

**LAHDEN MATKAKESKUKSEN TOIMIVUUS
LINJA-AUTONKULJETTAJAN NÄKÖKULMASTA**



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Riihimäki, Liikenneala

Kevät 2017

Heidi Tuomenoja

Liikennealan koulutusohjelma, Liikennesuunnittelu
Riihimäki

Tekijä	Heidi Tuomenoja	Vuosi 2017
Työn nimi	Lahden Matkakeskuksen toimivuus linja-autonkuljettajan näkökulmasta	
Työn ohjaajat	Kim Venesjärvi, Teppo Sotavalta	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää linja-autonkuljettajien näkemyksiä Lahden Matkakeskuksen toimivuudesta. Työn toimeksiantajana oli Lahden kaupunki/Kaupunkiympäristö ja toimeksiantajan edustajana toimi joukko-liikennelogistikko Kim Venesjärvi.

Lahden Matkakeskus otettiin käyttöön helmikuussa 2016, kun linja-autoliikenteen pikavuorot siirtyivät käyttämään matkakeskuksen linja-autoterminaalialueen pysähtymispaikkanaan Lahdessa. Samalla vanhalta linja-autoasemalta siirtyivät kaikki Lahden Matkahuollon palvelut uusiin toimitiloihin BW Toweriin.

Matkakeskus toteutettiin vuonna 1935 valmistuneen rautatieaseman yhteyteen rakentamalla uusi ja laajempi siltakansi Uudenmaankadun päälle valtatie 12:ta ja rautatiesillan yhteyteen mahdollistaen näin linja-autoliikenteeseen tarvittavan laiturialueen. Linja-autoterminaalialueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee BW Tower -toimistotilat, joissa Oy Matkahuolto Ab on vuokralla huolehtimassa mm. linja-autoliikenteen rahtipalveluista.

Kuljettajien tyytyväisyyttä Lahden Matkakeskuksen toimivuuteen selvitettiin kyselylomakkeen avulla, joka oli luotu Webropol-sovelluksen avulla internetissä. Kyselyä markkinoitiin kuljettajille linja-autoyhtiöiden sisäisten tiedotusten, työntekijöiden omien SoMe-kanavien sekä lehti-ilmoituksen avulla. Kysely avattiin kesäkuun 2016 alussa Matkakeskuksen oltua linja-autoliikenteen käytössä neljä kuukautta ja kysely sulkeutui elokuun 2016 lopussa.

Kuljettajia pyydettiin esittämään näkemyksiä mm. matkustaja- ja rahtialueiden- kuin myös liikenneympäristön- ja sosiaalisten tilojen toimivuudesta. Tulosten analysoinnin perusteella voitiin havaita, että kokonaisuutena Lahden Matkakeskus toimii kohtalaisesti; Matkakeskuksen saavutettavuus

ja laiturialueet koettiin riittävän toimiviksi, joissa kuitenkin olisi vielä parannettavaa. Rahtialue sen sijaan koettiin epäkäytännölliseksi ympäristön ahtauden ja huonon talvikunnossapidon vuoksi. Lisäksi linja-autoille soveltuvien pysäköintialueiden ja kuljettajien sosiaalityöjen puuttumista kritisoitiin.

Avainsanat joukkoliikenne, matkakeskus, pysäköinti, taukotilat, terminaalit

Sivut 91 sivua, joista liitteitä 14 sivua

Degree Programme in Traffic and Transport Management, Traffic Planning
Riihimäki

Author	Heidi Tuomenoja	Year 2017
Subject	Functionality of Lahti Travel Centre from a bus driver's perspective	
Supervisors	Kim Venesjärvi, Teppo Sotavalta	

ABSTRACT

The object of the thesis was to survey user experiences and the views of bus drivers as to the travel centre of the city of Lahti. The commissioner of the study was the environment department of the city of Lahti. The commissioner's representative was Public Transport Logician Kim Venesjärvi.

Lahden Matkakeskus, The Lahti Travel Centre, was opened for the public in February 2016 when long-distance, intercity and rural bus traffic services were re-routed to use it as their transport hub in Lahti. At the same time the national bus station operator Oy Matkahuolto Ab moved all their core operations and services from the old bus station to the new facilities in the office building BW Tower adjacent to the travel centre.

The city's railway station - originally from year 1935 - was reconstructed to form the new travel central and its platform area for the bus terminal by building a new and larger bridge deck adjacent to the existing rail bridge over one of the city's main streets a Uudenmaankatu in conjunction to Highway 12. Oy Matkahuolto Ab in the BW Tower, adjacent to the bus terminal, operates their services as for example parcel delivery.

In the study the bus drivers were given a questionnaire in order to obtain their customer satisfaction about the travel centre's functionality. The questionnaire was created into the internet with the Webropol software. It was marketed to the bus drivers through their employer's internal bulletins, social media and advertisement. The questionnaire was launched in June 2016 when the travel centre had been in use for buses for 4 months, and the survey was closed in the end of August 2016.

The bus drivers were asked for their views and experiences about passenger and cargo terminals as also from the traffic environment and the social facilities. After analyzing the results, it was noted that the travel centre worked at a satisfactory level; accessibility of the bus terminal at the travel

centre and its platforms were found to be sufficiently good, although there was still room for improvement. The cargo terminal, however, was ranked unpractical because of the restricted usable space available and because of poor winter maintenance. Also missing parking lots for buses and social facilities for drivers were highly criticized.

Keywords Break room, parking, public transport, terminal, Travel Centre

Pages 91 pages including appendices 14 pages

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Työn taustat ja tavoitteet.....	2
1.2	Opinnäytetyön rakenne	2
1.3	Opinnäytetyön toimeksiantaja.....	3
2	MATKAKESKUS.....	4
2.1	Miksi matkakeskus?	4
2.2	Suomen matkakeskusverkosto	6
2.3	Lahden vanhan linja-auto- sekä rautatieaseman historia.....	9
2.4	Lahden Matkakeskus.....	10
2.4.1	Lahden Matkakeskuksen esittely	11
2.4.2	Palkinnot.....	12
2.4.3	Parannuksia	12
3	AMMATTINA LINJA-AUTONKULJETTAJA.....	13
3.1	Työpaikkatapaturmat kuljetuksessa ja liikenteessä.....	13
3.2	Mitä linja-autonkuljettajalta vaaditaan?.....	14
3.3	Linja-autonkuljettajan työnkuva	14
3.4	Ajoaika- ja lepoaikasäännökset.....	14
3.4.1	Pääsääntöinen ajoaika.....	14
3.4.2	Pääsääntöinen tauko	15
3.4.3	Lähi- ja paikallisliikenteen työaika.....	16
3.4.4	Lähi- ja paikallisliikenteen tauko	16
3.5	Henkilöstötilat	17
3.6	Työympäristö.....	17
4	KYSELY LINJA-AUTONKULJETTAJILLE	18
4.1	Taustaa kyselylle.....	18
4.2	Kyselyn laatiminen	18
4.3	Kyselyn toteutus.....	19
5	KYSELYN TULOKSET JA NIIDEN TARKASTELU	20
5.1	Sukupuoli.....	21
5.2	Ikä	21
5.3	Kuinka monta vuotta olet työskennellyt linja-autonkuljettajana?	22
5.4	Vastaajien asemapaikka	23
5.5	Valitse, enintään neljä, Lahdessa eniten käyttämäsi pysäkkivaihtoehto.....	24
5.6	Kuinka usein käytät pysäkillä/laiturilla työpäivisin?.....	26
5.7	Kuinka usein vietät tauko aikaasi Lahden matkakeskuksella?	26
5.8	Lahden Matkakeskukselle on selkeää ja helppoa tulla.....	27
5.9	Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat Valtatie 12:ta (Mannerheiminkatu) ja Askonkadun risteystä.	28
5.10	Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat Lahden Matkakeskuksen pysäkkejä ja laitureita.	30

5.11 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat pysäkkien A, E, B, C ja D toimivuutta. ...	37
5.12 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat pikavuoropysäkkejä Moisionkadun risteyksessä.	39
5.13 Avoimet kommentit koskien kaikkia edellä esitettyjä pysäkki- ja laiturivaihtoehtoja.....	41
5.14 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat Lahden Matkakeskuksen rahtialueen toimivuutta.	45
5.15 Avoimet kommentit koskien rahtialueen toimivuutta.	48
5.16 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat linja-auton pysäköintiä.	53
5.17 Nykyisin pysäköin linja-autoa Lahden vanhalle linja-autoasemalle.....	58
5.18 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat kuljettajien tauko- ja lepotiloja.	60
5.19 Avoimet kommentit koskien Lahden Matkakeskusta ja sen toimivuutta.....	62
5.20 Missä kaupungissa on mielestäsi toimivin matkakeskus ja miksi?	63
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	66
LÄHTEET	69
HAASTATTELUT	74
KUVIEN LÄHTEET.....	75
TAULUKOIDEN LÄHDE.....	77

Liitteet

Liite 1	Pääammattiluokka 5
Liite 2	Terveysriskit ja kuormitustekijät
Liite 3	Kyselylomake
Liite 4	Saatekirje
Liite 5	Saatekirje tilausajokuljettajille
Liite 6	Lehti-ilmoitus

1 JOHDANTO

Syyskuun lopussa vuonna 2013 Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen julkaisi paikallisliikenteen kilpailuasiakirjat, jotka koskivat ns. bruttomallilla kilpailutettavaa liikennettä Lahdessa. Hieman myöhemmin julkaistiin nettomallia käsittelevät kilpailuasiakirjat, jotka sisälsivät muun muassa liikennöintiä Hollolassa ja Nastolassa. (Markkula 2013.) Koiviston Auto Oy ja Lehtimäen Liikenne Oy voittivat Lahden kilpailutukset (Norrlin 2013). Heinäkuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2014 aloitettiin liikennöinti Lahden seudulla nimellä LSL eli Lahden seudun liikenne, joka toimii Päijät-Hämeen joukkoliikenneviranomaisena. Kilpailutuksen myötä linjojen numerot muuttuivat ja kaikki paikallisliikenteen reitit siirtyivät kulkemaan rakenteilla olevan Lahden Matkakeskuksen kautta.

Lahden Matkakeskuksen avaamisen jälkeen helmikuussa 2016 kaikki kaukoliikenteen pikavuorot alkoivat käyttämään sitä pysähtymispaikkanaan Lahdessa. Seutuliikenteessä liikennöitsijöillä on omat reittinsä, joissa vuorot eivät ehkä kulje Lahden Matkakeskuksen kautta. (Lahti Region 2016.) Lahden Matkakeskuksesta muodostui uusi taukopaikka erityisesti kaukoliikenteen linja-autonkuljettajille. Paikallisliikenteen ajomääräykset suosivat tauon viettämistä Lahden kauppatorin ympäristössä, johon liikennöitsijät ovat järjestäneet linja-autonkuljettajilleen toimivat sosiaalitulat. Näitä torin varrella sijaitsevia taukutiloja ei tässä tutkimuksessa tutkita.

Lahden Matkakeskuksen kautta liikennöi arkisin noin 170 kaukoliikenteen linja-autoyhteyttä (Sarvilahti 2016). Alueen läheisyydessä sijaitsevilla paikallisliikenteen linja-autopysäkeillä (A, B, C, D ja E) ohiajaviin linjojen vuoromäärä arkisin on yhteensä noin 1 060 (Laskettu Lahden seudun liikenteen talviaikataulusta 16.8.2016 – 4.6.2017) (LSL 2016). Linja-autoterminaalien välittömässä läheisyydessä sijaitsee BW Tower -toimistotilat, joissa Oy Matkahuolto Ab on vuokralla huolehtimassa muun muassa linja-autoliikenteen rahtipalveluista. Rahtiterminaalissa käsiteltiin noin 860 000 kolia (rahtitavarayksikkö esimerkiksi pakkaus tai laatikko) vuonna 2016 (Sarvilahti 2016).

1.1 Työn taustat ja tavoitteet

Lahden Matkakeskus otettiin käyttöön maanantaina 1. helmikuuta 2016. Saman viikon sunnuntaina oli uutinen Etelä-Suomen Sanomissa, jossa työsuojeluvaltuutettu esitteli epäkohtia, joita linja-autonkuljettajat olivat todenneet uudesta matkakeskuksesta. Kritiikkiä oli annettu muun muassa puuttuvista pysäköintipaikoista linja-autoille sekä sosiaalitulojen vaatimattomuudesta. Linja-autonkuljettajat olivat myös huolissaan matkustajien turvallisesta liikkumisesta matkakeskuksen alueella. (Kujala 2016.) Alueen toimivuus ja turvallisuus herätti mielenkiintoni erityisesti juuri linja-autonkuljettajien näkökulmasta, itse työskenneltyäni alalla kaksikymmentä vuotta. Tarkoitukseni oli kartoittaa, minkälaista palautetta linja-autonkuljettajat antavat alueesta muutamien sisäänajokuukausien jälkeen. Helsingin Kampin matkakeskushanketta epäiltiin suunnitelma- ja rakennusvaiheessa useasti, mutta siitä syntyi kaikkia osapuolia hienosti palveleva kokonaisuus, jolle hyväksynnän ovat antaneet niin käyttäjät kuin hankeosapuolet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 58).

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää empiirisen linja-autonkuljettajille kohdistetun kyselytutkimuksen avulla, heidän näkemyksiään Lahden Matkakeskuksen toimivuudesta. Tarkastelukohteina ovat olleet työolosuhteet ja työturvallisuus. Tavoitteena on löytää mahdollisia epäkohtia ja ideoita, miten ja millaisilla ratkaisuilla havaittuja epäkohtia voidaan poistaa ja miten toiminnallisuutta saadaan kehitettyä. Vastaavaa kyselytutkimusta ei ole aikaisemmin toteutettu.

1.2 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö jakaantuu johdannon lisäksi kahteen eri osaan, teoreettiseen ja empiiriseen osaan. Työ perustuu erilaisiin kirjallisuuslähteisiin ja lehtiin sekä niitä täydentäviin asiantuntijahaastatteluihin ja sähköposteihin. Teoreettinen osa koostuu luvuista 2 ja 3. Luvussa 2 käsitellään matkakeskusta: Miksi matkakeskus? Esitellään Suomen matkakeskusverkostoa ja Lahden Matkakeskusta. Luvussa 3 kerrotaan taustatietoja kuljetus- ja liikennealan työtapatutkimista, esitellään linja-autonkuljettajan työnkuvaa ja työympäristöä sekä siihen liittyvää lainsäädäntöä.

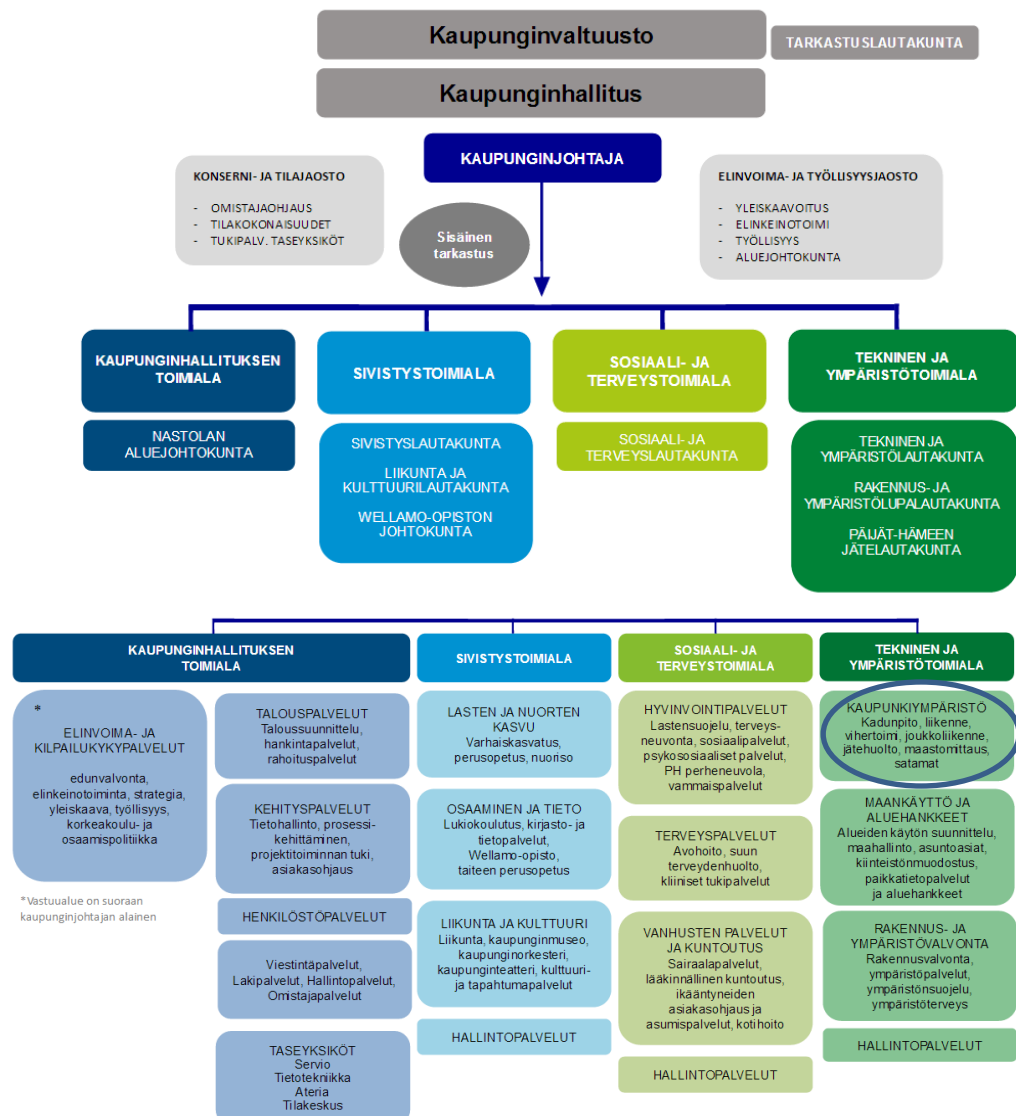
Empiirinen osa koostuu luvusta 4 ja 5. Luvussa 4 esitellään linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn laatimista sekä sen toteuttamista heille. Luvussa 5 käydään läpi kyselyn tulokset, tarkastellaan saatujen vastausten todenmukaisuutta sekä tarjotaan mahdollisuuksien mukaan parannusehdotuksia.

Luvussa 6 tehdään johtopäätökset kyselystä saatujen vastausten perusteella sekä esitetään parannusehdotuksia havaittuihin ongelmiin ja miten saatuja tuloksia voitaisiin tulevaisuudessa hyödyntää.

1.3 Opinnäytetyön toimeksiantaja

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Lahden kaupunki/ Kaupunkiympäristö. Toimeksiantajan edustajana ohjaamassa opinnäytetyötä toimi joukkoliikennelögitikko Kim Venesjärvi.

Lahden organisaatio muodostuu neljästä eri toimialasta. Toimialat työllistävät eri alojen ammattilaisia runsaat 6 000 henkilöä. Kokonaisuutena Lahti-kaupunkikonsernissa työskentelee yli 10 000 ihmistä. Alla olevassa kuvassa 1. esitetään Lahden kaupungin organisaatiota. (Lahti 2016.)



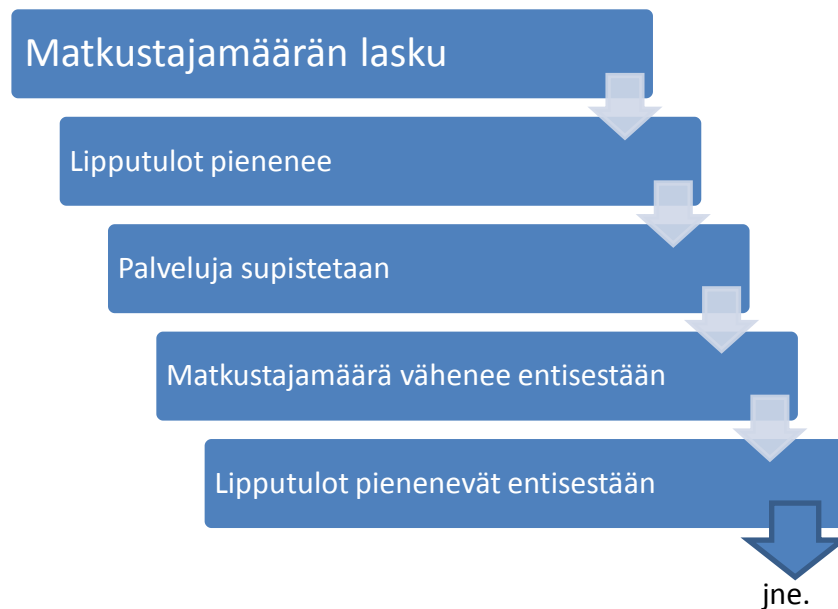
Kuva 1. Organisaatio kaavio (Lahti 2016).

2 MATKAKESKUS

Luvussa kaksi kerrotaan lyhyesti taustatietoja ja tavoitteita määritelmälle matkakeskus sekä esitellään lyhyesti Suomen matkakeskusverkosta että tutkimuskohdetta Lahden Matkakeskusta.

2.1 Miksi matkakeskus?

Joukkoliikenteen matkustajamäärien laskun synnyttämään kustannuskier- teeseen lähdettiin etsimään uusia vaihtoehtoja kasvattamaan joukkoliikenteen palvelujen käyttäjämääriä, kuva 2.



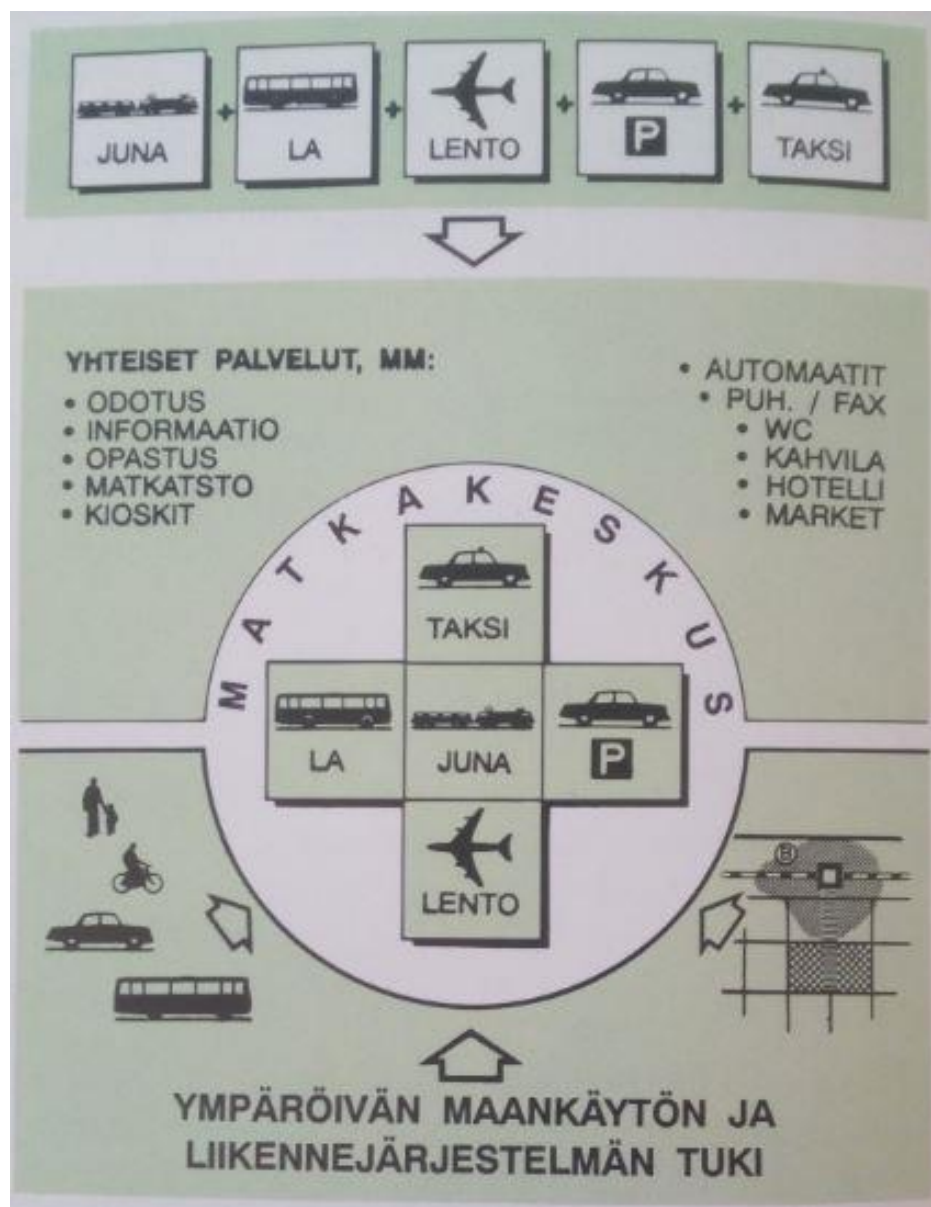
Kuva 2. Linja-autoliikenteen kustannuskierre (Liikennetekniikka Oy 1991, 8).

Palvelujen supistaminen voi vaikuttaa joukkoliikenteeseen siten, että linjoja lopetetaan, vuorovälit pitenevät, kalusto vanhenee, asemapalvelut huononevat ja niiden hoidosta sekä kunnossapidosta tingitään.

1990-luvun alussa havaittiin asemapalveluiden huonontuminen muun muassa aseman heikentyneillä aukioloajoilla iltaisin ja viikonloppuisin. Tämä vaikeutti tuolloin sekä lippujen ostamista että aikataulutietojen saatavuutta tärkeinä matkustusaikoina. (Liikennetekniikka Oy 1991, 8.) Nykyinen kehitys tietotekniikassa on kuitenkin mahdollistanut useiden palveluiden saatavuuden netistä ympärivuorokauden. Joukkoliikenteessä tämä tarkoittaa muun muassa aikataulutietojen saatavuutta, reittiopastusta, lippuhintojen vertailua, lippujen ostamista, reaaliaikaista tiedottamista jne.

Tähän tarpeeseen syntyi idea liikenteen solmupaikasta, matkakeskus. Matkakeskuksessa pyritään yhdistämään eri kulkumuotojen asemia sekä niihin

liittyviä palveluita, kuten yhteistä lipunmyyntiä, informaatiota, odotus- ja WC-tiloja. Matkakeskuksessa yhdistyy kaukoliikenteen linja-autojen ja junien runkojärjestelmät niin valtakunnallisesti, seudullisesti kuin myös paikallisesti. Runkojärjestelmään liittyminen tai siitä poistuminen edellyttää vaihtopaikalta muun muassa taksi- ja linja-autoliikenteen palveluja. Näin pyritään helpottamaan asiakkaiden pääsyä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Matkakeskuksen saavutettavuuteen pyritään kiinnittämään monenlaisia huomioita. Sen tulisi olla myös helposti tavoitettavissa niin omalla autolla kuin myös polkupyörällä tai kävellen. Tämä edellyttää alueelta tilaa ja turvallista pysäköintiä. (Liikennetekniikka Oy 1991, 8–16.) Alla olevassa kuvassa 3 on esitetty liikenteen solmupaikka, matkakeskus.



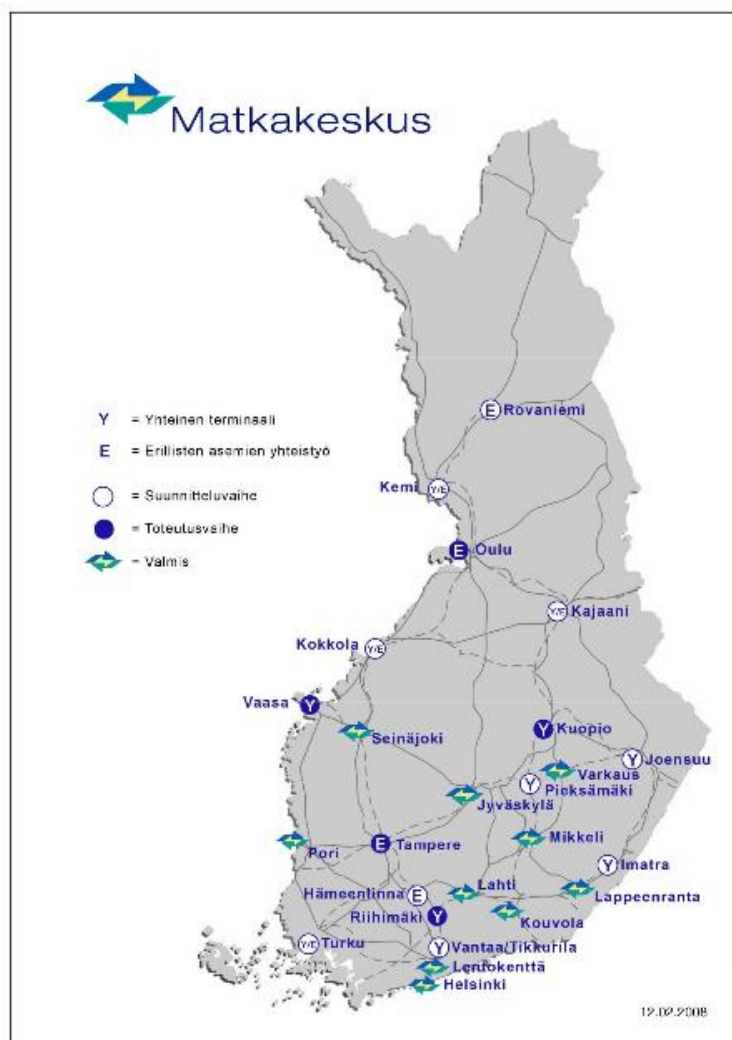
Kuva 3. Matkakeskus (Liikennetekniikka Oy 1991, 8).

Yhdistämällä eri liikennemuotoja tavoitellaan suurempia käyttäjämääriä, parempia palveluita, pidempiä aukioloaikoja sekä pienentämään käyttökustannuksia ja investointeja. Matkustaja hyötyy toimintojen yhdistämisessä muun muassa sujuvimmillä matkaketjuilla ja nopeammilla vaihdoilla. Yhdistäminen voi parantaa mahdollisuuksia saada yksityistä rahoitusta matkakeskusten toteuttamiseksi, johtuen asemaympäristöjen houkuttelevuuden paranemisesta. (Liikennetekniikka Oy, 1991, 8.)

2.2 Suomen matkakeskusverkosto

Vuonna 1997 liikenneministeriö nimitti ohjausryhmän, jonka tehtävänä oli kehittää Suomeen matkakeskusverkkoa. Ohjausryhmä käsitti useita eri liikennealan edustajia (VR-Yhtymä Oy, Oy Matkahuolto Ab, VR Osakeyhtiö Oy, Suomen Paikallisliikenneliitto ry, Linja-autoliitto, Taksiliitto ry, Tiehallinto, Ratahallintokeskus) sekä tarvittaessa edustajia matkakeskuskaupungeista kokoontumaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, IX.) Ryhmän tarkoituksena oli selvittää toteutettavan matkakeskusverkon laajuus Suomessa sekä luoda esitys valtakunnallisesti sopivista matkakeskuspaikkakunnista (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 3).

Ohjausryhmä määritteli valintaperusteet paikkakunnille, joilla halukkaiden oli mahdollista päästä matkakeskuspaikkakunniksi Suomen matkakeskusverkolle. Matkakeskuspaikkakunnalla tuli olla riittävän laaja vaikutusalue liikenteessä, runsas väestömäärä, kaukoliikennettä linja-autoilla, henkilöliikennettä rautateillä, toimivaa paikallisliikennettä sekä sijaita TEN-verkolla. (Koko Euroopan kattava rataverkko, joka käsittää keskeisimmät osat eurooppalaisen kansainvälisistä verkon radoista, kutsutaan TEN-verkoksi (Ratahallintokeskus 2009, 6).) Kiinnostuneista 44 paikkakunnasta muodostui 22 matkakeskuspaikkakunnanverkko. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 10.) Alla olevassa kuvassa 4 esitetään matkakeskuspaikkakuntien tilanne helmikuussa 2008.

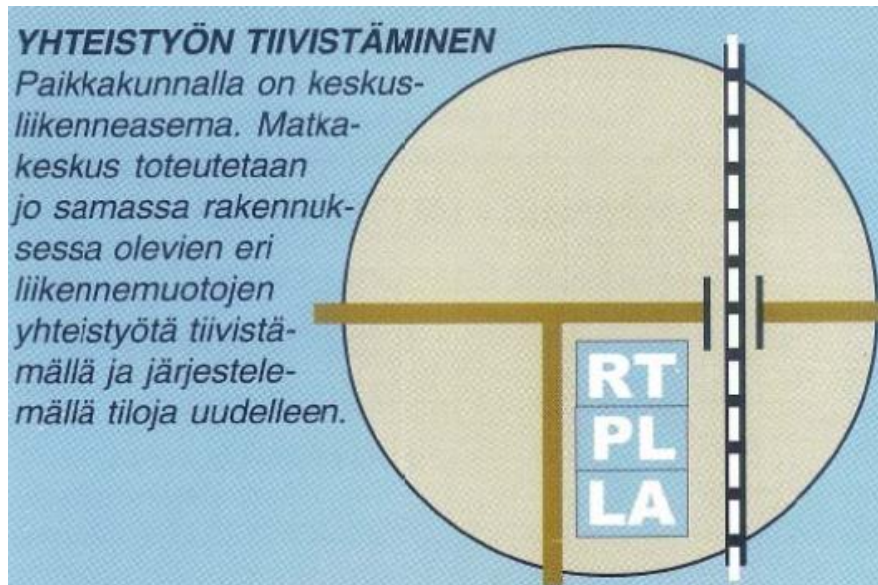


Kuva 4. Matkakeskuspaikkakunnat 2008 (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 11).

Kuvasta neljä käy ilmi valmiit matkakeskukset, joita oli vuoden 2008 alussa yhdeksän. Näistä kahdeksan edustavat yhdistettyä matkakeskusta ja ainoastaan Pori terminaalien välistä yhteistyötä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 3). Seinäjoen matkakeskus valmistui Suomen ensimmäisenä vuonna 1999 (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, IX). Ainoat uudisrakennuskohteet olivat Helsingin Kampin ja Jyväskylän matkakeskus (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 3). Matkakeskusverkon toteuttamisen alussa matkakeskukset jaettiin kolmeen ryhmään riippuen niiden toteuttamistavasta.

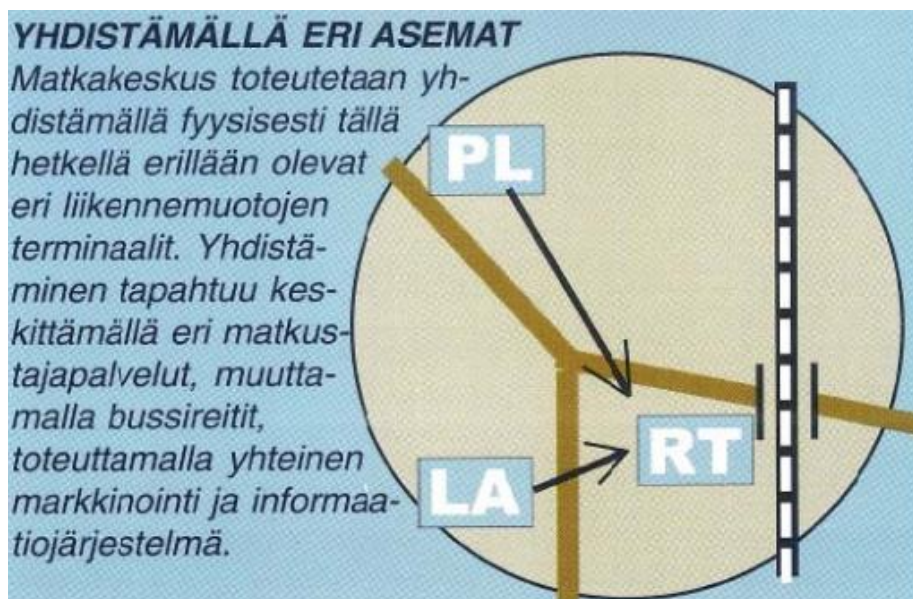
1. Yhteistyön tiivistämistä ja tilojen yhdistämistä niillä paikkakunnilla, joissa eri liikennemuodot on jo toteutettu saman ratapiha eri puolilla, toteutetaan matkakeskus. Tällaisia kohteita ovat muun muassa 1960-luvulla rakennetut keskusliikenneasemat. Yhteistyöllä pyritään aika-tilojen ja reittien yhteensovittamiseen sekä yhdistää liikennemuoto-

jen tiedotusta, tietojärjestelmiä sekä päällekkäisiä matkustajapalveluita. Näin toteutuneita matkakeskuksia ovat esimerkiksi Seinäjoki, Varkaus sekä Kouvola. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 13.)



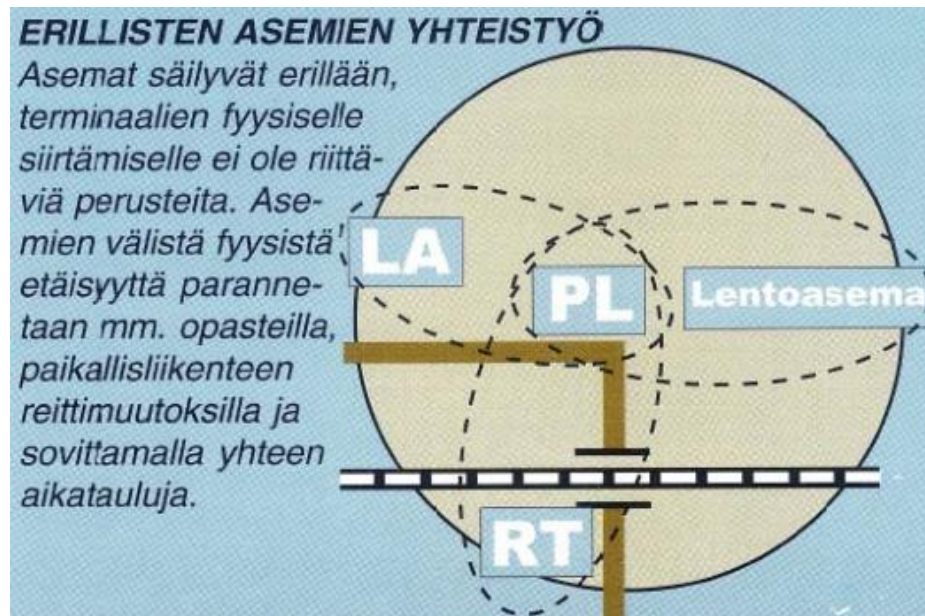
Kuva 5. Matkakeskuksen toteuttaminen tiivistävällä yhteistyötä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 18).

- Yhdistetään fyysisesti erillään sijaitsevat joukkoliikenneasemat, matkustajapalveluita keskittämällä, kulkemaan linja-autoreitit matkakeskuksen kautta sekä yhdistämällä tiedottamista ja tietojärjestelmiä. Näin toteutuneita matkakeskuksia ovat esimerkiksi Jyväskylä, Lappeenranta ja Mikkeli. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 19.)



Kuva 6. Eri asemien yhdistäminen matkakeskukseksi (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 19).

3. Fyysisesti erillään sijaitsevien joukkoliikenneasemien etäisyydestä syntyneitä esteitä pyritään parantamaan opastuksella, toimivalla kevyellä liikenteellä, tehostamalla paikallisliikennettä asemien välillä, sekä sovittamalla aikatauluja yhteen. Näin toteutuneita matkakeskuksia ovat esimerkiksi Lahti, Pori, Tampere sekä Helsingin Kamppi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 19.)



Kuva 7. Matkakeskuksen toimiminen erillisten asemien yhteistyönä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 19).

Matkakeskusverkko hankkeessa Lahden Matkakeskusta muun muassa saaneerattiin rautatieasemaa sekä asematunnelia, liityntäliikenteen pysäkit linja-autoille, rakennettiin uusi alikulkukäytävä kevyelle liikenteelle ja liityntäpysäköintiä henkilöautoille. Näillä toimenpiteillä parannettiin matkakeskuksen saavutettavuutta sekä eri alueiden turvallisuutta ja esteettömyyttä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, liite 2.) Matkakeskusverkko 2007 raportissa mainittiin myös Lahdesta selkeän päätöksen uupuminen mahdollisuudesta siirtää linja-autoasemaa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, X II). Matkakeskushankkeiden kanssa samaan aikaan oltiin tekemässä kehitysprojekteja joukkoliikenteen esteettömyydestä sekä matkustajainformaatiosta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 16).

2.3 Lahden vanhan linja-auto- sekä rautatieaseman historia

Lahden kylä alkoi kehittyä kohti kaupunkia, kun Suomen toisen rautatielinjan rakentaminen aloitettiin 1860-luvulla välille Riihimäki – Pietari. Uuden radan käyttöönotto tapahtui vuonna 1870. Samana vuonna rakennettiin ensimmäinen Lahden rautatieasema. Vääksyssä ja Kalkkisissa sijaitsevien kanavien kanssa rautatie mahdollisti yhdessä Lahden kylän kehittymistä kauppalaksi. Teollisuuden löytäessä Lahteen hyvien kulkuyhteyksien joh-

dosta tuli siitä kaupunki vuonna 1905. Uuden kaupungin tuli nopeasti rakentaa keskustan alueelle muun muassa sairaala, sähkölaitos sekä teuras-tamo. Tuolloin lykättyjen rakennushankkeiden joukossa oli myös rautatie-aseman ja keskustan välinen alue. Lahden kyläkeskus sijaitsi tuolloin lähes samassa paikassa kuin Lahden nykyinen kauppatori eli suhteellisen etäällä rautatiestä. Näiden välinen alue kaavoitettiin nopeasti vuonna 1877 Ratahallinnon esittämän huolen vuoksi alueen kehittymisestä huonoon suuntaan. Jo 1930-luvulla puhuttiin linja-autolaitureiden rakentamisesta rautatieaseman edustalle. (Lahti uudistuu 2016.) Lahden rautatieasema ja sen varikkoalue kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, RKY (Museovirasto 2009).

Vuoden 1905 lopulla lähti ensimmäinen linja-auto Suomessa reitille Turku-Uusikaupunki. Linjaliikenne lähti vakiintumaan vasta parikymmentä vuotta myöhemmin. Ennen vakituisia pysähtymispaikkoja odottivat linja-autot matkustajia muun muassa rautatieasemilla, toreilla sekä kauppojen pihoilla. Odotuspaikkojen epäselvyys aiheutti matkustajille ja rahtitavaroille ongelmia löytää linja-autokyytiä. 1920-luvun lopussa liikennöitsijät ymmärsivät tarpeen lähteä kehittämään suunnitelmallisesti pysäkkipaikkoja. Yhteisenä etuna liikennöitsijät lähtivät kehittämään maahamme asematoimistoverkoston. Linja-autoasemien rakentamisessa hyödynnettiin rautatieasemien ja ruotsalaisten pakettitoimistoja esikuvina.

Vuonna 1934 arkkitehti Otto-livari Meurman kirjoitti Arkkitehtilehdessä: ”Motorisoitu liikenne on kehittänyt uuden rakennustehtävän: linja-autoaseman.” Meurman oli kehittämässä Suomen linja-autoaseman laiturijärjestystä sekä tilaohjelmaa. Meurman suositteli hammastettua laiturimal- lia, koska se veisi vähemmän tilaa ja muodostaisi samalla selkeän paikoitusalueen. Hänen mielestään lähtevien ja saapuvien linja-autojen reittien ei tulisi ristetä toisiaan eikä edellyttää linja-autoilla peruuttamista turhaan. Linja-autoaseman tulisi sijaita niin keskeisesti kaupungissa, ettei keskus- taan pääsy enää edellyttänyt toisen kulkuneuvon käyttöä. Lahden vanha linja-autoasema valmistui vuonna 1939. (Niskanen 2006, 54–59.)

2.4 Lahden Matkakeskus

2000-luvun alusta lähtien on Lahdessa ollut vireillä ajatus siirtää linja- autoasema rautatieaseman tuntumaan. Epäselvyys Lahden joukkoliikenne- asemien yhdistämisestä ratkesi kaupunginvaltuuston tekemään päätök- seen kesäkuussa 2011 Matkakeskuksen suunnittelun aloittamisesta ja si- joittamisesta olemassa olevan rautatieaseman yhteyteen. Tuolloin ajatuk- sena oli linja-autoterminaalien rakentaminen maan alle. Samalla aloitettiin asemakaavamuutoksen suunnittelutyö. (Lahti uudistuu 2016.)

Keväällä 2012 oli mahdollisia sijoittamisvaihtoehtomalleja terminaalille kolme, joista yksi maanalainen ja kaksi siltakannelle. Lausuntojen perus- teella päädyttiin vaihtoehtoon rakentaa siltakannen päälle. Yleissuunnitel- man raporttiluonnoksen perusteella hyväksyttiin investointi teknisessä

lautakunnassa toukokuussa 2013. Kustannusarvioltaan hankkeen suuruus oli tuolloin 17,8 miljoonaa euroa. (Niskanen 2013.)

Lahden Matkakeskuksen rakentamiseen liittyvät valmistelut aloitettiin huhtikuussa 2014. Matkakeskuksen toteuttamista varten allekirjoitettiin allianssisopimus kesäkuussa 2014. Allianssisopimuksessa olivat mukana Lahden kaupunki, YIT ja Sito. (Allianssissa hankkeen eri osapuolet, kuten tilaaja ja urakoitsija, työskentelevät yhdessä muodostaen yhteisen organisaation, jossa hyödynnetään kaikkien osapuolien osaamista hankkeen toteutumiseksi (VR Track 2015).) Lahden seudun liikenteen myötä muuttuivat linja-autoreitit kulkemaan matkakeskuksen kautta heinäkuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2014. Vajaan kahden vuoden rakentamisen jälkeen päästiin juhlimaan Lahden matkakeskuksen avajaisia helmikuussa 2016, jolloin kaukoliikenneterminaali sekä Matkahuollon palvelut otettiin käyttöön. Samassa yhteydessä Matkahuollon toiminta vanhalla linja-autosemalla päättyi. Lahden matkakeskus maksoi 18,9 miljoonaa euroa (Häkkinen 2016).

2.4.1 Lahden Matkakeskuksen esittely

Lahden Matkakeskus sijaitsee Mannerheiminkadun (VT 12) eteläpuolelle rautatieaseman läheisyydessä. Matkakeskus käsittää rautatieaseman edustalla olevan kaukoliikenteen linja-autotermiinalin, paikallisliikenteen linja-autopysäkit Mannerheiminkadulla ja Uudenmaankadulla, erillisen saattopysäköintialueen, liityntäpysäköintiä sekä katetun polkupyöräparkin. Oy Matkahuolto Ab:n tarjoamat palvelut löytyvät alueen yhteyteen valmistuneesta BW Tower toimistorakennuksen ensimmäisestä kerroksesta. (Sito 2016.) Perinteisten matkapalveluiden ohella alueelta löytyy myös muita palveluja matkustajien käytettäväksi, kuten kioski- ja ravintolapalvelut, kuva 8. Alueen suunnittelussa on kiinnitetty huomiota esteettömyyteen. Tästä hyviä esimerkkejä ovat hissien mitoitus pyörätuolin tilatarpeelle ja opastuksia on toteutettu pistekirjoituksilla (Lahti 2016).



Kuva 8. Lahden Matkakeskusalueen kartta (Lahti Region Oy 2016).

Lahden Matkakeskuksessa on VR:n ja Matkahuollon palvelupisteet sekä junien ja linja-autojen aikatauluinformaatiota. Linja-autoterminaalialueella on kuljettajan peruuttamista helpottavia monitoreja seitsemän kappaletta sekä vastaava määrä aikataulunäyttöjä lähtölaitureilla. Linja-autoliikenteen aikataulunäyttöjä on rautatieasemalla ja pysäkeillä yhteensä kymmenen kappaletta. Aikataulunäytöt kertovat pysäkin kautta kulkevien linja-autovuorojen arvioidut ohitusajat.

Ainoastaan linja-autot saavat ajaa matkakeskuksen linja-autoterminaalialueella, jossa kulkusuunta on vastapäivään. Alueen saapumis- ja tilausajopysäkki sekä lähtölaituri 7 ovat ajoratapysäkkejä ilman katoksia. Lähtölaiturit 1 - 6 ovat ns. nokkalaitureita, joihin linja-auto ajetaan keula edellä ja lähtiessä peruutetaan niistä pois, kuva 22. Tarvittaessa saapumisen jälkeen peruutetaan rahtialueelle kuorman purkuun/lastaamiseen.

Lahden Matkakeskus toteutettiin allianssimallilla yhdessä Lahden kaupungin, Siton ja YIT:n kanssa. Infran pääsuunnittelijana hankkeessa on toiminut Sito Oy. Sen tehtäviin on kuulunut vastata muun muassa silta-, katu-, liikenne- ja valaistussuunnittelusta (Sito 2016). JKMM Arkkitehdit ovat vastanneet alueen toiminnallisista ja muotoilullisista ratkaisuksista. Trafix Oy:n toimenkuvaan on kuulunut vastata alueen yleis-, liikenne- ja opastussuunnittelusta. (Lahden kaupunki 2016.)

2.4.2 Palkinnot

Lahden matkakeskus on saanut Vuoden Rakentaja-palkinnon, jonka myöntää Lahden Rakentajien yhdistys ry. (Lahden Messut 2016). Sekä jaetun ensimmäisen sijan Vuoden Kuntatekniikan Saavutus-palkinnosta, jonka myöntää Suomen kuntatekniikan yhdistys (Sito 2016). Vuoden Rakentaja-palkinnon perusteluissa mainittiin muun muassa Lahden matkakeskushankkeen tavoitteet, jotka olivat korkeatasoisia ja kunnianhimoisia. Hankkeen toteutuksessa käytettyä allianssimallia pidettiin uutena ja innovatiivisena ratkaisuna yhteisen hankkeen toteuttamiseen. Allianssi mahdollisti monien teknisten ratkaisujen hyödyntämistä Lahden matkakeskuksessa. (Lahden Messut 2016.) Saavutus-palkinto myönnettiin ”rohkeasta kaupunkikuvallisesta toteutuksesta ja arkkitehtuurista” (Sito 2016).

2.4.3 Parannuksia

Pian Lahden Matkakeskuksen rahtialueen käyttöönoton jälkeen, kuljettajien antamien palautteiden perusteella, rahtialueen takaseinän ja katoksen pylväiden havaittavuutta parannettiin asentamalla niihin pystysuuntaisia heijastinteippejä, helpottamaan turvallista peruuttamista rahtialueella. (Sarvilahti 2016.) Saapuvien linja-autovuorojen käytössä olevaa pysäkkisaarekettä madallettiin toukokuussa 2016, jotta sen yli voitaisiin ajaa turvallisesti. Tämä parannustoimenpide helpottaa rahtialueelta lähtevien linja-autojen siirtymistä laiturialueelle. Aiemmin pääsy rahtialueelle tai

sieltä pois on vaatinut jyrkkiä kääntösäteitä ahtaalla alueella, siten haitaten ja hidastaen alueen muiden käyttäjien liikkumista. (Heima 2016.)

3 AMMATTINA LINJA-AUTONKULJETTAJA

Luvussa kolme kerrotaan aluksi yleistä taustatietoa kuljetus- ja liikennealan työtapaturmista. Toisena pääaiheena kerrotaan lyhyesti linja-autokuljettajan työstä sekä sen asettamista vaatimuksista. Kolmantena aiheena esitellään linja-autokuljettajien ajoaika- ja lepoaikasäädöksistä ja taukotiloja sekä mahdollisuuksia niiden toteuttamiseen liikkuvissa töissä. Viimeisessä aiheessa käsitellään työympäristöä.

3.1 Työpaikkatapaturmat kuljetuksessa ja liikenteessä

Linja-autonkuljettajien työ on itsenäistä työtä, jota tehdään viikon kaikkina päivinä ja kaikkina aikoina vuorokaudessa. Työajat ovat helposti epäsäännöllisiä ja työvuorot pitkiä. Paikallisliikenteen linja-autonkuljettaja työskentelee pääosin ohjaamossa istuen, mutta rahtia kuljettavassa kaukoliikenteessä kuuluu työnkuvaan huolehtia rahtitavaroiden liikkumisesta, mikä on kaukoliikennettä operoiville yrityksille merkittävä tulonlähde.

Tapaturmavakuutuskeskuksen sivustolle on taulukoitu tilastoja tapahtuneista työpaikkatapaturmista työsuorituksesta ja vahingoittuneesta kehon osasta pääammattiluokittain. Liitteenä 1 olevassa taulukossa esitetään rishtiintaulukoituna pääammattiluokka 5 sekä kuljetuksen ja liikenteen työpaikkatapaturmat vuodelta 2014, jotka ovat tapahtuneet palkansaajille. Taulukosta käy ilmi, että valtaosa kuljetuksen ja liikenteen työpaikkatapaturmista tapahtuu ohjaamon ulkopuolella. Tapaturmista reilu viidennes tapahtuu henkilöstön liikkumisessa, jolloin vahingot sattuvat alaraajoihin. (Tapaturmavakuutuskeskus TVK 2015.) Näin ollen tulisi erityisesti huolehtia erilaisten terminaali-alueiden turvallisuudesta ja toimivuudesta. Opinnäytetyössä kiinnitettiin huomiota rahtialueeseen linja-autonkuljettajan näkökulmasta. Tutkimuksen ulkopuolelle jäi muun muassa Oy Matka-huolto Ab:n tavaroiden jakelijat- ja toimittajat sekä yksityisasiakkaat.

Kuljetusalalla toimivien kuljettajien työtehtävien terveys- ja kuormitusriskit vaihtelevat suoritealoittain. Huomioitava on kuljetuksen sisältö, kuljetukseen käytettävät välineet sekä toimintaympäristö. Linja-autonkuljettajan keskeisiä terveysriskejä ovat muun muassa epäsäännölliset työajat, fyysiset ja kemialliset riskitekijät sekä tapaturmat. Kuormitustekijöitä ovat psyykkiset, fyysiset sekä kognitiiviset. Liitteenä 2 on luettelon omaisesti laajemmin kerätty työn keskeisimpiä terveysriskejä sekä kuormitustekijöitä, joita on maantieliikenteen ammattikuljettajilla (Kärmeniemi, Laitinen, Latvala, Olkkonen, Sainio & Ylä-Outinen 2009, 16).

3.2 Mitä linja-autonkuljettajalta vaaditaan?

Linja-autonkuljettajan työ on palveluammatti, jossa vaaditaan hyvää palveluasennetta, hyvää ajotaitoa sekä positiivista suhtautumista matkustajiin (LSL 2016, 23). Bussiharrastajan mielestä ystävällinen, asiallinen ja nopeusrajoituksia noudattava linja-autonkuljettaja omaa hyvät ominaisuudet toimia alalla (Paloranta 2015). Useissa TE-palvelun avoimissa työpaikoissa linja-autonkuljettajille vaadittiin hakijalta hyvää suomen kielen taitoa. Yrityksen toimintaympäristöstä johtuen vaadittiin myös muiden kielten taitoa, kuten ruotsia ja englantia. (TE-palvelut 2016.)

3.3 Linja-autokuljettajan työnkuva

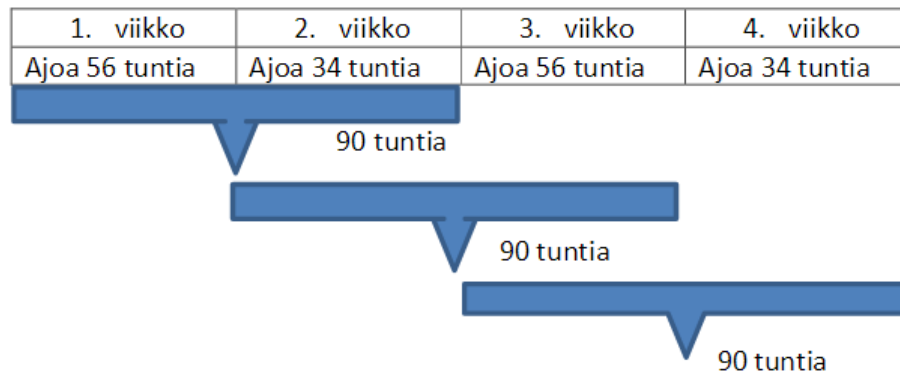
Linja-autonkuljettajan ensisijainen tehtävä on huolehtia siitä, että kaikki matkustajat ja tavarat kuljetetaan turvallisesti ja mukavasti lähtöpaikasta määräpaikkaan (Norrlin 2012). Työnkuvaan kuuluu vaihtelevasti muun muassa lipun myyntiä, matkustajien neuvomista, rahdin käsittelyä sekä kassan lunto tuntemusta.

3.4 Ajoaika- ja lepoaikasäännökset

Suomessa noudatettavat määräykset ajo- ja lepoajoista ovat yhdenmukaisia ETA:ssa (Euroopan talousalue) sekä koko EU:ssa (Euroopan Unioni). Niitä noudatetaan linja- ja kuorma-auton kuljettajiin, eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta. Paikallisessa linja-autoliikenteessä (säännöllinen henkilöliikenne), jossa säännöllisen liikennereitin pituus ei ylitä 50 kilometriä yhteen suuntaan, on poikkeuksia pääsääntöihin. (Työsuojeluhallinto 2008, 5–6.)

3.4.1 Pääsääntöinen ajoaika

Kuljettajan ajoaika vuorokaudessa, voi pisimmillään olla yhdeksän tuntia. Viikon aikana, sitä voidaan kahdesti pidentää kymmeneen tuntiin. Ajoneuvon liikkuminen liikenteessä lasketaan ajoajaksi. Ajoajaksi ei huomioida kuitenkaan esimerkiksi huoltoajoa, vaikka se tapahtuisikin tiellä. Ajoaikaa ei myöskään ole kuorman lastaus tai purkaus. Kuljettajan ajoaika voi olla viikossa enintään 56 tuntia ja kahdessa peräkkäisessä viikossa yhteensä 90 tuntia. Viikko alkaa maanantaina klo 00:00 ja päättyy sunnuntaina 24:00. (Työsuojeluhallinto 2008, 14–15.) Alla olevassa kuvassa 9 on esimerkki ajoajoista. Kuljettajan työhönsidonnaisuusaika saa olla maksimissaan 14 tuntia kaukoliikenteessä, jollei toisin ole sovittu (Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017, 2013, 10).



Kuva 9. Esimerkki kuljettajan viikottaisista ajoajoista enimmillään (Tuomenoja 2016).

3.4.2 Pääsääntöinen tauko

Kuljettajan tulee pitää 4,5 tunnin ajon jälkeen minimissään 45 minuutin tauko, ellei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaika ole alkamassa. Alla olevassa kuvassa 10. on perusesimerkki tästä.



Kuva 10. Perusesimerkki kuljettajan ajo- ja lepoajoista (Tuomenoja 2016).

Perusesimerkin ohjeesta voidaan kuitenkin poiketa siten, että tauko pidetään kahdessa osassa. Ensimmäisen tauon tulee olla vähintään viisitoista minuuttia ja toisen vähintään puoli tuntia. Jälkimmäisen tauon tulee alkaa niin, ettei yhteenlaskettu ajoaika ylitä suurinta sallittua eli neljää ja puolta tuntia taulukko 1.

Taulukko 1. Kaksi esimerkkiä tauon jakamisesta (Tuomenoja 2016).

Ajoa	Tauko	Ajoa	Tauko	Ajoa	Tauko	Ajoa	Tauko	Ajoa
8:00	9:00	9:15	12:45	13:15	14:15	14:30	18:00	18:30-
-	-	-	-	-	-	-	-	
9:00	9:15	12:45	13:15	14:15	14:30	18:00	18:30	
1 t	0,25 t	3,5 t	0,5 t	1 t	0,25 t	3,5 t	0,5 t	



Ajoa	4,5 t	4,5 t
Taukoa yht.	0,75 t	0,75 t

Ajoa	Tauko	Ajoa	Tauko	Ajoa	Tauko	Ajoa
8:00 – 10:00	10:00 - 10:45	10:45 – 13:45	13:45 – 14:00	14:00 – 15:30	15:30 – 16:00	16:00 – 19:30
2 t	0,75 t	3 t	0,25 t	1,5 t	0,5 t	3,5 t



Ajoa	2 t	4,5 t
Taukoa yht.	0,75 t	0,75 t

Kun taukoa on pidetty vähintään 45 minuuttia (yksi/kaksi taukoa), alkaa uusi taukolaskenta, jossa ei huomioida aiempia ajo- ja taukoajoja. Tauon aikana ei saa tehdä muuta työtä. Monimiehistilanteessa (ajoneuvossa kaksi kuljettajaa kyydissä) on mahdollista pitää tauko liikkuvassa ajoneuvossa. (Työsuojeluhallinto 2008, 15.) Työpäivässä voi olla yksi tunnin mittainen palkaton katko. Alle puolen tunnin katkot lasketaan työaikaan. (Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017, 2013, 9.)

3.4.3 Lähi- ja paikallisliikenteen työaika

Lähi- ja paikallisliikenteessä kuljettajan vuorokautinen enimmäistyöaika voi olla 11 tuntia. (Tätä on mahdollista sopia paikallisesti toisin.) Kaksiviikkosjaksossa kuljettajan säännöllinen työaika on 80 tuntia. Kuljettajan työhönsidonnaisuusaika saa olla maksimissaan 12 tuntia lähi- ja paikallisliikenteessä.

3.4.4 Lähi- ja paikallisliikenteen tauko

Kuljettajan työaika saa olla pisimmillään 5,5 tuntia, jonka jälkeen hänelle on annettava vähintään puolen tunnin tauko. Tauko voidaan antaa yhdessä tai kahdessa osassa, jolloin tauon pituus on vähintään kymmenen

minuuttia. Alle puolen tunnin tauot lasketaan työaikaan. Työpäivässä voi olla yksi tunnin mittainen palkaton katko. Työajan ylittäessä seitsemän tuntia, tulee ainakin yhden tauon olla puolen tunnin mittainen. (Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017, 2013, 7–9)

”Jos työ on yhtäjaksoista paikallaoloa vaativaa tai yhtäjaksoisesti kuormittavaa, työn lomaan on järjestettävä mahdollisuus tarvittaessa sellaisiin taukoihin, jotka sallivat lyhytaikaisen poistumisen työpisteestä.” (Työturvallisuuslaki 2002/738 § 31.) Tämä tarkoittaa, esimerkiksi kuljettajan mahdollisuutta käydä wc:ssä vähintään neljän tunnin välein (Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017, 2013, 10).

3.5 Henkilöstötilat

Työturvallisuuslaissa on perusta henkilöstötilojen järjestämiseen. ”Työpäikällä tai sen välittömässä läheisyydessä on työntekijöiden käytettävissä oltava työn luonne ja kesto sekä työntekijöiden lukumäärä huomioon ottaen riittävät ja asianmukaisesti varustetut peseytymis-, pukeutumis- ja vaatteiden säilytystilat, ruokailu-, lepo- ja käymälätilat sekä muut henkilöstötilat. Työntekijöiden saatavilla tulee olla riittävästi kelvollista juomavettä. Rasakaana olevilla naisilla ja imettävillä äideillä on tarvittaessa oltava mahdollisuus mennä lepohuoneeseen tai muuhun sopivaan paikkaan lepäämään. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä työpaikan henkilöstötiloista ja niiden varustuksesta.” (Työturvallisuuslaki 2002/738 § 48.)

Liikkuvilla töissä olevalle henkilöstölle, kuten linja-autonkuljettajat, on haaste järjestää käyttömahdollisuus henkilöstötiloihin ja taukopaikkoihin. Työnantajan on järjestettävä mahdollisuus ruokailuun sekä pesu- ja wc-tilojen käyttöön että pidempiaikaisten taukojen pitämiseen.

Henkilöstötiloja voidaan järjestää liikkuvilla töissä, kuten kuljetusalalla, seuraavasti:

- Työajan jaksotus mahdollistaa henkilöstötilojen käytön esimerkiksi varikolla.
- Määritetään työaikasunnittelussa sopimusruokalaan ruokatauon pitopaikka.
- Toteutetaan henkilöstötilat yhteistyössä toisten työnantajien kanssa tai järjestää käyttömahdollisuus läheisiin tiloihin tai palveluihin. Työntekijöiden kanssa tulee sopia järjestelyistä etukäteen. (Työturvallisuuskeskus TTK 2010.)

3.6 Työympäristö

Työturvallisuuslailla pyritään parantamaan työolosuhteita ja työympäristöä, jotta voitaisiin turvata työntekijöiden työkyky ja sen ylläpito. Sillä pyritään torjumaan ja ennalta ehkäisemään ammattitauteja, työtapaturmia

sekä muita työympäristöstä tai työstä johtuvia henkisen- ja fyysisen terveyden haittoja työntekijöille. (Työturvallisuuslaki 2002/738 § 1.)

Työnantajan tulee selvittää ja arvioida työn, työtilan, muun työympäristön ja työolosuhteiden mahdollisuus aiheuttaa haittaa- tai vaaratekijöitä työntekijöiden terveydelle ja turvallisuudelle (Työturvallisuuslaki 2002/738 § 10).

Ammattikuljettajien tapaturmista valtaosa tapahtuu kuljettajan liikkussa tai työskennellessä erilaisilla lastaus- ja purkausalueilla. Tapaturmien lähde on usein työympäristö, mutta työn organisointi sekä kiivas työtahti edesauttavat tapaturman syntymistä. Työympäristön riskien arviointi tulisi aina suorittaa ennen työn aloittamista uudessa työympäristössä, kuten tavaroiden lastaus- ja purkausalueilla. Tällaisilla yhteisillä työpaikoilla on usein haasteena muun muassa työympäristön ahtaus sekä alueiden kaltevuudet ja liukkaudet. (Kärmeniemi, Laitinen, Latvala, Olkkonen, Sainio & Ylä-Outinen 2009, 24.)

4 KYSELY LINJA-AUTONKULJETTAJILLE

Tässä luvussa esitellään taustaa kyselylle, kuinka kysely laadittiin sekä sen toteuttamisesta linja-autonkuljettajille.

4.1 Taustaa kyselylle

Kyselytutkimuksen tavoitteena oli saada Lahden Matkakeskusta käyttävien linja-autonkuljettajien mielipiteitä alueen toimivuudesta, työolosuhteista sekä työturvallisuudesta. Eryteisesti kiinnitettiin huomiota pysäkkeihin, rahdin lastaus- ja purkualueeseen sekä kuljettajien taukotilaan. Tavoitteena oli saada mahdollisimman luotettavaa tietoa Lahden Matkakeskukseen toimivuudesta.

4.2 Kyselyn laatiminen

Linja-autonkuljettajille kohdistettu kyselytutkimus liite 3, tehtiin Webropol-sovelluksen avulla. Se sisälsi yhteensä 20 pääkysymystä ja väittämää, joihin liittyi erilaisia määriä alakysymyksiä. Niissä kartoitettiin linja-autonkuljettajien taustatietoja sekä kokemuksia Lahden Matkakeskukseen toimivuudesta käyttäjän näkökulmasta. Kysymyksistä ja väittämistä oli laadittu mahdollisimman selkeitä sekä helposti vastattavia. Tarpeen vaatiessa kysymysten tai väittämien apuna oli havainnollistava kovalinkki.

Vastaajilta kysyttiin taustatietoina sukupuoli, ikä, palvelusvuosien määrä linja-autonkuljettajana, asemapaikka, eniten käyttämät pysäkkivaihtoehdot, niillä suoritettavien käyntien määrät sekä taukoajkojen viettämisen yleisyys Lahden Matkakeskuksella.

Lahden Matkakeskuksen saavutettavuutta kysyttiin erilaisilla kysymysvaihtoehtoilla, kuten kyllä/ei, arvioida asteikolla 1 – 5, (Asteikossa 1 = täysin eri mieltä, 2 = joihin eri mieltä, 3 = ei samaa, eikä eri mieltä, 4 = joihin samaa mieltä, 5 = täysin samaa mieltä.) valitsemalla mieleisin vaihtoehto annetuista vaihtoehtoista sekä kommentoida avoimesti edellä kysytyjä asioita.

4.3 Kyselyn toteutus

Sähköisen kyselyn markkinoimista varten laadittiin saatekirje, jossa kerrottiin kyselyn tekijästä, kyselyn kohderyhmästä, yhteistyöhenkilöistä sekä tavoitteista. Saatekirja on liitteenä 4. Kyselyn tunnettavuutta yritettiin edistää soittamalla tai henkilökohtaisesti vierailemalla eri liikennöitsijöiden edustajien luona. Toiveena oli, että liikennöitsijät olisivat jakaneet saatekirjettä ja siinä olevaa kyselyn linkkiä esimerkiksi sisäisessä järjestelmässään. Näin tavoitettaisiin kuljettajia tehokkaasti ja kyselylomake aukeaisi helposti. Kaupungin edustajan toiveesta kohdistettiin toinen saatekirje (liite 5) tilausajokuljettajille. Se lähetettiin sähköisesti Tilausajokuljettajat ry:n puheenjohtajalle, joka lupasi jakaa sitä eteenpäin.

Kysely lähetettiin ensiksi Koiviston Auto Oy:n kuljettajien suljettuun Facebook-ryhmään maanantai-iltana 6.6.2016. Tiistai-iltana 7.6.2016 saatekirje (liite 4) vietiin Lahden matkakeskukselle kuljettajien nähtäville sekä lähetettiin muutamille liikennöitsijöille. Seuraavana päivänä kyselyä käytiin markkinoimassa Pekolan Liikenne Oy:n, Lehtimäen Matkat Oy:n (jäljempänä Lehtimäki Group) sekä Koiviston Auto Oy:n edustajille. Taulukossa kaksi esitellään yhteydenottoja liikennöitsijöiden edustajiin. Kolmessa yrityksessä vierailtiin henkilökohtaisesti, minkä jälkeen lähetettiin saatekirje sähköpostitse. Muihin taulukossa 2 oleviin yrityksiin soitettiin ennen sähköpostin lähettämistä. Kaikkia yrityksiä ei kuitenkaan tavoitettu. Tavoitettujen yritysten edustajista kaksi ilmoittivat myöhemmin sähköpostitse jakaneensa kyselyä eteenpäin.

Taulukko 2. Yhteydenotot yrityksille (Tuomenoja 2016).

Yhteydenotto	Yritys	Soitto etukäteen	Paikalla käynti	Sähköposti	Paluuviesti
7.6.2016	OnnBus.com	X	-	X	-
7.6.2016	Järvisen Liikenne Oy	-	-	X	-
8.6.2016	Väinö Paunu Oy	-	-	X	-
8.6.2016	Koiviston Auto Oy	-	X	X	X
8.6.2016	Savonlinja Oy	X	-	X	-
8.6.2016	Oy Pohjolan Liikenne Ab	X	-	X	-
8.6.2016	Lehtimäki Group	-	X	X	-
8.6.2016	Pekolan Liikenne Oy	-	X	X	-
21.7.2016	Tilausajokuljettajat ry.	-	-	X	X

AKT julkaisi kyselyn linkin uutisissaan nettisivuillaan 17.7.2016 sekä lehdesään 29.6.2016 (liite 6).

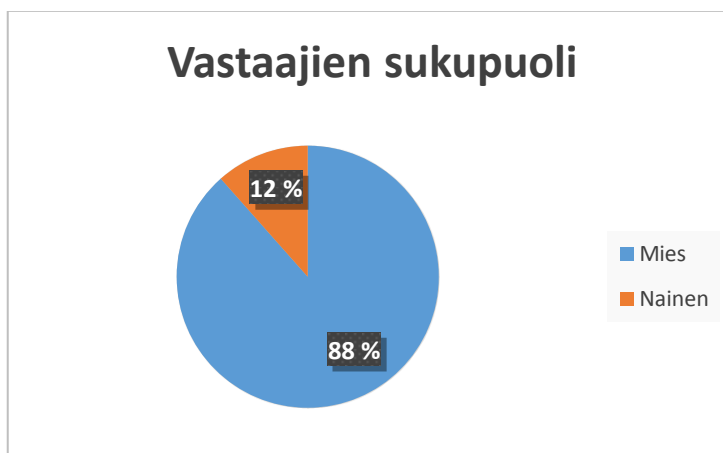
Noin viikkoa ennen kyselyn sulkeutumista Koiviston Auto Oy jakoi linkkiä kyselyyn uudestaan intrassa muistutukseksi linja-autonkuljettajilleen. Samalla viikolla linkkiä jaettiin Facebookissa eri yhtiöiden kuljettajille pyyntönä jakaa sitä eteenpäin alan ihmisille. Lisäksi käytiin tarkistamassa saatekirjeen näkyvyys Lahden Matkakeskuksella ja hävinneen tilalle laitettiin uusi. Linkki kyselyyn sulkeutui elokuun viimeisenä päivänä vuonna 2016.

5 KYSELYN TULOKSET JA NIIDEN TARKASTELU

Linja-autokuljettajille suunnattuun nettikyselyyn saatiin vastauksia 78 kappaletta, joista kaikki hyväksyttiin tutkimusaineistoon. Paperisella lomakkeella vastauksia tuli 3 kappaletta, jotka jätettiin pois tutkimusaineistosta. Syy vastausten poisjättämiseen oli, ettei paperissa lomakkeessa tullut korostettua erikseen niitä kysymyksiä, joihin netissä oleva lomake vaati ehdottomasti vastaamaan. Netissä olevaa kyselylinkkiä oli avattu lähes 380 kertaa, lähettämättä vastausta. Tässä luvussa käydään läpi kyselyn kysymykset, niihin saadut vastaukset ja vastausten tarkastelut sekä mahdolliset parannusehdotukset.

5.1 Sukupuoli

Kyselyn ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin vastaajan sukupuolta. Vastaajalle annettiin valmiit vastausvaihtoehdot: mies tai nainen. Kyselyyn vastanneista 88 % oli miehiä ja loput 12 % naisia, kuva 11.

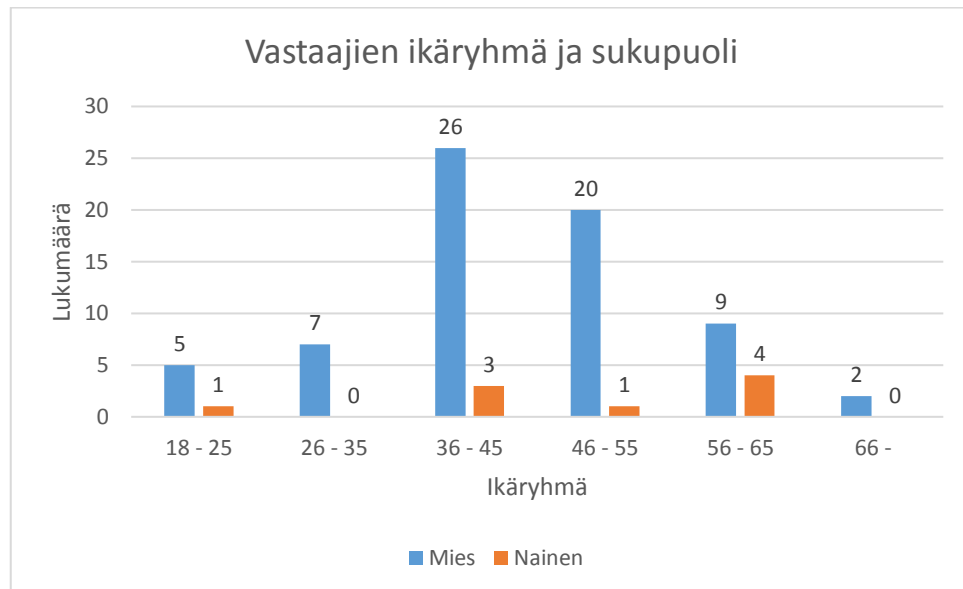


Kuva 11. Vastaajien sukupuolijakauma (Tuomenoja 2016).

AKT:ssä oli vuoden 2014 lopussa 50 002 jäsentä, joista miehiä 89 % ja naisia 11 % (Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry 2016). Saatu tulos vastaa alalle tyypillistä sukupuolijakaumaa.

5.2 Ikä

Kyselyn toisessa kysymyksessä kysyttiin vastaajan ikää. Vastaajalle oli annettu valmiita vastausvaihtoehtoja ikäluokittain. Alimman ikäluokan ryhmä oli suhteessa pienempi verrattuna muihin. Kyselyyn vastanneista oli eniten ikäryhmässä 36 – 45 vuotta, yhteensä 37, 2 %. Seuraavaksi eniten oli ryhmässä 46 – 55, yhteensä 26,9 %. Ikäryhmästä 56 – 65 vuotta vastaajia oli 16,7 %. Ikäryhmästä 26 – 35 vastaajia oli 9,0 %. Nuorimmasta ikäryhmästä 18 – 25 vastaajia oli 7,7 %. Eläkeikäisiä eli yli 65 - vuotiaita vastaajia oli kaksi eli 2,6 % kuva 12.

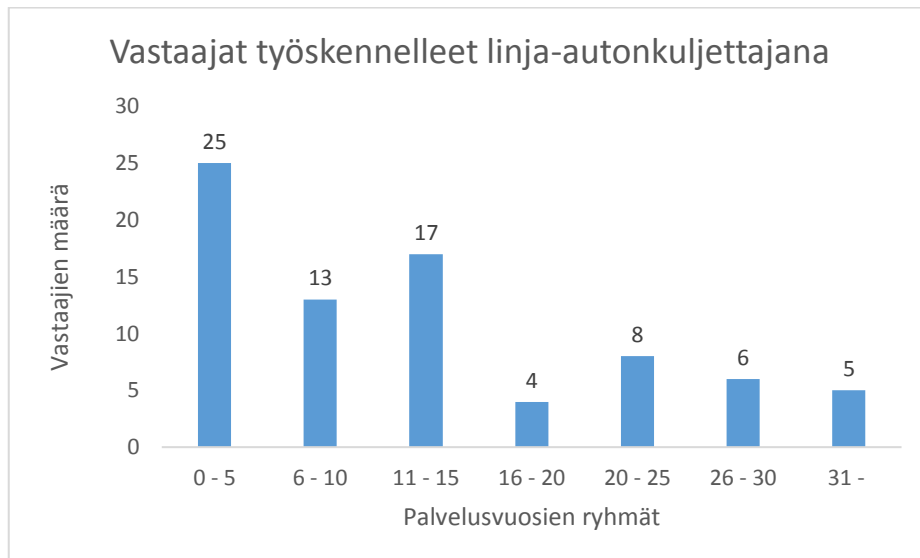


Kuva 12. Vastaajien määrät ikäryhmän ja sukupuolen suhteen (Tuomenoja 2016).

Autoliikenteen Työnantajaliitosta, toimitusjohtaja Mari Vasaraisen mukaan linja-autokuljettajien keski-ikä olisi 48 vuotta ja eläköitymässä nopeasti (Kalmi 2015). Vastaajien ikäjakauma kuvaa alan todellisuutta kohtuullisesti, eikä nuorimman ikäryhmän koko vaikuta tuloksen painottumiseen.

5.3 Kuinka monta vuotta olet työskennellyt linja-autonkuljettajana?

Kyselyn kolmannessa kysymyksessä kysyttiin vastaajan työvuosien määrä linja-autonkuljettajana. Vastaajalle oli annettu valmiita vastausvaihtoehtoja palvelusvuosittain luokiteltuna. Vastaajista suurin osa, noin 32 % ovat työskennelleet linja-autonkuljettajana enintään 5 vuotta. Yli 5 vuotta, mutta kuitenkin alle 20 vuotta linja-autonkuljettajina toimineita oli vastaajista 43,6 %. Yli 20 vuotta linja-autonkuljettajana toimineita oli 24,4 %, kuva 13.



Kuva 13. Linja-autonkuljettajan työvuodet alalla (Tuomenoja 2016).

Alalla 5 vuotta tai vähemmän työskennelleistä linja-autonkuljettajista 20 ilmoitti asemapaikakseen Lahti. Lahden alueella linja-autonkuljettajia kouluttavat Koulutuskeskus Salpaus -kuntayhtymä sekä TTS Työtehoseura. Salpauksesta valmistuu vuosittain noin 30 linja-autonkuljettajaa, joista naisia on noin 25 %. Koko Etelä-Suomen alueella on hyvä tarjonta linja-autonkuljettajista, joita nykyisin koulutetaan jatkuvasti useissa eri oppilaitoksissa. (Ilvonen 2016.)

5.4 Vastaajien asemapaikka

”Asemapaikalla tarkoitetaan varikkoa tai muuta työn aloittamis- ja lopettamispaikkaa” (Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017/ III Työaika määräykset/ 9 § Säännöllinen työaika).

Neljännessä kysymyksessä kysyttiin vastaajan asemapaikkaa. Vastausvaihtoehtokaupunkeja oli kymmenen ja yhdentenätoista muu, mikä. Suurin osa vastaajista ilmoitti asemapaikakseen Lahti. Näiden osuus kyselyyn vastanneista oli 73, 1 %. Muut ilmoitetut asemapaikat (suluisia luvut mainintojen määrästä) olivat: Hanko (1), Heinola (2), Helsinki (2), Hollola (1), Hämeenlinna (1), Jyväskylä (2), Kotka (2), Kuopio (4), Mikkeli (1), Riihimäki (1), Savonlinna (1), Tampere (1), Vesanto (1) ja ”tyhjä” (1).

Tuloksen kannalta, ei ollut mitenkään yllättävää, että lähes ¾ vastaajista ilmoitti asemapaikakseen Lahti, kun pelkästään Lahden alueella toimii useita linja-autoliikennöitsijöitä, kuten Koiviston Auto Oy, Lehtimäki Group, Reissu Ruoti Oy, Pekolan liikenne Oy sekä Nastolan Tilauskuljetus.

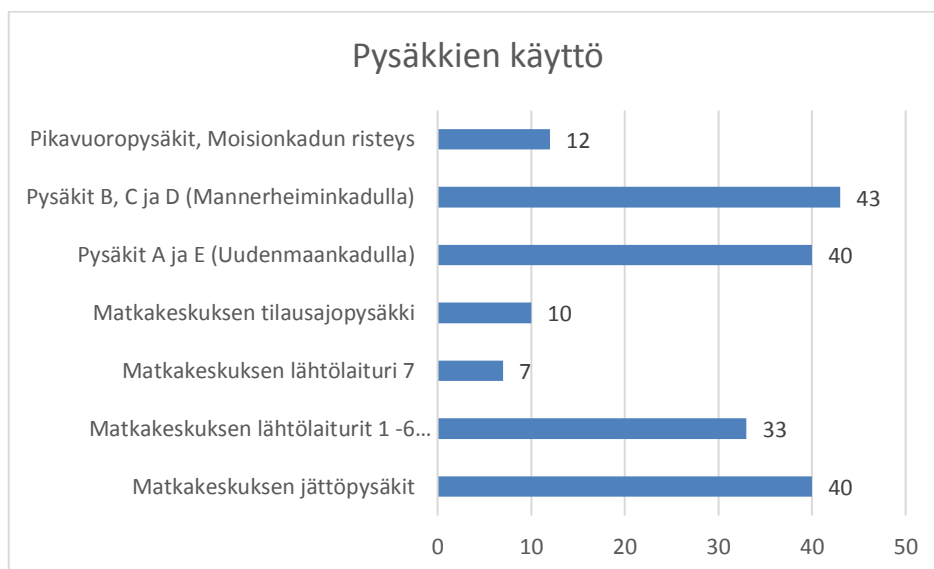
5.5 Valitse, enintään neljä, Lahdessa eniten käyttämäsi pysäkkivaihtoehto.

Vastaajan tuli ilmoittaa enintään neljä eniten käyttämäänsä pysäkkivaihtoehtoa Lahden Matkakeskuksella ja/tai sen läheisyydessä. Kysymyksen avuksi, oli mahdollisuus avata kovalinkki paikasta, kuva 14.



Kuva 14. Pysäkkivaihtoehdot Lahdessa (Lahti Region 2016).

Vastauksista eniten, 55,1 %, kohdistui paikallisliikenteen käyttämiin pysäkkeihin Mannerheiminkadulla. Seuraavaksi eniten käytettiin Lahden Matkakeskuksen jättöpysäkkiä sekä paikallisliikenteen käyttämiä pysäkkejä Uudenmaankadulla, 51,3 % verran. Vastaajista 42,3 % mainitsi käyttävänsä lähtölaitureita 1 – 6 ja lähtölaituria 7, 9,0 %. Lahden Matkakeskuksen lähtölaitureita (1 – 7) käytti yhtä moni kuljettaja kuin jättöpysäkkiä saapuesaan matkakeskukselle. Vastaajista 12,8 % mainitsi käyttävänsä Lahden Matkakeskuksen tilausajopysäkki. Pikavuoropysäkin mainitsi vastaajista 15,4 % kuva 15. Pikavuoropysäkkien tulos, ei kuitenkaan kerro pysäkkien todellisesta käytöstä, vaan tarpeen mukaisen käytön mahdollisuudesta. Linja-autonkuljettaja Tenhusen mukaan Moisionkadun pikavuoropysäkeillä käydään harvemmin kuin ennen. Hänen arvionsa mukaan synä voisi olla pikavuoropysäkkien läheisyys Lahden Matkakeskukseen. (Tenhusen 2016.)



Kuva 15. Kappalemääräinen käyttäjätieto Lahden Matkakeskuksen pysäkeistä. Linja-autonkuljettaja sai valita enintään neljä eniten käytettyään pysäkkivaihtoehtoa (Tuomenoja 2016).

	N	Prosentti
Matkakeskuksen jättöpysäkit	40	51,28%
Matkakeskuksen lähtölaiturit 1 - 6 (ns. nokkalaiturit)	33	42,31%
Matkakeskuksen lähtölaituri 7	7	8,97%
Matkakeskuksen tilausajopysäkki	10	12,82%
Pysäkit A ja E (Uudenmaankadulla)	40	51,28%
Pysäkit B, C ja D (Mannerheiminkadulla)	43	55,13%
Pikavuoropysäkit, Moisionkadun risteys	12	15,38%

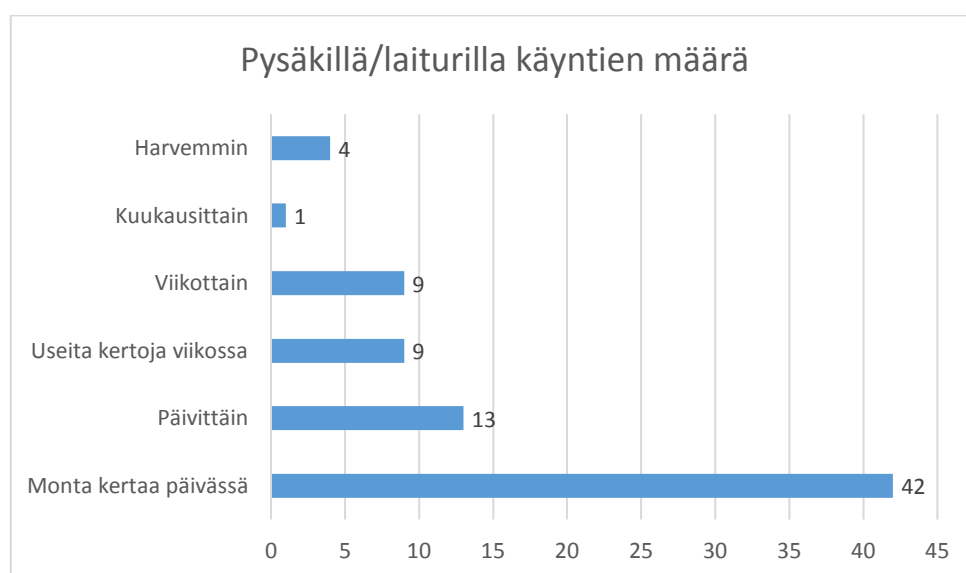
Kuva 16. Lahden Matkakeskuksen eri linja-autopysäkkien prosentuaaliset käyttösuudet (Webropol 2016).

Pysäkkien käytön perusteella, vastaajia voidaan jakaa karkeasti kolmeen ryhmään: paikallisliikenteen-, kaukoliikenteen- ja tilausajoliikenteen kuljettajat. Paikallisliikenteen käyttämiä pysäkkejä ovat pysäkit Mannerheimin- (A ja E) ja Uudenmaankadulla (B, C ja D). Kaukoliikenne käyttää matkakeskuksella jättöpysäkkiä saapuessaan ja lähtiessään lähtölaitureita 1-7 sekä pikavuoropysäkkejä Moisionkadulla, tarpeen mukaan. Tilausajoliikenne käyttää liikennöintiinsä matkakeskuksen tilausajopysäkkiä. Lahdesta löytyy tilausajopysäkkejä muun muassa Kauppatorin laidalta (Marolankatu), vanhalta linja-autoasemalta sekä suuremmista yleisökohteista,

kuten jäähalli, radiomäki sekä kaupungin teatteri. Havaintojeni mukaan tilausajoryitykset käyttävät runsaasti juuri Kauppatorin ja vanhan linja-autoaseman pysäkkejä. Pysäkkien käytön yleisyys on tuloksissa ymmärrettävä.

5.6 Kuinka usein käytät pysäkillä/laiturilla työpäivisin?

Kuudennessa kysymyksessä haettiin vastausta siihen, kuinka usein pysäkillä/pysäkeillä tulee käytyä työpäivän aikana noutamassa/jättämässä asiakkaita. Vastaajista suurin osa oli kertonut käyttävänsä paikallisliikenteen pysäkkejä Mannerheimin- ja Uudenmaankadulla, jonka johdosta yleisin vastauskin oli monta kertaa päivässä, 53,8 %. Päivittäin kävijöitä oli 16,7 %. Useita kertoja viikossa tai viikoittain vastaajista kävi 11,5 %. Kuukausittain kävi 1,3 % ja harvemmin 5,1 % kuva 17.



Kuva 17. Käyntimäärien yleisyys pysäkillä/laiturilla työpäivisin (Tuomenoja 2016).

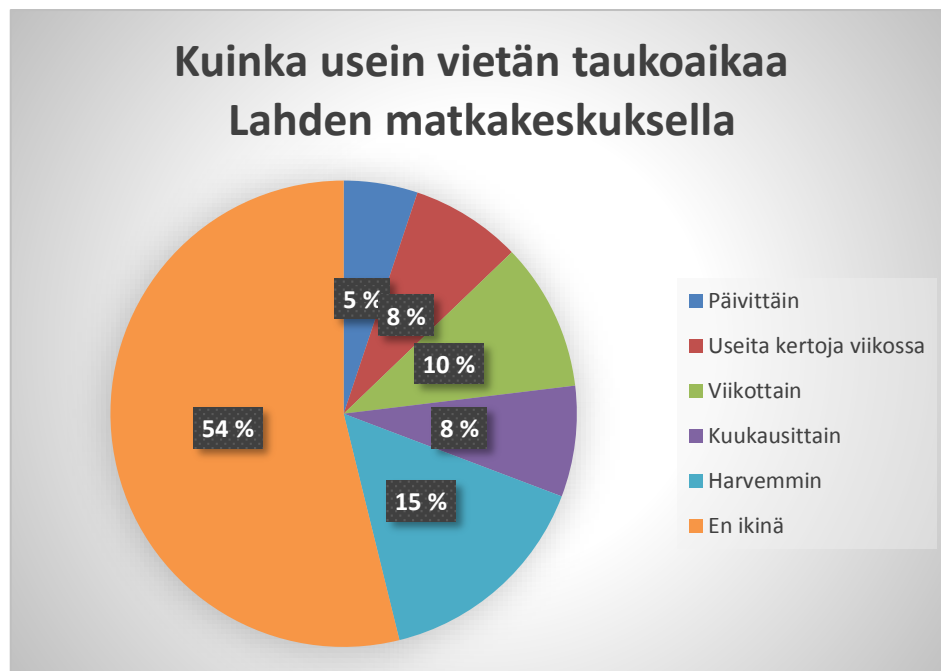
Saadut vastaukset kuvastavat hyvin Lahden Matkakeskuksen ja sen ympäristön linja-autoliikennettä. Paikallisliikenteen pysäkeillä oli eniten käyttäjiä ja niillä käydäänkin teoriassa usein. Esimerkiksi arkena yhdessä työvuorossa, voi paikallisliikenteenkuljettaja käydä pysäkeillä yhteensä lähes kymmenen kertaa.

Päivittäisiin kävijöihin voisi hyvin arvioida kuuluvan, kaukoliikenteen kuljettajia, jotka ajavat säännöllisiä reittejä, joiden aloitus- ja/tai lopetuspaikana on Lahti. Kuukausittain tai harvemmin kuuluviin kävijöihin voisi mieltää esimerkiksi tilausajokuljettajia.

5.7 Kuinka usein vietät taukoaikaasi Lahden matkakeskuksella?

Seitsemännessä kysymyksessä kartoitettiin taukoajan viettämisen yleisyyttä Lahden Matkakeskuksella. Kysymys oli pakollinen, joten vastauksia

saatiin 78 kappaletta. Yli puolet vastaajista ilmoitti, ettei ikinä vietä taukoajan Lahden Matkakeskuksella. Vastaajista 15 % kertoi viettävänsä siellä taukoajan harvemmin kuin kuukausittain. Lähes yhtä suuria tuloksia keräsivät vaihtoehdot viikoittain (10 %), useita kertoja viikossa (8 %) sekä kuukausittain (8 %). Vastanneista 5 % viettää taukonsa päivittäin Lahden Matkakeskuksella, kuva 18.

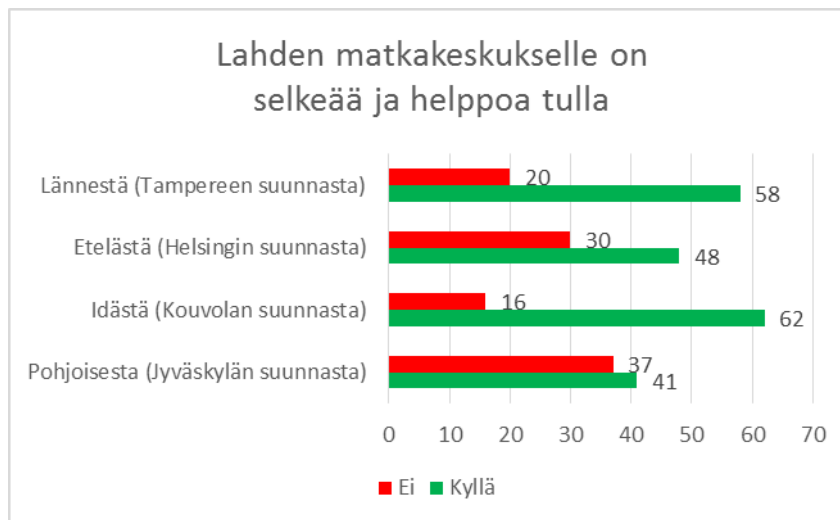


Kuva 18. Taukoajan viettämisen yleisyys Lahden Matkakeskuksella (Tuomenoja 2016).

Kyselyn tulos taukoajan viettämisen yleisyydestä Lahden Matkakeskuksella oli aivan ymmärrettävä, sillä vastaajista suurin osa oli lahtelaisia, jotka ilmoittivat käyttävänsä eniten paikallisliikenteen pysäkkejä Lahden Matkakeskuksella. Lähi- ja paikallisliikenteenkuljettajille (Koiviston Auto Oy ja Lehtimäki Group) on järjestetty toimivat henkilöstötilat kauppatorin laidalle. Ajoikasuunnittelussa on otettu huomioon, että tauon pystyy viettämään siellä sekä tarpeen mukaan on mahdollista pysäköidä linja-auto joko vanhalla linja-autoasemalla tai kauppatorin läheisyydessä sijaitseville paikallisliikenteen linja-autopysäkeille S-market Mascot:in kulmalla.

5.8 Lahden Matkakeskukselle on selkeää ja helppoa tulla.

Kyselyn kahdeksantena kysymyksenä tiedusteltiin kaikkien vastaajien mielipidettä saapumisen selkeydestä ja helppoudesta Lahden Matkakeskukselle. Kysymykseen oli annettu ainoastaan vaihtoehdot kyllä tai ei. Vastauksia saatiin 78 kappaletta. Yleisesti ottaen saapuminen matkakeskukselle miellettiin selkeäksi ja helpoksi. Itä-länsisuuntainen saapuminen oli selkeämpää kuin pohjois-eteläsuuntainen saapuminen Lahden Matkakeskukselle, kuva 19.

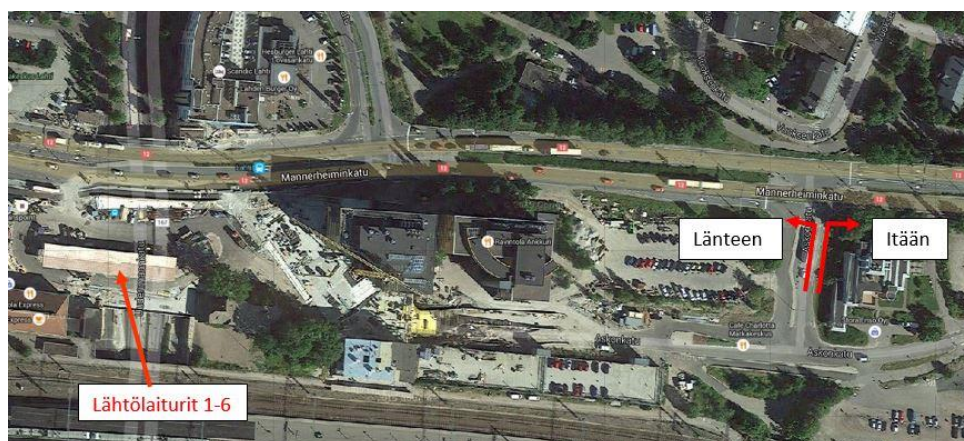


Kuva 19. Saapumisen selkeys ja helppous tultaessa Lahden Matkakeskukselle (Tuomenoja 2016).

Näiden pakolliseksi määriteltyjen taustatietokysymysten jälkeen alkoi kysymysryhmiä väittämiä, joihin tuli valita mieleisin vaihtoehto. Pääsääntöisesti vastaukset seuraaviin kysymyksiin annettiin asteikolla 1 – 5. Kysymykset oli ryhmitelty aiheittain, kuten koskemaan Lahden Matkakeskuksen pysäkkejä. Kysymysryhmän jälkeen oli vielä mahdollisuus antaa avoimia kommentteja edellä esitettyyn aiheeseen. Edellä esitetyissä kysymyksissä otettiin kantaa johonkin esimerkiksi rahtialueeseen. Näihin kysymyksiin tuli vain heidän vastata, joilla oli niistä kokemusta.

5.9 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat Valtatie 12:ta (Mannerheiminkatu) ja Askonkadun risteystä.

Kyselyn yhdeksäntenä kysymyksenä pyydettiin ottamaan kantaa väittämiin, jotka koskivat Valtatie 12:ta ja Askonkadun risteystä. Kysymyksen avuksi oli mahdollisuus avata kuvalinkki paikasta, kuva 20.

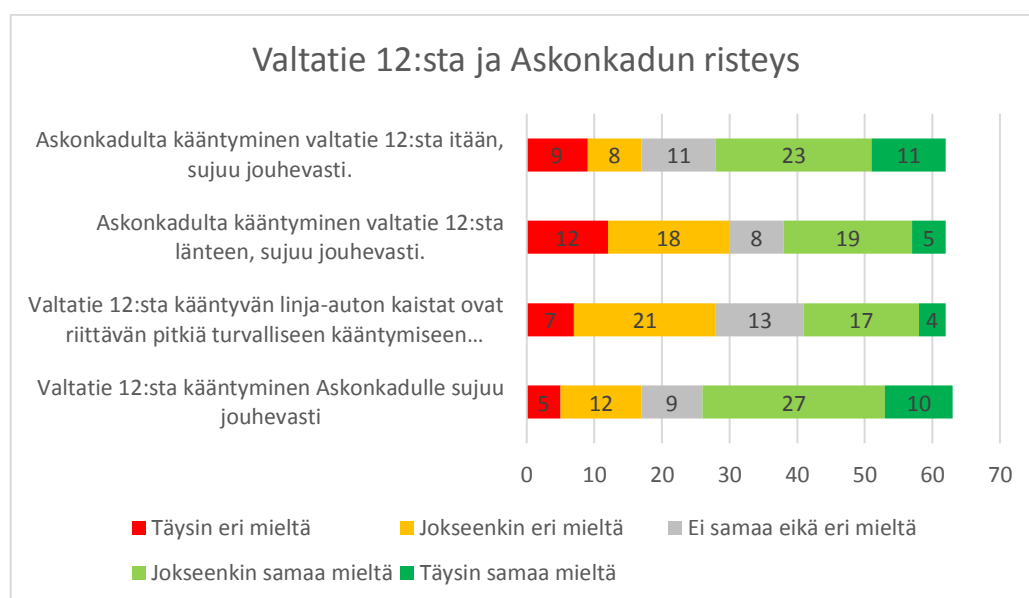


Kuva 20. Lahden Matkakeskuksen ympäristö (Google Maps 2016).

Vastauksia saatiin ensisijaisesti 62 kappaletta, mutta yksi enemmän kohtaan Valtatie 12:ta kääntymiseen Askonkadulta sujuu jouhevasti. Itään kääntymisen helppoudesta oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 54,8 % verran. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä oli vastaajista 27,4 %. Ei samaa eikä eri mieltä koki 17,7 % vastaajista. Länteen kääntymisen helppoudesta oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 38,7 % verran. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä oli vastaajista 48,4 %. Ei samaa eikä eri mieltä koki 12,9 % vastaajista.

Valtatie 12:ta kääntyvän linja-auton kaistat ovat riittävän pitkiä turvalliseen kääntymiseen, oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 45,2 % vastaajista. Vastaajista 33,9 % oli kysymyksen kanssa täysin samaa tai jokseenkin samaa mieltä. Ei samaa eikä eri mieltä koki 21 % vastaajista.

Valtatie 12:ta kääntymistä jouhevasti Askonkadulle oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 58,7 % verran vastaajista. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä oli 27 % vastaajista. Ei samaa eikä eri mieltä koki 14,3 % vastaajista, kuva 21.



Kuva 21. Väittämät koskien Valtatie 12:ta ja Askonkadun risteystä (Tuomenoja 2016).

Tämän kysymyksen jälkeen ei ollut heti mahdollista antaa vapaata palautetta risteysalueen toimivuudesta, mutta yhdeltä vastaajalta tuli palautetta sähköpostitse aiheeseen. Hänen mielestään liikenne sujuu todella hyvin silloin, kun risteuksen liikennevalot eivät ole toiminnassa. Vastaaja toivoi lännestä tultaessa oikealla kääntyvää nuolivaloa tai vapaata oikeaa nopeuttamaan kääntymistä oikealle.

Saadut vastaukset olivat ymmärrettäviä. Kääntyminen Askonkadulta Mannerheiminkadulle (Valtatie 12) oikealle on aina helpompaa kuin kääntyminen vasemmalle liikennevalojen toimivuudesta riippumatta. Kääntyvien

kaistojen pituus jää helposti lyhyeksi, jos jonossa on useampia linja-autoja sekä muita ajoneuvoja. Saapumista lännestä hidastaa puuttuva nuolivalo oikealle tai vapaan oikean mahdollisuus kääntymiseen. Nuolivalolla tai vapaalla oikealla nopeutettaisiin kääntymistä oikealle, joka synnyttäisi aikasäästöä erityisesti ruuhka-aikaan. Toimenpiteellä parannettaisiin sekä ajoneuvoliikenteen, että koko liittymän toimivuutta merkittävästi.

5.10 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat Lahden Matkakeskuksen pysäkkejä ja laitureita.

Ennen kysymystä kymmenen oli mahdollisuus avata kovalinkki, jossa esitettiin Lahden Matkakeskuksen pohjapiirrosta kuva 22.



Kuva 22. Lahden Matkakeskuksen pohjapiirros (Vaarma 2016).

Kysymys kymmenen oli jaettu kahteen eri osa-alueeseen. Ensimmäisessä osa-alueessa oli mahdollisuus ottaa kantaa Lahden Matkakeskuksen pysäkkeihin ja nokkalaitureihin. Toisessa osa-alueessa oli mahdollisuus kommentoida paikallisliikenteen pysäkkejä matkakeskuksella. Kysymyksissä kartoitettiin pysäkkien ja nokkalaitureiden turvallisuutta, toimivuutta, kunnonapitoa sekä valaistusta.

Tulo-, tilausajo- ja nokkalaitureihin saatiin vastauksia noin 45 kappaletta kuhunkin. Erikseen kysyttiin kokemuksia lähtölaiturista 7. Tähänkin saatiin vastauksia keskimäärin yli 35 kappaletta, joita tutkittiin vielä tarkemmin. Tulosten tulkitsemista helpottamaan vastaukset esitetään edellä mainituissa ryhmissä. Pysäkkien muodot ovat kussakin ryhmässä samanlaisia, mutta ryhmät ovat keskenään erilaisia.

Vastaajista 37,8 % piti tulo- ja tilausajolaiturien valaistusta hyvänä illalla/yöllä. Vastaajista 35,6 % ei ollut samaa eikä eri mieltä valaistuksen riittävydestä. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä valaistuksen riittävydestä oli 26,7 % vastaajista.

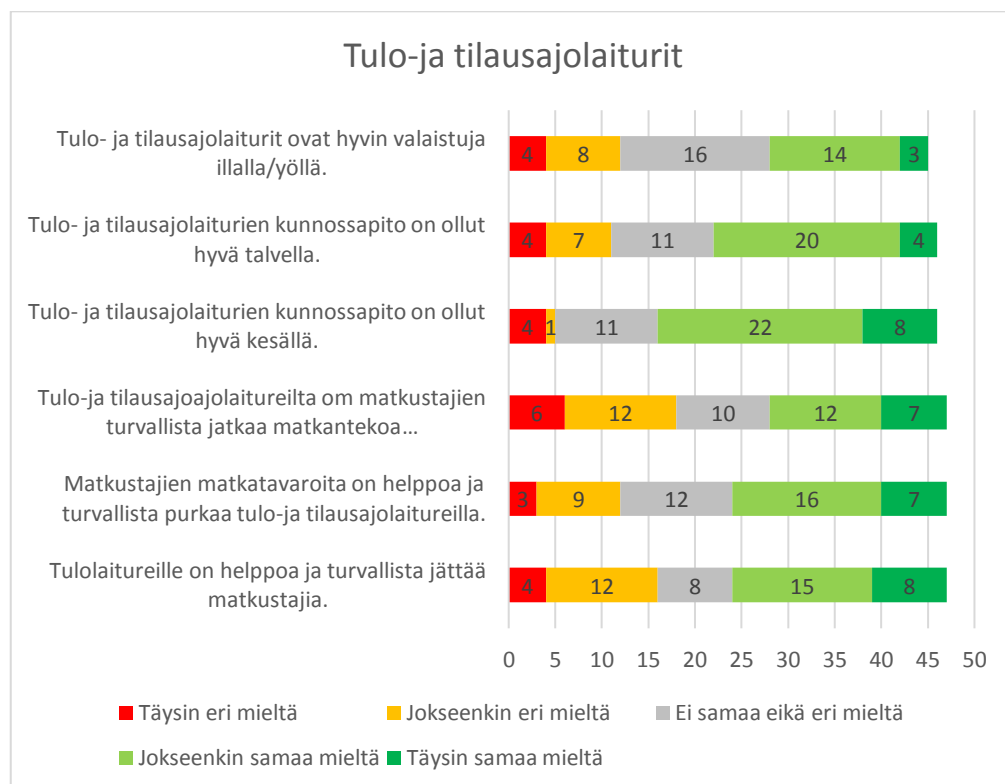
Yli puolet vastaajista 52,2 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä tulo- ja tilausajolaiturien hyvästä talvikunnonapidosta. Vastaajista

23,9 % ei ollut samaa eikä eri mieltä talvikunnossapidon laadusta. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä talvikunnossapidosta oli 23,9 % vastaajista.

Lähes 2/3 osaa vastaajista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä tulo- ja tilausajolaiturien hyvästä kesäkunnossapidosta. Vastaajista 23,9 % ei ollut samaa eikä eri mieltä kesäkunnossapidon laadusta. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä kesäkunnossapidosta oli 10,9 % vastaajista.

Vastaajista 40,4 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että matkustajien on turvallista jatkaa matkantekoa jatkoyhteyksille. Lähes yhtä moni vastaaja 38,3 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä turvallisesta jatkoyhteydestä. Vastaajista 21,3 % ei ollut samaa eikä eri mieltä jatkoyhteyden turvallisuudesta.

Lähes puolet vastaajista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että matkustajien sekä heidän matkatavaroiden purkamisen/lastaamisen on turvallista tulo- ja tilausajolaitureilla. Neljännes vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä matkatavaroiden helposta ja turvallisesta purkamisesta tulo- ja tilausajolaitureille. Viimeinen neljännes oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä matkatavaroiden turvallisesta purkamisesta. Matkustajien jättämisen helppoudesta ja turvallisuudesta tulolaiturille oli vastaajista 34,0 % täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä. Vastaajista 17,0 % ei ollut samaa eikä eri mieltä tulolaiturin helppoudesta ja turvallisuudesta matkustajien poisjättämisen yhteydessä kuva 23.



Kuva 23. Väittämät koskien tulo- ja tilausajolaitureita (Tuomenoja 2016).

Kyselyyn saatujen vastausten perusteella, voidaan todeta tulo- ja tilausajolaitureiden olevan toimivia valaistuksen ja kunnossapidon suhteen sekä turvallisia matkatavaroiden purkamiseen. Matkustajien jättämistä pysäkeille sekä niiltä matkan jatkamista vaihtoyhteyksille koettiin vaarallisiksi. Kiireellisessä vaihdossa nokkalaiturialueelta lähtevään jatkoyhteyteen, voi unohtua suojatien käyttäminen tai muun liikenteen seuraaminen esimerkiksi linja-auton peruuttaminen nokkalaiturista. Jos tilausajoliikenne siirtyy tulevaisuudessa käyttämään useammin Lahden Matkakeskuksen tilausajopysäkkiä esimerkiksi Tallinnan risteilyillä, saattaa paluukuorman purkamisen yhteydessä syntyä vaaratilanteita. Runsaiden matkatavaroiden purkaminen linja-auton molemmilta puolilta on turvallisuusriski, koska silloin joudutaan työskentelemään myös ajokaistan puolella. Tilausajopysäkin uudelleen sijoittaminen tulee ajankohtaiseksi, jos sen käyttömäärät ja turvallisuusriskit kasvavat. Lahden Matkakeskusalueen länsipuolelle on menossa kaavatyö, jonka suunnitelmiin kuuluu mahdollisuus hotelliin rakentamiseen nykyisen matkakeskusalueen saattoliikenteen viereen. Hotellin eteen on suunniteltu kolme läpiajettavaa linja-auton seisontapaikkaa. Myöhemmin selviää, onko näitä paikkoja matkakeskuksen mahdollista hyödyntää toiminnoissaan. (Lahti 2016.)

Vastaajista 56,8 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä nokkalaiturialueen hyvästä valaistuksesta ilta/yöaikaan. Neljännes ei ollut samaa eikä eri mieltä valaistuksen riittävydestä. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä valaistuksen riittävydestä oli 18,2 % vastaajista.

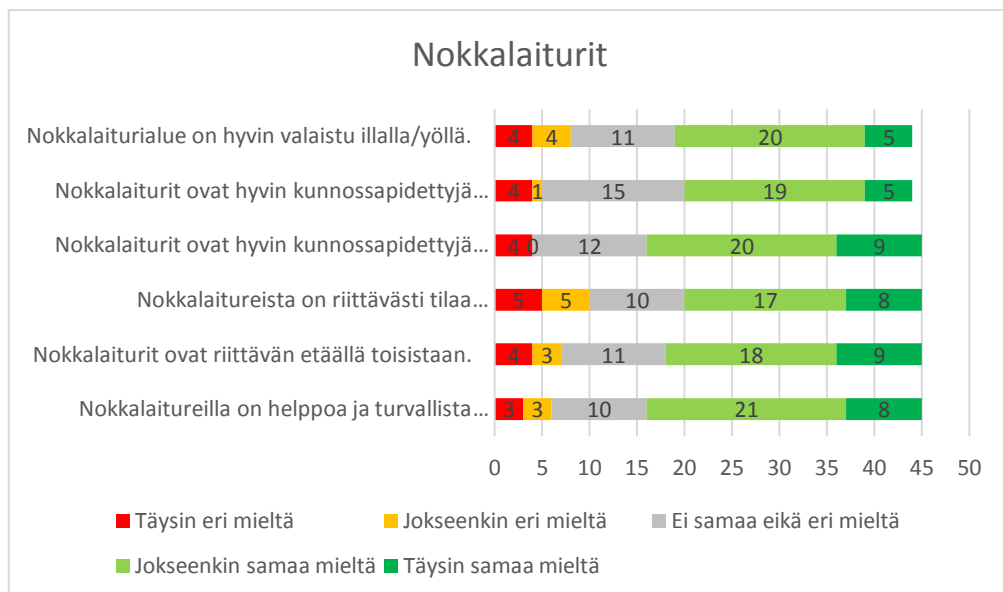
Nokkalaiturien hyvästä talvikunnossapidosta oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä oli 54,5 % vastaajista. Noin kolmannes ei ollut samaa eikä eri mieltä talvikunnossapidon laadusta. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä hyvästä talvikunnossapidon laadusta oli 11,4 % vastaajista.

Vastaajista 64,4 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä nokkalaiturien hyvästä kunnossapidosta kesällä. Vastaajista 26,7 % ei ollut samaa eikä eri mieltä kesäkunnossapidon laadusta. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä hyvästä kesäkunnossapidosta oli 8,9 % vastaajista.

Vastaajista yli puolet 55,5 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä peruuttamisen turvallisuudesta nokkalaitureilta. Vastaajista 22,2 % ei ollut samaa eikä eri mieltä peruuttamisen turvallisuudesta. Sama määrä vastaajia oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä peruuttamisen turvallisuudesta nokkalaitureilta.

Vastaajista 60 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että nokkalaiturit ovat riittävän etäällä toisistaan. Lähes neljännes vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä nokkalaiturien välisistä etäisyyksistä. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä nokkalaiturien riittävästä etäisyyksistä oli 15,6 % vastaajista.

Vastaajista 64,4 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että nokkalaitureilta on helppoa ja turvallista ottaa matkustajia sekä heidän tavaroitaan kyytiin. Vastaajista 22,2 % ei ollut samaa eikä eri mieltä nokkalaitureilla työskentelyn helppoudesta ja turvallisuudesta matkustajien kanssa. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä työskentelyn helppoudesta ja turvallisuudesta oli 13,3 % vastaajista kuva 24.



Kuva 24. Väittämät koskien nokkalaitureita (Tuomenoja 2016).

Lahden Matkakeskuksen suunnittelussa pyrittiin tuomaan alueelle mahdollisimman runsaasti valoa. Nokkalaitureiden kuparikatoksen alapinnassa on reikiä, joista muodostuu tähtimäinen valokuvio illan pimetessä. Valaisimien määrää on pystytty hillitsemään valoa heijastavalla maalilla, jolla kattoa on maalattu levyn alta. (Lahti uudistuu 2015.) Valaistuksen toteutus on onnistunut, sillä valtaosa vastaajista pitää nokkalaiturialueen valaistusta hyvänä.

Lahden kaupunki teetätti matkakeskushankkeen alkuvaiheessa ylläpito-suunnitelman, jonka tavoitteena oli löytää tehokkaita keinoja liukkauden torjuntaan ja lumenpoistoon, kehittää talvihoidon laatuvaatimuksia sekä urakointitapaa. Kohteen haasteita ylläpidolle tulisivat olemaan alueen lumitilojen puute sekä suuret kaltevuudet, jotka tekevät liukkauden torjunnasta erittäin haasteellista. Esimerkiksi nokkalaiturialueelta linja-autojen peruuttaminen ylämäkeen voi olla jopa mahdotonta. Alueen talvihoitoa on hankalaa toteuttaa linja-autoliikenteen vilkkaimpina ajankohtina aamulla ja iltapäivällä. Raportissa suositeltiin alueelle, erityisesti nokkalaiturialueelle, rakennettavan sulanapitojärjestelmää sekä alueen lumet tulee välittömästi poistaa, kun poistotarve ilmenee. (Ramboll 2013, 2-33.)

Runsas positiivinen palaute talvikunnossapidosta nokkalaiturialueella on ymmärrettävä, sillä alue kuuluu kokonaisuudessaan sulanapitoalueeseen,

mikä mahdollistaa nokkalaituri- ja odotusalueen sulana pysymisen kovasakin pakkasessa ja lumisateessa (Markkula 2016.) Liikkuminen on yhtä helppoa ja turvallista kuin kesäkelissä, mikä lisää helppoutta ja turvallisuutta alueella työskentelyyn.

Nokkalaitureiden toimivuus kyselyn tulosten perusteella on hyvä, vaikka linja-autonkuljettajien toive olisikin ollut läpiajettavista laitureista (Tykkä, Lastikka, Niskanen & Rönkö 2016, 5.) Tilan ahtaudesta johtuen aluetta mallinnettiin ja koeajettiin linja-autoilla Lahden Jokimaan raviradan pysäköintialueella helmikuussa 2013. Näin pyrittiin hahmottamaan alueen kriittisimmät ajotilanteet. Nokkalaiturialueelta peruuttamiset onnistuivat niille varatuilla alueilla, mutta ylimääräistä tilaa ei juuri ollut. Alueen ongelmana havaittiin jalankulkijoiden houkutus oikaisemiseen peruutusalueella. (Traffic Oy 2013, 7.) Tämä saattaa selittää eriävää mielipidettä peruuttamisen turvallisuudesta nokkalaiturialueella.

Lahden Matkakeskuksella on jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä suuri houkutus siirtyä ajoväylän puolelle erityisesti silloin, kun heille varatun väylän pinta on haasteellisempi kuin ajoväylällä, kuva 25. Ylläpitosuunnitelmassa esitettiin useita eri laajuudella olevia sulanapitojärjestelmän vaihtoehtoja sekä niiden kustannuslaskelmia (Ramboll 2013, 1-1). Kustannussyyt vaikuttivat siihen, minkälaiseen laajuuteen rakennettiin kevyen liikenteen sulanapitoalueet Lahden Matkakeskuksella (Lastikka 2017).

Suunnittelussa tulisi mielestäni enemmän kiinnittää huomiota siihen, mihin erilaatuisten katualueiden rajat tulevat ja kuinka ne saattavat vaikuttaa ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen alueilla ja niiden reunoilla. Houkutusta olisi vähemmän, jos sulanapitoalue olisi riittänyt jalkakäytävän reunalla sijaitsevaan tukimuuriin asti, kuva 42.



Kuva 25. Houkutus sulalle maalle (Tuomenoja 2016).

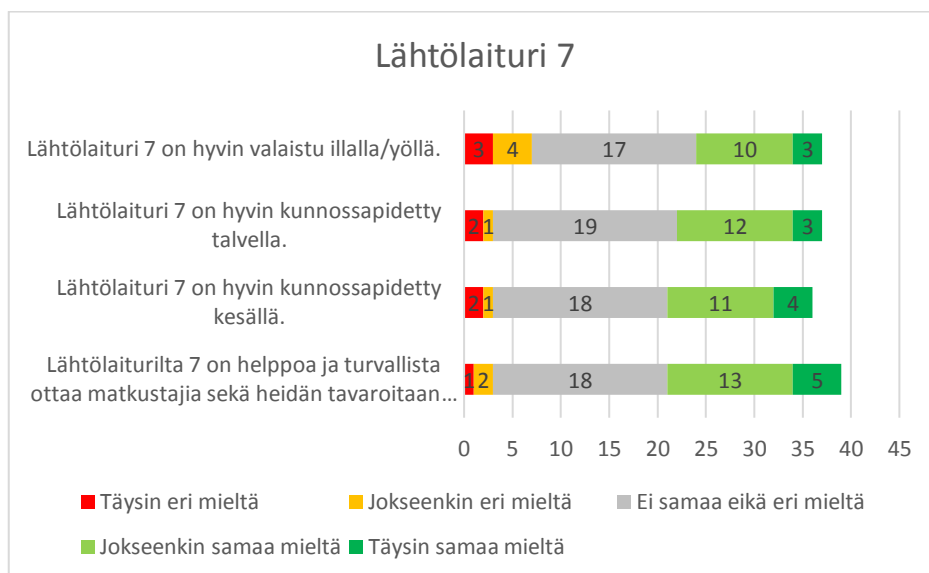
Lahden Matkakeskuksen sulanapitoalue toimii hyvin, mutta niiden alueet loppuvat yllättäen. Paikallisliikenteen pysäkki D sekä taksitolppa että saattoliikenteen parkkipaikka sijaitsevat kuvan 26 nuolien kärjissä. Nuolet alkavat sulanapitoalueelta, mutta loppuvat ennen kuin vaihtopaikkaa on saavutettu. Matkustajien turvallisuuden ja matkanteon houkuttelevuuden kannalta olisi ollut hyvä jatkaa sulanapitoaluetta hieman pidemmälle edes kavennetussa mittakaavassa. ”Matkakeskus on Lahden käyntikortti ja mahdollisesti kaikkein tärkein alue.” (Ramboll 2013, 19.) Yksikin liukastuminen matkakeskuksen alueella heikentää alueen imagoa sekä positiivista suhtautumista joukkoliikenteen käytettävyyteen.



Kuva 26. Lahden Matkakeskus pysäkki D (Podžić 2016).

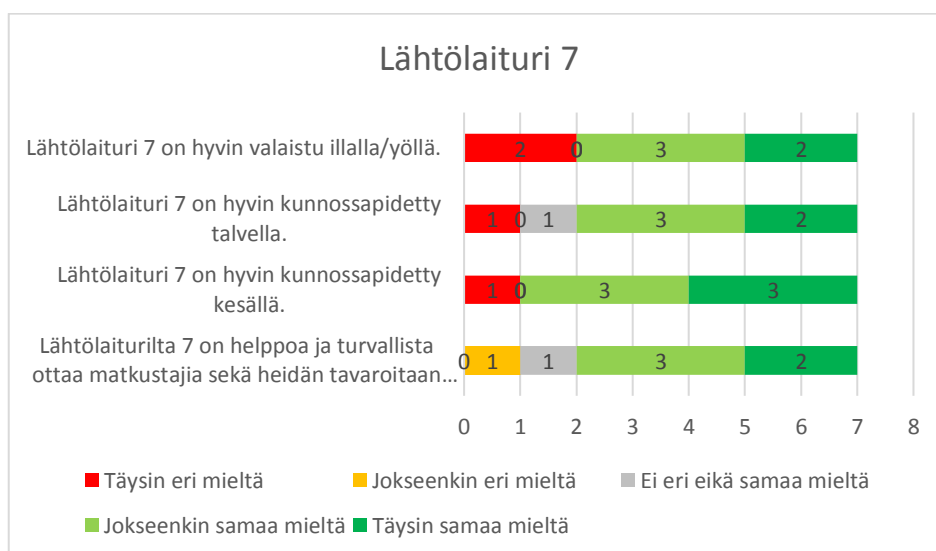
Mannerheiminkadulla sijaitsevien paikallisliikenteen pysäkkien talvihoito on haasteellista. Ajourat kuuluvat ELY:n (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) hoidettaviksi ja pysäkkien hoito kuuluu Lahden kaupungille. Kohteilla on erilaiset hoitokriteerit ja eri urakoitsijat, minkä johdosta hoitotoimien samanaikaisuus ei yleensä toteudu. (Siirilä 2016.)

Lähtölaituria 7 kommentoi lähes neljäkymmentä vastaajaa, vaikka kyselyn alussa vastaajista seitsemän oli merkinnyt käyttävänsä lähtölaituria seitsemän. Lähtölaituri 7 sijaitsee Lahden matkakeskuksella alueen viimeisenä pysäkinä ja on malliltaan vastaavanlainen kuin tilausajopysäkki. Lähtölaiturista 7 liikennöi toistaiseksi ainoastaan OnniBus.com. Alla olevassa kuvassa 27. on esitetty kaikkien vastanneiden kommentit lähtölaiturista 7.



Kuva 27. Väittämät koskien lähtölaituria 7 (Tuomenoja 2016).

Asiaa tutkittuani tarkemmin niiden vastaajien osalta, jotka alussa olivat valinneet käyttämäkseen pysäkkivaihtoehdoksi lähtölaiturin 7. Näistä vastaajista 71,4 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä lähtölaiturin hyvästä valaistuksesta illalla/yöllä, lähtölaiturin hyvästä talvikunnossapidosta sekä sen käytettävyyden helppoudesta ja turvallisuudesta. Vastaajista 28,6 oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä valaistuksen riittävyydestä. Vastaajista 14,3 % ei ollut samaa eikä eri mieltä talvikunnossapidon laadusta. Täysin eri mieltä lähtölaiturin hyvästä kunnossapidosta oli 14,3 % vastaajista. Vastaajista 14,3 % ei ollut samaa eikä eri mieltä lähtölaiturin käytettävyydestä. Jokseenkin eri mieltä käytettävyyden helppoudesta oli 14,3 % vastaajista. Lähtölaituri 7 hyvästä kesäkunnossapidosta oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 85,7 %. Vastaajista 14,3 % oli täysin eri mieltä kesäkunnossapidon hyvästä laadusta kuva 28.



Kuva 28. Väittämät koskien lähtölaituri 7 käyttäjien mukaan (Tuomenoja 2016).

Vastaajilta saatujen tulosten perusteella voidaan todeta lähtölaiturin 7 toimivan hyvin valaistuksen, kunnossapidon sekä matkustajien turvallisuuden näkökulmasta. Katteettoman lähtölaituri 7 käyttäjäystävällisyyttä on mahdollista parantaa rakentamalla sääsuojaa pysäkille. Ojalan ja Pursulan (1994) mukaan tuuli- ja sadesuojilla vähennetään odotus- ja kävelyajan raskautta (Liikenneministeriö 1996, 31).

5.11 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat pysäkkien A, E, B, C ja D toimivuutta.

Kyselyn yhdentenätoista kysymyksenä pyydettiin ottamaan kantaa väittämiin, jotka koskivat pysäkkien A, E, B, C ja D toimivuutta. Kysymyksen avuksi oli mahdollisuus avata kuvalinkki kyseisistä pysäkeistä kuva 29.



Kuva 29. Matkakeskuksen pysäkit (LSL 2016, 14–15).

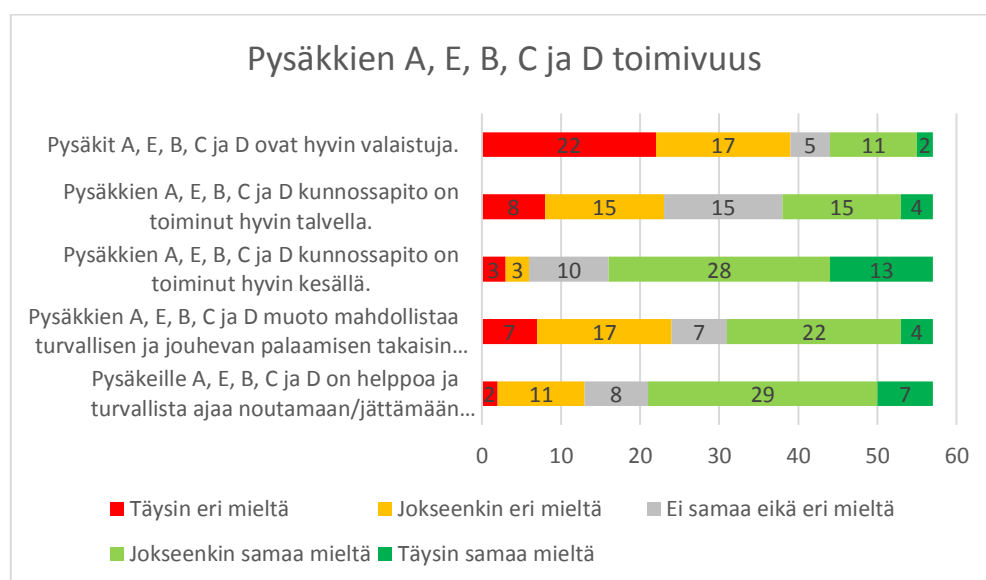
Paikallisliikenteen pysäkkeihin A, E, B, C ja D saatiin 57 vastausta. Vastaajista 68,4 % oli täysin eri mieltä tai joksenaan eri mieltä paikallisliikenteen pysäkkien hyvästä valaistuksesta. Valaistuksen riittävydestä 22,8 % oli samaa mieltä tai joksenaan samaa mieltä. Valaistuksesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 8,8 %.

Pysäkkien hyvästä talvikunnossapidosta oltiin täysin eri mieltä tai joksenaan eri mieltä 40,4 %. Vastaajista 33,3 % olivat täysin samaa mieltä tai joksenaan samaa mieltä hyvin toimineesta talvikunnossapidosta pysäkeillä. Pysäkkien hyvästä talvikunnossapidosta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 26,3 %. Vastaajista 71,9 % oli täysin samaa mieltä tai joksenaan samaa mieltä hyvin toimineesta pysäkkien kunnossapidosta kesällä. Täysin eri mieltä tai joksenaan eri mieltä kesäisestä kunnossapidosta oli 10,5 %

vastaajista. Pysäkkien hyvästä kesäkunnostapidosta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 17,5 %.

Vastaajista 45,6 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että pysäkkien muoto mahdollistaa turvallisen ja jouhevan palaamisen takaisin liikenteeseen. Liikenteeseen palaamisen turvallisuudesta ja jouhevuudesta oli 42,1 % täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä. Liikenteeseen palaamisesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 12,3 %.

Vastaajista 63,2 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että pysäkeille on helppoa ja turvallista noutaa/jättää matkustajia sekä heidän tavaroitaan. Täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä pysäkkien helposta ja turvallisesta käytettävyydestä oli 22,8 % vastaajista. Pysäkkien toimivuudesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 14 % kuva 30.



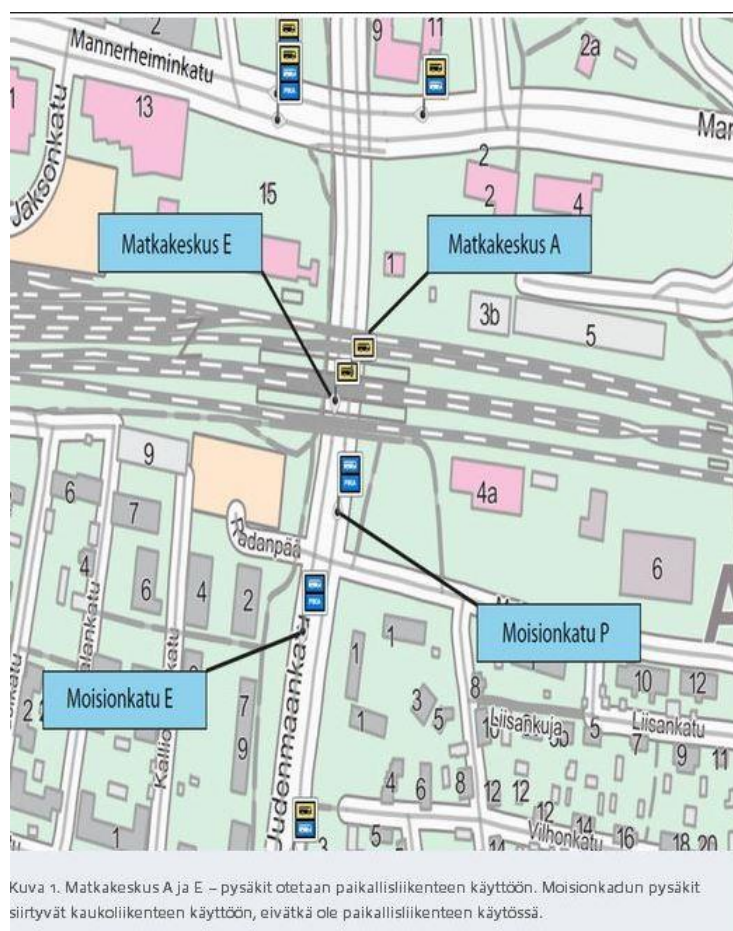
Kuva 30. Paikallisliikenteen pysäkkien toimivuus (Tuomenoja 2016).

Paikallisliikenteen pysäkit A ja E sijaitsevat siltakannen alla, kun taas pysäkit B, C ja D siltakannen päällä. Kaikilla pysäkeillä on riittävän pitkät pysäkkilevennykset, mitkä mahdollistavat pysäkeille menon häiritsemättä muuta liikennettä. Erityisesti pysäkiltä E on paluu takaisin liikenteen joukkoon haasteellisempaa, sillä näkymä taaksepäin on linja-autonkuljettajalle lyhyt ja tilanne yllättää helposti takaa tulevan ajoneuvonkuljettajan, jonka ajoneuvon nopeus kiihtyy huomaamatta helposti alamäessä. Siltakannen päällä olevien pysäkkien valaistus toimii hyvin, mutta siltakannen alla tunnelissa kirkkaan päivävalon aiheuttama kontrastiero on todella haastava. Siltakannen alla olevat pysäkit ovat lähes säältä suojassa, kun taas siltakannen päällä olevilla pysäkeillä esimerkiksi aurauksen toimivuus korostuu selvästi. Pysäkin D auraus jää usein lyhyeksi jalkakäytävän puolella, haitaten pysäkin toimivuutta. Linjan 3 tasausaika on samalla pysäkillä, mikä haittaa muiden linjojen käyntiä pysäkillä. Vaikuttaa erityisesti takaa lähtevän linja-

auton palaamiseen liikenteeseen, joka usein tarvitsee hetkellisesti käyttöönsä molemmat kaistat valtatie 12:ta. (Katso kuva 26. pysäkistä D, joka oli jo aiemmin.) Pysäkiltä D on suhteellisen lyhyt etäisyys seuraavaan liittymään, josta useat linjat kääntyvät vasemmalle. Ryhmittymisen pysäkin jälkeen kääntyvien kaistalle on haaste, kun valtatie 12:ta nopeudet nousevat helposti yli 50 kilometriä tunnissa ja joukossa on runsaasti raskasta liikennettä.

5.12 Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat pikavuoropysäkkejä Moisionkadun risteyksessä.

Ennen kysymystä kaksitoista oli mahdollisuus avata kuvalinkki, jossa esitettiin Lahden Matkakeskuksen läheisyydessä olevia pikavuoropysäkkejä Moisionkadun risteyksessä kuva 31.



Kuva 31. Moisionkadun pikavuoropysäkit (LSL 2016).

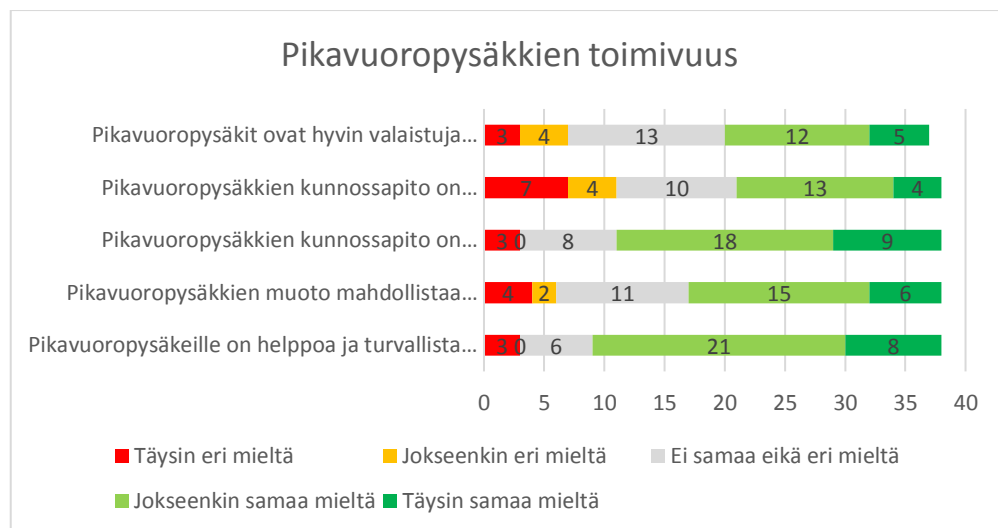
Kyselyn kahdennessatoista kysymyksessä kartoitettiin pikavuoropysäkkien toimivuutta, turvallisuutta, kunnossapitoa sekä valaistusta. Vastauksia saatiin lähes 38 kappaletta kaikkiin kysymyksiin. Vastaaajista 45,9 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä pikavuoropysäkkien hyvästä valaistuksesta illalla/yöllä. Valaistuksesta ei vastaaajista ollut samaa eikä eri

mieltä 35,1 %. Valaistuksen riittävydestä 18,9 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä.

Pysäkkien hyvästä talvikunnossapidosta oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 44,7 %. Vastaajista 28,9 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä talvikunnossapidosta pysäkeillä. Pysäkkien hyvästä talvikunnostapidosta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 26,3 %. Vastaajista 71,1 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä hyvin toimineesta pysäkkien kunnossapidosta kesällä. Pysäkkien hyvästä kesäkunnostapidosta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 21,1 %. Täysin eri mieltä kesäisestä kunnossapidosta oli 7,9 % vastaajista.

Vastaajista 55,3 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että pysäkkien muoto mahdollistaa turvallisen ja jouhevan palaamisen takaisin liikenteeseen. Liikenteeseen palaamisesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 28,9 %. Liikenteeseen palaamisen turvallisuudesta ja jouhevuudesta oli 15,8 % täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä.

Vastaajista 76,3 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että pysäkeille on helppoa ja turvallista noutaa/jättää matkustajia sekä heidän tavaroitaan. Pysäkkien toimivuudesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 15,8 %. Täysin eri mieltä pysäkkien helpposta ja turvallisesta käytettävyydestä oli 7,9 % vastaajista kuva 32.



Kuva 32. Moisionkadun pikavuoropysäkkien toimivuus (Tuomenoja 2016).

Moisionkadun pikavuoropysäkeistä saadut vastaukset olivat ymmärrettäviä. Pikavuoropysäkit sijaitsevat risteysalueella, jossa jatkuva valaistus helpottaa pysäkeillä olevien asiakkaiden havaittavuutta myös pimeämmällä ajalla. Samoja pysäkkejä käytti paikallisliikenne ennen Lahden Matkakeskusta, mikä saattaa vaikuttaa pikavuoropysäkkien nykyiseen talvikunnossapitoon heikentävästi. Pikavuoropysäkit sijaitsevat heti liikennevaloristeyksen jälkeen, mikä vaikeuttaa niiltä palaamista takaisin liikenteeseen.

Muut ajoneuvojen kuljettajat keskittyvät vihreään liikennevaloon niin tehokkaasti, että unohtavat linja-auton etuajo-oikeuden pysäkillä lähtemiseen. Palaaminen on helppoa, kun tulosuuntaan syttyy punainen liikennevalo, mutta linja-auto on tuolloin aina jonon viimeinen eikä enää ehdi seuraavista liikennevaloista. Pohjoisen suuntaan menevä pikavuoropysäkki on hieman ahdas, mutta etelän suuntaan reilun mittainen. Pikavuoropysäkin ominaisuuksiin kuuluu matkustajien lisäksi usein myös heidän matkatavaroitten käsittelyä sekä saapumista/noutamista pysäkillä henkilöautolla. Näämäkin seikat tulisi ottaa huomioon valitessa pysäkkityyppiä. Näillä pikavuoropysäkeillä on käytössä pysäkkilevennykset, joiden käyttö tähän kohteeseen soveltuu hyvin. Käyttöalue kuuluu vilkasliikenteiseksi sisääntulotieksi, jossa nopeusrajoitus on 50 km/h etelän suuntaan ja pohjoisen suuntaan alkaa 40 km/h alue pysäkin kohdalta. (Tiehallinto 2003, 11–13.)

5.13 Avoimet kommentit koskien kaikkia edellä esitettyjä pysäkki- ja laiturivaihtoehtoja.

Pysäkki- ja laiturikysymysten jälkeen oli vastaajilla mahdollisuus kommentoida näitä vapaasti. Kommentteja saatiin 18 vastaajalta. Kommentit voidaan jakaa kohteen mukaan seuraavasti:

- Pysäkkien A ja E valaistus ja turvallisuus (8)
- Talvikunnossapito (5)
- Ideoita/ehdotuksia (4)
- Nokkalaiturien turvallisuus ja toimivuus (4)
- Pikavuoropysäkkien toiminallisuus (3)
- Tulolaiturin toiminallisuus (2)
- Lähtölaituri 7 sijainti ja toiminallisuus (2)
- Matkustajien turvallisuus ja toimintojen löytäminen (2)
- Rahtialueen ahtaus ja turvallisuus (1)
- Kysyä kokemuksia käyttäjiltä ennen suunnittelua/toteutusta (1)
- Aiheen viereen liittyviä kommentteja (2).

Matkakeskuksen alla Uudenmaankadulla sijaitsevat pysäkit (A ja E) ovat todella pimeitä päiväsaikaankin. Pysäkkien kirjaimia ei ole lainkaan valaistu. Niiden sijainti on varmasti tietämättömänä vaikea erottaa hämärässä tunnelissa. Myös näillä pysäkeillä olisi hyvä olla suuret valaistut kirjaimet, kuten Mannerheiminkadun pysäkeillä. Pysäkit eivät minusta kuljettajana näytä pysäkeiltä. Uudenmaankadulla tunnelin alla ajaessa on huonon valaistuksen takia vaikea erottaa, onko pysäkillä matkustajia. Nimenomaan päiväsaikaan ja ihan ilman aurinkolasejakin... Kontrasti on todella suuri ja häiritsevä, uskoisin oikeanlaisen valaistuksen auttavan.

Nainen Lahdesta

Talvikunnossapito on korkeintaan tyydyttävä. Urakoitsijan valvontaan ja työnlaatuun on panostettava. Pysäkit jätetään auraamatta koko pituudeltaan.

Mies Hämeenlinnasta

Nokkalaiturit turvattomia peruuttaa pois. Kokonaankin susi, kun olisi voitu tehdä tilavaankin paikkaan. Tähän paikkaan sisään-tulo ja lähtö rautatieaseman pihan puolelta, olisi yhdellä kierroksella saatu kaikki työt tehtyä. Rahtauspaikka mäessä? Talvella luminen ja jäässä, työturvaton alue ja ahdas. Olisiko ollut mahdollista kysyä siellä työtään tekeviltä henkilöiltä asiaa ennen päätöksiä? Asiakkaat eivät löydä palveluita ja poukkoilevat autojen perässä kyselemässä, mistä löytää esim. lipunmyynnin?

Mies Heinolasta

Yksi ainoa jättölaituri on täysin riittämätön ja nykyisellään järjestömmässä paikassa. On vaarallista jättää matkustajia kyydistä niin lähellä rahtiterminaalien pihaa/pihalle. Oikea paikka jättölaitureille olisi nykyisten tilausajolaitureiden paikalla. Lähtölaitureista ainoastaan 7 on toimiva. Nokkalaiturit on älytön ratkaisu, kun puhutaan täysin uudesta matkakeskuksesta. Läpiajettavilla laitureilla toiminta olisi paljon sujuvampaa ja turvallisempaa, linja-autolla peruuttaminen on aina vaarallista siellä, missä liikkuu jalankulkijoita! Vertailun vuoksi: Tampereen linja-autoaseman lähtölaituriratkaisu on erittäin toimiva, vaikka alue muuten onkin melko ahdas.

Mies Heinolasta

Pikavuoropysäkkejä kommentoitiin tarpeettomiksi, johtuen niiden läheisestä sijainnista matkakeskukseen. Ehdotettiin käytettäväksi samoja pysäkkejä kuin paikallisliikenne sillan alla. Koiviston Auto Oy otti pikavuoropysäkit uudestaan käyttöön useiden asiakaskyselyiden vuoksi (Vaarma 2016).

Kyselyyn vastanneista linja-autonkuljettajista muutamat kertoivat hyvinkin seikkaperäisesti sillan kannen alla olevien paikallisliikenteen pysäkkien A ja E valaistuksen ongelmista. Pimeällä/yöllä valaistus toimii todella tehokkaasti huolehtien asiakkaiden näkyvyydestä sekä lisäämällä pysäkkialueen turvallisuuden tunnetta. Pysäkillä olevien asiakkaiden havaitseminen päivällä on haaste: Valoisaan aikaan sillan alapuolinen pysäkkialueet ovat riittämättömästi valaistut. Ajettaessa sillan alle kuljettaja ajaa käytännössä kirkkaasta päivänvalosta pimeään tunneliin. Mitä kirkkaampi päivä on, sitä korostuneemmin kontrastiongelma tulee esiin. Uudenmaankatu kulkee pohjois-eteläsuuntaisena, joten aurinkoisena kesäpäivänä erityisesti pysäkin E havaitseminen on todella haasteellista varsinkin kuljettajan käyttäessä aurinkolaseja.



Kuva 33. Paikallisliikenteen E-pysäkki siltakannen alla asiakkaan näkökulmasta (Tuomenoja 2016).

Paikallisliikenteen pysäkki A on kuvattu keskipäivällä tammikuun alussa vuonna 2017. Kulkusuunta on Lahden Launeelta keskustaan päin, kuva 34.



Kuva 34. Paikallisliikenteen pysäkki A (Tuomenoja 2017).

Kuvaushetkellä pysäkillä seisoo yksi mahdollinen asiakas, jonka havaitseminen ja kyytiintulon ennakoitavuus on todellinen haaste linja-autonkuljettajalle. Alueelle saapuva kokemattomampi linja-autonkuljettaja saattaa yllättyä siltojen alla olevista linja-autopysäkeistä A ja E. Näiden pysäkkien tunnistaminen on selvästi haasteellisempaa kuin siltakannen päällä olevien pysäkkien B, C ja D.

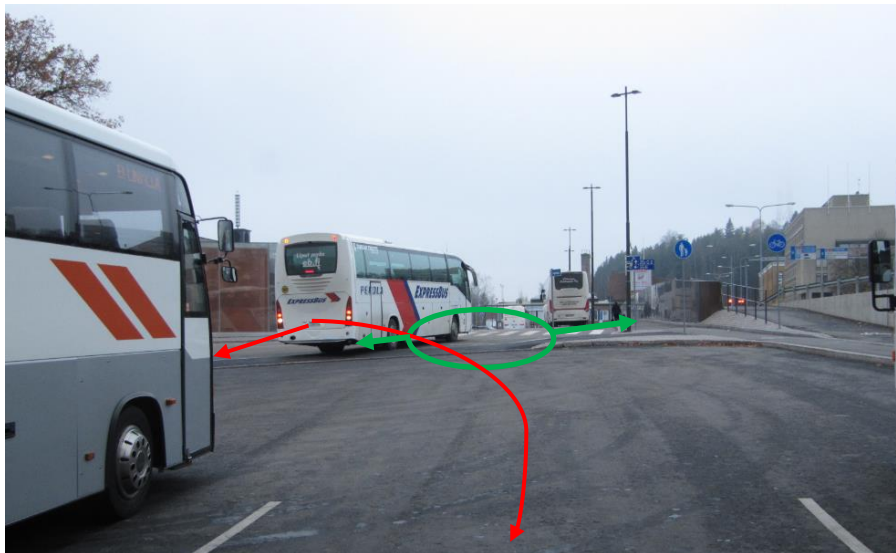
Kyselyn vastausten sekä omakohtaisen kokemuksen perusteella suosittelun tehokkaampaa päivävalaistusta paikallisliikenteen pysäkeille siltakannen alla. Toimenpide parantaisi pysäkin sekä siellä olevien asiakkaiden havaittavuutta. Hyvä näkyväisyys mahdollistaa taloudellisemman ja tasaisemman ajamisen. Samalla se tasaa matka-aikojen hajontaa, parantaa luo-

tettavuutta ja linja-autojen palvelutasoa. Päiväaikaisen valaistuksen parantaminen lisää odottavien asiakkaiden turvallisuuden tunnetta sekä houkuttelee pysäkkien käyttöön. Vaatimattoman valaistuksen takia linja-autoon on sytytettävä sisävalot, jotta liikkuminen linja-auton sisällä sujuisi mahdollisimman turvallisesti ja jouhevasti. Sisävalot eivät riitä auttamaan kuljettajan työskentelyä asiakkaiden poistuessa linja-autosta pimeyteen. Heikko valaistus on monenlainen riski siellä liikkuville ihmisille. Pimeään aikaan tunnelin valaistus on lähes häikäisevä.

Tulolaituria arvosteltiin turvattomaksi jättää asiakkaita. Lahden Matkakeskuksen aloittaessa toimintansa, oli tulolaituri mielestäni hieman turvallisempi paikka asiakkaiden poisjättämiseen verrattuna nykytilanteeseen. Toiminnan alussa tulolaituri oli selkeä linja-autopysäkki kadun varressa, josta tuli peruuttaa melko pitkälle ja jyrkkiä käännöksiä tehden päästääkseen rahtiterminaalin pysäköintiruutuun kuva 35. Myöhemmin tulolaituria madallettiin, jotta sen yli voidaan ajaa turvallisesti. Muutos paransi rahtiterminaalialueelle menoa ja siltä poistumista, mutta lisäsi erityisesti niiden asiakkaiden riskiä kävellä peruuttavan linja-auton alle, jotka olivat poistuneet linja-auton takaovesta kuva 36.



Kuva 35. Tulolaiturilta siirtyminen rahtiterminaaliiin vuoden 2016 alussa. Punaisen nuolen kärki osoittaa perän kulkusuuntaa peruutettaessa rahtiterminaaliiin pysäköintiruutuun. Vihreä nuoli kuvaa asiakkaiden yleisintä poistumissuuntaa. (Tuomenoja 2016.)



Kuva 36. Tulolaiturilta siirtyminen rahtiterminaaliin pysäkin madalluksen jälkeen. Punaisten nuolien kärjet osoittavat mahdollisia perän kulkusuuntia peruutettaessa kohti rahtiterminaalin pysäköinti-ruutuja. Vihreällä kuvattu asiakkaiden jättämistä sekä mahdollisia kulkusuuntia. (Tuomenoja 2016.)

Asemapäällikön talo (kuva 35.) ei ole toistaiseksi toiminnassa, mutta siihen on tarkoitus kunnostaa muun muassa leipomo, kahvila ja kesäkahvila pihalle (Pirilä 2015). Hankkeen käynnistyminen lisää ajoneuvoliikennettä talon kunnostamisen aikana ja asiakkaiden liikkumista palveluiden aloitessa toimintansa. Tämä haastaa linja-autonkuljettajien mahdollisuuksia työskentelyyn turvallisessa ja toimivassa matkakeskuksessa.

Linja-autonkuljettajan mahdollisuuksia havaita ajoneuvon takana liikkuvia ihmisiä helpottuu, jos ajoneuvossa on peruutuskameran tarjoamaa näky-mää kuljettajalle. Peruutussummerin ääni pyrkii varoittamaan ympäristö-ään ajoneuvon poikkeavasta kulkusuunnasta. Peruutussummeri eikä -kamera kuulu toistaiseksi linja-autojen pakollisiin varusteisiin. Lahden Scania linja-autotehtaalla valmistetavista uusista linja-autoista, asiakas valitsee varusteeksi peruutuskameran yli puoleen, peruutussummereita selvästi harvemmin. (Istukaissaari 2017.) Lisäksi linja-autonkuljettaja voisi saapumiskuulutuksessaan Lahden Matkakeskukselle tiedottaa ja varoittaa linja-auton mahdollisesta kulkusuunnan muutoksesta tulolaiturin jälkeen.

5.14 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat Lahden Matkakeskuksen rahtialueen toimivuutta.

Ennen kysymystä neljätoista oli mahdollisuus avata kovalinkki Lahden Matkakeskuksen rahtialueesta, kuva 37. Kysymyksessä kartoitettiin rahtialueen toimivuutta; tilan riittävyttä, esteettömyyttä, turvallisuutta, kunnosapitoa sekä valaistusta.



Kuva 37. Lahden Matkakeskuksen rahtialue (Tuomenoja 2016).

Kysymykseen saatiin vastauksia 44 kappaletta. Vastaajista 61,4 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä rahtialueen suojaisuudesta. Täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä työskentelyn suojaisuudesta rahtialueella oli 25 % vastaajista. Rahtialueen suojaisesta työskentelystä 13,6 % vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä.

Rahtialueen pihan hyvästä talvihoidosta oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 34,1 %. Yhtä moni vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä talvikunnossapidosta. Vastaajista 31,8 % oli rahtialueen hyvästä hoidosta talvella täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä.

Rahtialueen pihan hyvästä hoidosta kesällä oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 61,4 %. Vastaajista 25 % ei ollut samaa eikä eri mieltä kesäkunnossapidosta. Rahtialueen pihan hyvästä kesähoidosta oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 13,6 %.

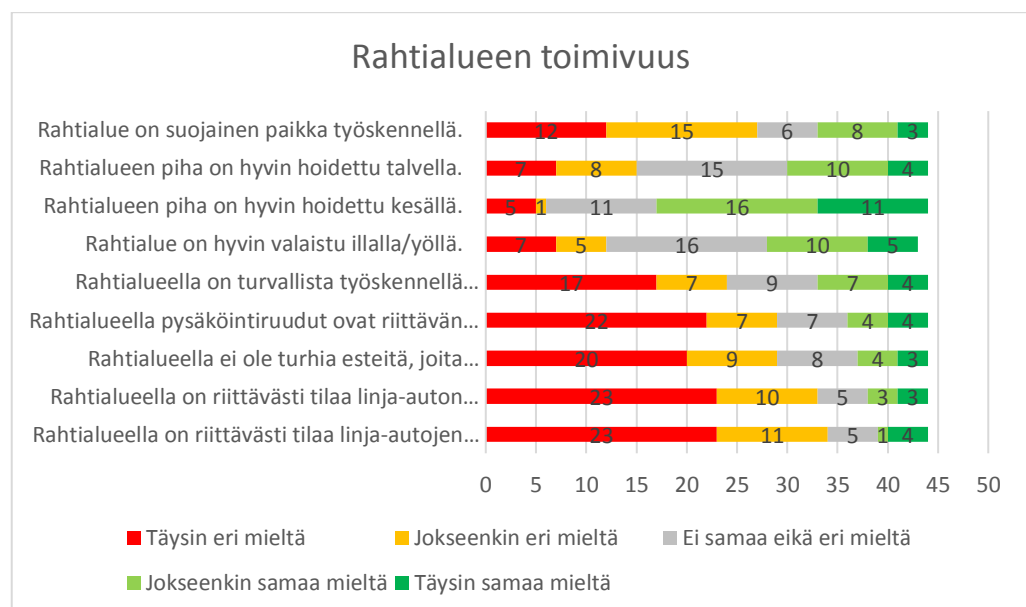
Rahtialueen valaistuksesta ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 37,2 %. Vastaajista 34,9 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä rahtialueen hyvästä valaistuksesta illalla/yöllä. Rahtialueen valaistuksen riittävyydestä 27,9 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä. Vastaajista 54,5 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä mahdollisuudesta työskennellä turvallisesti rahtialueella rahtikärriänsä kanssa. Vastaajista 25 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä turvallisesta työskentelystä rahtikärriänsä kanssa. Rahtikärriänsä kanssa turvallisesta työskentelystä ei vastaajista ollut samaa eikä eri mieltä 20,5 %.

Vastaajista 65,9 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä rahtialueen pysäköintiruutujen leveyden riittävyydestä turvalliseen työskentelyyn radin purkamisen/lastaamisen yhteydessä. Pysäköintiruutujen leveyden riittävyydestä turvalliseen työskentelyyn oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 18,2 %. Vastaajista 15,9 % ei ollut samaa eikä eri mieltä pysäköintiruutujen turvallisuudesta.

Vastaajista 65,9 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä rahtialueella olevien esteiden puuttumisesta. Vastaajista 18,2 % ei ollut samaa eikä eri mieltä rahtialueella varottavista esteistä. Vastaajista 15,9 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, ettei rahtialueella ole turhia esteitä, joita täytyisi erikseen varoa.

Vastaajista 75 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä rahtialueen tilan riittävyydestä linja-auton turvalliseen peruuttamiseen. Vastaajista 13,4 % oli rahtialueen tilan riittävyydestä täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä. Vastaajista 11,4 % ei ollut samaa eikä eri mieltä rahtialueen tilan riittävyydestä turvalliseen peruutteluun.

Vastaajista 77,3 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä turvallisesta liikkumisesta linja-autolla rahtialueella. Vastaajista 11,4 % ei ollut samaa eikä eri mieltä rahtialueen turvallisesta liikkumisesta linja-autolla. Täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä liikkumisen turvallisuudesta oli 11,4 %, kuva 38.



Kuva 38. Rahtialueen toimivuus (Tuomenoja 2016).

Rahtialueen toimivuus koettiin kyselyn tulosten perusteella epäkäytännölliseksi. Alueella liikkumista linja-autolla pidettiin vaarallisena, johon saattoivat vaikuttaa alueen ahtaus, esteet, pysäköintiruutujen kapeus sekä alueen talvikunnossapidon laatu. BW Towerin tolpat rahtiterminaalin puolella

kannattelevat rakennusta siten, että ne muodostavan katoksen, jonka alle linja-autoja ajetaan pysäköintiruutuihin rahtiterминаalissa. Tämä antaa vähän suojaa rahdin parissa työskentelyyn. Hieman sivuttaissuojaa sekä liikennemelun haittoja estää alueen reunalla sijaitseva tukimuuri.

5.15 Avoimet kommentit koskien rahtialueen toimivuutta.

Tähän kohtaan kyselyä saatiin kommentteja 16 vastaajalta. Kommenteissa mainittiin usein rahtialueen ahtaus (6), joka johtui katoksen kahdesta pylväästä (5), pylväiden juuressa olevista asfalttikummuista (2), rahtipaikkojen leveydestä (2), lumikasasta (2) sekä rahtipaikkojen määrästä (1). Pylväiden sekä niiden asfalttikumpujen kerrottiin haittaavan rahdin käsittelyä rinnakkaisten linja-autojen välissä (7). Rahtipaikkojen leveys haittaa työskentelyä rinnakkaisten linja-autojen välissä. Sivulle avautuvia luokkuja ei mahdu aukaisemaan samanaikaisesti (1). Kuvaan 39. merkitty kohteita, joita kyselyssä kommentoitiin.



Kuva 39. Lahden Matkakeskuksen rahtialue huomioilla (Tuomenoja 2016).

Kommenteissa mainittiin rahtialueen pylväiden olleen aluksi taustansa kanssa samanvärisiä, mikä haittasi niiden havaittavuutta katsottaessa sivupeilistä peruutettaessa. Tilannetta oli hieman korjattu asettamalla heijastinnauhat niihin. Pystysuuntainen heijastinnauha on merkitty kuvaan 39. Samassa kuvassa näkyy myös kelta-mustaraitainen putki, jonka sijoittamista ei pidetty onnistuneena, sillä sitä ei meinaa nähdä sivupeileistä (2).

Rahtialueelle on kasattu lumia (2), vaikka alue on muutenkin pieni ja ahdas. Rahtialueen sijoittamista matkakeskuksella ennen jättöpysäkkiä pidettiin järjettömänä ratkaisuna aiheuttaen turhaa liikennettä ja ympäriajelua

koko alueella (1). Rahtiterminaalien sijoittamista alamäkeen peruuttaen sekä lähtöä ylämäkeen kyseenalaistettiin talvikelissä. Rahtialue ei kuulu lämmitettävään katualueeseen.

Rahtipaikkojen määrä on vähäinen, mikä entisestään korostaa ”väärin” pysäköityjen ajoneuvojen vaikutusta (2). Rahtialueen käyttö taukopysäköintiin, johtuen puutteellisesta taukopysäköintipaikasta, häiritsee päivittäin muiden työskentelyä. Alueen lattiakaivojen sijoittelua kyseenalaistettiin, koska nyt muodostuu sohjoa ja vesilätäkkeitä rahtiruutuihin. Rakennus ei juurikaan suojaa sateelta, joten kaivattiin lisälippaa (1). Alueelta puuttuu tupakointipaikka (1).

Työntekijän turvallisuuden kannalta huolestuttavin kommentti kyselyn vastauksissa oli mieheltä Lahdesta: ”Kun teliauto lähtee ja kuljettaja perää kääntää varomattomasti, toinen on vaarassa jäädä kärryjen ja auton väliin. (Tilanteita on jo käynyt.)”

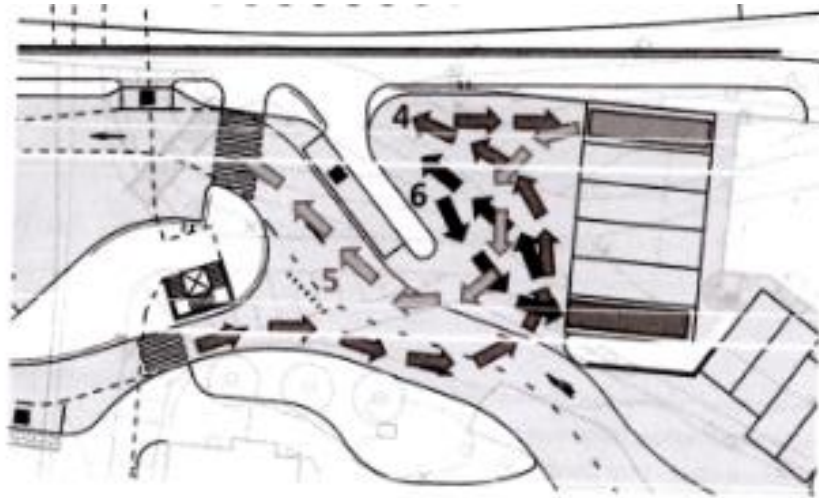
Rahtialueen pylvääät sekä ruutujen leveydet haittaavat työskentelyä rinnakkaisten linja-autojen välissä, jonka johdosta pysäköinnissä suositaan mahdollisuuksien mukaan yhden tyhjän ruudun väliin jättämistä kuvat 39. ja 40.



Kuva 40. Rahtiruutuja Lahden Matkakeskuksella (Tuomenoja 2016).

Linja-autonkuljettajat eivät rahtiterminaalissa pysäköi linja-autoa kapean pysäköintiruudun keskelle vaan pysäköintiruudun toiseen laitaan, riippuen siitä, kummalle puolelle rahti on lastattu tai aiotaan lastata linja-autoon. Tämä mahdollistaa sivuluukkujen avaamisen ja reilumman työskentelytilan.

Lahden Jokimaalla suoritettiin rahtialueen koeajo varmistaakseen suunnitelmien toimivuutta vuonna 2013 (Trafix Oy 2013). Alla oleva kuva 39 Trafixin raportista antaa hieman käsitystä siitä, millaista pyörimistä Lahden Matkakeskuksella on useamman linja-auton ollessa rahtialueella yhtä aikaa.



Kuva 41. Eri ajotilanteita Lahden matkakeskuksen rahtialueella (Trafix Oy 2013, 8).

Raportissa kerrotaan, etteivät poistumiset rahtiruuduista tuottaneet koeajotilanteessa minkäänlaisia ongelmia. Rahtiruutujen leveydet olivat 4,5 metriä muissa, mutta ylimmällä paikalla 4,75 metriä. Ruuduista lähdettäessä voi kääntämisen aloittaa hyvissä ajoin kolhaisematta viereistä linja-autoa. Tuolloin testikuljettajat pitivät alueen mitoitus tiukkana, mutta riittävänä. Talvikunnossapitoa epäiltiin pienentävän rahtialueen kääntöaluetta. (Trafix Oy 2013, 9–10.)

Raportissa ei mainita koetilanteessa olleista pysäköidyistä linja-autoista tarkentavia tietoja koskien esimerkiksi sivuluukkujen olemista auki tai kiinni. Raportti ei kommentoi mitenkään tilantarvetta turvalliseen työskentelyyn linja-autojen välissä rahtikärryjen ja/tai rullakoiden kanssa. Epäselväksi jäi, miten näitä asioita oli huomioitu suunnittelussa tai koeajossa.

Useat vastaajat kommentoivat rahtialuetta ahtaaksi ja rahtiruutuja pieniksi. Perjantaina 11.11.2016 suoritettun mittauksen perusteella, ovat rahtiruudut muutamia kymmeniä senttimetrejä kapeampia kuin koeajotilanteessa (4,3 ja 4,5), mikä varmasti selittää osan ahtauden tunteesta. Koeajossa tuskin kiinnitettiin huomiota tolppiin ja niiden asfalttikumpuihin, mitkä ovat saattaneet vaikuttaa ruutujen maalaamiseen. Ruudun viivat menevät keskeltä tolppaa. Asfalttikummun vaikutus ruudun leveyteen on useita kymmeniä senttimetrejä, jopa lähes 60. Matkakeskuksen rullakoiden leveys on 80cm x 100cm. Normaalikokoisen jalankulkijan tilantarve on 70 senttimetriä. Linja-auton leveys 2,6 metriä ja ylös kääntyvän rahtiluukun tilantarve 1,25 metriä. Rahtiruutujen ollessa koeajotilanteen kokoiset

(4,5 m) vähennettynä linja-auton leveydellä (2,6 m) sekä yhden rahtilukun aukaisulla (1,25) jää tilaa 0,65 metriä, mikä Lahden Matkakeskuksella on vähempi. Ruutujen kapeneminen koeajotilanteeseen nähden ja vähäinen huomiointi työskentelyyn tarvitusta tilan suuruudesta, ovat voineet vaikuttaa tilanteeseen, jossa teliauto ei kolhi viereistä linja-autoa, mutta aiheuttaa todellisen vaaratilanteen rahdin parissa työskentelevälle. Rahtiruutujen leveyttä ei ole mahdollista kasvattaa esimerkiksi vähentämällä ruutujen määrää yhdellä (Sarvilahti 2016). Työskentelyn turvallisuus linja-autojen välissä on parantunut selvästi, kun nykyisin rahtialueelle päästään peruuttamaan pysäköintiruutuihin lähes suoraan. Siirtyminen laiturialueelle toteutuu myös suoraan ajaen.

Rahtialueen pylväiden havaittavuutta on yritetty parantaa entisestään lisäämällä toinen heijastinnauha, kuva 42. Asfalttikummun halkaisija on noin 1,5 metriä. Linja-autonkuljettajan avuksi on ripustettu poikittaissuuntainen huomiotanko pysäköintiruudun perälle ilmaisemaan, mihin asti on turvallista peruuttaa. Huomiotanko on keskellä pysäköintiruutua, minkä johdosta linja-autonkuljettaja ei voi havaita sitä sivupeileistä. Huomiotanko tulisi siirtää siten, että tangon keskipiste sijaitsisi ruutujen leikkauspisteessä. Tämä mahdollistaa tangon tarjoaman hyödyn molempiin ruutuihin peruutettaessa sekä sen havaitsemisen sivupeileistä kuva 42. oikealla.



Kuva 42. Vasemmalla: pylväk ja sen juuressa oleva asfalttikummu sekä pystysuuntainen heijastinnauha. Oikealla: huomiotangon sijoittaminen. (Tuomenoja 2016.)

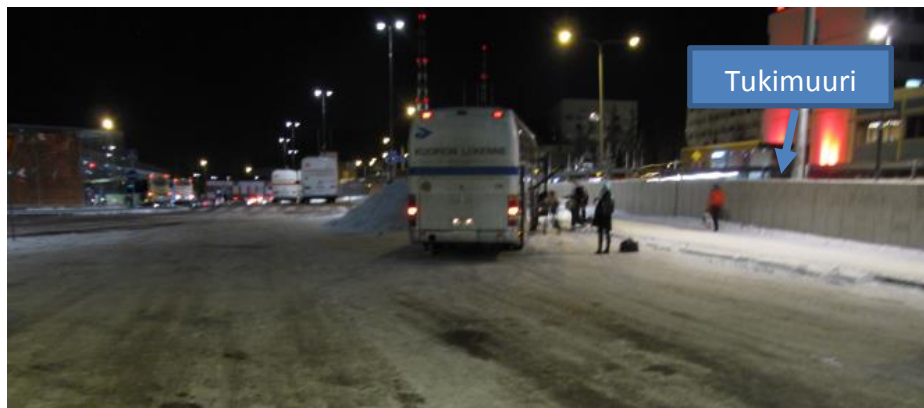
Pylväiden juuressa olevia asfalttikumpuja ei voida rakennuksen teknisistä syistä johtuen poistaa, joten niiden kanssa on tultava toimeen. Asfalttikummut haittaavat työskentelyä linja-autojen välissä sekä aiheuttavat liukastumis- ja kompastumisvaaraa siellä liikkuville. Talvikelissä ne ovat erit-

täin haasteellisia muotonsa ansiosta. Kummut ovat alaspäin viettäviä kartioita, joista lumen auraus ei onnistu, mutta vaihtelevat sääolosuhteet tekevät niistä entistä liukkaammat. Nyt on huomattu, että kumpujen estevaikutus jää lievemmäksi, kun linja-autoja ei peruuteta niin pitkälle kuin alussa tehtiin. Tätä toimintaa edesautetaan seuraavalla kerralla, kun pysäköintiruutuja maalataan. Nykyinen pysäköintiruudun päättymisviiva sijoitetaan lähemmäksi kumpua, kuva 43. (Sarvilahti 2016.) Pysäköintitavan muutos rahtialueella oli jo havaittavissa ennen uuden viivan maalaamista. Valitettavasti tämä heikentää rahtialueella työskentelyä suojaossa, sillä ajoneuvot eivät asetu enää BW Tower rakennuksen tarjoaman katoksen alle.



Kuva 43. Nykyinen pysäköintitapa Lahden Matkakeskuksen rahtialueella. Piirretyllä valkoisella viivalla kuvataan uuden viivan sijoittumista. (Tuomenoja 2016.)

Lahden Matkakeskuksella suoritettiin koeajotilaisuus kahdella linja-autolla tammikuun puolivälissä vuonna 2016. Piha-alueet todettiin ennakkotietojen mukaisiksi. Tilaisuudessa esitettiin kaupungin edustajille ahtauspaikat, toive rahti- ja lähtölaiturialueen korokkeen madaltamisesta sekä lumenaukauksen toteuttamisesta siten, ettei lumikasoja syntyisi rahtialueen esteeksi. (Markkula 2016.) Lumen auraukseen olisi syytä jälleen kiinnittää huomiota. Käynti matkakeskuksella perjantaina 11.11.2016 talven ensimmäisten lumisateiden jälkeen yllätti. Lumikasa oli jo syntynyt samaan kohtaan kuin, missä se oli ollut tammikuun koeajotilaisuudessa, kuva 44. Terminaalipäällikkö kertoi, että aiemmin lumikasa syntyi suoritettujen aurauksen yhteydessä, mutta sen poisviennistä huolehdittiin samana päivänä. Tänä syksynä näin ei ole enää tapahtunut vaan lumikasa on jäänyt rahtialueen pihaan haitaksi. Kunnossapitoon on soitettu, mutta syytä tilanteen muuttumiseen ei tiedetä. (Sarvilahti 2016.)



Kuva 44. Lumikasan sijoittuminen rahtialueella Lahden Matkakeskuksessa (Tuomenoja 2016).

Rahtialueen lumenauraus on haaste, sillä pienellä alueella toimii kolme eri urakoitsijaa (Lind 2016). Rahtialue kuuluu BW Towerin tonttiin, eikä siinä ole lämmitystä sulanapitoon. Kunnossapidon näkökulmasta olisi ollut selkeämpää, jos rahtialuekin olisi kuulunut lämmityksen piiriin ja sulanapitoalue olisi rajattu jalkakäytävän takareunalla sijaitsevaan tukimuuuriin, joka on merkitty kuvaan 42, asti. Laajempi sulanapitoalue olisi vähentänyt lumikasojen muodostumista ja lumenajon tarvetta alueilla. (Siirilä 2016). Lahden Matkakeskuksen alueella on useita yksityisiä tontin omistajia, jotka ovat itsenäisesti päättäneet katualueidensa laadusta.

Mielestäni urakoitsijoihin olisi hyvä olla yhteydessä ja huolehtia siitä, ettei lumikasaa enää pääsisi syntymään rahtialueelle. Lumikasa haittaa liikkuamista pienellä alueella erityisesti ruuhka-aikaan. Lumikasoilla on tapana vetää puoleensa lapsia ja lapsenmielisiä, mikä lisää heidän turvallisuusrisikkiään. Lumikasan kohta ei ole erityisen hyvin valaistu, mikä ei myöskään paranna tilannetta turvallisuuden kannalta.

5.16 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat linja-auton pysäköintiä.

Kysymyksen kuusitoista kohdalla oli mahdollisuus avata kovalinkki, jossa esitettiin Moisionkadulla varattua pysäköintialuetta linja-autoille, kuva 43. Kysymyksessä kartoitettiin pysäköinnin riittävyttä Lahden matkakeskuksella, Moisionkadulla varatun alueen toimivuutta sekä sieltä turvallista kävelyä Lahden Matkakeskukselle.

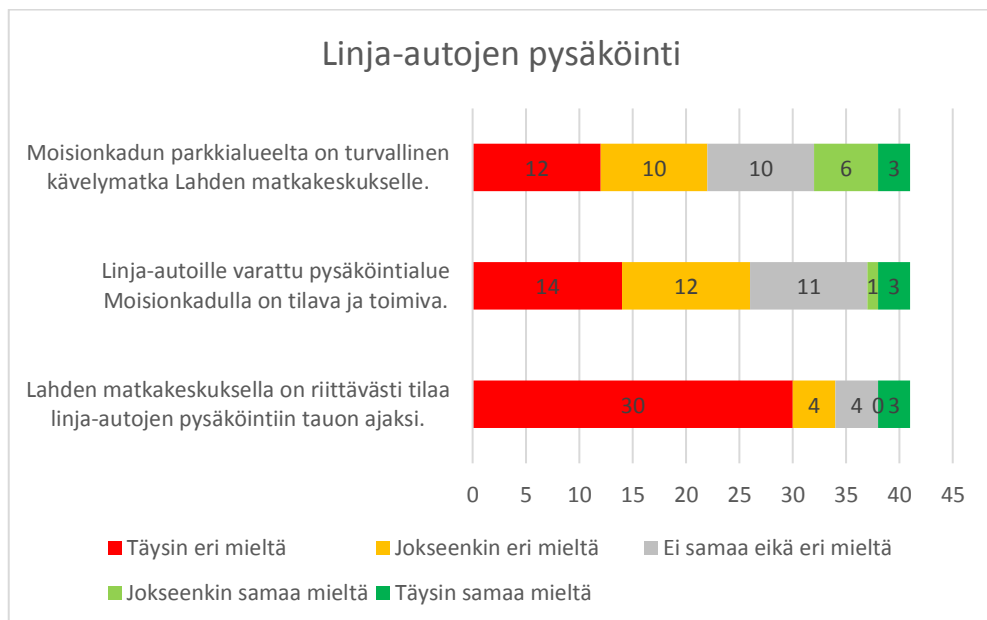


Kuva 45. Moisionkadun pysäköintialue (Tuomenoja 2016).

Kysymykseen linja-autojen pysäköinnistä saatiin vastauksia 41 kappaletta. Lahden matkakeskuksen pysäköinnin riittävydestä tauon ajaksi oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 82,9 % vastaajista. Vastaajista 9,8 % ei ollut samaa eikä eri mieltä tilan riittävydestä. Tilan riittävydestä oli 7,3 % vastaajista täysin samaa mieltä.

Moisionkadun pysäköintialueen riittävydestä ja sen toimivuudesta oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 63,4 % vastaajista. Vastaajista 26,8 % ei ollut samaa eikä eri mieltä pysäköintialueen riittävydestä. Täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä pysäköintialueen riittävydestä ja toimivuudesta oli 9,8 % vastaajista.

Moisionkadulta kävelyn turvallisuudesta Lahden matkakeskukselle oli vastaajista täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 53,7 %. Vastaajista 24,4 % ei ollut samaa eikä eri mieltä kävelyn turvallisuudesta. Kävelymatkan turvallisuudesta oltiin täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä 21,9 % vastaajista kuva 46.



Kuva 46. Linja-autojen pysäköinti (Tuomenoja 2016).

Lahden Matkakeskuksella ei ole yhtään virallista pika- tai taukopysäköinti-paikkaa linja-autoille, mikä selittää kyselyssä saatua runsasta negatiivista palautetta alueen pysäköinnin riittävydestä. Oy Matkahuolto Ab:n henkilöstö on kehottanut tarpeen vaatiessa pysäköimään linja-auton jättöpysäkin jälkeen ennen tilausajopysäkkiä, missä se ei haittaa muiden linja-autojen liikennöintiä. (Lind 2016).

Moisionkadulla sijaitsevan toimistorakennuksen pihaan, on varattu tilaa kuuden linja-auton pysäköintiin. Maanantaina 14.11.2016 suoritetun katselmuksen mukaan alueella oli hyvin tilaa pyöräyttää linja-auto suoraksi ennen kohti peruutettavaa ruutua. Alue oli hyvin aurattu eikä näkyväsyyttä haittaavia kasoja ollut vielä muodostunut. Itse paikan löytäminen voi olla haaste. Ilman alueelle pysäköityjä linja-autoja tulee helposti ajettua pihaliittymän ohi, sillä Moisionkadulta pihaan ei ole opastetta.

Kävelyä Moisionkadun pysäköintialueelta ei koettu turvalliseksi. Turvattomuuden tunnetta lisää tietä siitä, että kävely rahojen kanssa on aina riski. Kävelymatka Lahden matkakeskukselle ei ole pitkä, mutta aluetta tuntematon valitsee helposti reitikseen vaihtoehdon, joka sisältää kulkemista asematunnelissa. Liikkumista asematunneleissa ei koeta miellyttäväksi, johtuen niiden hämäryydestä, kapeudesta ja valvomattomuudesta sekä muutamien ihmisryhmien kokoontumisesta niihin, jotka toisinaan saattavat vaikuttaa aggressiivisilta (Liikenneministeriö 1995, 48–50.) Toisenkin reitti edellyttää tunnelin läpi kulkemista. Sen käytettävyyden haasteeksi muodostuvat etäisyydet lähimpiin ajoväyliin ja rakennuksiin, jotka parantaisivat kävelijän turvallisuutta. Kävelyreitit Moisionkadun pysäköintialueelta on esitetty kuvassa 47.



Kuva 47. Moisionkadulta kävelyreitit Lahden Matkakeskukselle (Vaarma 2016).

Luopuminen kokonaan käteismaksujen vastaanottamisesta linja-autoissa vähentäisi selvästi linja-autokuljettajan riskiä joutua ryöstön kohteeksi. Entistä enemmän ollaan siirtymässä etukäteen ostettuihin lippuihin, mikä vähentää linja-autonkuljettajin tarvetta rahan kantamiseen. Vähentäisikö käteisen käytön poistaminen asiakkaita, sitä liikennöitsijät ovat varmasti miettineet. Onnibus ei myy asiakkailleen lippuja linja-autonkuljettajan välityksellä vaan ne tulee tilata etukäteen netistä. Heidän kokemuksensa perusteella ”myynnin ohjaaminen internettiin ei aiheuta negatiivisia reaktioita”. (Helke 2016.)

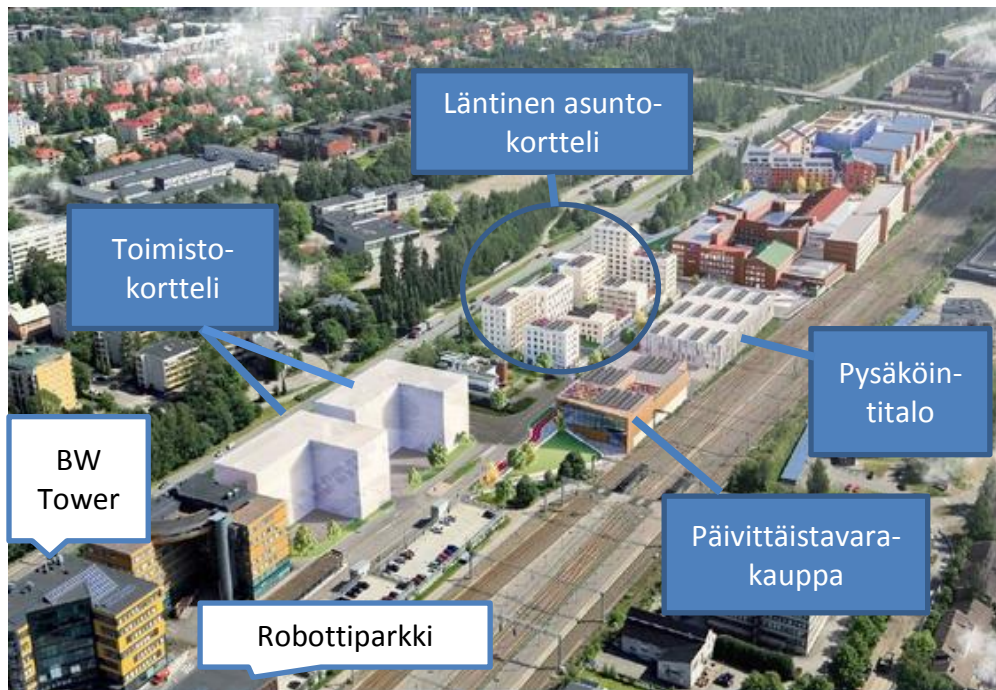
Mahdollisuudet löytää linja-autoille pysäköintitilaa samalta puolen rataa kuin Lahden Matkakeskus - ja yhtä läheltä kuin Moisionkatu - vaikuttavat huonoilta. Askonkadulla on kadunvarsipysäköintiä kiekolla 12 tuntia. Tähän voisi rivin alkuun varata tilaa linja-autoille, mutta pysäköintiä ennen tulisi mahtua kääntämään linja-auto takaisin tulosuuntaan, mikä edellyttää turhaa ajoa melko pitkälle eivätkä pysäköintipaikat ole edes lähempänä kuin Moisionkadulla kuva 48.



Kuva 48. Ilmakuva Askonkadun kohdilta (Google Maps 2016).

Askonkadulle käännyttäessä, tultaessa kohti Lahden Matkakeskusta on yksityisalueeksi varattu alue, jossa pysäköinti sallitaan vain Teknisen ja ympäristötoimialan luvalla. (Pysäköintialue on merkitty kuvaan 48 ellipsinä.) Toimistorakennusten pysäköintialueet ovat yleensä runsaalla käytöllä arkena seitsemän ja seitsemäntoista välisenä aikana, mutta muutoin lähes tyhjiillään. Olisiko tätä aluetta mahdollista hyödyntää linja-autojen pysäköintiin toimistoaikojen ulkopuolella? Alueen toimivuus linja-autoille on huono, johtuen esimerkiksi yhden suunnan yhdestä sisäänajosta sekä samasta poistumiskohdasta määrättyyn suuntaan. Kehittämällä aluetta läpajajettavaksi saataisiin alueesta toimiva myös linja-autoille.

Aluetta matkakeskuksesta itään kutsutaan Askon alueeksi, jonka omistaa Renor Oy. Renor Oy on vuokrannut pysäköintitilaa Lahden tekniselle ja ympäristölautakunnalle, mutta vuokrasopimus on päättymässä. Askon alueelle on hyväksytty uusi kaavasunnitelmaa, jossa nykyinen pysäköintialue on merkitty toimistokortteliksi. Alueelle tavoitellaan uutta asuntorakentamista sekä päivittäistavarakauppaa. (Uuskallio 2016.) Havainnekuvasssa 50. ovat valkoisella merkityt kohteet jo rakennettu. Siniset kohteet ovat Askon alueelle tehtyjä suunnitelmia.

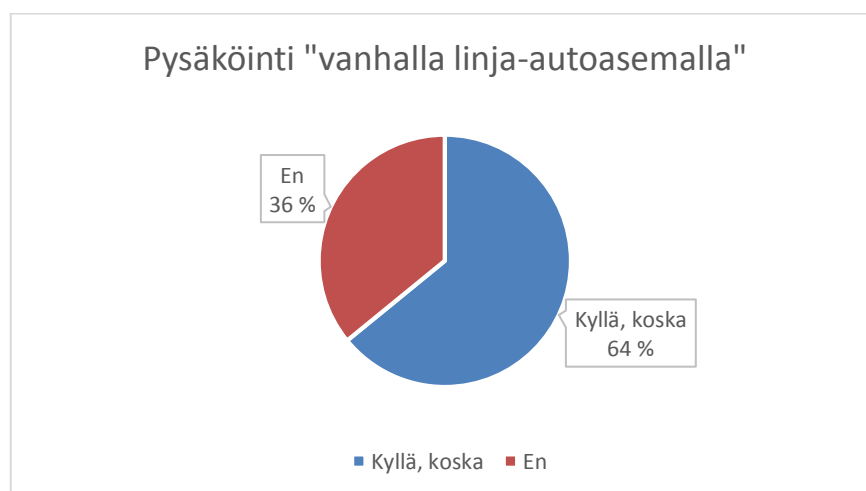


Kuva 49. Havainnekuva: Askon alueesta lännen suunnasta (Lahti 2017).

Robottiparkin tarkoitus on palvella liityntäpysäköintilaitoksena esimerkiksi pendelöijille. (Pendelöinti on työmatkaliikennettä koti- ja työpaikkakunnan välillä.) Robottiparkkia ei ole saatu vielä toimimaan riittävällä käyttövarmuudella, joten se ei ole toiminnassa vielääkään. (Leppänen 2016.)

5.17 Nykyisin pysäköin linja-autoa Lahden vanhalla linja-autoasemalle.

Kysymyksessä seitsemäntoista kartoitettiin, kuinka paljon käytetään Lahden vanhaa linja-autoasemaa linja-autojen pysäköimiseen ja miksi. Kysymys oli pakollinen, joten vastauksia saatiin 78 kappaletta. Vastaajista lähes 2/3 myönsi käyttävänsä Lahden vanhaa linja-autoasemaa pysäköintiin kuva 50.



Kuva 50. Pysäköintiä vanhalla linja-autoasemalla (Tuomenoja 2016).

Vastaajista 41 kuljettajaa kommentoi syytä pysäköintiin. Saadut vastaukset voidaan jakaa neljään ryhmään. Vastaajista yli puolet kommentoivat pysäköinnin syyksi maininnan ajo-ohjelmassa. Toiseksi eniten kommentteja keräsi pysäköintitilan riittävyys 22 %, kolmantena palveluiden läheisyys, 17 % sekä viimeisenä alueen helppous 7 %, kuva 51.



Kuva 51. Avoimet vastaukset pysäköinnin syistä Lahden vanhalla linja-autoasemalla (Tuomenoja 2016).

Lähes kaikkien kommenttien takana on havaittavissa yksi pääsyy pysäköintiin vanhalla linja-autoasemalla. Se on varma tieto siitä, että alueelta löytyy aina tilaa linja-autolle. Tämä asia on muuttumassa, sillä Lahden kaupunki laittoi kulttuurihistoriallisen asemarakennuksen myyntiin tarjouskilpailulla kesäkuun alussa 2016 (Lahti uudistuu 2016). Kaupunki myi asemarakennuksen syyskuun lopussa SSR Salpausselän Rakentajille (Uuskallio 2016). Arkiamuusin työmatka- ja kouluvuorojen jälkeen pysäköidään useita linja-autoja vanhalla linja-autoasemalla, joille tulee lähitulevaisuudessa etsiä korvaavia pysäköintipaikkoja. Keskustan tuntumasta ei löydy enää tilaa yhtä suurelle pysäköintialueelle, joten niitä tulee sijaitsemaan eri paikoissa. Muutos saattaa vaikuttaa liikennöitsijöitä muuttamaan toimintaansa esimerkiksi taukojen toteuttamisessa. (Parkkinen 2016.)

Uusien linja-autoille sopivien pysäköintipaikkojen löytäminen keskustan alueelta on haaste Lahden kaupungille. Maanantaina 14.11.2016 kello 11:25 suoritetun laskennan mukaan vanhalla linja-autoasemalla oli 13 linja-autoa pysäköitynä. Linja-autoille varattujen yksittäisten/muutamien pysäköintipaikkojen hajautettu sijoittelu on haaste niiden käytettävyydellä. Etukäteen ei voi tietää, onko tilaa vapaana. Osa keskustan kaduista on yksisuuntaisia, mikä hidastaa pysäköintipaikalle saapumista/poistumista. Yksisuuntaisella Vapaudenkadulla ennen Rauhankatu on nykyisin varattuna tilaa kahdelle paikallisliikenteen linja-autolle. Linja-autokuljettajien henkilöstötilat sijaitsevat lähellä, joten paikkojen sijainti on todella

hyvä. Etukäteen ei vain tiedä, mahtuuko oma linja-auto siihen. Seuraavat paikat ovatkin pääsääntöisesti sijainneet vanhalla linja-autoasemalla. Kirkkokadulla on yksi linja-autoille varattu pysäköintiruutu Ristinkirkon juurella, mutta mäkisen sijaintinsa johdosta sinne ei ainakaan talvikelillä tule mentyä. Vapaudenkadulla sijaitsevien linja-autojen jatkoksi saattaisi vielä mahtua yksi linja-autopaikka, jos liikennemerkkejä siirrettäisiin sekä etsittäisiin vaihtoehtoinen kohta poistettavalle invapysäköinnille. Invapysäköintipaikan siirrosta olisi hyvä selvittää käyttäjien mielipiteitä sen uudesta sijainnista. Kolmen linja-auton pysäköinti peräkkäin on haaste, mutta tässä kohdassa kadun toisella puolella olevista näyteikkunoista on runsaasti apua toiminnan turvalliseen suorittamiseen. Lähellä olevia vaihtoehtoja voisi olla kadun vasenreuna tai käännetyssä Vapaudenkadulta oikealle Rauhankadulle. Toisaalta, jälkimmäisessä kohdassa olisi tilaa yhdelle linja-autolle. (Paikassa sijaitsi ennen toriparkkia kolme pysäköintiruutua kadun varressa.)

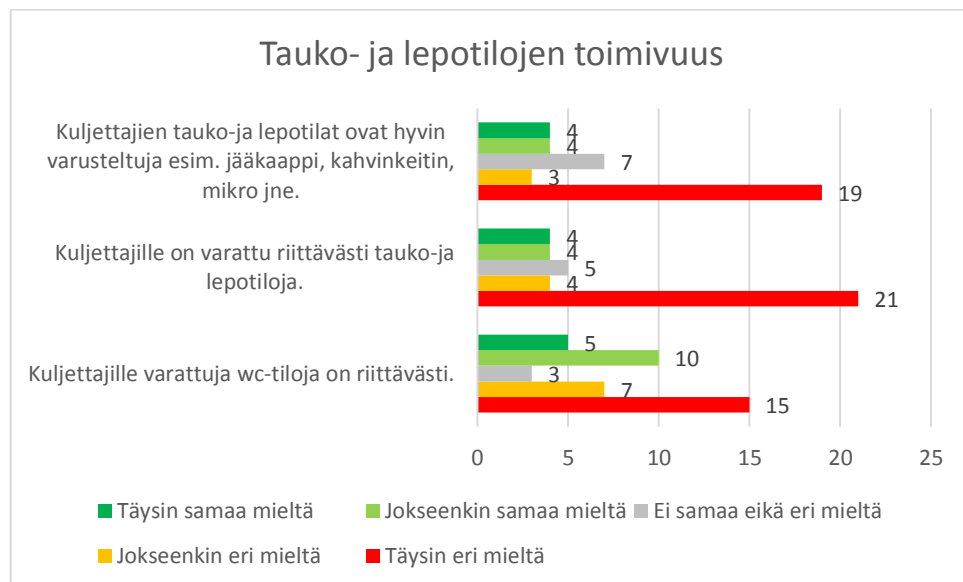
Suotavaa olisi käyttää suunnittelussa apuna liikennöitsijöiden ja linja-autonkuljettajien kokemuksia toimivista ja turvallisista pysäköintiratkaisuista. Näillä vaikutetaan linja-autokuljettajien työhyvinvointiin. Henkilöstön työhyvinvointiin panostaminen on aina etu kaikille osapuolille. Nykyisin Lahden paikallisliikenteen linja-autonkuljettajat työskentelevät yrityksissään osana Lahden seudun liikennettä, jossa kaikkien tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja suosiota Päijät-Hämeessä. Kun uusien linja-autojen pysäköintipaikkojen sijainnit on ratkaistu, tulisi huolehtia tiedon jakamisesta mahdollisimman laajasti. Usein on tullut kyselyitä ei-paikallisilta-linja-autonkuljettajilta linja-autojen pysäköintimahdollisuuksista. Kysely oli melko vilkasta Lahden Matkakeskuksen avaamisen jälkeen, koska tieto mahdollisuudesta pysäköidä vielä vanhalla linja-autoasemalle ei ollut tavoittanut heitä.

5.18 Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat kuljettajien tauko- ja lepotiloja.

Kysymyksessä kahdeksantoista kartoitettiin Lahden matkakeskuksen sosiaalisten tilojen toimivuutta. Vastauksia saatiin 37 – 40. Vastaajista 59,5 % oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä tauko- ja lepotilojen hyvästä varustelusta Lahden matkakeskuksella. Täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä varustetasosta oli 21,6 % vastaajista. Vastaajista 18,9 % ei ollut samaa eikä eri mieltä varustelun tasosta.

Kuljettajille varattujen lepotilojen riittävydestä oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 65,8 %. Vastaajista 21,1 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä tilojen riittävydestä. Vastaajista 13,2 % ei ollut samaa eikä eri mieltä tilojen riittävydestä.

WC-tilojen riittävydestä oltiin täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä 55,0 %. Vastaajista 37,5 % oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä WC-tilojen riittävydestä. Ei samaa eikä eri mieltä oli 7,5 % vastaajista kuva 52.



Kuva 52. Tauko- ja lepotilojen toimivuus (Tuomenoja 2016).

Lahden Matkakeskuksella ei ole liikkuvalla henkilöstölle, kuten linja-autonkuljettajille, järjestetty minkäänlaisia henkilöstötiloja, mikä selittää kyseisissä saatuja tuloksia. Lahden Matkakeskuksen rahtiterminaalissa Lahden Matkahuollon tiloissa, on yhden WC:n oveen kiinnitetty tiedote, jossa kerrotaan WC:n olevan kuljettajille. Matkahuollolla on tiloissaan useampia käymälätiloja henkilöstölleen, mutta ei ole heidän yrityksen tehtävänä tarjota niitä esimerkiksi linja-autonkuljettajille. Samasta kerroksesta sekä kerrosta ylempää BW Toweria löytyy lisää yleisiä käymälätiloja. Kyselyn vastausten perusteella linja-autonkuljettajat eivät ehkä tiedä BW Towerin tarjoamista muista käymälätiloista. Liikennöitsijöiden tulisi lisätä tiedottamista BW Towerin tarjoamista palveluista.

Liikenneministeriön julkaisemassa julkaisussa: ”Matkakeskuksen mitoitusperusteet” kerrotaan, kuinka henkilöstön sosiaalitilat tulisi mitoittaa riittävästi sekä matkakeskuksessa työskentelevälle henkilöstölle että liikkuvan henkilöstön määrälle (Liikenneministeriö 1996, 147). Henkilöstölle varatut tilat kuuluivat osana tilasuunnittelua, kun Suomeen aloitettiin rakentamaan ensimmäisiä juna- ja linja-autoliikenteen asemarakennuksia 1900-luvun alussa. Liikenneministeriön julkaisu ei mainitse, kenen tulisi huolehtia, valvoa tai rahoittaa näiden tilojen rakentaminen matkakeskukseen.

Matkakeskusajattelussa, 1990-luvun alussa, oli tavoitteena saada muun muassa kustannussäästöjä yhdistämällä eri liikenteen tarjoamia palveluita saman katon alle, kuten yhteistä lipunmyyntiä kiskoille ja maanteille. Suunnitelmassa korostettiin erityisesti yhteistyötä muun muassa VR:n ja Matkahuollon välillä. Voitaishiinko tulevaisuudessa liikkuvan henkilöstön sosiaalitilat rakentaa tai peruskorjata matkakeskukseen osaltaan yhteisiksi, riippumatta henkilöstön työnantajasta ja ajoneuvosta (juna, linja-auto ja taksi).

5.19 Avoimet kommentit koskien Lahden Matkakeskusta ja sen toimivuutta

Kyselyn toiseksi viimeisenä kohtana oli vielä mahdollisuus kommentoida avoimesti Lahden Matkakeskusta ja sen toimivuutta. Kommentteja saatiin 34 vastaajalta. Muutamit kommentit käsittelivät laajasti Lahden Matkakeskuksen haasteita ja heikkouksia. Kommentit voidaan jakaa sisältöjen mukaan seuraavasti:

- Taukotilat (13)
- Koko (6)
- Valaistus (6)
- WC (4)
- Opastus (4)
- Hieno (4)
- Kysymättömyys (3)
- Pysäköinti (2)
- Useita yksittäisiä kommentteja.

Valtaosa saaduista avoimista kommentteista käsitteli asioita, joita kyselyssä oli jo aiemmin kysytty sekä kommentoitu. Eniten kommentoitiin puuttuvia sosiaalituloja Lahden Matkakeskuksella. Lahden Matkakeskuksen rahtiterminaalissa oli kiinnitetty huomiota taukotilaan, jonka käsitettiin kuuluvan ainoastaan Oy Matkahuolto Ab:n henkilöstölle. Koiviston Auto Oy:n liikennepäällikkö kertoi sopineensa Matkahuollon edustajan kanssa yrityksensä linja-autonkuljettajien mahdollisuudesta käyttää Matkahuollon taukotilaa. Asiasta oli kerrottu yrityksen niille kaukoliikenteen linja-autonkuljettajille, joiden taukopaikan valintaan se voisi vaikuttaa. (Pokkinen, 2016.) Yhdessä kommentissa toivottiin pimeää ja hiljaista lepotilaa.

Riittävät ja asianmukaisesti toimivat sosiaalitulat ovat tärkeä osa työntekijöiden sosiaalista työhyvinvointia. Sosiaalisessa työhyvinvoinnissa tarjoutuu työntekijällä mahdollisuus keskustella vapaasti työasioista muiden työyhteisön jäsenten välillä. Näin tapahtuu luontevasti esimerkiksi yhteisessä taukotilassa, johon tullaan viettämään lakisääteistä taukoa omia eväitä syöden. Tällöin on oivallinen tilaisuus vaihtaa kuulumisia päivän tapahtumista, kuten tietöiden vaikutuksesta aikataulussa pysymiseen tai kertoa sattuneista asiakastilanteista. (Virolainen 2012, 24.) Sosiaalista pääomaa syntyy yritysten jäsenten välisestä vuorovaikutuksesta, joka toimii niin yksilön kuin koko työyhteisön voimavarana. Sosiaalisen pääoman vähäisyys työyhteisössä kasvattaa työntekijän riskiä terveyden heikkenemiseen. (Manka 2011, 116.)

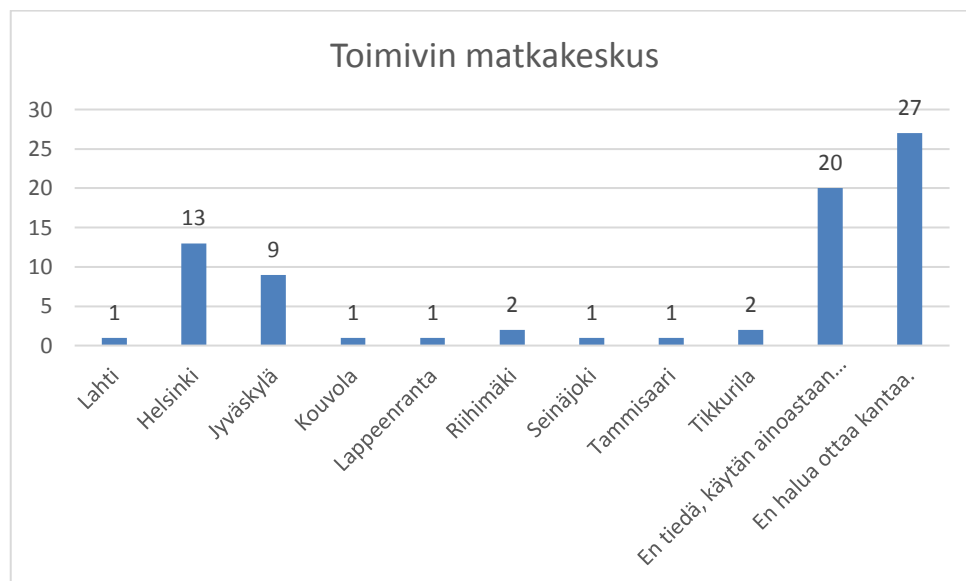
Lahden Matkakeskuksen kokoa käsittävät kommentit sisälsivät ensisijaisesti rahtialueen ahtautta sekä koko matkakeskusalueen käytettävyyttä turvalliseen liikennöintiin. Lahden Matkakeskus on ollut toiminnassa vuoden, eikä sinä aikana ole uutisoitu vahingoista alueella. Valaistusta koskevat kommentit käsittelivät siltakannen alla sijaitsevien paikallisliikenteen pysäkkien A ja E heikkoa päivävalaistusta asiakkaiden havaitsemiseen. WC-tilojen vähyyttä kummasteltiin rahtiterminaalissa. BW Towerissa on useita

muitakin WC-tiloja, mutta niistä ei tiedetä kyselyn tulosten perusteella. BW Towerissa on eri kerroksissa WC-tiloja hissejä vastapäätä, joiden käyttö onnistuu virka-aikaan.

5.20 Missä kaupungissa on mielestäsi toimivin matkakeskus ja miksi?

Kyselyn viimeisenä kysymyksenä tiedusteltiin vastaajan mielipidettä Suomen toimivimmasta matkakeskuksesta sekä syitä mielipiteeseen. Kysymys oli asetettu pakolliseksi, joten vastauksia saatiin 78 kappaletta.

Suurin osa vastaajista 34,6 % ei halunnut ottaa kantaa toimivammasta matkakeskuksesta. Vastaajista 25,6 % ei ollut kokemusta muiden kaupunkien matkakeskuksista. Näiden kommenttien jälkeen toimivin matkakeskus sijaitsee Helsingissä 16,7 %. (Helsingin matkakeskus olisi saanut äänistä 42 %, jos edellä esitetty kommentit olisi jätetty huomioimatta.) Jyväskylän matkakeskus sai 11,5 % vastauksista. Riihimäki mainittiin kahdesti, osuus 2,6 % ja loput kerran, 1,3 % kuva 53.



Kuva 53. Toimivimman matkakeskuksen sijainti (Tuomenoja 2016).

Vastaajista kaksitoista kommentoivat Helsingin Matkakeskusta Kamppia. Kamppia keuhuttiin riittävästä tilasta toimia ison ajoneuvon kanssa sekä rahdin käsittelystä katetussa tilassa säältä suojassa. Asiakkaiden näkökulmasta mainittiin suojaisat odotustila lähtölaitureiden välittömässä läheisyydessä sekä heidän osaamisensa kulkea alueella. Ajoneuvojen ja matkustajien selkeästä erottelusta alueella pidettiin, mikä vähentää ihmisten turhaa kulkemista ajoneuvojen välissä. Ratkaisussa, jossa linja-autoasemaa ja rautatieasemaa ei ollut ehdoin tahdoin yritetty sijoittaa vierekkäin on hyvä. Kuljettajille varatut sosiaalitalat ovat toimivia. Kampissa, jokainen siirtymä on ajateltu, joten kaikki toimii jouhevasti yhteen. Kamppi sai negatiivista palautetta pysäköinti- ja lastaustilojen vähyydestä.

Kampin saamat positiiviset palautteet alueen toimivuudesta eivät yllättäneet. Kampin terminaaliin ajaville linja-autonkuljettajille on suunnattu verkkokurssi turvalliseen liikennöintiin Kampin linja-autoasemalla, mitä Matkahuolto hallinnoi. Verkkokurssi tarjoaa hyvät lähtötiedot muun muassa alueelle saapumisesta, turvallisesta liikennöinnistä, asiakasystävällisistä toimintatavoista sekä ohjeita vaaratilanteissa toimimiseen. (Oy Matkahuolto Ab 2017.)

Linja-autot saapuvat ensimmäiseksi jättölaitureihin, jonka jälkeen on siirtyminen tarpeen mukaan rahtin käsittelyyn, lähtölaituriin tai pysäköintiin.



Kuva 54. Helsingin Kampin kaukoliikenne (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 24).

Rahtialueen molemmilla reunoilla on ruutuja, joihin ensisijaisesti peruutetaan. Ruutujen leveydet ovat 4,50 metriä kuva 55. Muutamien ruutujen reunaviivojen kohdalla on pylviä, jotka hieman haittaavat työskentelyä. Ruutuun, joka sijaitsee seinän vierustalla, on erikseen merkitty tilaa työskentelyyn sekä kääntymiseen tarvittava tila kuva 56.



Kuva 55. Työskentelyä rahtiterminaalin puolella Kampissa (Tuomenoja 2016).



Kuva 56. Työskentelytila seinän vieressä (Tuomenoja 2016).

Työskentelyyn varattu erillinen tila mahdollistaa linja-auton pysäköimisen ruudun reunaan. Tämä järjestely lisää työskentely tilaa linja-auton toiselle puolelle sekä viereen pysäköidylle linja-autolle. Matkahuollon runsaat pakettimäärät ovat levinneet rahtiruutuihin, vähentäen niiden määriä. Pysäköintipuolelle on varattu muutamia ruutuja rahdinparissa työskentelyyn. Näiden ruutujen leveys on 3,80 metriä ja niiden reunaviivoilla sijaitsee tolppia haitaten työskentelyä kuva 57.



Kuva 57. Pysäköintiruudussa työskentelyä rahdin parissa (Tuomenoja 2016).

Taukotila, joka on varattu kaukoliikenteen linja-autonkuljettajille, sijaitsee rahtiterminaalien läheisyydessä. Tilasta löytyy muun muassa WC, suihku, säilytyslokeroita ja mikroaaltouuni. Taukotilaan pääseminen vaatii henkilökohtaisen kulkutunnisteen. Käymälätiloja löytyy lisäksi muun muassa rahtialueen läheisyydestä sekä kaukoliikenteen lähtöterminaalista, jotka aukeavat myös kulkutunnisteella.

Vastaajista yhdeksän kommentoivat Jyväskylän matkakeskuksen toimivuutta. Vastaajat kommentoivat Jyväskylän matkakeskuksen toimivuuden johtuvan järjen käytöstä suunnittelussa. Saapuminen ja lähteminen matkakeskuksella toimivat helposti ja selkeästi peruuttamatta. Tulolaituri on riittävän suuri sekä lähtölaitureita on tarpeeksi monta toimivaan liikennöintiin alueella. Kaikkien palveluiden tuottaminen saman katon alla oli

onnistunut ratkaisu, jossa asiakkaatkin osaavat kulkea ja toimia. Jyväskylän matkakeskuksen alueesta pidettiin, koska siellä oli tilaa työskentelyyn ison ajoneuvon kanssa. Rahdin parissa työskentelystä katoksen alla mainittiin myös.

Yksittäiset vastaajat kommentoivat matkakeskuksia Lappeenrannassa, Kouvolassa, Riihimäessä ja Seinäjoella. Lappeenrannan matkakeskuksen toimivuudesta pidettiin, koska saapuminen/lähteminen on nopeaa ja alueella on runsaasti pysäköintitilaa linja-autoille. Kouvolan matkakeskuksen toimivuudesta pidettiin siksi, että siellä koettiin alueen toimintojen (tulo-rahti-lähtö) olevan oikeassa ajojärjestyksessä sekä kaikille toiminnolle on riittävästi tilaa. Riihimäen matkakeskuksesta todettiin ”fiksusti suunnitelluksi”. Seinäjoen matkakeskuksesta mainittiin tilan riittävyys sekä liikennejärjestelyin eroteltu linja-autoliikenne alueen saattoliikenteestä.

Vuoden 2008 alkuun mennessä jo valmistuneista matkakeskushankkeista pidettiin Kampin ja Jyväskylän kohteita ratkaisuiltaan parhaimpina ja siten hyvänä mallina muille kaupungeille (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 23).

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suunnittelun alussa tiedostettiin, että Lahden Matkakeskukselle rakennettavat uudiskohteet, linja-automatkustajien- ja rahtiliikenteen terminaalit, ovat pinta-alaltaan pieniä ja vaativat siten erittäin tarkkaa suunnittelua. Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn ja siitä saatujen vastausten avulla voidaan kuitenkin havaita, että Lahden Matkakeskuksen toteutuksessa on ollut puutteita monilla merkittävillä osa-alueilla.

Kuljettajien vastausten perusteella tiedetään, että Matkakeskuksen kuljettajien sosiaaliloissa, siltakannen alla olevien pysäkkien valaistuksessa, linja-autojen pysäköintimahdollisuuksissa ja rahtiterminaalien lastaus- ja purkausalueen työskentelyolosuhteissa kuin myös talvikunnossapidossa on selkeitä puutteita. Linja-autojen pysäköintialuetta tai kuljettajille tarkoitettuja sosiaaliloja ei yksinkertaisesti ole olemassa Lahden Matkakeskuksella. Yleisarvosana Matkakeskukselle on kohtalainen, kouluarvosanana kuusi.

Linja-autonkuljettajien puutteelliset sosiaalilat keräsivät kyselyssä selvästi eniten negatiivista palautetta koskien niiden määrää, laatua ja toimivuutta Lahden Matkakeskuksella. Rakennettaessa uutta työympäristöä liikkuvalla henkilöstölle tulisi ottaa huomioon heidän työaikalain asettamat tarpeet tauon viettämiseen terminaalialueella.

Paikallisliikenteen linja-autonkuljettajien vastauksista ja kommenteista korostui selvästi huomio siltakannen alla olevien paikallisliikenteen pysäkkien A ja E päivävalaistuksen tehottomuus havaita pysäkillä olevia asiakkaita. Valaistuksen tehostaminen kahdella pysäkillä ei ole kustannustoi-
menpiteenä kallis, mutta sillä parannetaan pysäkin toimivuutta selvästi. Lahden tekninen ja ympäristötoimiala on jo alkanut työstämään pysäkeille parempaa valaistusta.

Puutteellinen linja-autojen pysäköinti Lahden Matkakeskuksella on todellinen haaste. Tyydyttävän ratkaisun löytäminen on todella vaikeaa ja käytännössä mahdotonta Matkakeskuksen tiheään rakennetusta lähiympäristöstä ja asemakaavasta.

Talvikunnossapitoa niin rahtialueella kuin linja-autopysäkeillä kritisoitiin muun muassa alueille haitaksi jäävistä lumikasoista. Aurasopimusten työnkuvat ja aurausalueiden rajaukset tulisi tarkistaa mahdollisten epäkohtien löytämiseksi ja korjata ne kuntoon. Auraustyön valvontaa tulisi toisinaan suorittaa pistokokeen omaisesti, jotta voitaisiin havaita auraustyön toimivuus. Rahtialueen ahtaus ja liukkaus lisäävät riskiä esimerkiksi liukastumiseen/kompastumiseen rahtialueella, jossa erityisen haasteen muodostavat tolppien asfalttikummut.

Kaukoliikenteen lähtölaiturialue ja sen kunnossapito saivat vähintäänkin hyvän arvosanan saaneet kohteet kuljettajilta saadun palautteen perusteella. Kokonaisuutta tarkasteltaessa on Lahden Matkakeskuksen toteutuksessa tapahtunut virhearviointeja, joita olisi voitu ottaa huomioon toisella tavalla Matkakeskusta toteuttaessa. On myös huomioitava, että omia rajoitteitaan ovat lisänneet olemassa oleva rautatieasema suojelukoh-
teena kuin myös selkeästi pienempi alueen koko verrattuna vanhan linja-autoaseman ympäristöön, missä oli esimerkiksi lähtölaitureita yli kaksinkertainen määrä nykyiseen verrattuna.

Lahden Matkakeskuksen rakentaminen oli paikallisesti kallis investointi, jonka tulisi toimia ajanmukaisena ja toimivana vuosikymmeniä eteenpäin. Nykyaikaisten ja toimivien sosiaalitulojen rakentaminen uudiskohteen rakentamisen yhteydessä olisi ollut varmasti selkein ja edullisin ratkaisu. Toimivat sosiaalitulat liikkuvalla henkilöstölle olisi ollut varmasti positiivinen ja kauaskantoinen imagotekijä koko Lahden Matkakeskukselle. Kohteeseen olisi voinut rakentaa samalla jotain ”uutta ja rohkeaa” palvelemaan esimerkiksi väsynyttä linja-autonkuljettajaa tutkimalla mahdollisuutta sijoittaa sosiaalitalaan GoSleep-uniputkia (Finavia 2015). Virkeämpiä kuljettajia liikenteeseen yritetään saada esimerkiksi kehittämällä ja rakentamalla Liik-
kulma-taukoliikuntapaikkoja muun muassa huoltoasemille, mutta ne soveltuisivat myös hyvin terminaaleihin (Korhonen 2016).

Vastaavanlaisissa rakennusprojekteissa tulisi tulevaisuudessa huomioida enemmän käyttäjien kokemuksia ja toiveita suunnitteluvirheiden ehkäisemiseksi. Käyttäjien osallistuminen projektiin jo suunnitteluvaiheessa vaatii

avointa yhteistyötä, mutta tuottaa todennäköisesti onnistuneemman lopputuloksen kaikkien osapuolien kannalta.

Jatkotutkimukseksi soveltuisi selvittää Lahden Matkakeskuksen vaikutusarvionti, johon koottaisiin yhteenvedona tutkimustietoa matkustajien liikkumisesta matkakeskuksella sekä toteutuneen matkakeskuksen taloudellisista vaikutuksista kiinteistöjen omistajille, niiden ylläpitäjille ja joukkoliikenteen eri operaattoreille.

LÄHTEET

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry (2016). Hallinto. Haettu 20.9.2016 osoitteesta

<http://www.akt.fi/liitto/hallinto/>

Finavia (2015). Helsinki-Vantaalle Euroopan ensimmäiset uniputket. Haettu 26.2.2017 osoitteesta <https://www.finavia.fi/fi/tiedottaminen/ajan-kohtaista/2015/helsinkivantaalle-euroopan-ensimmaiset-uniputket/>

Heima, T-P. (2016). Matkakeskuksen pysäkillä madallus. *Etelä-Suomen sanomat*. Tiistai 24.5.2016, A9.

Helke, L. (2016). Bussiliikenne Suomessa. Joukkoliikenteen suunnittelu opintojakson luentomateriaalia, Moodle. Hämeen ammattikorkeakoulu. Haettu 18.11.2016 osoitteesta

<https://moodle.hamk.fi/my/>

Häkkinen, A. (2016). 18,9 miljoonan euron matkakeskuksen arkkitehtuuri toi Lahden joukkoliikenteeseen hohtoa. *Rakennuslehti*. 20.01.2016. Haettu 1.12.2016 osoitteesta

<http://www.rakennuslehti.fi/2016/01/lahden-189-miljoonan-euron-matkakeskus-toi-joukkoliikenteeseen-hohtoa/>

Kalmi, R. (2015). Täältä alalta voi löytyä pian töitä tuhansille. *Taloussanomat*. Haettu 24.9.2016 osoitteesta

<http://www.taloussanomat.fi/autot/2015/01/23/talta-alalta-voi-loytya-pian-toita-tuhansille/2015945/304>

Korhonen, S. (2016). Liikuntakulmat tekevät tuloaan huoltoasemille. *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton jäsenlehti*. Nro 10//26.10.2016, 12.

Kujala, P. (2016). Kuljettajilta kovaa kritiikkiä. *Etelä-Suomen Sanomat*. Sunnuntai 7.2.2016, kansi ja 4.

Kärmeniemi, P., Laitinen, J., Latvala, J., Olkkonen, S. & Ylä-Outinen, A. (2009). Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto - opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Helsinki: Työterveyslaitos. Haettu 17.11.2016 osoitteesta

http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoterveyshuolto/Documents/Maantieliikenteen_tyoterveyshuolto_opas_sisalto.pdf

Kärmeniemi, P., Lindström, K., Nevala, N., Nyberg, M., Reiman, A. & Väyrynen, S. (2012). *Ammattikuljettajan työhyvinvointi – turvallinen ja ergonominen työpäivä*. Helsinki: Työterveyslaitos. Haettu 6.11.2016 osoitteesta

http://www.ttl.fi/fi/verkkokirjat/Documents/ammattikuljettajan_tyohyvinvointi.pdf

Lahden Messut 2016. Innovatiivinen Lahden Matkakeskus allianssi palkittiin Raksa 2016 –messuilla. Haettu 24.9.2016 osoitteesta
<http://www.lahdenmessut.fi/fi/uutiset/innovatiivinen-lahden-matkakeskus-allianssi-palkittiin-raksa-2016-messuilla>

Lahti (2016). Kaupungin organisaatio. Haettu 24.9.2016 osoitteesta
<https://www.lahti.fi/tietoa-lahdesta/kaupungin-organisaatio>

Lahti (2016). Keski-Lahti, Matkakeskuksen länsiosa. Haettu 5.12.2016 osoitteesta
https://www.lahti.fi/PalvelutSite/KaavoitusSite/Documents/A2610%20Matkakeskuksen%20lansiosa/a2610_jaksokadun_yleis-suunnitelma.pdf

Lahti (2016). Matkakeskus käyttöön – reittien ja pysäkkien muutoksia kaukoliikenteessä. Haettu 4.12.2016 osoitteesta
<https://www.lahti.fi/ajankohtaista/uutiset/matkakeskus-k%3%A4ytt%3%B6%3%B6n-%E2%80%93-reittien-ja-pys%3%A4kkien-muutoksia-kaukoliikenteess%3%A4>

Lahti Region Oy (2016). Lahden matkakeskus. Haettu 3.6.2016 osoitteesta
<http://www.lahtiregion.fi/matkakeskus>

Lahti Region Oy (2016). Pysäkkivaihtoehdot Lahdessa. Haettu 3.6.2016 osoitteesta
<http://www.lahtiregion.fi/matkakeskus>

Lahti uudistuu (2015). Yhtenäinen, laadukas ja aikaa kestävä Matkakeskus. Haettu 9.11.2016 osoitteesta
<http://lahtiuudistuu.fi/yhtenainen-laadukas-ja-aikaa-kestava-matkakeskus/>

Lahti uudistuu (2016). Matkakeskuksen lyhyt ja pitkä historia – osa 1/2. Haettu 26.11.2016 osoitteesta
<http://lahtiuudistuu.fi/matkakeskuksen-lyhyt-ja-pitka-historia-osa12/>

Lahti uudistuu (2016). Matkakeskuksen lyhyt ja pitkä historia – osa 2/2. Haettu 26.11.2016 osoitteesta
<http://lahtiuudistuu.fi/matkakeskuksen-lyhyt-ja-pitka-historia-osa22/>

Lahti uudistuu (2016). Linja-autoasema on nyt myynnissä. Haettu 13.11.2016 osoitteesta
<http://lahtiuudistuu.fi/linja-autoasema-myyynnissa/>

Leppänen, T. (2016). Robottiparkki viivästyy edelleen. *Etelä-Suomen Sanomat*. Torstaina 29.12.2016, A5.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Kampin matkakeskuksen vaikutusarviointi. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2007*. Haettu 7.8.2016 osoitteesta

https://www.lvm.fi/documents/20181/819315/LVM16_2007.pdf/0d5e4111-53ba-4c63-a0b5-17620f393279?version=1.0

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu 31.10.2016 osoitteesta

https://www.lvm.fi/documents/20181/819315/1_LVM06_2008.pdf/84f1fd8b-9884-4654-832c-698741fe7a70?version=1.0

Liikenneministeriö (1995). Matkakeskus liikenteen palvelupaikkana. *Liikenneministeriön julkaisuja L41/95*. Liikenneministeriö. Helsinki: Painatuskeskus.

Liikenneministeriö (1996). Matkakeskuksen mitoituserusteet. *Julkaisuja L10/96*. Helsinki: Oy Edita Ab.

Liikennetekniikka Oy (1991). Liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittäminen. Tielaitos, VR, Liikennetekniikka Oy, Keskustakehitys Oy

Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 1.2.2014 – 31.1.2017/ III Työaika määräykset (2013). Haettu 20.9.2016 osoitteesta

<http://www.finlex.fi/data/tes/stes431-PT40Linjauth1402.pdf>

LSL (2016). Lahden seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohje. Koiviston Auto –konserni, intranet. Haettu 24.9.2016 osoitteesta

https://intra.koivistonauto.fi/system/files/lsl_pmo_14.9.2016_ka.pdf

LSL (2016). Lahden seudun liikenteen talviaikataulu 16.8.2016—4.6.2017. Haettu 18.11.2016 osoitteesta

<http://www.lsl.fi/assets/uploads/aikatauluvihkoTalvi2016-20176.pdf>

Manka, M-L. (2011). Työn ilo. 1. painos. Helsinki: WSOYpro OY.

Markkula, M. (2013). Lahden paikallisliikenteen kilpailutus on alkanut. Koiviston Auto Oy, intranet. Haettu 15.12.2016 osoitteesta

<https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/lahden-paikallisliikenteen-kilpailutus-alkanut>

Markkula, M. (2016). Lahden uuden Matkakeskuksen piha-alue tutkittiin koeajotilaisuudessa. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 8.11.2016

<https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/lahden-uuden-matkakeskuksen-piha-alue-tutkittiin-koeajotilaisuudessa>

Museovirasto (2009). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Haettu 27.11.2016 osoitteesta

http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1904

Niskanen, R. (2006). Linja-autoasemat. A-M., Halme. *Lähdön ja saapumisen paikat*. Forssa: Forssan Kirjapaino Oy, 54–63.

Niskanen, R (2013). MATKAKESKUS –hanke, Yleissuunnitelman ja katujärjestelyjen esittely. Haettu 1.12.2016 osoitteesta http://lahtiuudistuu.fi/wp-content/uploads/2014/02/Matkakeskus_Esittely.pdf

Norrlin, A. (2012). 1.1 Yleinen ajo-ohje. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 20.9.2016 osoitteesta <https://intra.koivistonauto.fi/11-yleinen-ajo-ohje>

Norrlin, A. (2013). Lahden kilpailutuksen tulokset. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 15.12.2016 osoitteesta <https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/lahden-kilpailutuksen-tulokset>

Ojanperä, S. (2016). Salpausselän Rakentajilta paras tarjous Lahden vanhasta linja-autoasemasta. Haettu 5.12.2016 osoitteesta <http://yle.fi/uutiset/3-9146402>

Oy Matkahuolto Ab (2017). Tervetuloa opiskelemaan Turvallinen liikennöinti kampin-linja-autoterminaleissa-kurssia! Verkkokurssi. Haettu 6.1.2017 <http://matkahuolto.elearning.fi/matkahuolto/>

Paloranta, P. (2015). Bussiharrastaja arvostaa ystävällistä palvelua ja turvallista ajotapaa. *Bussiammattilainen 3/2015*, 60.

Parkkinen, S. (2016). Kysymys ja vastaus. Mitä bussit tekevät linja-autoasemalla? *Etelä-Suomen Sanomat*. Torstaina 12.5.2016, A5.

Pirilä, M. (2015). Lahden asemapäällikön taloon tulee leipomo ja kahvila. Haettu 15.1.2016 osoitteesta <http://yle.fi/uutiset/3-8427385>

Ramboll (2013). LAHDEN MATKAKESKUS YLLÄPIDON YLEISSUUNNITELMA. Tampere

Ratahallintokeskus (2009). Ratatekniset ohjeet (RATO). Osa 16 Väylät ja laiturit. Haettu 27.12.2016 osoitteesta http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rato_16_vaylat_laiturit_web.pdf

Räikkönen, M. 2017. Direktiivikoulutus. Linja-autokuljettajan turvallisuus-koulutus. Henkilökunnan turvallisuus. Koiviston Auto Oy, Metsäpietilänkatu 3. 20.1.2017. Koulutuskeskus Salpaus. Powerpoint esitysmateriaali.

Siirilä, M. (2016). Kunnossapito Lahden matkakeskuksella. Sähköpostiviesti tekijälle 29.11.2016.

Sito (2016). Kuntatekniikan Saavutus-palkinto Lahden matkakeskukselle – Sito vastasi infran suunnittelusta. Haettu 24.9.2016 osoitteesta <http://www.sito.fi/27087/kuntatekniikan-saavutus-palkinto-lahden-matkakeskukselle-sito-vastasi-infran-suunnittelusta/>

Sito (2016). Lahden Matkakeskus - näyttävä kohde ja hieno hanke. Haettu 1.12.2016 osoitteesta <http://www.sito.fi/24279/nayttava-kohde-ja-hieno-hanke/>

Tapaturmavakuutuskeskus TVK (2015). Taulukoita työpaikkatapaturmista. Haettu 18.11.2016 osoitteesta <http://www.tvk.fi/fi/Tilastot-/Tilastojulkaisut/Palkansaajien-tyopaikkatapaturmien-taajuudet-2005-2011/Tyopaikkatapaturmien-ristiintaulukointi/#a5>

TE-palvelut (2016). Yritykset: Lounais-Suomen kuljetus S. Nurminen, Oy Erähotelli Nellim Ltd, Porvoon Liikenne Oy/ Borgå Trafik Ab, Rental Work, Royal Bus Oy, Tilausliikenne Olli Oy ja Kajon Oy. Haettu 3.12.2016 osoitteesta <http://www.mol.fi/tyopaikat/tyopaikkatiedotus/haku/hae.htm?lang=fi&tarkempiHaku=false&rows=&sort=&hakusanakentta=sanahaku&hakusana=linja-autonkuljettaja&alueet=&ilmoitettuPvm=1&vuokrapaikka=--->

Tiehallinto (2003). Linja-autopysäkit. Suunnitteluvaiheen ohjaus. Vaasa: Multiprint Oy.

Trafix Oy (2013). Lahden matkakeskuksen bussiterminaali. Koeajo suunnitelmien toimivuuden varmistamiseksi. Raportti 1.3.2013.

Tykkä, H., Lastikka, M., Niskanen R.M. & Rönkä, A-L. (2016). Matkakeskus liittää Lahden metropoliin. *Tie&Liikenne* 3/2016, 4–7.

Työterveyslaitos (2014). Mitä työkyky on? Haettu 6.11.2016 osoitteesta http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tykytoiminta/mita_on_tyokyky/Sivut/default.aspx

Työsuojeluhallinto (2008). Työsuojeluoppaita ja -ohjeita 27, Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Tampere: Multiprint Oy.

Työturvallisuuskeskus TTK (2010). Henkilöstötilat. Haettu 16.10.2016 osoitteesta <http://ttk.fi/files/1576/Henkilostotilat.pdf>

Työturvallisuuslaki 2002/738. Haettu 6.10.2016 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=ty%C3%B6turvallisuuslaki#a738-2002>

Uuskallio, V. (2016). Askon alue Tuhat uutta asukasta ja ruokakauppa. *Etelä-Suomen Sanomat*. Perjantaina 16.12.2016, A3.

Uuskallio, V. (2016). Vanhan aseman remontti alkanee kevättalvella. *Etelä-Suomen Sanomat*. Tiistaina 20.12.2016, A5.

Vaarma, S. (2016). Auton vaihto ja pysäköinti Lahden Matkakeskuksessa. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 11.11.2016 osoitteesta <https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/auton-vaihto-ja-pysakointi-lahden-matkakeskuksessa>

Vaarma, S. (2016). Moisionkadulta kävelyreitit Lahden Matkakeskukselle. Auton vaihto ja pysäköinti Lahden Matkakeskuksessa. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 11.11.2016 osoitteesta <https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/auton-vaihto-ja-pysakointi-lahden-matkakeskuksessa>

Vaarma, S. (2016). Moisionkadun pikavuoropysäkki käyttöön perjantaista 12.2.2016 alkaen. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 11.11.2016 osoitteesta <https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/moisionkadun-pikavuoropysakki-kayttoon-perjantaista-1222016-alkaen>

Virolainen, H. (2012). Kokonaisvaltainen työhyvinvointi. Helsinki: BoD – Books on Demand

VR Track (2015). VR Track Äänekosken ratayhteyksien urakoitsijaksi. Haettu 18.11.2016 osoitteesta <http://www.vrtrack.fi/fi/vr-track/yrityksemme/ajankohtaista/vr-track-aa-nekosken-ratayhteyksien-urakoitsijaksi-021020151548/>

HAASTATTELUT

Ilvonen, J. logistiikan opettaja. Koulutuskeskus Salpaus -kuntayhtymä. Puhelinhaastattelu 26.9.2016

Istukaissaari, E. suunnittelupäällikkö. SOE Bus Production Finland Oy. Puhelinhaastattelu 20.1.2017.

Lind, V. vuoro esimies. Oy Matkahuolto Ab. Haastattelu 1.11.2016.

Pokkinen, V. liikennepäällikkö. Koiviston Auto Oy. Haastattelu 10.10.2016.

Sarvilahti, M. terminaalipäällikkö. Oy Matkahuolto Ab. Haastattelu 1.12.2016.

Tenhunen, J. linja-autonkuljettaja. Koiviston Auto Oy. Haastattelu
26.9.2016

KUVIEN LÄHTEET

Kuva 1. Lahti (2016). Kaupungin organisaatio. Haettu 24.9.2016 osoitteesta
https://www.lahti.fi/TietoaLahdestaSite/Documents/lahti_organisaatiokaavio_2016.pdf

Kuvat 2. ja 3. Liikennetekniikka Oy (1991). Liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittäminen. Tielaitos, VR, Liikennetekniikka Oy, Keskustakehitys Oy.

Kuvat 4.—7. Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu 31.10.2016 osoitteesta
https://www.lvm.fi/documents/20181/819315/1_LVM06_2008.pdf/84f1fd8b-9884-4654-832c-698741fe7a70?version=1.0

Kuva 8. Lahti Region Oy (2016). Lahden matkakeskus. Haettu 3.6.2016 osoitteesta
<http://www.lahtiregion.fi/matkakeskus>

Kuvat 9.—13. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 14. Lahti Region Oy (2016). Lahden matkakeskus. Haettu 3.6.2016 osoitteesta
<http://www.lahtiregion.fi/matkakeskus>

Kuva 15. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 16. Webropol (2016). Raportointi. Haettu 11.11.2016 osoitteesta
<https://report.webropol.com/reports/ViewReport.do?formId=62A12E06-53DD-4F6C-A7B0-4C1B67AEBEF0&reportId=0>

Kuvat 17.—19. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 20. Google Maps (2016). Lahden matkakeskuksen ympäristö. Haettu 3.6.2016 osoitteesta
<https://www.google.fi/maps/place/Mannerheiminkatu,+Lahti/@60.9776722,25.6601261,457m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x468e28503556e64d:0xbd75e645a60ec987!8m2!3d60.9776904!4d25.6564032>

Kuva 21. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 22. Vaarma, S. (2016). Lahden Matkakeskuksen laituri-numerointi 1.2.2016 alkaen. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 3.6.2016 osoitteesta

<https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/lahden-matkakeskuksen-laituri-numerointi-122016-alkaen>

Kuvat 23.—25. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 26. Muamer Podžić (2016).

Kuvat 27.—28. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 29. LSL (2016). Lahden seudun liikenteen kesäaikataulu 6.6.2016—15.2016.

Kuva 30. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 31. LSL (2016). Haettu 3.6.2016 osoitteesta

<http://www.lsl.fi/2016/01/26/2313/>

Kuvat 32.—40. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 41. Trafix Oy (2013). Lahden matkakeskuksen bussiterminaali. Koeajo suunnitelmien toimivuuden varmistamiseksi. Raportti 1.3.2013.

Kuvat 42.—46. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 47. Vaarma, S. (2016). Auton vaihto ja pysäköinti Lahden Matkakeskuksessa. Koiviston Auto -konserni, intranet. Haettu 11.11.2016 osoitteesta

<https://intra.koivistonauto.fi/tiedotteet/auton-vaihto-ja-pysakointi-lahden-matkakeskuksessa>

Kuva 48. Google Maps (2016). Ilmakuva Askonkadun kohdilta. Haettu 3.6.2016 osoitteesta

<https://www.google.fi/maps/place/Askonkatu,+15100+Lahti/@60.9778722,25.6582369,913m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x468e284ec61582b7:0x857bcc0f4983a184!8m2!3d60.9769327!4d25.6690087>

Kuva 49. Lahti (2017). Havainnekuva Askon alueesta lännen suunnasta. Haettu 18.1.2017 osoitteesta

<https://www.lahti.fi/PalvelutSite/KaavoitusSite/Documents/A2644%20Asko%20II/a2644%20havainnekuvat.pdf>

Kuva 50.—53. Heidi Tuomenoja (2016).

Kuva 54. Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Kampin matkakeskuksen vaikutusarviointi. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2007*. Haettu 7.8.2016 osoitteesta https://www.lvm.fi/documents/20181/819315/LVM16_2007.pdf/0d5e4111-53ba-4c63-a0b5-17620f393279?version=1.0

Kuva 55.—57. Heidi Tuomenoja (2016).

TAULUKOIDEN LÄHDE

Taulukot 1. ja 2. Heidi Tuomenoja (2016).

PÄÄAMMATTILUOKKA 5: KULJETUS JA LIIKENNE (Taulukko: Haettu 17.11.2016 osoitteesta

<http://www.tvk.fi/fi/Tilastot-/Tilastojulkaisut/Palkansaajien-tyopaikkatapaturmien-tilastot-2005-2011/Tyopaikkatapaturmien-ristiintaulukointi/#a5>

TYÖSUORITUS	KEHON OSA									YHT
	Tuntematon	Pää	Niska ja kaula	Selkä	Vartalo ja sisäelimet	Yläraajat	Alaraajat	Koko keho ja useat alueet	Muut	
työsuorit. ei tietoa vahinkoseivätyksessä	1,0 %	0,4 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,5 %	0,5 %	0,0 %	0,0 %	2,6 %
koneen käyttäminen	0,0 %	0,3 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,5 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	1,5 %
käsittelemätt. työkaluilla työskenteleminen	0,0 %	1,2 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	1,7 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	3,6 %
kulkun, tai siirto, ohjaus tai matkustam.	0,3 %	1,0 %	1,2 %	0,7 %	0,8 %	2,1 %	1,9 %	1,5 %	0,3 %	9,6 %
esineiden käsitteleminen	0,0 %	3,3 %	0,1 %	1,2 %	0,7 %	8,9 %	3,0 %	0,4 %	0,0 %	17,6 %
taakan käsivoimin siirtäminen	0,0 %	0,6 %	0,2 %	6,1 %	0,7 %	5,8 %	3,6 %	0,4 %	0,0 %	17,4 %
henkilön liikkuminen paikallaan olemisen työpisteessä	0,2 %	2,9 %	0,4 %	3,6 %	1,9 %	7,9 %	21,2 %	3,0 %	0,1 %	41,2 %
muut luettelemattomat työsuoritukset	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,8 %	0,8 %	0,2 %	0,4 %	3,1 %
YHT	1,6 %	11,2 %	2,2 %	12,4 %	4,4 %	29,1 %	32,5 %	5,8 %	0,8 %	100,0 %

TYÖN KESKEISET TERVEYSRISKIT SEKÄ KUORMITUSTEKIJÄT MAANTIILIKENTEEN AMMATTIKULJETAJILLA (Kärmeniemi, P., Laitinen, J., Latvala, J., Olkkonen, S. & Ylä-Ou-tinen, A. 2009, 16.)

Terveysriski- ja kuormitustekijät vaihtelevat suoritealoittain

(erityistä sairastumisen vaaraa aiheuttavat on merkitty *:lla)

■ epäsäännöllinen työaika

- yötyö* (vähintään 3 h työtä klo 23–06 ja vähintään 20 kertaa vuodessa)
- vireystilaongelmat
- vaikeuttaa terveellisten elintapojen ylläpitämistä (uni, tupakoimattomuus, ravitsemus ja liikunta)

■ kemialliset ja fyysiset riskitekijät*

- melu
- pakokaasut ja pölyt
- lämpöolot (kuumuus, kylmyys)
- koko kehon värinä
- erikaiset kemikaalit (kuljetettavat aineet ja puhdistuskemikaalit)

■ tapaturmariskit (erityisesti liukastumis- ja putoamistapaturmat ja äkillinen fyysinen kuormittuminen, vakavat liikennetapaturmat)

■ psyykkiset kuormitustekijät

- työn organisointiin ja työaikoihin liittyvät
 - esim. henkilöliikenteessä jätetut ja pitkät työvuorot
 - pitkä työsidonnaisuus
 - aikataulupaine ja kiire työssä
- väkivallan uhka (henkilö- sekä ulkomaanliikenne)
- muu liikenne (erit. vilkkaasti liikennöidyt seudut)

■ fyysiset kuormitustekijät (oli- ja/tai ylikuormitus)

- liikuntoelinten (erit. niska-hartiaseutu, selkä, polvet) kuormitus
 - hytin (linja-autot, raitiovaunut) ja tavaratilojen huono ergonomia (erit. linja-autot)
 - istuminen ja siihen liittyvä staattinen lihasjännitys
 - toistuvat rangan kiertoliikkeet (erit. henkilöliikenne)
 - muut toistolikkeet (ajaminen, ajoneuvoon ja esim. nosturiin meno ja poistuminen)
- sydämen ja verenkiertoelimistön kuormitus
 - rahtitavaroiden (taakkojen) manuaalinen käsittely (pitkän matkan linja-autot, tavaraliikenteen puolella esim. elintarvikkeiden- ja muu jakelukuljetus)
 - apuvälineiden puute tai käyttämättömyys
 - lastaus- ja purkualueiden puutteelliset olosuhteet (lämpötila, tilanpuute)

■ kognitiiviset (aivojen tiedon käsittely) kuormitustekijät

- liikenteen, teknisten laitteiden (karttaohjelmat, ajoneuvopöytä, matkapuhelin) ja asiakkaiden (henkilöliikenne) yhtäaikainen seuraaminen
- psykofyysinen kuormittuminen, huomiokyvyn jakaminen, univaje ja vireystilan aleneminen

KYSELYLOMAKE

Kysely linja-autonkuljettajille, koskien Lahden matkakeskuksen toimivuutta

Tämä kysely on suunnattu linja-autonkuljettajille, jotka käyttävät työnsä puolesta Lahden matkakeskusta ja/tai sen lähialueiden linja-autopysäkkejä. Kyselyyn vastaaminen vie aikaa noin 15 minuuttia. Vastausaika on 31.8.2016 saakka.

Kiitos vastauksestasi.

Taustatiedot

1. Sukupuoli *

- Mies
 Nainen

2. Ikä *

- 18 - 25
 26 - 35
 36 - 45
 46 - 55
 56 - 65
 65 -

3. Kuinka monta vuotta olet työskennellyt linja-autonkuljettajana? *

- 0 - 5
 6 - 10
 11 - 15
 16 - 20
 20 - 25
 26 - 30
 31 -

4. Mikä on asemapaikkasi? *

- Lahti
 - Helsinki
 - Hämeenlinna
 - Jyväskylä
 - Kotka
 - Kouvola
 - Kuopio
 - Savonlinna
 - Tampere
 - Turku
 - Muu, mikä?
-

5. Valitse, enintään neljä, Lahdessa eniten käyttämäsi pysäkkivaihtoehtoa. *

https://www.webpolsurveys.com/LoqoBank/AA_Matkakeskuksen_pys%c3%a4kit_1936123104.JPG

- Matkakeskuksen jättöpysäkit
- Matkakeskuksen lähtölaiturit 1 - 6 (ns. nokkalaiturit)
- Matkakeskuksen lähtölaituri 7
- Matkakeskuksen tilausajopysäkki
- Pysäkit A ja E (Uudenmaankadulla)
- Pysäkit B, C ja D (Mannerheiminkadulla)
- Pikavuoropysäkit, Moisionkadun risteys

6. Kun työskentelet Lahdessa, kuinka usein käyt pysäkeillä/laitureilla työpäivisin? *

- Monta kertaa päivässä
- Päivittäin
- Useita kertoja viikossa

- Viikoittain
- Kuukausittain
- Harvemmin

7. Kuinka usein vietät taukoikaasi Lahden matkakeskuksella? *

- Päivittäin
- Useita kertoja viikossa
- Viikottain
- Kuukausittain
- Harvemmin
- En ikinä

Lahden matkakeskuksen saavutettavuus

8. Lahden matkakeskukselle on selkeää ja helppoa tulla. *

- | | Kyllä | Ei |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pohjoisesta (Jyväskylän suunnasta) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Idästä (Kouvolan suunnasta) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Etelästä (Helsingin suunnasta) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Lännestä (Tampereen suunnasta) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

9. Ota kantaa väittämiin, jotka koskevat Valtatie 12:sta (Mannerheiminkatu) ja Askonkadun risteystä. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

https://www.webpolsurveys.com/LogoBank/AA_Askonkatu_karttakuva_770370304.JPG

Jos et työssäsi saavu/lähde linja-autolla Lahden matkakeskuksesta, voit siirtyä kysymykseen 11.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Valtatie 12:sta kääntyminen Askonkadulle sujuu jouhevasti.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Valtatie 12:sta kääntyvän linja-auton kaistat ovat riittävän pitkiä turvalliseen kääntymiseen Askonkadulle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Askonkadulta kääntyminen valtatie 12:sta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

länteen, sujuu jouhevasti.

Askonkadulta kääntyminen valtatie 12:sta itään,
sujuu jouhevasti.

Lahden matkakeskus: tulo- ja tilausajopysäkki sekä nokkalaiturialue että lähtölaituri 7

https://www.webropolsurvey.com/LogoBank/AA_Matkakeskuksen_pohjapiirros_1844025408.JPG

Jos et käytä työssäsi Lahden matkakeskuksen tulo- tai tilausajopysäkkiä etkä nokkalaitureita ja lähtölaituria 7, voit siirtyä suoraan kysymykseen 12.

10. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat käyttämiäsi Lahden matkakeskuksen pysäkkejä ja laitureita. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Tulolaitureille on helppoa ja turvallista jättää matkustajia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien matkatavaroita on helppoa ja turvallista purkaa tulo- ja tilausajolaitureilla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulo- ja tilausajolaitureilta on matkustajien turvallista jatkaa matkantekoa jatkoysteiksille, kuten linja-autot, junat, taksit sekä hakijat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulo- ja tilausajolaiturien kunnossapito on ollut hyvä kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulo- ja tilausajolaiturien kunnossapito on ollut hyvä talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulo- ja tilausajolaiturit ovat hyvin valaistuja illalla/yöllä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lähtölaiturilta 7 on helppoa ja turvallista ottaa matkustajia sekä heidän tavaroiitaan kyytiin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lähtölaituri 7 on hyvin kunnossapidetty kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lähtölaituri 7 on hyvin kunnossapidetty talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lähtölaituri 7 on hyvin valaistu illalla/yöllä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaitureilla on helppoa ja turvallista ottaa matkustajia sekä heidän tavaroiitaan kyytiin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaiturit ovat riittävän etäällä toisistaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaitureista on riittävästi tilaa turvalliseen peruuttamiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaiturialue on hyvin kunnossapidetty kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaiturialue on hyvin kunnossapidetty talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nokkalaiturialue on hyvin valaistu illalla/yöllä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pysäkkien A, E, B, C ja D toimivuus.

https://www.webropolsurveys.com/LogoBank/AA_Matkakeskuksen_pys%c3%a4kit_aikataulusta_1140757899.JPG
Jos et käytä työssäsi näitä pysäkkejä, voit siirtyä suoraan kysymykseen 12.

11. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat pysäkkien A, E, B, C ja D toimivuutta. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Pysäkeille A, E, B, C ja D on helppoa ja turvallista ajaa noutamaan/jättämään matkustajia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien A, E, B, C ja D muoto mahdollistaa turvallisen ja jouhevan palaamisen takaisin liikenteeseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien A, E, B, C ja D kunnossapito on toiminut hyvin kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien A, E, B, C ja D kunnossapito on toiminut hyvin talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkit A, E, B, C ja D ovat hyvin valaistuja.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pikavuoropysäkit, Moisionkadun risteys

https://www.webropolsurveys.com/LogoBank/Pikavuoropys%c3%a4kit_1312861754.JPG
Jos et käytä työssäsi pikavuoropysäkkejä, voit siirtyä suoraan kysymykseen 14.

12. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat pikavuoropysäkkejä Moisionkadun risteyksessä. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Pikavuoropysäkeille on helppoa ja turvallista ajaa noutamaan/jättämään matkustajia sekä heidän matkatavaroitaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pikavuoropysäkkien muoto mahdollistaa turvallisen ja jouhevan palaamisen takaisin liikenteeseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pikavuoropysäkkien kunnossapito on toiminut hyvin kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pikavuoropysäkkien kunnossapito on toiminut hyvin talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pikavuoropysäkit ovat hyvin valaistuja illalla/yöllä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Avoimet kommentit koskien kaikkia edellä esitettyjä pysäkki- ja laiturivaihtoehtoja.

Rahdin purku- ja lastausalueen toimivuus

https://www.webropolsurveys.com/LogoBank/AA_rahtialue_pieni_161936299.JPG

Jos et työskentele rahtialueella, voit siirtyä suoraan kysymykseen 16.

14. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat Lahden matkakeskuksen rahtialueen toimivuutta. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Rahtialueella on riittävästi tilaa linja-autojen turvalliseen liikkumiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueella on riittävästi tilaa linja-auton turvalliseen peruuttamiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueella ei ole turhia esteitä, joita tarvitsisi varoa erkseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueella pysäköintiruudut ovat riittävän leveät turvalliseen työskentelyyn rahdin parissa, kuten rahdin purkaminen/lastaaminen linja-autoon.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueella on turvallista työskennellä rahtikärrijen kanssa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialue on hyvin valaistu illalla/yöllä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueen piha on hyvin hoidettu kesällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialueen piha on hyvin hoidettu talvella.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahtialue on suojainen paikka työskennellä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Avoimet kommentit koskien rahtialueen toimivuutta.

Linja-autojen pysäköinti

Jos et pysäköi linja-autoa Lahden matkakeskuksella tai Moisionkadun parkkipaikalla, voit siirtyä suoraan kysymykseen 17.

16. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat linja-auton pysäköintiä. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

https://www.webropolsurveys.com/LogoBank/AA_Moisionkadun_pys%3%a4k%3%b5inti_pieni_1847985574.JPG

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Lahden matkakeskuksella on riittävästi tilaa linja-autojen pysäköintiin tauon ajaksi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linja-autoille varattu pysäköintialue Moisionkadulla on tilava ja toimiva.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moisionkadun parkkialueelta on turvallinen kävelymatka Lahden matkakeskukselle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Nykyisin pysäköin linja-auton Lahden "vanhalle linja-autoasemalle". *

Kyllä, koska

En

Kuljettajille varattujen sosiaalisten tilojen toimivuus Lahden matkakeskuksella

Jos et käytä matkakeskuksen sosiaalisia tiloja, voit siirtyä suoraan kysymykseen 19.

18. Ota kantaa seuraaviin väittämiin, jotka koskevat kuljettajien tauko- ja lepotiloja. Valitse vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten mielipidettäsi.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Kuljettajille varattuja wc-tiloja on riittävästi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajille on varattu riittävät tauko- ja lepotilat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajien tauko- ja lepotilat ovat hyvin varusteltuja esim. jääkaappi, kahvinkeitin, mikro jne.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19. Avoinnet kommentit koskien Lahden matkakeskusta ja sen toimivuutta.

20. Missä kaupungissa on mielestäsi toimivin matkakeskus ja miksi? *

Lahdessa, koska

Helsingissä, koska

Jyväskylässä, koska

Kirkkonummella, koska

Kouvolassa, koska

Lappeenrannassa, koska

Lapualla, koska

Mikkelissä, koska

Porissa (ns. "hajautettu malli"), koska

Riihimäessä, koska

Seinäjoella, koska

Tammisaarella, koska

Tikkurilassa, koska

Vaasassa, koska

Varkaudessa, koska

En tiedä, käytän ainoastaan Lahden matkakeskusta.

En halua ottaa kantaa.

SAATEKIRJE KYSELYYN



Vastaa ja vaikuta linja-autokuljettajan työhön ja työolosuhteisiin Lahden matkakeskuksessa!

Olen liikennealan insinööriopiskelija ja teen opinnäytetyönäni Lahden kaupungille aiheesta "Lahden matkakeskuksen toimivuus linja-autokuljettajan näkökulmasta". Pääasiallisia tarkastelukohteita ovat työolosuhteet sekä työturvallisuus Lahden matkakeskuksen alueella. Kysely on tärkeä osa opinnäytetyötäni.

Lahden kaupungilta opinnäytetyötäni ohjaa joukkoliikennelogistikko Kim Venesjärvi, kim.venesjarvi@lahti.fi ja Hämeen ammattikorkeakoulusta lehtori Teppo Sotavalta, teppo.sotavalta@hamk.fi. Opinnäytetyön tavoitteena on valmistua joulukuussa 2016, jonka jälkeen se julkaistaan Theseus-tietokannassa.

Toivon sinun vastaavan sähköiseen Webropol-kyselylomakkeeseen. Kysely täytetään nimettömänä ja vastauksia käytetään ainoastaan tätä opinnäytetyötä varten. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista, mutta toivon, että mahdollisimman moni vastaisi kyselyyn. Arvioitu vastaamisaika on noin 15 minuuttia.

Vastausaikaa on 31.8.2016 asti.

Linkki tutkimuslomakkeeseen: <https://www.webropol-surveys.com/S/D761F48018ED5796.par>

Jos teillä on kysyttävää, vastaan mielelläni opinnäytetyöhöni koskeviin kysymyksiin.

Aurinkoista kesää sekä yhteistyöstä kiittäen.

Heidi Tuomenoja

heidi.tuomenoja@student.hamk.fi

HAMK
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU
HÄME UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

SAATEKIRJE TILAUSAJOKULJETTAJILLE



Tilausajokuljettaja,

vastaa ja vaikuta linja-autokuljettajan työhön ja työolosuhteisiin Lahden matkakeskuksessa!

Olen liikennealan insinööriopiskelija ja teen opinnäytetyönäni Lahden kaupungille aiheesta "Lahden matkakeskuksen toimivuus linja-autokuljettajan näkökulmasta". Pääasiallisia tarkastelukohteita ovat työolosuhteet sekä työturvallisuus Lahden matkakeskuksen alueella. Kysely on tärkeä osa opinnäytetyötäni.

Lahden kaupungilta opinnäytetyötäni ohjaa joukkoliikennelogistikko, Kim Venesjärvi (Tilausajokuljettajat ry:n varapuheenjohtaja), kim.venesjarvi@lahti.fi ja Hämeen ammattikorkeakoulusta lehtori Teppo Sotavalta, teppo.sotavalta@hamk.fi. Opinnäytetyön tavoitteena on valmistua joulukuussa 2016, jonka jälkeen se julkaistaan Theseus-tietokannassa.

Toivon sinun vastaavan sähköiseen Webropol-kyselylomakkeeseen. Kysely täytetään nimettömänä ja vastauksia käytetään ainoastaan tätä opinnäytetyötä varten. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista, mutta toivon, että mahdollisimman moni vastaisi kyselyyn. Arvioitu vastaamisaika on noin 15 minuuttia.

Vastausaikaa on 31.8.2016 asti.

Linkki tutkimuslomakkeeseen: <https://www.webropol-surveys.com/S/D761F48018ED5796.par>

Jos teillä on kysyttävää, vastaan mielelläni opinnäytetyöhöni koskeviin kysymyksiin.

Aurinkoista kesää sekä yhteistyöstä kiittäen.

Heidi Tuomenoja

heidi.tuomenoja@student.hamk.fi

HAMK
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU
HÄME UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

LEHTI-ILMOITUS

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton jäsenlehti

Nro 6-7 // 29.6.2016 // akt.fi

Linja-autonkuljettaja vastaa kyselyyn Miten Lahden matkakeskus toimii?

Linja-autonkuljettaja ja Hämeen ammattikorkeakoulussa liikennealan insinööriksi opiskeleva Heidi Tuomenoja tekee opinnäytetyön Lahden kaupungille. Työn aihe on Lahden matkakeskuksen toimivuus linja-autonkuljettajan näkökulmasta. Pääasiallisia tarkastelukohteita ovat työolosuhteet sekä työturvallisuus matkakeskuksen alueella.

Opinnäytetyöhön liittyen Tuomenoja toivoi linja-autonkuljettajilta vastauksia nettikyselyyn. Kysely täytetään nimettömänä. Vastausaikaa on elokuun loppuun saakka. Linkki tutkimuslomakkeeseen <https://www.webropol-surveys.com/S/D761F-4B018ED3796.par>


Opinnäytetyön on määrä valmistua joulukuussa 2016. AKT-lehti julkaisee opinnäytetyön tulokset. □

AKT:n jäsenlehti 6-7/2016 11

Uutiset | AKT

www.akt.fi/uutiset/2016/06/

LANGUAGE JÄSENSIVUT MEDIA YHTEYSTIEDOT HAKU LIITY JÄSENEKSI

Etusivu Liitto Edunvalvonta  Ammattiosasto Jäsenedut Koulutus

Arkisto

syyskuu, 2016 10
 elokuu, 2016 8
 heinäkuu, 2016 6
 kesäkuu, 2016 17
 toukokuu, 2016 16
 huhtikuu, 2016 6
 maaliskuu, 2016 13
 helmikuu, 2016 12
 tammikuu, 2016 12
 joulukuu, 2015 12
 marraskuu, 2015 33
 lokakuu, 2015 16
 syyskuu, 2015 30
 elokuu, 2015 14
 heinäkuu, 2015 3
 kesäkuu, 2015 10
 toukokuu, 2015 11
 huhtikuu, 2015 15
 maaliskuu, 2015 22
 helmikuu, 2015 15
 tammikuu, 2015 12
 joulukuu, 2014 15
 marraskuu, 2014 4
 syyskuu, 2014 1

www.akt.fi/yhteystiedot/

Etusivu » Uutiset

EU estää sairauspäivien omavastuujan vuosilomalla
 22.6.2016

Rekkaprotesti: kabotaasin vapauttaminen lisää harmaata taloutta
 21.6.2016

Halvari sopimussihteeriksi
 20.6.2016

Kansan Sivistysrahaston apurahojen hakuaika on muuttunut!
 20.6.2016

1. askel hyvinvointijakso Muonion Utkujärvellä
 20.6.2016

AKT:ta tuki kuljetusalan mielenilmaisulle
 20.6.2016

Fair Transport -kansalaisaloite kiinnosti maahanmuuttajien perhepäivässä
 20.6.2016

Linja-autonkuljettaja vastaa kyselyyn
 17.6.2016

Kuljetusalan hätähuuto: epäterve kilpailu kuriin kuljetusalalla!
 15.6.2016

Hallitus rökittää kuljettajia
 9.6.2016