilassa valita, jos kuljetus myöhästyy tunnin. Eri asia on henkilöliikenteen suhteen. Henkilöliikenteessä on niin sanottu ”aktiivista rahtia”, joka vaatii erilaista lähestymistapaa. Myös kuljettajan vastuu on kertaheitolla isompi, kun kyydissä voi olla jopa monia kymmeniä ihmishenkiä.

Tässä tutkimuksessa pyritään ottamaan huomioon niin asiakkaat, kuljettajat kuin Porin Linjojen esimiehet ja muu johto. Kenttä, millä liikutaan, on siis laaja, ja on vaikea tehdä kaikkia miellyttäviä kompromisseja, mutta tutkimukseni pyrkii löytämään kaikkia osapuolia miellyttäviä ratkaisuja.

4.2 Tutkimuksen toteutus

4.2.1 Havainnointiviikko

Aloitin materiaalin keräämisen viikolla 49. Jalkauduin kuljettajien joukkoon ja kiersin ympäri Poria ja sen lähiseutuja Porin Linjojen linja-autojen kyydissä. Viikko 49 oli erittäin otollinen, sillä torstai 6.12. oli arkipyhä sekä sen lisäksi lähestyvä joulu toi matkustajia paikallisliikenteelle. Erilaisia päiviä ja erilaisia matkustajamääriä oli siis luvassa.

Aloitin havainnointiviikkoni 3.12. maanantaina ja lopetin sen 7.12. perjantaina. Yhteensä työtunteja tuli vajaat 50, joten istumalihakset olivat kovilla istuessani paikallisliikenteen autojen kovaksi tunnetuilla penkeillä. Voin kokemuksesta todeta, että paikallisliikenteen autoja ei ole suunniteltu pitkän matkan istumiseen.

Istuessani eri linjojen kyydissä kyselin kuljettajilta erilaisia kysymyksiä opinnäytetyöhöni liittyen ja samalla pidin pientä matkustajaseuranta. Matkustajaseuranta käsitti matkustajamäärät tunneittain. Tällä tavoin sain ensi käden tietoa matkustajamääristä, ennen kuin pääsin vertailemaan niitä tietokoneelta. Lisäksi kuljettajilta sain mainioita kommentteja liittyen ajosarjoihin ja yleisesti Porin Linjoihin. Tämä havainnointiviikko oli myös hyvä tapa oppia linjoista ja niiden reiteistä sekä käytännön toimista Porin Linjoilla.

4.2.2 Ajosarjakysely kuljettajille

Toinen tutkimustapani oli ajosarjoihin liittyvän kyselyn (Liitteet 7–8) teettäminen kaikilla Porin Linjojen kuljettajilla. Kysely toteutettiin kirjeellä, jonka lähetin henkilökohtaisesti jokaiselle kuljettajalle. Palautetun kyselykaavakkeen sai palauttaa postilaatikkoon, joka sijaitsi kuljettajien tiloissa Tikkulan varikolla. Kysely lähti yhteensä 65 kuljettajalle 17.12.2007 ja palautuspäivämääräksi päätin 18.1.2008. Tähän kyselyyn pystyi vastaamaan nimettömänä.

Kyselyn tavoitteena oli saada seurantaviikon lisäksi lisää materiaalia, ja tällä kertaa kohteena olivat kaikki kuljettajat. Pyrin laatimaan kyselyn niin, että siihen

olisi nopeaa vastata, eikä kysymysten taso olisi liian yksityiskohtainen. Näin pyrin pitämään palautusprosentin korkeana. Kysely rakentui kymmenestä ”rasti ruutuun”-tyylisestä suoraviivaisesta monivalintakysymyksestä ja neljästä avoimesta kysymyksestä. Yhteensä kysymyksiä oli 14.

Tämä ajosarjakysely antoi mielestäni hyvän kuvan kuljettajien tämänhetkisistä mielipiteistä. Se kuvasi kuljettajien suhtautumista ajosarjoihin ja niissä mahdollisesti oleviin ongelmiin sekä se antoi hyviä ratkaisumalleja asioiden korjaamiseksi.

Sekä havainnointiviikon että ajosarjakyselyn perusteella tein suosituksia ja parannusehdotuksia Porin Linjojen tuotantojärjestelmän kehittämiseksi.

5 TUTKIMUKSEN TULOKSET

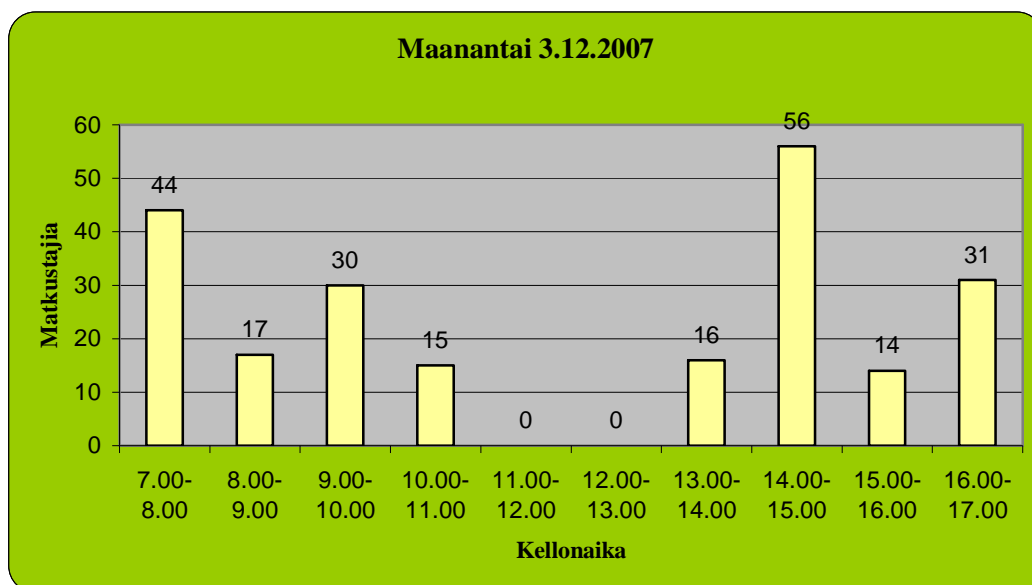
5.1 Havainnointiviikon tulokset

5.1.1 Maanantai 3.12.2007

Havainnointiviikkoni ensimmäinen päivä alkoi Meri-Porin kierroksella (Liite 4). Ajosarjan numero oli 313, ja se käsitti yhteensä neljän eri linjan ajoa, kaikki siis Meri-Porin suunnassa. Työpäivän ensimmäinen linja alkoi 6.55 Pihlavasta ja viimeinen linja lähti Kemiran portilta Meri-Porista 16.05. Yhteensä työtunteja kertyi noin 9,5.

Kuljettajani oli kokenut, 38 vuotta alalla ollut ammattilainen, joka tunsu Meri-Porin suunnan hyvin. Hän kertoi ajavansa lähes aina Meri-Porin suuntaa. Kuljettaja kertoi liikenteen vähentyneen selvästi viimeisten vuosien aikana Meri-Porin suunnalla. Silti pitämäni viikon tilaston (Liite 9) mukaan matkustajia oli eniten juuri maanantaina. Voikin vaan kuvitella, millaista liikenne on vuosia sitten ollut. Myös matkustajien ja linjakilometriä suhdeluksi oli erinomainen, 1,2. Vaikka kilometrejä kertyi, asiakkaitakin riitti. Meri-Porin suunta näyttöisi olevan kannattavin tämän seurantaviikon perusteella.

Matkustajamäärät vaihtelivat tuntien kuluessa jonkin verran (Kuvio 2). Ihmisiä oli liikkeellä selvästi eniten aamulla ja iltapäivällä. Tämä selittyy työmatkalisilla sekä etenkin opiskelijoilla ja koululaisilla. Selvä piikki on heti aamulla kello seitsemän ja kahdeksan välillä. Sen jälkeen liikenne pysyy suhteellisen tasaisena aina taukoon asti. Yhden jälkeen liikenne alkaa taas kasvaa, ja päivän huipputunti on kahden ja kolmen välillä. Suurin osa tämän huipputunnin matkustajista oli koululaisia palaamassa Meri-Porista kotiin päin. Loppupäivän liikenne on taas tasaista. Pieni piikki on lopussa, kun viimeinen linja kuljettaa Kemiran työntekijöitä kotiin.



Kuvio 2. Maanantain matkustajamäärät

Maanantain matkan aikana tein seuraavia huomioita:

- Suurin osa matkustajista maksoi kuukausi- tai sarjakortilla. Silmämääräisesti laskien rahalla maksavien osuus oli vain 1–5 %.
- Aamulla ja iltapäivän jälkeen on selvästi enemmän matkustajia.
- Meri-Porin suunnalta riitti matkustajia lähes mihin kellon aikaan tahansa.

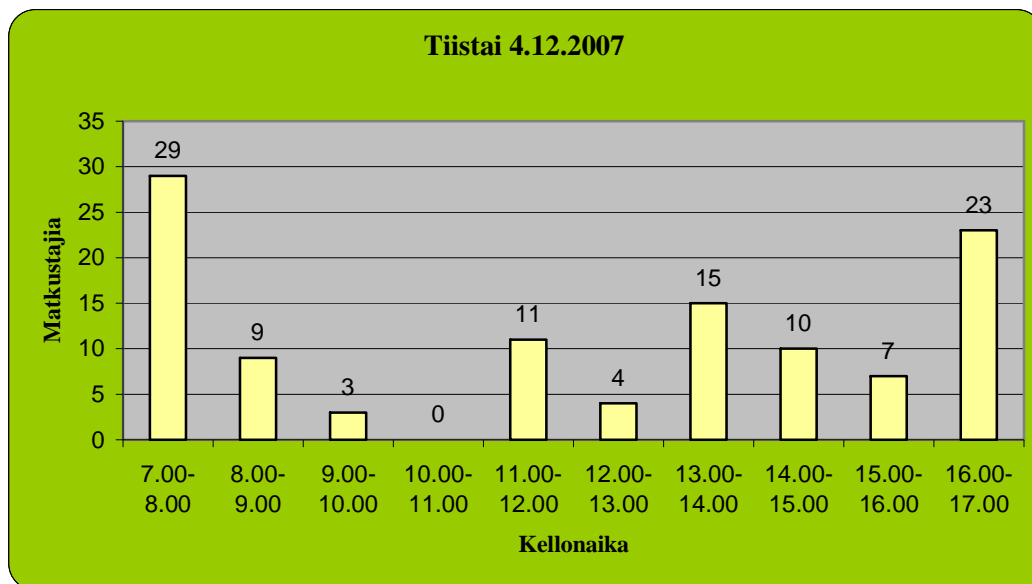
5.1.2 Tiistai 4.12.2007

Viikon toinen päivä oli aivan erilainen kuin ensimmäinen. Maanantaipäivän, välillä jopa ruuhkainen tunnelma vaihtui leppoisaan maalaisidylliin ja hiljaisiin vuoroihin. Tiistaina oli vuorossa yksi maaseutusarjoista, Ahlaisten ja Noormarkun suunta. Ajosarjan numero oli 602 (Liite 4-5). Tiistaipäivä oli rakenteeltaan hyvin erilainen kuin viikon muut päivät. Aamupäivä ja myöhäinen iltapäivä ajettiin Ahlaisten ja Noormarkun suunnassa, mutta iltapäivän aikoihin ajosarja sisälsi muutamia taukojen tuurauksia keskustan linjoilla. Auton vaihtoja kertyi useita, ja erilaisia menopelejä olikin allamme yhteensä neljä. Eri linjoja, joilla ajelimme, kertyi yhteensä Ahlaisista ja Noormarkusta kolme ja keskustan suunnalta kolme. Ajosarja alkoi kello 6.55 Ahlaisista ja loppui kello 16.30 Ahlasiin. Työtunteja kertyi noin 10,5.

Kuljettajanani toimi kokenut 25 vuotta alalla ollut konkari. Hän kertoi ajavansa lähes aina Ahlaisten ja Noormarkun suuntaa. Matkustajaliikenne oli todellakin tiistaina hiljaisempaa. Tiistapäivä keräsi vähiten asiakkaita koko viikolta, jos torstain arkipyhää ei oteta huomioon (Liite 9.). Lisäksi suhdeluku matkustajien ja linjakilometrien välillä oli koko viikon huonoin, vain 0,5. Kilometrejä kertyy, mutta matkustajia on vähän.

Toisaalta tämän suunnan liikenne on välttämätöntä, sillä syrjäseuduillekin on järjestettävä julkista liikennettä. Lisäksi koululaiset, jotka olivat valtaosa tiistain liikenteestä, tarvitsevat turvallista ja varmaa kyyditystä kouluihin ja kouluista taas takaisin koteihin. Esimerkiksi Ahlaisissa on pyörätien rakentaminen pysähtynyt asukkaiden vastustukseen. Itseäni hirvitti ajatus pienistä koululaisista kävelemässä tai pyöräilemässä todella mutkaisia ja pelottavan kapeita maaseututeitä pitkin kouluun, varsinkin näin pimeänä aikana. Mielestäni Porin Linjat on kuitenkin oikealla asialla, kun se ei ole vähentänyt radikaalisti maaseudun vuoroja.

Kuten matkustajamäärätaulukosta nähdään (Kuvio 3), selvästi eniten matkustajia on taas aamulla ja myöhään iltapäivällä. Muuten liikenne on tasaista ja hiljaista. Täytyy muistaa, että keskipäivän matkustajamäärät ovat hivenen epätarkkoja, sillä keskustan tuorausvuorojen aikana autoja vaihdettiin tiuhaan tahtiin, ja itse pidin tilastoa asiakkaista, jotka nousivat kyytiin tämän ajosarjan aikana. Esimerkiksi autoa vaihdettaessa, kyydissä saattoi jo istua ”vanhoja” asiakkaita toiselta kuljettajalta.



Kuvio 3. Tiistain matkustajamäärät.

Tiistain matkan aikana tein seuraavia huomioita:

- Koeviikon vaikutus oli huomattava, varsinkin Ahlaisten ja Noormarkun suunnalla, joka elää koululaisilla ja opiskelijoilla. Matkustajia ei ollut läheskään niin paljon kuin tavallisesti, sillä suurin osa lukiolaisista pääsi aikaisemmin koulusta, eivätkä he tulleet iltapäivän vuoroihin.
- Tässä ajosarjassa hypittiin keskipäivällä todella paljon autosta toiseen.
- Varsinkin maaseudulla oli paljon vakiomatkustajia, jotka kuljettaja tunsikin ulkoa nimeltä ja ulkonäöltä.

5.1.3 Keskiviikko 5.12.2007

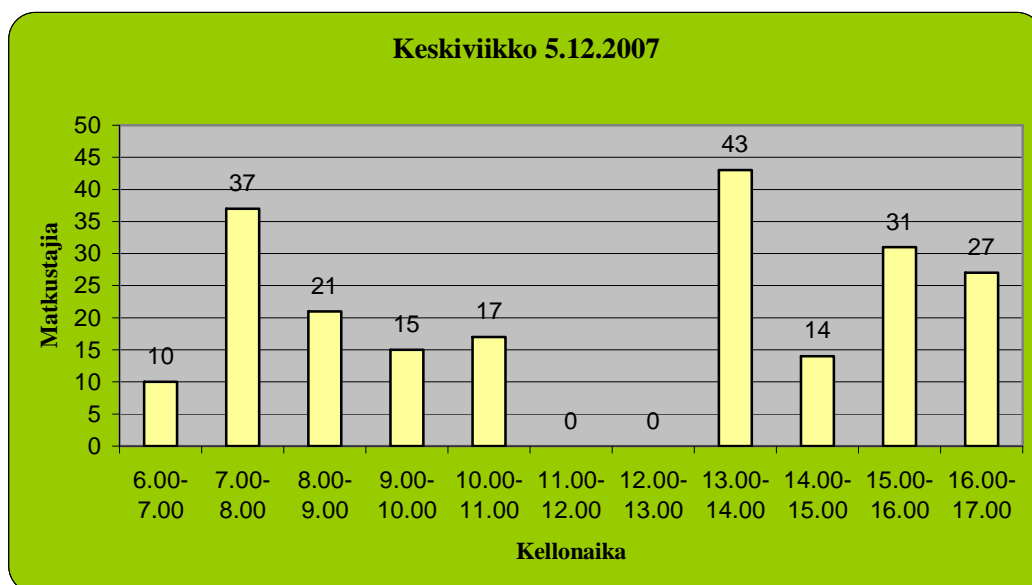
Keskiviikko oli seurantaviikon päivistä selvästi kiireisin. Muina päivinä taukoja (sekä lyhyitä että pitkiä) oli paljon, mutta keskiviikkona tahti oli reipas ja kunnon taukoa ehti viettää vasta puolen päivän aikoihin. Keskiviikon ajosarja käsitti Ulvilan ja sen lähialueiden suuntia (Liite 5). Ajosarjan numero oli 804. Tämä sarja käsitti vain kolmea eri linjan ajoa, mutta niitä kierrettiinkin sitten tiuhaan tahtiin. Ensimmäinen linja lähti 6.35 Mynsteristä ja viimeinen linja lähti 16.50 Friitalasta päättyen Kauppatorille. Työtunteja kertyi tässä ajosarjassa noin reilu 10.

Kuljettajana keskiviikkona toimi entisen Ulvilan Lähiliikenteen kuljettaja. Kyseinen kuljettaja oli siirtynyt yrityskauppojen yhteydessä Porin Linjoille töihin

vuonna 2001. Ulvilan suunta näyttäisi olevan matkustajamäärillä mitaten kannattavaa (Liite 10). Keskiviikko oli koko seurantaviikon toiseksi paras päivä, niin matkustajamäärillä mitattuna kuin suhdeluvultaankin. Matkustajien ja linjakilometrien suhdeluku 0,9 on hyvä. Pientä hiomista siinä tietysti voi olla, mutta suunta on oikea. Meri-Porin ohella Ulvila näyttäisi selvästi erottuvan muista viikon päivistä edukseen.

Vaikka meno oli hektistä eikä taukoja paljon pidetty, pitivät aikataulut kohtuullisen hyvin paikkansa. Myöhästymisiä ei suuremmin ollut. Tosin lähellä aikataulun rajoja liikuttiin ja pienikin hidaste, kuten lisääntyneet matkustajat tai huono keli saisivat aikaan varmasti kiireen ja myöhästelyn.

Keskiviikko oli ehkä viikon päivistä kaikkein tasaisin, jos matkustajamääriä pidetään mittarina (Kuvio 4). Jokaiselle kellonajalle riitti matkustajia. Päivän huippu-tunnit olivat aamulla seitsemän ja kahdeksan välillä sekä iltapäivällä yhden ja kahden välissä. Myös myöhemmin iltapäivällä matkustajia riitti kiitettävästi. Tiivis ajosarja piti auton usein linjalla, joten tämän keskiviikkopäivän lukuja voidaan pitää erittäin luotettavina ja hyvinä mittareina matkustajamääristä.



Kuvio 4. Keskiviikon matkustajamäärät

Keskiviikon matkan aikana tein seuraavia huomioita:

- Ajosarja oli todella tiivis.
- Edelleen yllättävän moni maksaa kuukausikortilla tai vastaavalla.
- Heijastimen käyttö ja linja-auton pysäyttäminen kättä heilauttamalla olisi suotavaa varsinkin pimeinä aikoina.

5.1.4 Torstai 6.12.2007 itsenäisyyspäivä

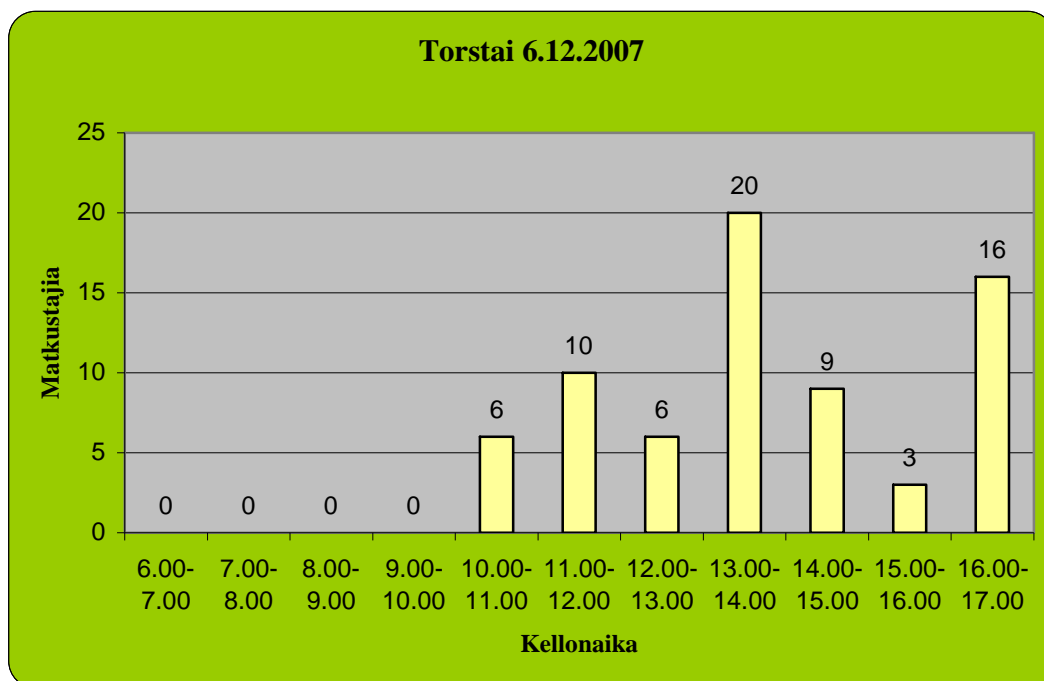
Olin mielissäni kuullessani, että saisin viettää osan itsenäisyyspäivää linja-auton kyydissä. Oli tärkeää, että sain kokemusta myös pyhäpäivän liikenteestä. Itsenäisyyspäivänä ajoin sunnuntaisarjan 201 (Liite 5), joka käsittää keskustan ajoa. Eri linjoja tässä ajosarjassa oli vain kaksi. Ensimmäinen linja lähti 10.15 ja viimeinen 16.15, kummatkin alkoivat Kauppatorilta. Työtunteja kertyi noin seitsemän.

Torstai oli luonteeltaan erilainen kuin muut päivät. Itsenäisyyspäivä ja arkipyhä verottivat matkustajia paljon. Varsinkin koululaisten ja opiskelijoiden puute oli huomattava. Eipä siis ollutkaan ihme, että torstai oli viikon hiljaisin päivä (Liite 10). Pyhäpäivät ovat muutenkin hiljaisia, varsinkin silloin, kun suuret kaupat eivät ole auki. Tätä torstaita voikin hyvin verrata kesäsunnuntaihin. Tavallisena arkipäivänä tämä ajosarja 201 on todella suosittu.

Yllättävää oli se, että hiljaiseksi päiväksi matkustajia oli liikkeellä kuitenkin kiihittävästi. Matkustajien ja linjakilometrien suhdelukukin oli 0,7, joka on koko viikon kolmanneksi paras. Suurin syy tähän on tietysti se, että linjakilometrimäärä jäi vähäiseksi. Se ei kuitenkaan selitä kaikkea. Olin positiivisesti yllätynyt torstain matkustajamäärästä. Osasyynä matkustajamäärään on se, että ajettavien linjojen määrä on vähäinen sunnuntaisin sekä pyhäpäivinä verrattuna tavalliseen arkipäivään.

Kuten kuvio osoittaa (Kuvio 5), matkustajaliikenne oli suhteellisen tasaista. Pyhäpäivänä on vaikea lähteä selvästi erottelemaan mistä tuntien väliset matkustajamäärien heitot johtuvat, mutta kaksi piikkiä näyttäisi olevan torstain liikenteessä. Nämä piikit sijoittuvat yhden ja kahden väliin sekä neljän ja viiden väliin. Mat-

kustajamäärät näissä piikeissä ovat kuitenkin niin pienet, että esimerkiksi tavallisen arkipäivänä tuo määrä olisi aivan tavanomainen ei-huipputunti määrä.



Kuvio 5. Torstain matkustajamäärät

Torstain matkan aikana tein seuraavia huomioita:

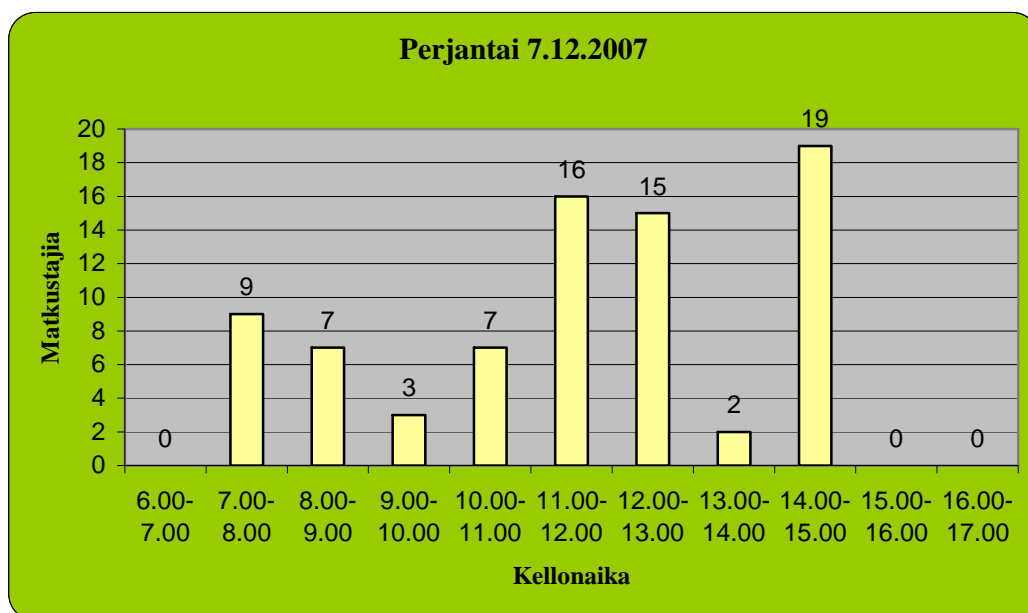
- Nyt suurin osa matkustajista maksoi rahalla. Kyydissä oli siis enemmän satunnaisia matkustajia ja kausikorttialaiset loistivat poissaolollaan.
- Ajosarjan toiseksi viimeinen vuoro Keskussairaalaan ja takaisin näyttäisi olevan aivan turha. Yhtäkään matkustajaa ei ollut kyydissä. Kuljettajan mukaan tavallisena sunnuntainakaan matkustajia ei ole.
- Nopeusrajoitusten laskeminen Porin keskustan ja lähiseudun alueilla on ki-ristänyt aikatauluja.

5.1.5 Perjantai 7.12.2007

Seurantaviikon viimeinen päivä oli perjantai, ja aivan kuten edellisenäkin päivänä, ajelin Porin keskustan linjoilla. Ajosarjana toimi 109 (Liite 6). Erilaisia linjoja tähän sarjaan mahtui kolme. Päivä alkoi 7.30 Leppäkorvesta ja loppui 16.45 Kauppatorille. Tämä perjantain ajosarja oli ainoa, jota en ajanut aivan loppuun asti, joten matkustajamääriä ei siitä johtuen ole kahdelta viimeiseltä ajosarjan tunnilta. Työtunteja tässä päivässä oli noin runsaat 9.

Perjantai oli erilainen kuin viikon muut arkipäivät. Koulut olivat Porissa kiinni ja työntekijöistäkin suurin osa oli varmasti tehnyt tämän välipäivän sisään, joten matkustajamäärät olivat maltillisia (Liite 11). Yllättävää oli, että matkustajia oli määrällisesti melkein saman verran kuin edellisenä päivänä, vaikka olisin oletta-
nut matkustajamäärien kasvavan reilusti. Matkustajien vähyyteen oli syynä muun muassa harmaa keli, joka ei innosta lähtemään linja-autolla matkustamaan sekä se, että ihmisten on välttämättä päästävä omalla autolla kaupoille ja joululahjaostok-
sille.

Kun katsotaan matkustajamääriä tunneittain (Kuvio 6), huomataan, että aamulla ja aamupäivällä liikennettä oli vähän. Kun lähestytään iltapäivää, matkustajamäärät kasvavat selkeästi. Huomasin etenkin nuorten heräilevän vasta puolen päivän jäl-
keen ja lähtevän kaupungille. Myös muut ihmiset päättivät ensin levätä aamupäi-
vän ja suunnistaa sitten ostoksille. Tämä välipäivä olikin kaupoille todella otolli-
nen ottaen huomioon, että usealla ihmisellä oli vapaapäivä sekä lisäksi, veronpa-
lautukset olivat tulleet tilille viikon alussa. Matkustajamäärän kasvu oli siis kiih-
tyvää iltaa kohden, tosin kello yhden ja kahden välinen romahdus johtuu linjasta
11, joka ajettiin Paratiisinmäkeen. Yleensä Paratiisinmäen vuoro on perinteinen
”koululaisvuoro”, mutta nyt matkustajia ei ollut. Lisäksi lyhyt ajotauko osui juuri
kahden ja kolmen väliin.



Kuvio 6. Perjantain matkustajamäärät

Perjantain matkan aikana tein seuraavia huomioita:

- Ihmisiä oli päivällä paljon liikenteessä, mutta linja-autoihin he eivät eksyneet.
- Sää vaikuttaa ihmisten kotoa lähtemisintoon paljon.
- Paratiisinmäen vuoro kello 13.15 Kauppatorilta oli täysin tyhjä. Tämä vuoro on aivan koululaisten varassa.

5.1.6 Loppuyhteenveto havainnointiviikolta

Havainnointiviikko oli todella antoisa, ja se antoi paljon uusia kokemuksia ja mielipiteitä. Totuus on tietysti se, että vain viikon kestänyt seuranta ei anna todellista kuvaa ajosarjoista ja niiden matkustajamääristä. Nyt oli aivan sattumaa, mille vuorolle satuin pääsemään ja kuinka paljon ihmisiä juuri sitä vuoroa käytti. Jatkuvampi seuranta ja viikkoja tai kuukausia kestänyt tarkkailu antaisivat todellisemman ja virheettömämmän kuvan kokonaisliikenteestä. Seurantaviikon tarkoituksena kuitenkin oli oppia tuntemaan Porin Linjojen organisaatiota ja nähdä tuotantoa käytännössä. Mielestäni onnistuin siinä tavoitteessa hyvin, eivätkä saamani tilastotiedot aivan turhia ole. Kyllä ne selkeää suuntaa antavat.

Maanantai ja keskiviikko erottuvat selvästi muista seurantaviikon päivistä (Taulukko 5). Näinä kumpaisenakin päivänä matkustajia oli selvästi eniten ja matkustajien ja linjakilometrien suhde oli hyvä. Torstai ja perjantai olivat viikon selvästi hiljaisimmat päivät. Tosin perjantaipäivän tilastotietoja ei ole syytä pitää kovin luotettavina, sillä tavallisena arkipäivänä matkustajaliikenne on aivan erilaista. Varsinkin aamulla ja iltapäivällä on huomattavasti enemmän matkustajia. Itsenäisyyspäivä sekä niin sanottu välipäivä eivät keränneet tavallisen arkipäivän tapaan matkustajia. Toisaalta kumpanakin päivänä ajokilometrejä kertyi niin vähän, että suhdeluku ei painunut aivan alas. Tiistai sen sijaan oli viikon murheellisin päivä monellakin mittarilla mitattuna. Matkustajia oli jonkin verran, mutta kilometrejä kertyi selvästi eniten eikä suhdeluku näytä kovin hyvältä. 0,5 on kaukana 1,0:n tavoitteesta. Kokonaisuudessaan koko viikko oli ilahduttavan monipuolinen ja erilainen.

Taulukko 5. Seurantaviikon yhteenveto.

Yhteenveto					
	Maanantai	Tiistai	Keskiviikko	Torstai	Perjantai
Matkustajamäärä	223	111	205	70	78
Linjakilometrit	188,2	232,4	219	101,3	137,4
Suhdeluku	1,2	0,5	0,9	0,7	0,6

Päällimmäisenä mieleeni viikolta jäi opiskelijoiden ja koululaisten määrä. Moni kuljettaja sanoi tämän matkustajaryhmän pyörittävän paikallisliikennettä, ja oikeassa he varmasti siinä olivatkin. Autoistuminen on myös vähentänyt radikaalisti työssäkäyvien ihmisten matkustusmääriä linja-autolla. Enää töihin ei mennä linja-autolla, vaan omalla autolla, ja silloinkin kyydissä on yleensä vain yksi ihminen. Tämä ei ole terve kehityssuunta. Porin kokoisessa kaupungissa oma autoilu on vielä helppoa, mutta esimerkiksi Helsingissä, Turussa tai Tampereella asia onkin sitten jo ihan toisin. Saa nähdä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan.

Toinen selkeä asia, minkä huomasin, oli kellonajan vaikuttaminen matkustajamäärään. Oli selvästi huomattavissa, että aamuisin ja iltapäivällä sekä illalla matkustajamäärät olivat suurimmillaan. Puolen päivän tietämissä oli yleensä hyvinkin hiljaista. Huipputunnit tavallisena arkipäivänä matkustajamäärillä mitattuina osuivat yleensä kello kuuden ja yhdeksän väliin aamulla sekä yhden ja viiden väliin iltapäivällä. Tämä tulos ei sinänsä ole yllättävä ja osasinkin odottaa kuvatun kaltaista vaihtelua matkustajamäärissä.

Tavallisena arkipäivänä matkustajista suurin osa maksoi matkansa kuukausi- tai sarjakortilla. Silmämääräisesti laskettuna arkipäivänä rahalla maksoi alle 10 % kaikista matkustajista koko viikon aikana. Joillakin linjoilla määrä saattoi olla vieläkin pienempi. Tämä ei toisaalta ole suuri ihme, sillä kertamaksu 2,80 e ei varmasti houkuttele ihmisiä, jotka matkustavat enemmän. Esimerkiksi kausikortti Porin kaupungin alueella maksaa aikuiselta 47 euroa ja koululaiselta tai opiskeli-

jalta 34 euroa. Kausikortti on voimassa 30 päivää, sillä on rajaton kulkuoikeus Porin kaupungin alueella. Ajatellaan vaikkapa henkilöä, joka käy säännöllisessä työssä. Kausikortti tulee maksamaan itsensä takaisin reilussa viikossa: 2,80 e (perustaksa) x 2 (joka päivä edes takaisin) tekee 5,60 e ja 47e / 5,60 e tekee 8,4. Opiskelijan kannalta tilanne on vielä edullisempi. Ei siis ole ihme, että kausikortit ja vastaavat sarjaliput ovat suosiossa. Satunnaisen matkailijan lompakolle kertamaksu on kallis. (Porin Linjat 2007.)

Viimeinen asia, joka selvästi erottui seurantaviikkoni aikana, olivat useat lyhyet tauot ajosarjoissa. 15–30 minuutin taukoja saattoi olla useita yhdessä ajosarjassa. Esimerkiksi saatettiin ajaa yksi puolen tunnin lenkki, pitää taukoa 20 minuuttia, ajaa taas puolen tunnin lenkki ja pitää taukoa 15 minuuttia. Toki ymmärrän taukojen tarpeellisuuden ja tiedän, että Porin Linjoilla on kumottu talokohtaisesti sääntö, joka mahdollistaa 4,5 tunnin yhtämittaisen ajon. Silti mielestäni ajosarjoissa on tehostettavaa. Näitä niin sanottuja ”vessataukoja” sun muita pauseja on syytä olla, mutta ei sentään ihan jatkuvalla syötöllä. Varmasti kuljettajistakin olisi mukavaa ajaa eikä vain notkua taukotiloissa odottelemassa seuraavaa ajoa.

5.2 Ajosarjakyselyn tulokset

5.2.1 Yleistä

Ajosarjakyselyn (Liitteet 7–8) palautusprosentti oli 32,3. Ennen palautuslaatikon avaamista elättelin toiveita jopa 50 prosentin palautusprosentista, mutta tulos jäi aika kauas tavoitteestani. Kyselyni lähti yhteensä 65 kuljettajalle, joista sen palautti yhteensä 21. Siirsin alun perin ajattelemani viimeistä palautuspäivää maanantaista (14.1.2008) perjantaihin (18.1.2008) toivoen, että viimeisetkin matti myöhäiset saisivat kyselyn palautettua. Sekään ei liiemmin auttanut, vaan sain viikon lisäjaksolta vain kaksi uutta palautusta. Kyselyt lähtivät postiin 17.12.2007, joten reilun kuukauden mittainen palautusaika oli mielestäni riittävä. Palautusprosentti on kuitenkin sillä tasolla, että se antaa suuntaa ja sen kannalta voidaan tehdä päätelmiä sekä vetää yhteen tuloksia suhteellisen luotettavasti, etenkin, kun vastaukset olivat yleensä erittäin laadukkaita. Selvästi ne henkilöt, jotka olivat päättä-

neet ottaa tämän kyselyn vakavasti, olivat tehneet hyvää työtä ja vastauksiin oli kulutettu paljon aikaa.

Suurin syy matalaan palautusprosenttiin oli varmasti heikko usko siihen, että tämä kysely vaikuttaa millään tavalla Porin Linjojen toimintaan. Yhdessä vastauksessa olikin todettu, että tämän tyyllisiä kyselyitä on ennenkin tehty, eivätkä ne ole vaikuttaneet suuntaan tai toiseen. Sen lisäksi kyselyn teettämisaika saattoi olla ongelmallinen. Joulun ja uuden vuoden pyhät varmasti verottivat jonkin verran palautusintoa. Tosin tähän seikkaan pyrin varautumaan jo ennalta ja siksi siirsinkin viimeisen palautuspäivän pitkälle uuden vuoden puolelle. Muita syitä palautuksen pieneen lukumäärään saattoi olla myös yleinen innostuksen puute, kielteinen suhtautuminen muutoksiin ja jossain tilanteissa jopa pelko tuoda omia ajatuksia esille.

Kysely rakentui yhteensä neljästätoista eri kysymyksestä, joista 9 oli niin sanottuja ”rasti ruutuun” tyyllisiä suoraviivaisia monivalintakysymyksiä, 4 avoimia kysymyksiä ja yksi kysymyksistä oli asteikkokysymys. Esittelen vastaukset kahdessa osassa. Aluksi käyn läpi 10 monivalintakysymystä tekstin ja kuvioiden avulla ja sen jälkeen toisessa osassa esittelen avointen kysymysten vastaukset luettelona.

5.2.2 Monivalintakysymykset

Monivalintakysymykseen oli vastattu selkeästi aktiivisemmin kuin avoimiin kysymyksiin. Sain useita vastauksia, joissa avoimiin kysymykseen oli vastattu todella lyhyesti muutamalla sanalla tai ei ollenkaan. Kuitenkin näissä vastauspapereissa oli yleensä monivalintakysymykseen vastattu kiitettävän aktiivisesti. Toisaalta vastauksissa oli myös mukana sellaisia papereita, joissa kaikkiin monivalintakysymykseen ei ollut löytynyt vastausta syystä tai toisesta.

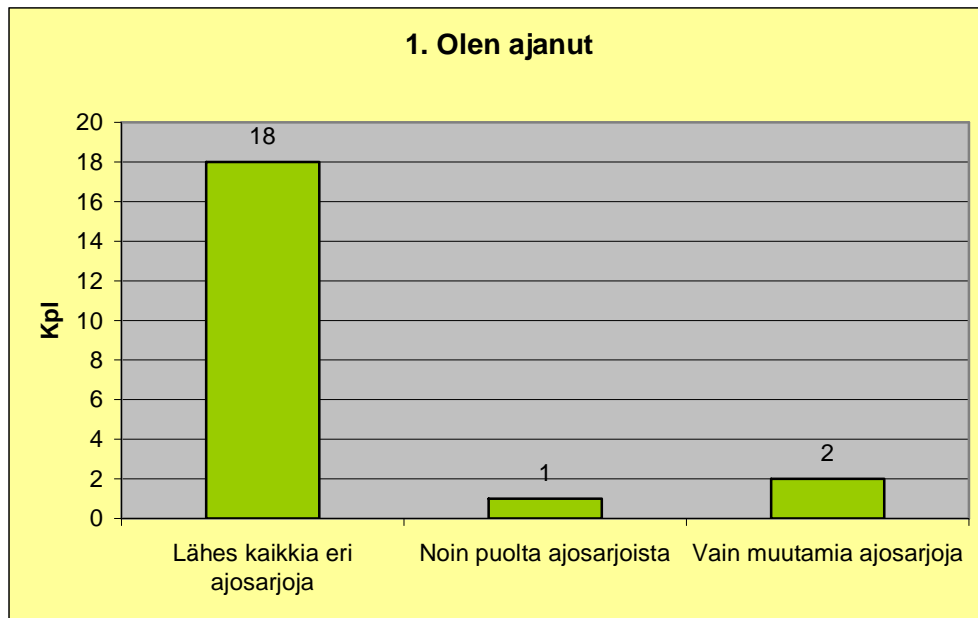
Merkille pantavaa oli, että kysymyksissä 7 ja 8 oli vastattu useassa vastauspaperissa kumpikin vaihtoehto. Jotkut vastaajat olivat tehneet lisähuomautuksia vastauksiinsa, esimerkiksi vastatessaan kohtaan 7 ”Pysytkö aikataulussa?”, oli muutama kuljettaja vastannut kyllä ja ei sekä lisännyt kynällä kyllä vastauksen perään ”hiljaisena aikana” ja ei vastauksen perään ”normaali aikana”. Näin ollen olen

ottanut kaikki vastaukset huomioon työssäni ja kirjannut myös mahdollisen ”tuplavastauksen”. Lisäksi kohdassa yhdeksän oli mahdollisuus avointen kysymysten tapaan lisätä omia vastausvaihtoehtoja. Näitä vastauksia käyn läpi luettelonomaisesti käsitellessäni kohtaa 9.

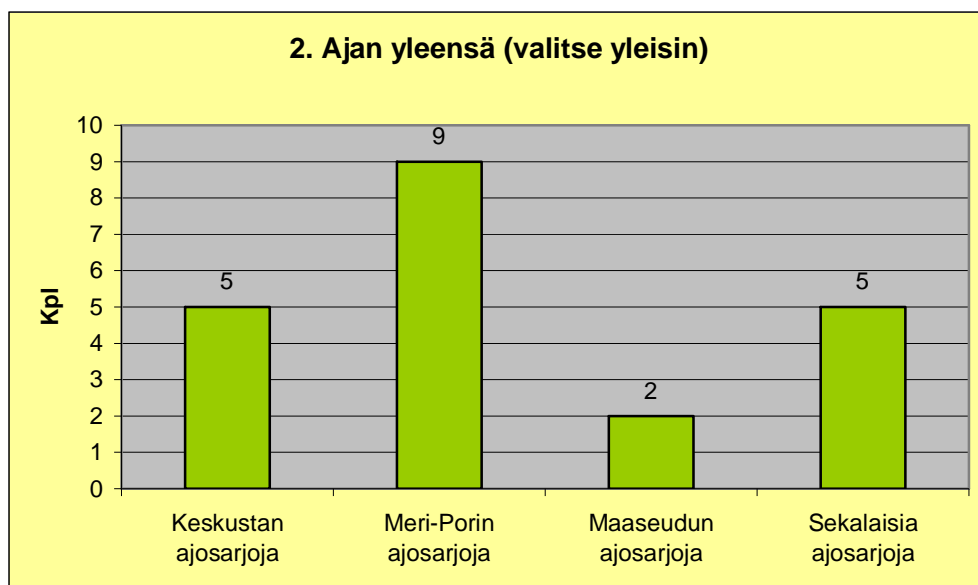
Kysymykset numero 1–3: Taustakysymyksiä

Puran kolme ensimmäistä kysymystä yhdessä, sillä ne ovat taustakysymyksiä ja ne täydentävät toinen toisiaan. Näihin kolmeen vastaukseen oli vastattu jotakin jokaisessa vastauspaperissa, joten yhteensä vastauksia joka kohdassa oli 21. Kaikki kolme kysymystä koskivat kuljettajien kokemustasoa. Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin kokemusta eri ajosarjoista, toisessa täsmennettiin ensimmäistä kysymystä ja kolmannessa kysyttiin yleistä kokemusta linja-auton kuljettajana Porin Linjoilla. Valitsin nämä kysymykset harkiten, sillä halusin vastausten olevan mahdollisimman luotettavia ja ennen kaikkea uskottavia. Ilman tietoa kuljettajien taustoista on mielestäni mahdotonta tehdä minkäänlaisia johtopäätöksiä. Yli 15 vuoden ajokokemuksella ja juuri linja-autokortin saaneella kuljettajalla on aivan erilainen lähtökohta sekä heidän näkemyksensä koko alan ja etenkin Porin Linjojen toiminnasta on täysin erilainen.

Saatujen vastauksien perusteella kyselyni on erittäin luotettava ja edustaa laajaa osaamisaluetta Porin Linjojen toiminnasta (Kuviot 7–9). Ensimmäiseen kysymykseen vastanneista suurin osa, 18 henkilöä, on ajanut lähes kaikkia ajosarjoja. Vain muutama yksittäinen kuljettaja kertoi olevansa kokemattomampi. Toisen kysymyksen suurin vastaajajoukko löytyi Meri-Porin kuljettajista, jotka ovat selvästi olleet aktiivisia tämän kyselyn suhteen. Yhteensä Meri-Porin kuljettajat saivat aikaan 9 vastausta. Mieltäni lämmitteää se, että myös keskustan kuljettajat sekä he, jotka edustavat niin sanottuja ”sekalaisia ajosarjoja”, saivat äänensä kuuluville tässä kyselyssä. Vastauksia tuli yhteensä 5 kummastakin kategoriasta. Sen lisäksi maaseudun kuljettajista 2 vastasi tähän kyselyyn. Tässä kohdassa on otettava huomioon se, että kuljettajat, jotka ajavat maaseutuireittejä ovat selvästi vähemmistössä.

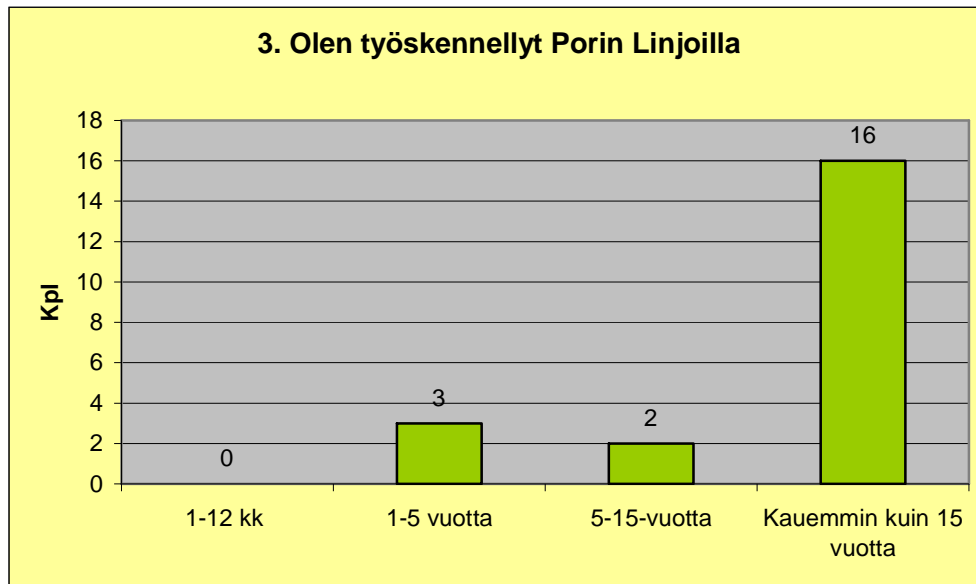


Kuvio 7. Ensimmäisen kysymyksen vastaukset.



Kuvio 8. Toisen kysymyksen vastaukset.

Kolmas kysymys käsitteli kokemusvuosia Porin Linjoilla ja sen perusteella vastaukset näyttäisivät tulleen kokeneilta kuljettajilta. Kahdestakymmenestä yhdestä vastaajasta 16 eli noin 76 % on työskennellyt Porin Linjoilla yli 15 vuotta. Näkemystä siis heillä varmasti riittää. Porin Linjojen kuljettajakaarti on painotukseltaan selvästi kokeneempaa väkeä, mutta ihmettelen silti nuorten kuljettajien passiivisuutta. Ehkäpä tämä kysely ei vielä iskenyt arkaan paikkaan, vaan vasta vuosien tuomalla kokemuksella voi paremmin ottaa kantaa tämän kaltaisiin asioihin, tai sitten kiinnostus vain yksinkertaisesti puuttui.

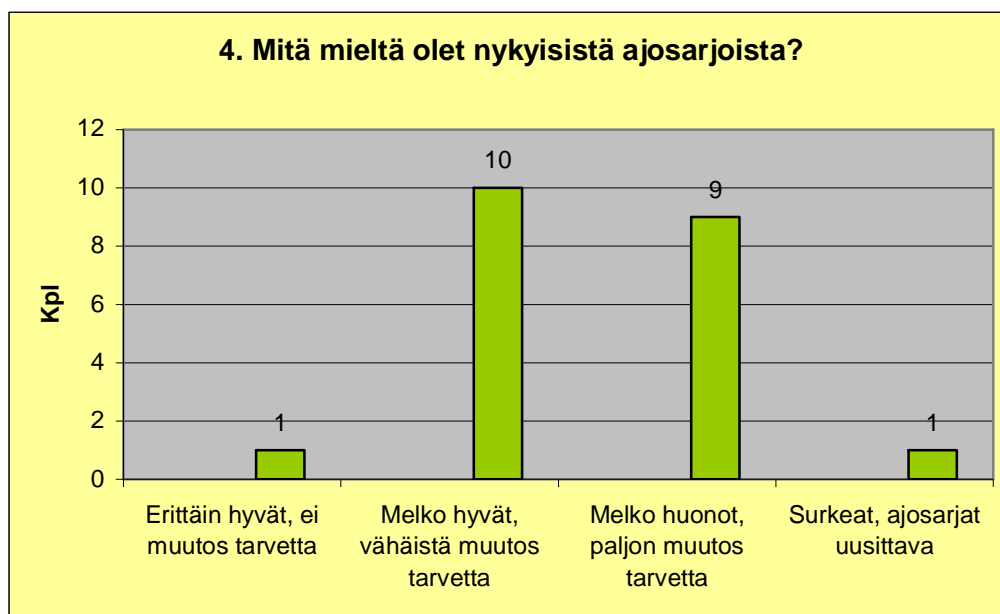


Kuvio 9. Kolmannen kysymyksen vastaukset.

Kysymys 4: Mitä mieltä olet nykyisistä ajosarjoista?

Kysymys 4 on ehkäpä koko tämän ajosarjakyselyn tärkein kysymys. Siinä saadaan tiivistetysti selville, mitä mieltä kuljettajat ovat tämän hetken ajosarjoista. Ja tämä jos mikä, oli koko kyselyn yksi pääideoista. Jos ja kun Porin Linjoilla tehdään muutoksia tämän opinnäytetyön pohjalta, niiden muutoksien on syytä perustua tähän kysymykseen. Kysymys 4 oli myös koko kyselyn ainoa asteikkokysymys.

Kysymyksen 4 vastaukset ovat yksiselitteisiä. Yhteensä 19 vastaajaa eli noin 90 % vastaajista oli sitä mieltä, että muutostarvetta nykyisissä ajosarjoissa on joko vähän tai paljon (Kuvio 10). Tämän lisäksi ääripäät, eli ei muutostarvetta tai sarjojen kokonaan uusiminen sai kumpikin yhden kannattajan. Kuljettajien kanta on kuitenkin selvä, muutoksia on tultava. Toisaalta, ajatusleikkiä voi pelata niinkin, että jakaa vastaukset keskeltä kahtia, kahteen ensimmäiseen vastausvaihtoehtoon ja kahteen viimeiseen vastausvaihtoehtoon. Tällöin kuljettajat jakautuvat kahteen leiriin: niihin jotka haluavat pieniä muutoksia tai eivät halua niitä ollenkaan (yhteensä 11 kappaletta) ja niihin, jotka haluavat radikaaleja muutoksia tai sarjojen kokonaista uusimista (10 kappaletta).



Kuvio 10. Neljännen kysymyksen vastaukset

Joka tapauksessa kysymyksen 4 vastaukset osoittavat sen, että kuljettajat ovat tyytymättömiä tämän hetken tilanteeseen ja haluavat muutoksia. Avointen kysymysten vastauksissa on nähtävillä syitä, joista johtuu halu näihin muutoksiin (koh- ta 5.2.2).

Kysymykset 7–8: Ovatko nykyisten ajosarjojen ajoajat/aikataulut mielestäsi rea- listisia sekä pysytkö aikataulussa?

Käsittelen kysymykset 7 ja 8 taas yhdessä, sillä ne koskevat samaa aihepiiriä ja niiden vertailu toisiinsa on tärkeää. Kumpaankin kohtaan vastauksia tuli yhteensä 23. Se on enemmän kuin mitä itse vastauspapereita palautui, mutta kuten jo aikai- semmin totesin, osassa vastauksista oli rästetty kumpikin vaihtoehto. Kysymys oli ehkä rakennettu hieman väärin ja tämä johti siihen, että vastauksena saattoi olla sekä kyllä- että ei -vaihtoehto riippuen siitä, mikä linja oli kyseessä ja mikä oli kellonaika (esimerkiksi ruuhka-aikana tilanne on erilainen).

Tulokset ovat yllättäviä. Kysymykseen 7 vastanneista valtaosa on sitä mieltä, että ajoajat/aikataulut eivät ole realistisia (Kuviot 11 ja 12). Yhteensä 16 vastaajaa eli 70 % oli sitä mieltä. Toisaalta kysymykseen 8 vastanneista 18 eli 78 % sanoo py- syvänsä aikataulussa. Miten tämä on mahdollista? Selitys tähän löytyy ylinopeu-

desta ja alituisesta kiireestä linjoilla. Tällainen kiire ja alituinen ylinopeus heikentävät niin kuljettajien yleiskuntoa kuin havainnointikykyä ison auton ratissa. Tilanne on hälyyttävä. Avointen kysymysten joukossa (kohta 5.2.2) oli monta vastausta, joissa kritisoitiin ajosarjojen liian tiivistä ja kiirettä tahtia, joka johtaa väistämättä ylinopeuteen. Lisäksi ainakin yksi kuljettaja oli huolissaan alituisen kiireen ja stressin aiheuttamista henkisistä ja fyysisistä oireista, mitkä voivat johtaa sairaslomiin ja sitä kautta negatiivisiin muutoksiin kuljetustehossa ja tuotannon suunnittelussa Porin Linjoilla. Kun otetaan vielä huomioon se, että valtaosa kuljettajista on vanhempaa kaartia, jo keski-ikäisiä tai vanhempia, on aikapommi rakentamassa. Mihin se johtaa? Sitä ei vielä kukaan tiedä.



Kuviot 11 ja 12. Vastaukset seitsemänteen ja kahdeksanteen kysymykseen.

Kysymys 9: Mitä seikkoja pitäisi mielestäsi ottaa huomioon ajosarjojen aikataulu- ja suunnittelussa?

Yhdeksännessä kysymyksessä sai vastata jo valmiina oleviin vastausvaihtoehtoihin tai tarvittaessa sai käyttää omaa mielikuvitusta ja keksi uusia vastausvaihtoehtoja. Kysymys poikkesi muista monivalintakysymyksistä, sillä nyt tarkoitus oli valita yksi tai useampia vaihtoehtoja.

Vastauksia tuli runsaasti kysymykseen 9. Olin rakentanut valmiita vastausvaihtoehtoja neljä ja niitä käytettiin kiitettävän runsaasti. Sen lisäksi vastaajat olivat keksineet useita lisävaihtoehtoja. Näitä olivat:

- Kuuntelemalla enemmän kuljettajia ja heidän mielipiteitänsä!
- Ei yöajoa viikonloppuisin klo 1.00 jälkeen
- Joustoa vaihtomahdollisuuksiin, kaikki linja-autot eivät saa lähteä samaan aikaan eivätkä saapua peräkanaa
- Ylimääräiset reitiltä poikkeamiset huomioon/pois kokonaan
- Liikennevalot, tietyöt, ruuhkat
- Lisää ajoaikaa muutamille sarjoille, muuten uhkana ylinopeus
- Työehtosopimuksen tauoista kertovat määräykset

Kuljettajat kritisoivat varsinkin turhia reitiltä poikkeamisia, jotka ”suoraan sanottuna ottavat hermoon”. Eräs vastaaja oli sitä mieltä, että viikonloppuisin (perjantai-lauantai) ei olisi syytä ajaa ollenkaan kello 1.00:n jälkeen, vaan sen jälkeen ihmiset saisivat tyytyä taksikyyteihin. Esille tulivat myös ylinopeus ja muut tekijät, jotka osaltaan vaikuttavat siihen, että aikataulut eivät ajosarjoissa pidä.

Monivalintakysymyksissä suosituin vastaus oli muuttuneet nopeusrajoitukset, jonka oli ruksannut paperilleen 18 vastaajaa (Kuvio 13). Seuraavana tulivat keliolosuhteet ja viimeisistä sijoista kamppailivat taukoajat ja tiestön kunto. Jokainen kohta sai kuitenkin paljon kannatusta, joten olin osannut valita oikeita ja ajankoh- taisia vaihtoehtoja. Yhteensä monivalintakysymykseen tuli 49 vastausta, joka on kunnioitettava määrä. Tämä määrä kertoo sen, että paljon asioita on otettava huomioon, kun ajosarjoja suunnitellaan uudestaan. Tämä kysymyksen vastaukset

ovatkin hyvä lähtökohta, kun tulee tarve miettiä ajosarjoja uudestaan joskus tulevaisuudessa.



Kuvio 13. Yhdeksännen kysymyksen vastaukset

Kysymykset 10 ja 11: Mainitse mielestäsi toimivin ajosarja sekä mainitse mielestäsi epätoimivin ajosarja.

Sekä kysymykseen 10, että 11 tuli paljon vastauksia ottaen sen huomioon, että kaikissa vastauspapereissa ei ollut vastattu ollenkaan näihin kysymyksiin. En ollut antanut mitään valmiita vaihtoehtoja, joten kuljettajat saivat käyttää omaa harkintakykyään ja nimetä niitä ajosarjoja, joita itse todella näkivät hyviksi tai heikoiksi. Kysymyksiä laatiessani olin kahden vaiheilla, pitäisikö minun vielä tarkentaa kysymyksen antoa vai ei. Mielestäni kysymykset saattoivat olla harjaan johtavissa mielessä, että vastaajat eivät aivan varmasti osaa sanoa, täytyykö vastauksen merkitä linjan vai itse ajosarjan numero. Onneksi vain yksi kuljettaja oli ymmärtänyt kysymyksen väärin tai sitten hän ei vain halunnut nimetä tiettyjä sarjoja. Hänen mielestään linjat 3 (Itä-Porin suunnalla) ja 12 olivat mainitsemisen arvoisia.

Kysymykseen 10 tuli seuraavia vastauksia: ajosarjat 100, 111, 212, 213, 215, 301, 302, 306, 311, 505 ja 901. Jakauma on aika tasainen. Monen eri suunnan ajosarjat pääsivät plussan puolelle kuljettajien mielestä. Selvästi eniten positiivisia ajatuksia herättivät ajosarjat 213 (3 kpl) ja 311 (2 kpl). Yhteensä mainintoja annettiin 13,

joten kahden kärki keräsi 38 % kaikista maininnoista. Nämä ajosarjat kulkevat Pormestarinluotoon ja Meri-Poriin. Luultavasti kuljettajia näissä ajosarjoissa miellyttivät muun muassa sarjan tiivis tahti sekä saman auton käyttö yhden työpäivän sisällä. Muut listassa olevat ajosarjat saivat yhden äänen.

Kysymykseen 11 tuli seuraavia vastauksia: ajosarjat 110, 115, 205, 215, 303, 307, 309, 313, 601 ja 603. Jälleen ajosarjojen jakauma on tasainen. Eniten negatiivisia ajatuksia herättivät ajosarjat 309 (4 kpl), 215 (3 kpl), 303 (3 kpl), 110 (2 kpl) ja 115 (2 kpl). Näistä sarjoista 309, 303 sekä 215 keräsivät yhteensä 10 mainintaa, eli 52 % kaikista maininnoista. Yhteensä mainintoja tuli 19. Nämä kolme ajosarjaa, jotka keräsivät eniten miinusääniä, sijoittuvat Meri-Poriin (303 ja 309) sekä Lyttylään (215). Näissä mainituissa sarjoissa on kuljettajien mielestä ilmeisesti liian sekavat ajo-ohjeet. Lisäksi alituinen linjojen vaihto tuottaa ongelmia.

Kokonaisuudessaan kysymykset 10 ja 11 toivat esille paljon uutta ja tärkeää tietoa. Ainoastaan yksi ajosarja pääsi sekä plussa- että miinuspuolelle, ajosarja 215. Tämäkin kertoo jo sen, että suurin osa ajosarjoista on jakautunut huonoihin ja hyviin ajosarjoihin kuljettajien mielestä. Kaikki ei siis johdu vain kuljettajien erilaisista mieltymyksistä, vaan ajosarjoissa on selkeitä eroja. Se, että negatiivisia mainintoja tuli enemmän kuin positiivisia, ei hirveästi yllättänyt minua, sillä sen jo tähän mennessä saadun tutkimusmateriaalin taso on kertonut.

Kysymys 13: Onko tämä kysely mielestäsi turha?

Päätin laittaa viimeiseksi monivalintakysymykseksi itseironisen sekä selvästi provosoivan kysymyksen. Tällä kysymyksellä halusin katsoa, kuinka tosissaan vastaajat olivat. Tämä kysymys oli myös oiva mittari sille, uskovatko työntekijät itse siihen, että muutoksia voidaan saada aikaan.

Vain kolme vastaajaa jätti vastaamatta tähän kysymykseen. Yhteensä vastauksia tuli siis 18, eikä tulos ole mitenkään suuri yllätys (Kuvio 14). 15 vastaajaa kahdeksastatoista piti tätä kyselyä tarpeellisena, eli yhteensä 83 %. Vain 3 vastaajaa eli 17 % vastaajista näki tämän kyselyn täysin turhana. Tähän negatiivisuuteen oli varmasti suurimpana syynä avointen kysymysten vastauksissa ilmi tullut tunne

siitä, että tämä kysely ei tule vaikuttamaan millään tavalla mihinkään Porin Linjojen toimintaan. Turhautuneisuus paistoi siis läpi.



Kuvio 14. Kolmannentoista kysymyksen vastaukset.

5.2.3 Avoimet kysymykset

Eniten tässä kyselyssä minua ilahduttivat avoimiin kysymyksiin tulleet vastaukset. Näihin kysymyksiin oli suurimmassa osassa vastauksia vastattu erittäin intohimoisesti ja tarkkaan selvittäen, mitä mieltä vastaaja käytännössä oli. Vastausten skaalalla avoimissa kysymyksissä oli hyvin laaja. Keräilyvaiheessa vastauksia listatessa sain kahdestakymmenestäyhdestä vastauksesta kolme sivua pitkän riviriville kirjoitetun litanian. Olin erittäin tyytyväinen tämän pienen vastaajajoukon tuotoksiin.

Vastauksien kirjo oli todellakin laaja. Yksi tahtoi parempia kuljettajan penkkejä autoihin, toinen muutoksia ajosarjojen pituuksiin ja kolmas enemmän WC-taukoja. Erilaisia vastauksia oli kymmeniä. Toki tiettyjä, samaa aihepiiriä koskevia vastauksia löytyi useastakin paperista. Avoimista kysymyksistä kohdat 5 ja 12 olivat negatiivissävytteisiä ja näihin kysymyksiin kertyikin paljon kritiikkiä. Kohta 6 käsitteli ajosarjojen hyviä puolia, ja niitä löytyikin selvästi vähemmän kuin huonoja puolia. Kohtaan 14, eli viimeiseen ja niin sanottuun ”vapaan sanan” kohtaan, tuli paljon vastauksia, mikä oli ilahduttavaa. Tämä tarkoittaa sitä, että joko kysymykseni olivat väärin aseteltuja tai sitten kuljettajilla oli todellakin jo-

tain sanottavaa. Pääsääntöisesti tämänkin kohdan vastaukset olivat negatiivisia, tosin muutama poikkeus vahvisti säännön.

Seuraavissa kappaleissa jokainen kohta on erikseen eritelty ja loppuun olen lisännyt otteita kuljettajien vastauksista. Olen editoinut joitakin vastauksia, jotka menivät liian pitkälle henkilökohtaisuuksiin, sillä tämän kyselyn tarkoitus ei ollut herättää minkäänlaista epäsofia, riitaa tai selkään puukotuksen mentaliteettia Porin Linjojen työntekijöiden keskuudessa. Päinvastoin, tämän kyselyn tarkoituksena oli kehittää Porin Linjojen toimintaa yhteisessä sovussa ja iloisella mielellä.

Kysymys numero 5: Mitä huonoja puolia nykyisissä ajosarjoissa mielestäsi on?

Ensimmäinen avoin kysymys keräsi paljon vastauksia, jopa enemmän kuin mikään muu kysymys. Useassa paperissa oli vastattu vain tähän kohtaan ja satunnaisesti muihin avoimiin kysymyksiin. Tämä kohta keräsi myös eniten samoja vastauksia. Kolme suosituinta vastausta olivat:

- Jotkut ajosarjat ovat liian pitkiä (yhteensä 7 vastausta)
- Jotkut ajosarjat ovat liian lyhyitä (yhteensä 4 vastausta)
- Jatkuva autonvaihto/hyppely autoista toiseen (yhteensä 3 vastausta)

Ajosarjojen pituuksia kritisoitiin siis rankasti. Lähes puolet vastaajista oli sitä mieltä, että ne ovat liian pitkiä. Tällä kuljettajat yleensä tarkoittivat sitä, että yli 8 tunnin päivät (maksimillaan 10 tunnin) ovat riittävän pitkiä ja sen pidempiä päiviä ei pitäisi olla. Myös liian lyhyet ajosarjat sekä jatkuva auton vaihto ajosarjan sisällä olivat vastaajien mielestä rasittavia. Liian lyhyillä ajosarjoilla tarkoitettiin ajosarjoja, jotka ovat alle 4,5 tuntia. Jatkuvalle autonvaihdolle tarkoitettiin lähinnä keskustan ajosarjoissa ilmeneviä ongelmia, jotka johtuvat liian useista auton vaihtoista yhden sarjan sisällä. Näihin ongelmiin törmäsin itsekin seurantaviikollani. Nämä ongelmat aiheuttavat muun muassa sekaannusta matkustajien kannalta.

Seuraavassa listassa on kuljettajien kommentteja ja vastauksia kysymykseen numero 5:

- Ei mahdollisuuksia käydä vessassa (sarja 309)

- Jatkuva autonvaihto/hyppely autoista toiseen
- Auton jättö odottamaan nuorisotalon parkkipaikalle, josta johtuen auto on kylmä kuskille ja asiakkaille
- Jotkut sarjat ovat liian pitkiä
- Sarjat ovat liian sekalaisia, eli vaihdellaan linjoja toistuvasti sekä ajetaan samaan suuntaan eri reittiä, tämä johtaa harhaan ajoon
- Tauotus on epäsäännöllistä
- Liian lyhyitä sarjoja (alle 4,5h)
- Pidempiä päiviä ja enemmän vapaata kuten ennen
- Ajoaika ei riitä
- Työvuorot ovat liian pitkiä
- Monessa sarjassa mahdoton aikataulu
- Ajoperiodit ovat huonoja, ei ole vapaahyötyä, sillä periodissa voi olla lyhyitä päiviä tai viikko voi alkaa illalla ja päättyä aamuun
- Liian pitkä yhtäjaksoinen työaika, esim. 3 kpl:ta 30 M linjoja peräkkäin
- Vapaa-aika lyhyttä, jos vapaapäivää edeltää iltavuoro ja vapaapäivän jälkeen heti aamuvuoro
- Ajosarjoissa ei ole huomioitu ajoaikoja, nopeusrajoitukset muuttuneet
- Jatkuva ylinopeus
- Vanhat merkinnät ajosarjoista pois hämäämästä varsinkin uusia kuskeja
- Ruokatunti joissain sarjoissa turhan aikaisin
- Liian pitkiä ajoputkia
- Eri tiimien ajoja sekoitettu, kullakin tiimillä pitäisi olla omat ajonsa
- Sarjoissa liikaa eri linjoja, olisi hyvä ajaa muutamia samoja linjoja putkeen
- Ympyrä itään mennessä ei vedä, joka johtaa siihen, että itä-porin linjat myöhässä
- Liikenne on kasvanut, vaikka matkustajat ovat vähentyneet
- Aamuvuorot ovat liian pitkiä, illat liian lyhyitä
- Riidat kuskien kanssa/kateellisuus, verrataan kenellä on ”paras” sarja
- Sarjat klo 9–12 ja klo 17–20 ovat liian lyhyitä, menee päivä hukkaan eikä ehdi tehdä mitään muuta kuin käydä töissä

Kysymys numero 6: Mitä hyviä puolia nykyisissä ajosarjoissa mielestäsi on?

Toinen avoin kysymys oli vastakohta edelliselle avoimelle kysymykselle. Tämä oli ainoa positiivissävytteinen avoin kysymys, ja se keräsi selvästi vähiten vastauksia. Toki kaikki vastaukset eivät siltikään olleet positiivisia, sillä selvästi suosituin vastaus tässä kohdassa oli kylmästi: ei mitään. Positiivisen puolen suosituin vastaus oli: sarjat joissa ajetaan samalla autolla.

Kuljettajien mielestä nykyisissä ajosarjoissa ei hirveästi ole hurraamista. Tämä on hyvin mielenkiintoinen tieto ja se yllätti minut täysin. Kuljettajat ovat todellakin tyytymättömiä nykyisiin ajosarjoihin. Ihme, ettei asialle ole tehty mitään, sillä vastauksista sain sellaisen käsityksen, että asian laita on ollut sama jo monta vuotta. Nyt viimeistään olisi korkea aika tehdä asialle jotain, tai muuten ollaan tilanteessa, josta ei päästä enää eteenpäin. Tämän kyselyn heikko palautusprosentti tosin heijasteli jotain tämän kaltaista. Ajosarjat kaipaavat siis kuljettajien mielestä viilaamista tai jopa kokonaan uusimista. Sarjat, joissa ajetaan koko päivän samalla autolla, saivat kannatusta. Tämä on syytä pitää mielessä mahdollisesti uusien sarjojen tehtäessä.

Seuraavassa listassa on kuljettajien kommentteja ja vastauksia kysymykseen numero 6:

- Tyydyttäviä sarjoja on muutamia
- Ei mitään
- Toimivat
- Meri-Porissa on selvä kierto
- No jaa
- Vaihtelevuus vuorotyössä
- Sarjat eivät muutu usein
- Ajoaika rytmittyy hyvin ainakin Meri-Porissa
- Aikaisin alkavat sarjat loppuvat myös ajoissa
- Meri-Porissa sarjat ovat hyviä, sillä voi ajaa samalla autolla koko päivän
- Ei ole, kaikki uusiksi

- Sarjat joissa ajetaan samalla autolla
- Selkeät aamu- ja iltavuorot ovat hyviä
- Päivävuorot, ei pahemmin kiirettä
- Joissakin tauot jaksottuvat hyvin
- Iltasarjat ovat hyviä

Kysymys numero 12: Miten ajosarjoja tulisi mielestäsi kehittää?

Kysymyksessä 12 kuljettajat pääsivät itse ideoimaan ajosarjoille uusia kehitysuuntia. Tämä kysymys oli suosittu, ja vastauksia siihen tuli paljon. Vastaukset olivat hyvin samanlaisia kuin kysymyksessä 5. Eniten kuljettajat kehittäisivät työaikaan liittyviä asioita. Vakinaisista kahdeksan tunnin päivistä niin aamu- kuin iltavuoroissakin haaveili yhteensä 7 kuljettajaa. Sen lisäksi kuljettajat vähentäisivät turhia auton vaihtoja sekä lisääisivät WC-taukoja. Nämä kolme vastausta olivat selvästi suositumpia kuin muut.

Kuljettajilla on selvästi selkeä mielipide, mihin suuntaan he lähtisivät kehittämään ajosarjoja. Kahdeksan tunnin normaali työaika olisi kuljettajien mielestä ehdoton asia. Se on eri asia, miten hyvin kuljetusalan yrityksessä tämä voidaan ottaa huomioon. Omalla seurantaviikollani jokainen päivä oli reilusti yli kahdeksan tuntia, pahimmillaan jopa 11 tuntia. On kuitenkin muistettava, että tämän kokoisella yrityksellä kuin Porin Linjat ei ole resursseja pyörittää suurta ajajajoukkoa, joka mahdollistaisi lyhyet päivät. Ongelma on vaikea, ja se esiintyy monessa yrityksessä niin tavaran kuljetuksen kuin henkilöliikenteenkin puolella.

Seuraavassa listassa on kuljettajien kommentteja ja vastauksia kysymykseen numero 12:

- Lyhyissä sarjoissa oltava pieni tauko, jotta ehtii WC:hen ja syömään eväät
- Selkeät aamuvuorot (n. 8 h)
- Iltavuorot 8 tunnin mittaisiksi
- Viisi päivää viikossa töitä (aamua klo 5, 6–13, 14 ja iltaa klo 14, 15–22, 23)
- Päivävuoro ei yli 8 tuntia, kuten nyt jopa 11, 25 tuntia

- Turhat autonvaihdot pois
- Aamu ja iltavuorot säännölliseksi
- Tauotus kohdalleen
- Kaksivuorotyöntekijöille pitkiä vuoroja vähän
- Vähentämällä lyhyitä sarjoja
- On ajateltava asiakkaiden tarpeita
- Työpäivät järkeviksi (8–10 h)
- Sarjat ovat liian pitkiä
- Ajoputket on saatava lyhyemmiksi
- Tiimillä on oltava vain oman tiimin ajoja
- 8 tunnin vuoroja kuin muillakin
- Ajosarjaan merkittävä ajoajat ja väliajat reitin varrella
- Jatkoyhteydet eivät toimi; kun kuski tulee torille, on jatkoyhteys jo lähdesä, tämä ei ole toimiva järjestely
- Aikataulut helpommiksi ja selkeämmiksi, mielellään vähän poikkeuksia
- Aikatauluihin enemmän joustoa

Kysymys numero 14: Vapaa sana

Vapaan sanan kohtaan odotin mielenkiintoisia vastauksia ja niitä tulikin useita. Tämän kohdan vastaukset teki erikoiseksi se, että kaikki vastaukset olivat erilaisia ja tekijänsä näköisiä. Juuri se olikin tämän kysymyksen tarkoitus. Mielenkiintoisista vastauksista poimin muutaman. Eräs vastaaja ehdotti ajosarjojen totaalista uudistamista. Hänen mukaansa ajosarjat olisi jaettava kolmeen eri osaan. Ensimmäinen osa käsittäisi päivävuoron ajosarjat, eli erilaisia päivävuoroja kasattaisiin omiksi sarjoikseen. Toinen osa olisi illan ajosarjat, jotka koottaisiin samalla tavalla illan eri ajosarjoista. Kolmas osa olisi näistä ylijäävät sarjat. Sarjat perustuisivat kouluvuoden aikatauluihin, eikä niitä tarvitsisi muuttaa. Ideana tässä ajosarjojen uudelleen järjestämisessä olisi yhtenäistää kuljettajakuntaa, sillä kaikki joutuisivat ajamaan eri suunnan ajosarjoja, ja näin turha kilpailu siitä, kenellä on helpoin tai vaikein ajosarja, jäisi pois. Ilta- ja päiväajosarjoja ajettaisiin vuorotellen. Idea on mietinnän arvoinen, mutta miten se toteutuisi käytännössä, sitä on vaikea sanoa.

Tähän kohtaan tuli myös muutama positiivinen vastaus, joita toivoinkin tulevan. Esimerkiksi eräs kokenut kuljettaja vastasi, että Porin Linjat on erinomainen työpaikka ja palkat ovat aina tulleet ajallaan. Lisäksi hänen mielestään kaikki erimielisyydet ovat neuvoteltavissa. Hän korosti myös työpaikan hyvää ilmapiiriä ja hyviä työkavereita. Joukkoon mahtui kuitenkin myös negatiivista palautetta ja suorastaan suoraa vainoamista työnjohtoa kohtaan. Sen lisäksi kuljettajia mietityttivät muun muassa korjaamon likaiset ja vaaralliset työolot, kuljetusesimiesten motivaatio, asiakaspalvelun parantaminen sekä Porin Linjojen tilausliikenne.

Vastaukset olivat hyvin erilaisia, ja niitä lukiessa tuli mieleen, että asiat eivät ole kovinkaan hyvin. Monella osa-alueella on korjattavaa ainakin kuljettajien mielestä. Positiivista palautetta tuli vähän koko kyselyn aikana. Ovatko kuljettajat sitten liian vaativia tai liian kriittisiä? Varmasti näinkin on, mutta kyllä asenteen muutoksia tarvitaan myös Porin Linjojen johdossa ja etenkin esimiesten käyttäytymisessä.

Seuraavassa listassa on kuljettajien kommentteja ja vastauksia kysymykseen numero 14:

- Säästäminen kaikessa ei ole hyväksi
- Matkustajaa miellyttävät jutut tuovat lisää ihmisiä
- Ei pitkiä kiertolenkkejä eikä auton kierrättämisiä, sillä matkustajat eivät totu kuskiin, kun se aina vaihtuu, vakiokuskit, vakiolinjat,
- Asiakaspalvelu paremmaksi, ei turhia norkoiluita torin taukotiloissa, vaan tolपालle asiakkaita palvelemaan tai muuten asiakkaat seisovat bussien vieressä kylmissään
- Uusien kuljettajien perehdyttäminen paremmaksi, talon tavat tutuksi
- Ajojärjestelijoillä oltava enemmän motivaatiota
- Kuskien saatava myös positiivista palautetta eikä aina negatiivista
- Ajosarjat samanlaisia kesät ja talvet
- Inhimillisyyden parannuttava, liika stressi/kiire kuskeilla, vanhat kuskit eivät kestä enää, terveys uhattuna
- Ajomestareilla ja kuskeilla liian iso kuilu, se ensin umpeen sitten parannuksia sarjoihin, ulkopuolinen tekemään uudet sarjat

- Kuljettajien penkkien säätö rikki, eikä ole korjattu lukuisista vikalapuista huolimatta, ei tee hyvää selälle
- Korjaamon tilat epäsiistejä ja työturvallisuuden vastaisia
- Onko oikein, että Porin Linjat harjoittavat tilausliikennettä? Yksityiset kärsivät
- Porin Linjat ollut hyvä työnantaja, palkka aina maksettu hyvin ja työehtosopimuksen mukaisesti, kalusto on parantunut, kaikki ongelmat on neuvoteltavissa ja ratkaistavissa, mukavat työkaverit ja hyvä työhenki
- Luotan teihin, uskon että jotain tapahtuu, onnea ja menestystä.
- Aamu- ja iltaruuhkat hidastavat, sarjat suhteutettava liikenteen mukaan
- Ilta- ja viikonloppupäivystys liikennetoimistoon
- Ajosarjoja oltava kolme: aamuvuoro, iltavuoro ja loput
- Samantyyllisiä kyselyitä on tehty, eivätkä ne ole vaikuttaneet mitään
- Tuurin vaihdot liian tiukkoja, aiheuttaa stressiä ja turhaa kiirettä linjoilla
- Autojen tyhjäkäyntiin tulee puuttua, pahimmillaan jopa 10–20 minuuttia ja jopa kesällä
- Pekkasten jaossa on epätasaisuutta
- Tasavertaisuus työntekijöitä kohtaan ei ole kohdallaan, työnjohto ei toimi

5.2.4 Ajosarjakyselyn loppuyhteenvedo

Monia kysymyksiä ja kommentteja jäi ilmaan. Mielestäni moni asia vaatii kyselyn tulosten perusteella miettimistä Porin Linjoilla. Yksi suurimmista kyselyn esiintuomista ongelmista, on kuljettajien ja työn johdon selkeästi erilainen linja. Tähän olisi löydettävä parannus, sillä kaikki sisäiset toimet ja ristiriidat Porin Linjoilla näkyvät ulospäin asiakkaille ja muille tahoille.

Lisäksi minua jäi mietityttämään moni kritiikkiä saanut asia Porin Linjoilla. Onko mahdollista, että näinkin paljon asioita on retuperällä? Kyselyni oli kuitenkin aika suppea. Mitäpä mahtaisi tapahtua, jos asioita lähdetäisiin tutkimaan pintaa syvemmältä? Ajosarjakyselyn lisäksi olisi ollut syytä teettää kysely myös muilla Porin Linjojen työntekijöillä ja saada näin vastakkainasettelua ja varmasti myös eriäviä toimenpide-ehdotuksia. Yhteensä Porin Linjoilla on 82 työntekijää, joista

siis 65 on kuljettajia. Varmasti tästä toimistotyöntekijöiden ja muiden Porin Linjoilla työskentelevien joukosta olisi löytynyt paljon uusia ja hyviä ideoita.

Itse kyselyyn olen tyytyväinen. Vaikka vastausprosentti jäi alhaiseksi, vastaukset olivat laadukkaita ja niiden eteen oli nähty vaivaa. Kyselyä voidaankin pitää erittäin luotettavana ja totuudenmukaisena. Niin avoimet kuin monivalintakysymyksetkin antoivat selkeän kuvan siitä, mikä on nykytilanne Porin Linjoilla ajosarjojen suhteen. Juuri siihen tällä kyselyllä pyrittiinkin.

6 PARANNUSEHDOTUKSET JA LOPPUPÄÄTELMÄT

6.1 Taustaa

Seuraavissa kappaleissa julkaisen parannusehdotuksiani Porin Linjojen kuljetus-tuotantoon. Nämä parannusehdotukset perustuvat omiin kokemuksiini seuranta-viikolta sekä ajosarjakyselyn tuloksiin. Lisäksi pyrin tuomaan oman kantani esille ulkopuolisen silmin, mikä tietysti on jo hiukan hankalaa, sen verran olen uppou-tunut tähän projektiin.

Olen jakanut parannusehdotukseni kolmeen eri kategoriaan: ajosarjoihin ja linjoi-hin liittyvät parannusehdotukset, Porin Linjojen toimintaan liittyvät parannuseh-dotukset ja muut parannusehdotukset. Toivon, että näistä parannusehdotuksista on oikeasti hyötyä Porin Linjoille.

6.2 Ajosarjoihin ja linjoihin liittyvät parannukset

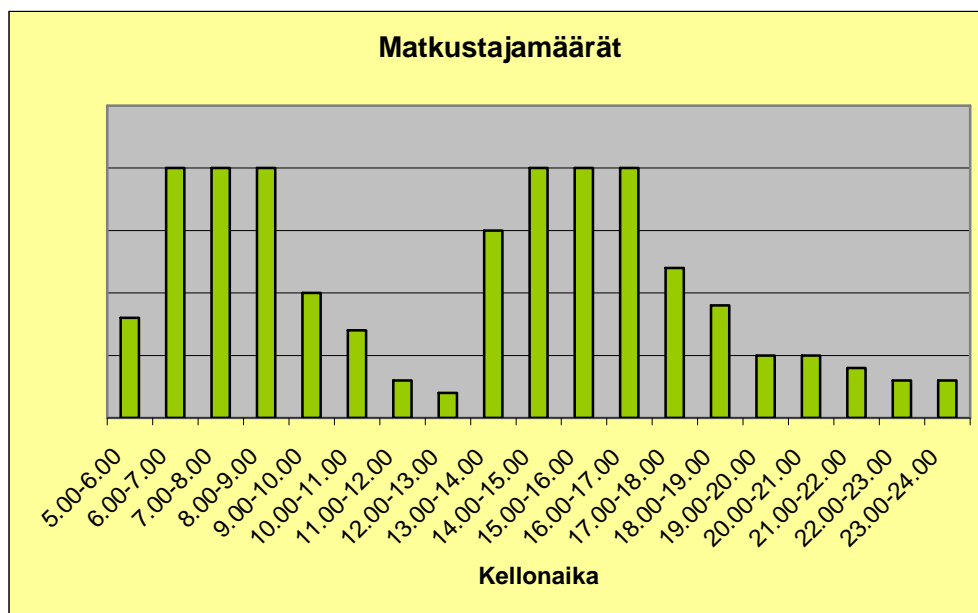
Olen päätenyt seuraaviin parannusehdotuksiin:

- Ajosarjoja on syytä muuttaa radikaalisti tai kokonaan uudistaa ne. Korjat-tavaa on muun muassa
 - tauotuksessa
 - sarjojen pituuksissa
 - ajoajoissa
 - turhissa autonvaihdossa
 - ruuhkien ja kelisolosuhteiden huomioon ottamisessa.
- Linjojen 12 Keskussairaala ja 11 Paratiisinmäki (keskipäivävuorot) kan-nattavuutta on syytä miettiä.

Suurin yksittäinen ongelma Porin Linjojen tämän hetken tuotannossa ovat ajosar-jat. Ajosarjojen uudistamista radikaalisti on mietittävä. Nykyiset ajosarjat ovat liian vanhoja. Ajosarjat kaipaivat päivitystä monelta kantilta katsottuna. Ensinnäkin ajosarjat olisi syytä tehdä niin, että autonvaihtoja on mahdollisimman vä-

hän. Mitä vähemmän aikaa kuluu autonvaihtoihin, sitä enemmän aikaa on ajaa linjoja.

Kuljettajakyselyn perusteella suurta närää aiheuttivat liian pitkät ja liian lyhyet päivät. Olisi löydettävä balanssi näiden pitkien ja lyhyiden päivien välille. Se on tosin vaikeaa, sillä kuten kuviosta 15 nähdään, normaali arkipäivä jakautuu niin, että matkustajia on paljon sekä aamulla, että iltapäivällä. Keskipäivän aikoihin matkustajia on vähän, joten on vaikeaa tehdä aivan tasaisia kahdeksan tunnin päiviä sekä tasaisia vuoroja.. Tietysti huipputunteja voitaisiin tasata esimerkiksi ottamalla osa-aikaisia työntekijöitä ajamaan lyhyttä päivää, mutta silloin muu kuljettajakunta harvenisi. Tämän lisäksi ovat vielä työehtosopimuksen velvoittamat säännöt ja määräykset. Ongelma on siis erittäin vaikea.



Kuvio 15. Matkustajamäärien jakautuminen yhden päivän aikana.

Ajosarjojen tauotukseen on syytä saada lisää järkevyyttä. Seurantaviikon aikana ihmettelin suuresti, miksi 11–12 tunnin työpäivästä on taukoa parhaimmillaan 3–4 tuntia. Se ei ole tehokas menettelytapa. Se on ensinnäkin poissa tehokkaasta työajasta sekä poissa kuljettajan vapaa-ajasta työpäivää ennen tai sen jälkeen. Vaikka kuljettajalle ei palkka juoksisikaan runsaiden taukojen aikana, mielestäni olisi kuitenkin mielekkäämpää ajattaa kuljettajia mahdollisimman paljon, sillä tehokkuus on myös yksi tärkeä mittari.

Vaikka Porin olosuhteet eivät liikenteellisesti ole samanlaiset kuten esimerkiksi Tampereella tai Helsingissä, olisi ajosarjoja laadittaessa syytä paneutua myös keskikaupungin ruuhka-aikoihin. Muutaman minuutin lisäys ajoaikaan ei olisi pahitteeksi. Samoin voisi tehdä pahimpaan talviaikaan. Minun mielestäni asiakkaille voisi ainakin kertoa (jos aikatauluja ei saada rukattua), että ruuhka-aikaan tai pahimpaan talvimyrskyn aikaan linja-autot eivät voi kulkea samalla nopeudella kuin kesällä. Tämä unohtuu monelta matkustajalta. Esimerkiksi aikataulukirjaan voisi tehdä merkinnän tästä. Lisäksi pysäkeillä voisi olla tällainen lisämerkintä oletettujen ruuhkavuorojen kohdalla. Näin välttyttäisiin ainakin osasta negatiivista palautetta. Lisäksi pelisäännöt olisivat selvät, niin asiakkaalle kuin kuljettajallekin.

Varmasti muutkin linjat kaipaisivat miettimistä, mutta tämän tutkimuksen aikana erityisesti linjat 12 Keskussairaalaan ja 11 Paratiisinmäkeen (keskipäivällä) herättävät kysymyksiä. Matkustajia ei ollut ensimmäistäkään. Eikä kyseessä ollut vain sattuma, sillä kuulin näiden kahden linjan olevan alituisesti hyvin autioita.

6.3 Porin Linjojen toimintaan liittyvät parannusehdotukset

Olen päättänyt seuraaviin parannusehdotuksiin:

- Kuljettajien ja työnjohdon on lähestyttävä toisiaan.
- Muutoksia seuraaviin asioihin on tapahduttava:
 - Syrjintä
 - Positiivinen palaute
 - Työilmapiiri

Ajosarjakyselyn perusteella iso osa kuljettajista piti suhdetta työnjohtoon ongelmallisena. En sen paremmin tiedä, mistä tällainen epäsopu on alkanut, mutta sen olisi syytä loppua. Asenteiden korjaamisen varaa on kummallakin puolella työnjohtajan pöytää. Riittäisessä ilmapiirissä ei saada mitään hyvää aikaan, ja monesti erilaiset kehittymisideat jäävät vain haaveilun asteelle, kun kumpikaan osapuoli ei niitä halua tuoda julki.

Tässä vaiheessa on syytä tuoda esille sellainen seikka, että Porin Linjat yritti parantaa työilmapiiriä vuoden 2007 aikana. Ulkopuolinen konsultti saapui tekemään kyselyitä ja pitämään keskustelutuokioita niin pienryhmille kuin suuremmallekin joukolle. Ilmeisesti tämä projekti ei saanut aikaan huomattavia parannuksia, sillä osa kuljettajista näkee työilmapiirin olevan yhä edelleen huono. Näyttäisi siltä, että johtuen epäonnistuneesta työilmapiirin parannuksesta osalla kuljettajista on mennyt usko parempaan huomiseen. Vielä on kuitenkin jotain tehtävissä ennen kuin on liian myöhäistä.

Osa kuljettajista piti ilmapiiriä myös kuljettajien kesken riitaisena. Liiallinen ajosarjojen vertailu ja kateellisuus ovat yksi asia, joka luo pahaa mieltä. Itse en huomannut ainakaan mitään silmiinpistävää, kun viikon verran kiersin eri linjoja ja siinä samassa vierailin taukotuvissa ja varikolla. Ilmeisesti kateellisuus ja vertailun tarve ovat kytemässä pinnan alla. Toki kaikkia kuljettajia tämä ei koske. Lisäksi ainakin yksi kuljettaja ei pitänyt kaikkien kuljettajien tasavertaisuutta samanlaisena. Työnjohto ei kuulemma kohtele kaikkia tasapuolisesti. Tähän asiaan on saatava muutos välittömästi. Työntekijöiden tasapuolinen kohtelu on työnjohdon yksi kulmakivistä, eikä sitä saa estää esimerkiksi mitkään henkilökohtaiset syyt. Kuljettajat kaipasivat myös positiivista palautetta ainaisen negatiivisen palautteen sijaan. Kiitos on pieni, mutta paljon aikaan saava sana.

6.4 Muut parannusehdotukset

Olen päättänyt seuraaviin parannusehdotuksiin:

- Porin Linjojen julkisuuskuvaa on parannettava
 - Markkinointikampanja
 - Yhteistyö työpaikkojen kanssa
- Kattavan asiakaskyselyn järjestäminen

Porin Linjojen julkisuuskuva on viime vuosina mielestäni turhaan ryvettynyt. Matkalippujen hinnan nosto ja vuorojen lakkauttaminen ovat ymmärrettävästi turhauttaneet monia potentiaalisia asiakkaita. Turhautuneet asiakkaat käyttävät muita liikkumismuotoja, ja tämä taas näkyy matkustajamäärissä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Ihmiset, jotka kulkevat töihin tai kouluun linja-autolla, ovat yleensä

yksinomaan toimivan paikallisliikenteen verkon varassa. Ilman sitä he joutuisivat kohtuuttoman suuriin vaikeuksiin. Porin seudulla on mielestäni toimivaa paikallisliikennettä juuri työssä käyville ja koululaisille. Ydinongelma onkin se, miten saada sellaiset ihmiset käyttämään linja-autoa, jotka eivät sitä nyt käytä. Miten saada sellaisia matkustajia kyytiin, jotka puntaroivat kahden välillä, käyttäkö linja-autoa vai esimerkiksi omaa autoa tai muuta liikkumismuotoa?

Porin Linjojen olisi syytä esimerkiksi kesän aikaan, jolloin matkustajamäärät ovat todella matalia, tehdä kokeiluja matkustustaksojen kanssa. Yksi suurin syy alhaisiin käyttäjämääriin on varmasti korkeaksi koettu lipun hinta. Kesän aikana matkustajia on vähän liikkeellä, joten kokeilun mahdollinen negatiivinen vaikutus lipputuloihin jäisi pieneksi. Esimerkiksi erilaisia teemapäiviä paikallisliikenteen saralta olisi syytä miettiä. Mahdollisuuksia on monia, muun muassa kokonaan yhdeksi päiväksi ilmainen kulkuoikeus, matkalippujen hinnan pudottaminen 20–50 % määrätyn aikaa tai muut asiakkaita houkuttelevat tarjoukset.

Myös yhteistyötä eri yritysten ja muiden työllistäjien kanssa kannattaisi harkita. Jos mukaan saataisiin edes muutama yhteistyöyritys, joka esimerkiksi lupaisi maksaa työntekijöillensä kuukausikortin tai edes puolet siitä, varmasti ajan myötä tämä innostus tarttuisi muihinkin työllistäjiin. Tässä puhutaan kummankin osapuolen edusta: työnantaja saa hyvää julkisuutta sekä varmistaa sen, että työläiset saapuvat aina säännölliseen aikaan töihin, sekä Porin Linjat saavat uusia matkustajia, jotka varmasti myös työajan ulkopuolella olisivat valmiita käyttämään matkustuspalveluita. Viime aikoina julkisuudessa on puhuttu paljon työsuhdematkalipusta. Helsingin seudulla kyseinen lipputuote on jo saanut suosiota, mutta Porissa ei ole päästy vielä näin pitkälle, syystä tai toisesta. Mielestäni päättäjien olisi nyt syytä herätä ja lähteä ajamaan työsuhdematkalipun asiaa. Työsuhdematkalippu on kaikkien tahojen ja sidosryhmien kannalta erittäin järkevä ratkaisu.

Tätä opinnäytetyötä tehdessäni huomasin myös kattavan asiakaskyselyn tarpeen. Opinnäytetyöprojektiksi se olisi ollut liian laaja ja aikaa vievä, mutta esimerkiksi jonkin ulkopuolisen tahon teettämänä se varmasti onnistuisi. Asiakkaiden kuunteleminen on tärkeää, ja tämän mahdollisen kyselyn pohjalta saataisiin paljon uutta tietoa. Yhdistämällä tämän opinnäytetyön ja asiakaskyselyn tulokset saataisiin

mittava tietopankki, josta olisi hyvä ammentaa uusia ja raikkaita ideoita koko Porin Linjojen tuotantoon.

6.5 3 K:n kultainen sääntö ja muita ohjeita matkustajille

Tämän opinnäytetyön lopuksi haluaisin vielä antaa muutaman vinkin matkustajille omien kokemuksieni kautta, joita sain tätä työtä tehdessäni ja koko Porin Linjojen ilmapiiriä seuratessani. Tämä kohta on sellainen, johon jokaisen Porin Linjoilla matkustavan olisi syytä paneutua ennen matkansa alkua. Mielestäni tämän kohdan vinkkejä olisi syytä tuoda matkustajille esille, jotta jokainen matkustuskokemus olisi miellyttävä sekä asiakkaiden että Porin Linjojen mielestä.

Ideoin matkustajille niin sanotun 3 K:n kultaisen säännön. Sääntö kuuluu näin:

1. Käytä heijastinta pimeän aikana.
2. Kädellä pysäytät linja-auton helposti ja turvallisesti.
3. Kärsivällisyys ja hyvä käytös ovat kaikki kaikessa.

3 K:n kultainen sääntö perustuu omakohtaisiin kokemuksiini ollessani viikon seuraamassa Porin Linjojen kuljetustuotantoa viikolla 49. Moni kuljettaja oli sitä mieltä, että kaksi asiaa on päässyt unohtumaan porilaisilta matkustajilta: heijastimen käyttö ja perinteinen kädellä heilautus linja-auton pysäyttämiseksi. En väitä, että jokainen matkustaja jättäisi alinomaan tekemättä nuo kaksi tärkeää toimintoa. Tarkoitin sitä, että pienellä hiomisella ja toisten huomioon ottamisella säästetään paljon aikaa ja vaivaa.

Varsinkin kultaisen säännön kaksi ensimmäistä kohtaa ovat tärkeitä. Näin saadaan vähennettyä turhia pysähdyksiä sekä pysäkeiltä ohiajoja. Muutaman minuutin aikasäästöt kertautuvat nopeasti, ja varsinkin ruuhka-aikaan tästä olisi suuri hyöty. Sen lisäksi turvallisuus paranee huomattavasti varsinkin taajama-alueiden ulkopuolella. Joistakin matkustajista tuntuu turhalta viittoja linja-autoa pysähdyksiin maaseutualueilla, kun vuoroja kulkee kerran tunnissa. Tämä on varmasti totta, mutta etenkin keskustan alueella monissa paikoissa useita linja-autoja ajaa peräkkäin ja pienellä käden heilautuksella saadaan liikennettä huomattavasti sujuvammaksi.

Kärsivällisyys ja hyvä käyttäytyminen linja-autoissa on sanomattakin selvää, ja ainakaan minun seurantaviikkoni aikana eteeni ei tullut yhtään sellaista tapausta, jossa matkustajat olisivat käyttäytyneet huonosti. Lisäksi olen kuullut usean kuljettajan suusta, että rähinöinnit varsinkin viikonlopun viimeisillä vuoroilla ovat vähentyneet selvästi. Tämä kuulostaa hyvältä. On kuitenkin syytä muistaa, että aikataulusta myöhästyminen on harvoin kuljettajan vika.

LÄHDELUETTELO

Anttila J. 2007. Liikennepäällikkö, Porin Linjat Oy. Pori. Henkilökohtainen tiedonanto 29.11.2007.

Biopolttoaineen uusi sukupolvi tekee tuloaan [verkkolehti] Paikallisliikenne, 2007. Vol: 2:2. s. 16–17 [viitattu 28.11.2007]. Lehti ilmestyy myös painettuna. Saatavissa: http://www.paikallisliikenneliitto.com/liitteet/lehti_2_2007.pdf.

Hermonen M. 2007. Toimitusjohtaja, Porin Linjat Oy. Pori. Henkilökohtainen tiedonanto 6.11.2007.

Hammarberg, V. 2007. Porin Linjojen rahavaikeudet saattavat nostaa lippuhintoja ja vähentää vuoroja. Satakunnan Kansa 8.11.2007, s. 5

Isotalo K. 2007. Ajomestari, Porin Linjat Oy. Pori. Henkilökohtainen tiedonanto 6.11.2007.

Kuntien asukasluvut suuruusjärjestyksessä 31.10.2007. Helsinki. Väestötietojärjestelmä, väestörekisterikeskus 2007. [Viitattu 24.11.2007]. Saatavissa: [http://www.vaestorekisterikeskus.fi/vrk/files.nsf/files/8A2A752D27F84A6FC2257391003A9C0B/\\$file/071031.htm](http://www.vaestorekisterikeskus.fi/vrk/files.nsf/files/8A2A752D27F84A6FC2257391003A9C0B/$file/071031.htm).

Liikenne ja viestintäministeriö. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2003 [verkkodokumentti]. Helsinki 2005 [Viitattu 24.11.2007]. Saatavissa: http://www.mintc.fi/oliver/upl448-Julkaisuja_8_2005.pdf

Liiteri v. 3.6.10 joukkoliikenteen ohjaus- ja maksujärjestelmä/Pusatec datavarasto. 2007. Valmistaja Pusatec Oy.

Linjakilometrit Excel-tilaus. 2007. Porin Linjat Oy.

Porin kaupungin internetsivut [online]. 2007. Uutisia Porista. [Viitattu 24.11.2007]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/ajankohtaista/uutinen.php?id=2146903315>.

Porin kaupungin tekninen palvelukeskus - aluetekniikan suunnittelu. Porin paikallisliikenteen linja-autoreitit ja pysäkit [verkkodokumentti]. Pori 2007.. [Viitattu 14.12.2007]. Saatavissa: http://www.pori.fi/rak/rak1/katuinfo/la-reitit-yhdistelma_07.pdf.

Porin kaupunki. Tilastollinen vuosikirja 2006 [verkkodokumentti]. Pori 2006 [Viitattu 30.11.2007]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/suunnitteluosasto/tilvuosikirja2006.pdf>.

Porin Linjat Oy. 2007. Aikataulut Porin seudun paikallis- ja lähiliikenne 29.10.2007 alkaen.

Porin Linjojen internetsivut [online]. 2007. [Viitattu 30.11.2007]. Saatavissa:
<http://www.porinlinjat.fi>

Transplan Oy:n bussiohjelma 2007. Valmistaja Transplan Oy.

Wikipedia. 2007. Julkinen liikenne [online]. [Viitattu 24.11.2007]. Saatavissa:
http://fi.wikipedia.org/wiki/Joukkoliikenne#Joukkoliikenne_Suomessa

Wikipedia. 2007. Liikenne Suomessa [online]. [Viitattu 24.11.2007]. Saatavissa:
http://fi.wikipedia.org/wiki/Liikenne_Suomessa#Kaupunkiliikenne

Wikipedia. 2007. Porin Linjat [online]. [Viitattu 28.11.2007]. Saatavissa:
http://fi.wikipedia.org/wiki/Porin_Linjat

LINJANUMEROT

Keskustalinjat (heilurilinjat)

P1	Käikeskus - Kauppatori - Euromarket
2	Kauppatori - Ruosniemi (Vihylä) - Vähärauma (Tuoraniemi)
2F	Kauppatori - Ruosniemi (Järviylä) - Vähärauma - (Professorintie)
3	Kauppatori - Käppäri - Vähärauma - Leppäkorpi
3	Kauppatori - Koivula - Koivistonluoto - Mikkola (Pisama)
4, 5	Kauppatori - Uusikoviisto - Mikkola (Pisama)
4,5	Kauppatori - Toijoki - Hyvelä
6	Kauppatori - Kaupunginsairaala - Musa - Linnaharja - (6K Leppäkorpi)
6	Kauppatori - Koivula - Sompala - (6K Koivistonluoto - Väinölä)
7	Kauppatori - Vähärauma - Pietriemi - Mäkelä - Viisvesi
7	Kauppatori - Isojoenranta - Harjunpää
10	Kauppatori - Tupala - Väinölä
10	Kauppatori - Karjaranta - Piipoli
11	Kauppatori - Tupala - Väinölä
11	Kauppatori - Kaupunginsairaala - Paratissimäki
12	Kauppatori - Citymarket - Rautatieasema - Keskussairaala
12	Kauppatori - Pormestarinluoto

Meri-Porin linjat

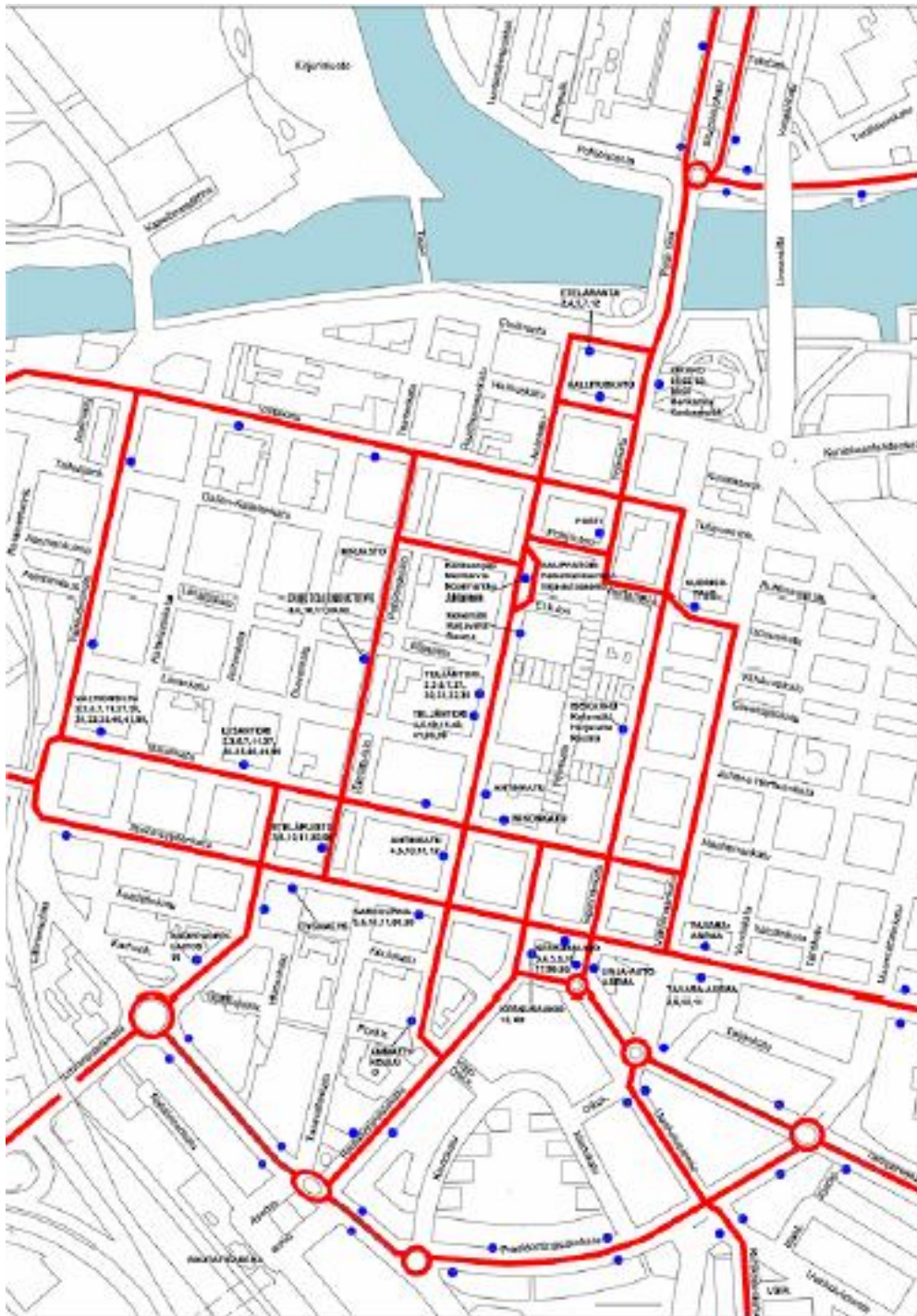
31	Pori - Vähärauma - Kyläsaari - Pihlava - Kaanaa - Mäntyluoto
32	Pori - Vähärauma - Kyläsaari - Pihlava - Kaanaa - Ytteri
35	Pori - Vähärauma - Uusimäki - Kyläsaari - Enäjärvi - Pihlava
41	Pori - Pikatie - Mäntyluoto
30M	Pori - Vähärauma - Vanhalla - (Mäntyluoto) - Reposaari
40M	Pori - Vähärauma - Pikatie - (Mäntyluoto) - Reposaari

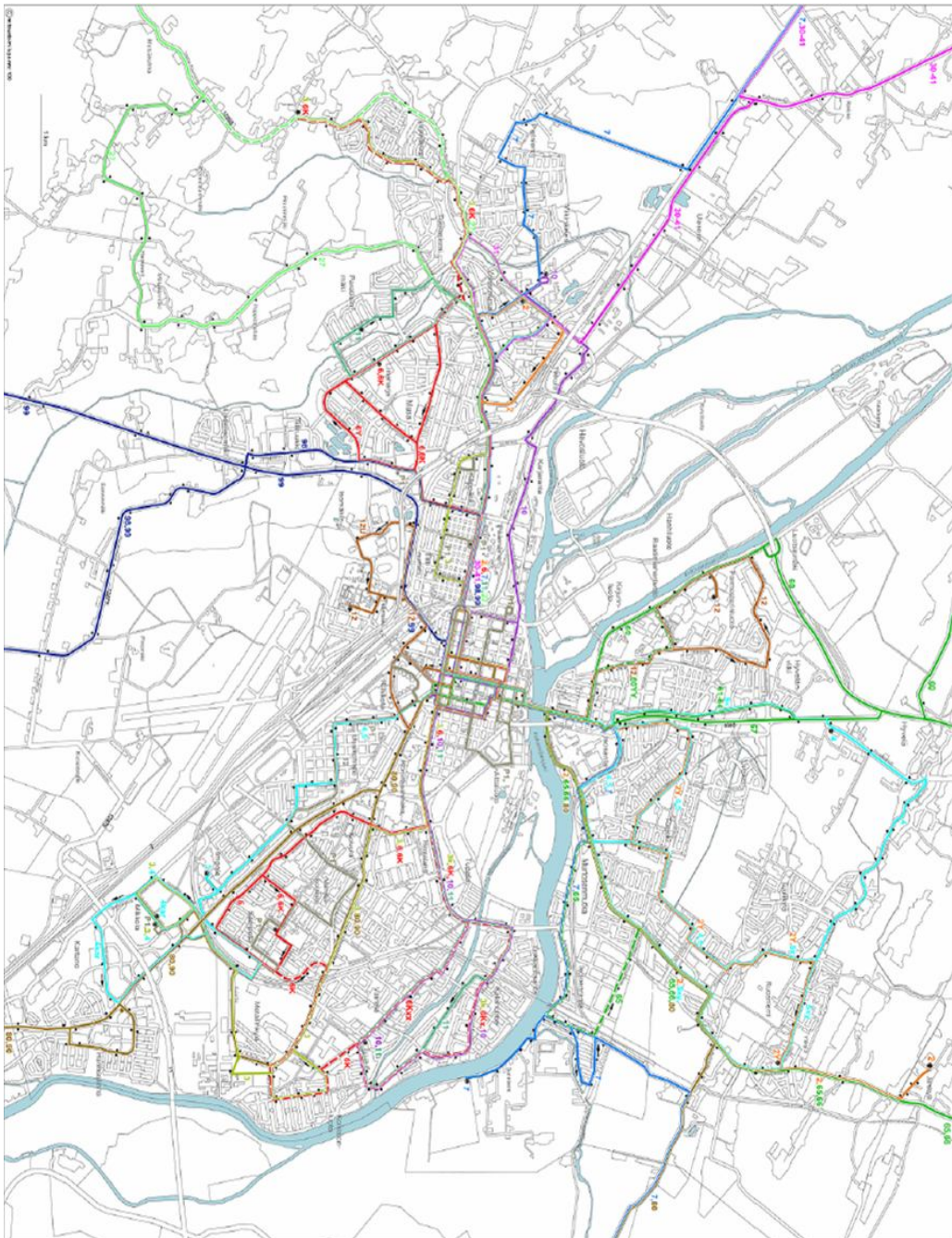
Maaseutulinjat

27	Pori - Tuoraniemi - Viisvesi - Oolinselkä
60	Pori - Pormestarinluoto - Lytylä
61	Pori - Lehtola - Söörmarkku - Kallehti
62	Pori - Lehtola - Söörmarkku - Kallehti - Ämtö - Ahlainen
63	Pori - Nallala (S) - Lamppi - Ahlainen
64	Pori - Söörmarkku - Poikkoljärvi - Ahlainen
65	Pori - Ruosniemi - Poikkoljärvi - Ahlainen
66	Pori - Ruosniemi - Noormarkku
67	Noormarkku - Söörmarkku - Pori
99	Pori - Pienmäki - Lattomeri - Järviylä - Nakkila
99	Kauppatori - Pienmäki / Niittymaa - Lattomeri

Uvilan suunnan linjat

90, 90Z	Kauppatori - Fritala - Nummela
90, 90Z	Kauppatori - Fritala - Rantala
80	Pori - Fritala - Vanhakylä - Krapisto - Myrsteri - Sunniemi
95	Pori - Fritala - Kaasmarkku - Leinonen - Kullaa - Koski - Levanpelto





AJOSARJAT

Maanantai 3.12.2007

Sarja 313 (Meri-Pori)

(Suluissa linjan numero)

- (35) 6.55 Pihlava - Pori
- (41k) 7.35 Pori - Technip/Mäntyluoto
- (35) 8.25 Pihlava - Pori
- (31) 9.15 Pori - Mäntyluoto
- (31) 10.05 Mäntyluoto - Pori
- Posti Ti ja Pe Vähäraumalta
- klo 11.50–12.50 Tauko
- (35) 13.00 Pori - Pihlava/Technip
- (35) 14.10 Pihlava - Kyläsaari
- (35) 14.22 Kyläsaari - Maalaiskunnantie
- (35) 14.30 Maalaiskunnantie - Pori
- (35) 15.00 Pori - Pihlava
- (44) 16.05 Kemiran portti - Pori

Tiistai 4.12.2007

Sarja 602 (Ahlainen/Noormarkku)

- (64) 6.55 Ahlainen - Noormarkku
- (64) 7.20 Noormarkku - Söörmarkku
- (64) 7.25 Söörmarkku - Pori
- (65) 7.50 Pori - Noormarkku
- (65) 8.10 Noormarkku - Ahlainen
- (62) 8.45 Ahlainen - Kellahti
- (62) 9.10 Kellahti - Söörmarkku
- (62) 9.20 Söörmarkku - Pori
- (Tilausajo) 9.45 Ma - Ke ja Pe Karjuhalli/Jäähalli - Kuninkaanhaka
- Jätä auto linja-autoasemalle
- klo 10.05 - 11.05 Tauko
- (6) 11.25 Kauppatori - Musa
- (6) 11.35 Musa - Kauppatori
- (12) 12.45 Kauppatori - Pormestarinluoto
- (12) 13.00 Pormestarinluoto - Kauppatori
- (3) 13.20 Kauppatori - Leppäkorpi
- (3) 13.40 Leppäkorpi - Kauppatori
- Sarjan 601 mukana linja-autoasemalle

(64) 14.15 Pori - Söörmarkku
 (64) 14.30 Söörmarkku - Noormarkku
 (64) 14.35 Noormarkku - Ahlainen
 (62) 15.00 Ahlainen - Kellahti

(62) 15.25 Kellahti - Söörmarkku
 (62) 15.35. Söörmarkku - Pori
 (65) 16.10 Pori - Noormarkku
 (65) 16.30 Noormarkku - Ahlainen

Keskiviikko 5.12.2007 (Ulvila)

(80) 6.35 Mynsteri - Krapisto - Vanhakylä
 (80) 6.45 Vanhakylä - Nummela - Friitala
 (80) 6.55 Friitala - Harmaalinna - Kauppatori
 (90) 7.25 Kauppatori - Friitala/Nummela
 (90) 7.55 Friitala - Harmaalinna/Kauppatori
 (90) 8.20 Kauppatori- Nummela
 (90) 8.50 Nummela - Friitala - Kauppatori
 (90) 9.15 Kauppatori - Harmaalinna/Friitala/Nummela - Rantala
 (90) 9.43 Rantala - Friitala - Harmaalinna/Kauppatori
 (90) 10.15. Kauppatori - Harmaalinna/Friitala/Nummela - Rantala
 (90) 10.43 Rantala - Friitala - Harmaalinna/Kauppatori
 klo 11.45 - 12.45 Tauko
 (80) 13.00 Kauppatori - Harmaalinna/Friitala - Krapisto
 (80) 13.30 Krapisto - Vanhakylä - Mynsteri
 (80) 13.37 Mynsteri - Kauppatori
 (80) 14.00 Kauppatori - Harmaalinna/Friitala - Krapisto
 (80) 14.30 Krapisto - Vanhakylä - Mynsteri
 (80) 14.37 Mynsteri - Kauppatori
 (90) 15.15 Kauppatori - Harmaalinna/Friitala/Nummela - Rantala
 (90) 15.43 Rantala - Friitala - Harmaalinna/Kauppatori
 (90Z) 16.15 Kauppatori - Nummela - Rantala
 (90Z) 16.38 Rantala - Vanhakylä - Friitala
 (90Z) 16.50 Friitala - Kauppatori

Torstai 6.12.2007 (Keskusta) (arkipyhä)

(6k) 10.15 Kauppatori - Sampola/Koivula/Väinölä - Kauppatori
 (6k) 11.15 Kauppatori - Sampola/Koivula/Väinölä - Kauppatori
 (6k) 12.00 Kauppatori - Musa/Leppäkorpi
 (6k) 12.20 Musa/Leppäkorpi - Kauppatori
 (12) 12.45 Kauppatori - Pormestarinluoto
 (12) 13.00 Pormestarinluoto - Kauppatori
 (6k) 13.15 Kauppatori - Sampola/Koivula/Väinölä - Kauppatori
 (6k) 14.00 Kauppatori - Musa/Leppäkorpi
 (6k) 14.20 Musa/Leppäkorpi - Kauppatori

LIITE 6

- (12) 14.45 Kauppatori - Pormestarinluoto
- (12) 15.00 Pormestarinluoto - Kauppatori
- klo 15.15 - 15.45 Tauko
- (12) 15.45 Kauppatori - Keskussairaala
- (12) 16.03 Keskussairaala - Kauppatori
- (6k) Kauppatori - Sampola/Koivula/Väinölä - Kauppatori

Perjantai 7.12.2007 (Keskusta)

- (3) 7.30 Leppäkorpi - Kauppatori
- (3) 7.55 Kauppatori - Prisma
- (3) 8.17 Prisma - Kauppatori
- (3) 8.50 Kauppatori - Leppäkorpi
- (3) 9.10 Leppäkorpi - Kauppatori
- (3) 10.20 Kauppatori - Leppäkorpi
- (3) 10.40 Leppäkorpi - Kauppatori
- (3) 11.05 Kauppatori - Prisma
- (3) 11.25 Prisma - Kauppatori
- (6) 11.50 Kauppatori - Sampola
- (6) 12.05 Sampola - Kauppatori
- klo 12.30 - 13.10 Tauko
- (11) 13.15 Kauppatori - Paratiisinmäki
- (11) 13.30 Paratiisinmäki - Kauppatori
- (3) 14.05 Kauppatori - Prisma
- (3) 14.25 Prisma - Kauppatori
- (3) 14.50 Kauppatori - Leppäkorpi
- (3) 15.10 Leppäkorpi - Kauppatori
- (3) 15.35 Kauppatori - Prisma
- (3) 16.05 Prisma - Kauppatori
- (3) 16.25 Kauppatori - Leppäkorpi
- (3) 16.45 Leppäkorpi - Kauppatori.

KYSELY AJOSARJOISTA

Taustatiedot

1. Olen ajanut Lähes kaikkia eri ajosarjoja
 Noin puolta ajosarjoista
 Vain muutamia ajosarjoja
2. Ajan yleensä (Valitse yleisin): Keskustan ajosarjoja
 Meri-Porin ajosarjoja
 Maaseudun ajosarjoja
 Sekalaisia ajosarjoja
3. Olen työskennellyt Porin Linjoilla: 1-12 kk
 1-5 vuotta
 5-15 vuotta
 Kauemmin kuin 15 vuotta

Ajosarjakysely

4. Mitä mieltä olet nykyisistä ajosarjoista: Erittäin hyvät, ei muutostarvetta
 Melko hyvät, vähäistä muutostarvetta
 Melko huonot, paljon muutostarvetta
 Surkeat, ajosarjat uusittava

5. Mitä huonoja puolia nykyisissä ajosarjoissa mielestäsi on (Voit tarvittaessa jatkaa paperin toiselle puolelle)?

6. Mitä hyviä puolia nykyisissä ajosarjoissa mielestäsi on?

7. Ovatko nykyisten ajosarjojen ajoajat/aikataulut mielestäsi realistisia?

- Ovat
- Eivät ole

8. Pysytkö aikataulussa?

- Kyllä
- En

9. Mitä seikkoja pitäisi mielestäsi ottaa huomioon ajosarjojen aikatauluja suunniteltaessa?

- Muuttuneet nopeusrajoitukset
- Keliolosuhteet
- Tiestön kunto
- Taukoajat
- Jotain muuta, mitä _____

10. Mainitse mielestäsi toimivin ajosarja: _____

11. Mainitse mielestäsi epätoimivin ajosarja: _____

12. Miten ajosarjoja tulisi mielestäsi kehittää?

13. Onko tämä kysely mielestäsi turha? On
 Ei ole

14. Vapaa sana! Nyt sinulla on mahdollisuus kertoa muita mielipiteitäsi ajosarjoista tai mistä tahansa muusta Porin Linjojen toimintaan liittyvästä asiasta. Sekä positiiviset, että negatiiviset palautteet ovat tervetulleita:

SEURANTAVIIKON TILASTOTIEDOT

Maanantai 3.12.2007	
Sarja 313	
Klo	Matkustajia
7.00–8.00	44
8.00–9.00	17
9.00–10.00	30
10.00–11.00	15
11.00–12.00	Tauko
12.00–13.00	Tauko
13.00–14.00	16
14.00–15.00	56
15.00–16.00	14
16.00–17.00	31
Yhteensä (henkilöä):	223
Linjakilometrit	188,2
Suhdeluku (henk./linjakm):	1,2

Tiistai 4.12.2007	
Sarja 602	
Klo	Matkustajia
7.00–8.00	29
8.00–9.00	9
9.00–10.00	3
10.00–11.00	Tauko
11.00–12.00	11
12.00–13.00	4
13.00–14.00	15
14.00–15.00	10
15.00–16.00	7
16.00–17.00	23
Yhteensä (henkilöä):	111
Linjakilometrit	232,4
Suhdeluku (henk./linjakm):	0,5

Keskiviikko 5.12.2007	
Sarja 804	
Klo	Matkustajia
6.00–7.00	10
7.00–8.00	37
8.00–9.00	21
9.00–10.00	15
10.00–11.00	17
11.00–12.00	Tauko
12.00–13.00	Tauko
13.00–14.00	43
14.00–15.00	14
15.00–16.00	31
16.00–17.00	27
Yhteensä (henkilöä):	205
Linjakilometrit	219
Suhdeluku (henk./linjakm):	0,9

Torstai 6.12.2007 (arkipyhä)	
Sarja 201	
Klo	Matkustajia
6.00–7.00	X
7.00–8.00	X
8.00–9.00	X
9.00–10.00	X
10.00–11.00	6
11.00–12.00	10
12.00–13.00	6
13.00–14.00	20
14.00–15.00	9
15.00–16.00	3
16.00–17.00	16
Yhteensä (henkilöä):	70
Linjakilometrit	101,3
Suhdeluku (henk./linjakm):	0,7

Perjantai 7.12.2007	
Sarja 109	
Klo	Matkustajia
6.00–7.00	X
7.00–8.00	9
8.00–9.00	7
9.00–10.00	3
10.00–11.00	7
11.00–12.00	16
12.00–13.00	15
13.00–14.00	2
14.00–15.00	19
15.00–16.00	X
16.00–17.00	X
Yhteensä (henkilöä):	78
Linjakilometrit	137,4
Suhdeluku (henk./linjakm):	0,6

x = ei tietoja saatavilla