

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU  
Logistiikan koulutusohjelma / Tuotantotalous

Janne Turpeinen

SUURTAPAHTUMAN HENKILÖLOGISTIIKKA

Opinnäytetyö 2014

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Logistiikka

TURPEINEN, JANNE	Suur tapahtuman henkilölogistiikka
Opinnäytetyö	37 sivua
Työn ohjaaja	lehtori Juhani Heikkinen
Toimeksiantaja	Kymenlaakson Partiopiiri ry
Elokuu 2014	
Avainsanat	henkilökuljetukset, tapahtuman suunnittelu, kannattavuuslaskenta, aikataulutus, partio

Opinnäytetyön tarkoituksena on tarkastella kertaluonteisen suur tapahtuman logistisia toimenpiteitä sekä itsenäisesti että osana isompaa kokonaisuutta. Työssä selvitetään eri osa-alueiden merkitys itse tapahtuman sujuvuuteen.

Työn teoreettinen osuus käsittelee henkilökuljetusten termistöä yleislogistiikasta kannattavuuslaskemiin. Tärkeitä osa-alueita ovat kuljetusten suunnittelu, ohjaus sekä seuranta. Isossa massatapahtumassa kaiken tulee olla etukäteen tarkasti suunniteltua, ja tähän opinnäytetyö paneutuu. Työ on toteutettu Kymenlaakson partiopiiri ry:lle, ja se liittyy partiolaisten kesäkuussa 2014 Kouvolassa järjestettyyn Suurjuhlaan.

Työssä käytettävät hinnat sekä rahamäärät eivät ole todellisia, sillä ne ovat Kymenlaakson partiopiiri ry:n sekä liikekumppaneiden välisiä luottamuksellisia tietoja. Työssä käytettävät luvut ovat suuntaa antavia ja niiden tarkoitus on antaa käsitys, minkä suuruisista rahamääristä on kyse. Linja-autoyrittäjien nimiä ei samasta syystä mainita.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

TURPEINEN, JANNE

Passenger Logistics of a Major Event

Bachelor's Thesis

37 pages

Supervisor

Juhani Heikkinen, Senior Lecturer

Commissioned by

Kymenlaakson Partiopiiri ry

August 2014

Keywords

passenger transportation, event planning,  
Profitability calculation, scheduling, scout

The purpose of the study was to examine the logistic actions of a one-time event both independently as well as a part of the bigger entity. The significance of different sectors for the fluency of the event itself was analysed in the study.

The theoretical part of the study processed the terminology of passenger transportation starting from general logistics and ending with profitability calculations. The important sectors included planning, controlling and following-up the transports. In a major event all has to be designed beforehand carefully and this is what the study focused on. The study was commissioned by Kymenlaakson partiopiiri ry and it is affiliated to Suurjuhla which was arranged in Kouvola in June 2014.

The prices and amounts of money used in the study are not precise because they are confidential information between Kymenlaakson partiopiiri ry and its partners. The numbers used in the study are suggestive and their purpose is to give an idea of the amounts of money in question. The names of the bus companies have not been mentioned for the same reason either.

## ALKUSANAT

Työssä käytettävät luvut sekä hinta- ja rahasummat ovat muutettuja. Tarkoituksena kuitenkin on, että muutetuista summista pystyy ymmärtämään sekä asiayhteyden että oikeiden lukujen mittakaavan.

Kiitän Kymenlaakson Partiopiiri ry:tä mielenkiintoisesta aiheesta. Erityinen kiitos kuuluu vuoden 2014 Suurjuhlan projektipäällikölle Elina Toimelalle sekä logistiikkapäällikölle Heikki Olkulle, joiden kanssa selvitimme projektin ongelmat ja järjestimme onnistuneen Suurjuhlan kauniina kesäkuisena viikonloppuna. Projekti oli todella haastava, mutta yhteistyöllä onnistuimme hienosti.

Lisäksi haluan kiittää kaikkia Suurjuhlaan osallistuneita vapaaehtoisia, joita ilman tapahtuma ei olisi ollut mahdollinen.

Espoossa, 22.09.2014

Janne Turpeinen

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

ALKUSANAT

1	JOHDANTO	1
1.1	Työn tavoite	1
1.2	Kymenlaakson Partiopiiri ry	1
2	PARTIOLIIKE	2
2.1	Kansainvälinen partioliike	2
2.1.1	Historia	2
2.1.2	Maailmanjärjestöt	2
3	PARTIO SUOMESSA	3
3.1	Suomen partion historia	3
3.2	Lippukunnat	3
3.3	Ikäkaudet	3
3.4	Partiopiirit	4
4	SUURJUHLA 2014	5
4.1	Mikä on Suurjuhla?	5
4.2	Suurjuhlan aikataulu	5
4.3	Majoituskoulut	6
5	SUURJUHLAJUNAT	6
5.1	Tarve	6
5.2	Reitit	7
5.2.1	Tilausjunat	7
5.2.2	Tilausvaunut	8
5.3	Aikataulut	9
5.4	Täyttöaste	9

5.5	Kuljetuskustannukset	10
5.6	Suurjuhlahjunien hinnat	10
5.7	Riskit	11
5.8	Hinnoittelu	12
	5.8.1 Myyntikate ja omakustannearvo	12
	5.8.2 Kriittinen piste	12
5.9	Kilpailijat	13
	5.9.1 Linja-autot	13
	5.9.2 Vuorojunat	14
5.10	Markkinointi	15
5.11	Suurjuhlahjunien paikkahinnat	16
	5.11.1 Ennustetut matkustajamäärät	16
	5.11.2 Kysynnän hintajousto	17
	5.11.3 Hinnoittelu	18
5.12	Suurjuhlahajuna-projektin kariutuminen	20
6	TILAUSSLINJA-AUTOLIIKENNE TAPAHTUMAVIIKONLOPPUNA	21
6.1	Tarve	21
6.2	Määrä	21
6.3	Aikataulutus	22
	6.3.1 Just-In-Time (JIT)	22
	6.3.2 First in, first out (FIFO)	22
	6.3.3 Aikataulujen toteutus	23
	6.3.4 Linja-autokohtaiset aikataulut	24
	6.3.5 Sukkulaliikenne	24
6.4	Reitit	25
6.5	Täyttöaste	25
6.6	Riskit	26
	6.6.1 Aikataulut	26
	6.6.2 Matkustajamäärät	26
	6.6.2.1 Aliarvio	26

6.6.2.2 Yliarvio	27
6.7 Kilpailijat	27
6.8 Markkinointi ja tiedotus	27
7 YHTEENVETO	28
LÄHTEET	29

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Työn tavoite

Tämä opinnäytetyö käsittelee Kouvolassa kesäkuussa 2014 järjestetyn partiolaisten Suurjuhlan tapahtumalogistiikkaa. Työn tarkoituksena on ison massatapahtuman logististen toimien selvitys, toteutus sekä seuranta.

Opinnäytetyössä on kaksi tärkeää osa-aluetta, jotka takaavat tapahtumaan osallistuvien sujuvan pääsyn Kouvolaan ja takaisin kotiin sekä sujuvan liikkumisen Kouvolan alueella tapahtumaviikonloppuna: Suurjuhlahjunat, joiden avulla pyritään tarjoamaan helppo kyyti Kouvolaan sekä sieltä takaisin kotipaikkakunnalle, sekä tilauslinja-autot, jotka palvelevat tapahtumavieraita Suurjuhlaviikonloppun ajan.

Työ aloitettiin joulukuussa 2013, vuoden 2014 Suurjuhla vietettiin 7.–8.6.

## 1.2 Kymenlaakson Partiopiiri ry

Kymenlaakson partiopiiri ry on perustettu vuonna 1976 ja on partiotoiminnan maakunnallinen piirijärjestö. Se on yksi Suomen yhdestätoista partiopiiristä.

Järjestön, jonka jäsenmäärä on noin 1600, toiminta kattaa koko Kymenlaakson alueen ja aktiivisia lippukuntia sillä on 33 kappaletta.

(Kymenlaakson partiopiiri ry. Piiri)



## 2 PARTIOLIIKE

### 2.1 Kansainvälinen partioliike

#### 2.1.1 Historia

Kansainvälinen partioliike perustettiin elokuussa vuonna 1907 Englannissa, jolloin Robert Baden-Powell järjesti leirin kokeillakseen itse kehittämänsä poikien kasvatusjärjestelmää. Vuonna 1908 hän julkaisi leiriltä oppimansa jälkeen kirjan Scouting for Boys.

(Kymenlaakson Partiopiiri ry. Historia.)

#### 2.1.2 Maailmanjärjestöt

Maailmassa on yli 40 miljoonaa partiolaista. Ainoat valtiot, joissa ei ole partiotoimintaa ovat Andorra, Kiina, Kuuba, Pohjois-Korea, Laos ja Myanmar.

Partiolaisilla on kaksi maailmanjärjestöä: World Organization of Scout Movement (WOSM) ja World Association of Girl Guides and Girl Scouts (WAGGGS). Molempien maailmanjärjestöjen tehtävänä on kehittää partiotoimintaa ja tukea kansallisia partiojärjestöjä.

(Kymenlaakson Partiopiiri ry. Maailmanjärjestöt)

## 3 PARTIO SUOMESSA

### 3.1 Suomen partion historia

Suomi kuuluu ensimmäisten valtioiden joukkoon, jossa partiotoiminta alkoi; Suomeen perustettiin partioryhmiä jo vuonna 1910 ja ensimmäiset partioleirit Suomessa järjestettiin vuonna 1911. Vuonna 1972 Suomen Partiotyttö- ja Partiopoikajärjestöt yhdistyivät ja nimeksi tuli Suomen Partiolaiset – Finlands Scouter ry.

(Partio. Historia.)

### 3.2 Lippukunnat

Suomessa on noin 750 toimivaa lippukuntaa ja lähes jokaisessa Suomen kunnassa toimii partiolippukunta. Näistä suurin osa on yhteislippukuntia, eli lippukuntaan kuuluu sekä tyttöjä että poikia. Lippukunnat ovat oman maantieteellisen alueensa partiotoiminnan sanansaattajia.

Useimmiten lippukunnat ovat rekisteröityjä yhdistyksiä, joiden toimintaa ohjaa sen hallitus. Lippukuntien omia tunnuksia ovat lippu, huivi sekä lippukuntamerkki. Lippukunnat toimivat partio-ohjelman mukaisesti, soveltaen sitä omien erityistarpeidensa mukaisesti.

(Partio. Lippukunnat)

### 3.3 Ikäkaudet

Ikäkausi on tietynikäisten partiolaisten partio-ohjelman osa. Ikäkausilla on omat nimensä, esimerkiksi Samoajat. Samoajat usein suorittavat ohjelmia paitsi oman Partiopiirinsä ja Lippukuntansa, myös toisten samoajien kanssa.

Vuonna 2007 julkistetun uuden partio-ohjelman mukaisesti Suomessa on käytössä viisi eri ikäluokkaa, jotka ovat: Sudenpennut (7–9-vuotiaat), Seikkailijat (10–12-vuotiaat), Tarpojat (12–15-vuotiaat), Samoajat (15–17-vuotiaat) ja Vaeltajat (18–22-vuotiaat partiolaiset).

(Partio. Ikäkaudet)

### 3.4 Partiopiirit

Suomessa on vuosien 2006–2009 aikana toteutetun piiriuudistuksen jälkeen 11 partiopiiriä. Piirit on järjestelty maantieteellisiin alueisiin, paitsi Finlands Svenska Scouter r.f., joka on Suomen ruotsinkielinen, maanlaajuinen, partiopiiri.



Kuva 1: Partiopiirit Suomessa, poislukien Finlands Svenska Scouter r.f.

Partiopiirit tukevat lippukuntien toimintaa muun muassa järjestämällä tapahtumia ja koulutuksia sekä koordinoimalla alueellista yhteistyötä.

(Partio. Partiopiirit)

## 4 SUURJUHLA 2014

### 4.1 Mikä on Suurjuhla?

Suurjuhla on Suomen Partiolaisten suur tapahtuma, joka järjestetään noin 7 vuoden välein. Edellinen Suurjuhla järjestettiin Tampereella 9.-10.6.2007.

Vuoden 2014 Suurjuhla järjestetään Kouvolassa 7.-8.6.2014 ja kyseessä on ensimmäinen kerta, kun Suurjuhla järjestetään Kymenlaaksossa.

Suurjuhla 2014 –tapahtuman osallistujamääräksi ennustetaan noin 10 000 partiolaista ympäri Suomen.

### 4.2 Suurjuhlan aikataulu

Suuri osa Suurjuhlan osallistujista, varsinkin kaukaa tulevat, saapuvat Kouvolaan 6.6.2014, iltapäivän ja illan aikana.

Itse tapahtuma alkaa lauantai-iltana 7.6.2014 ja päättyy sunnuntai-iltapäivällä 8.6.2014. Tapahtuman jälkeen partiolaisilla on mahdollisuus vierailu Tykkimäen huvipuistossa näin halutessaan. Tykkimäen vierailusta pitää ilmoittaa erikseen, jo varausta tehtäessä.

### 4.3 Majoituskoulut

Tapahtuman osallistujat majoittuvat pääsääntöisesti majoituskouluilla, jotka sijaitsevat Kouvolan alueella ja sen välittömässä lähistössä. Kouvolan keskustan lisäksi kouluja on Kuusankoskella, Myllykoskella sekä Keltakankaalla.

Kauimpana sijaitsevasta majoituskohteesta Kouvolan keskustaan on etäisyyttä noin 20 kilometriä.

Koulumajoitusta on tarjottu kaikille, jotka saapuvat tapahtumaan Kouvolan ulkopuolelta; kouvolaalaiset majoittuvat pääsääntöisesti kotonaan. Majoituskoulujen sijainteja ei tässä käydä läpi tarkemmin, sillä ne ovat Kouvolan kaupungin ja Kymenlaakson partiopiirin keskeisiä, luottamuksellisia sopimuksia. Majoituskouluista voidaan kuitenkin puhua niiden nimillä, mikäli on tarvetta selventää tarkemmin jotain tilannetta. Listaa koulusta eikä niiden majoittujakapasiteeteista kuitenkaan tämän opinnäytetyön mukana julkisteta.

Myöskään majoitusten hintoja ei tässä käydä samasta syystä läpi.

Majoituskoulut ovat majoittujien käytössä koko tapahtumaviikonlopun: ne avaavat ovensa perjantaina iltapäivällä ja sulkeutuvat sunnuntaina osallistujien viimeistään lähtiessä kotiin.

## 5 SUURJUHLAJUNAT

### 5.1 Tarve

Suurjuhlajunat ovat uusi konsepti, jonka Kymenlaakson Partiopiiri ry on luonut vuoden 2014 Suurjuhlaa ajatellen.

Suurjuhlajunien tarkoitus on kuljettaa Suurjuhlan osallistujia kotipaikkakunniltaan junalla Kouvolaan tapahtumaviikonloppuna.

Koska Suurjuhlaan osallistuu partiolaisia ympäri Suomen, on juna nopea, kätevä ja ympäristöystävällinen tapa kuljettaa partiolaiset Kouvolaan ja takaisin.

Ympäristöystävällisyys on yksi Suurjuhlien tärkeimmistä teemoista ja tästä syystä junat valikoituivat pääkuljetusmuodoksi.

## 5.2 Reitit

### 5.2.1 Tilausjunat

Suurjuhlajunat on suunniteltu kulkemaan mahdollisimman monen tärkeän juna-aseman kautta, jotta halukkaat matkustajat pääsisivät kyytiin mahdollisimman pienellä vaivalla.

Junan nimi	JUNA A	JUNA B	JUNA C
Junassa paikkoja	430	764	881
ASEMAN NIMI	Rovaniemi	Seinäjoki	Turku
	Oulu	Tampere	Salo
	Kajaani	Lempäälä	Karjaa
	Kuopio	Toijala	Kirkkonummi
	Mikkeli	Hämeenlinna	Espoo
	-	Riihimäki	Helsinki
	-	Lahti	Tikkurila
	-	-	Kerava
	-	-	Mäntsälä
	-	-	Lahti
	<b>KOUVOLA</b>	<b>KOUVOLA</b>	<b>KOUVOLA</b>

Kuva 2: Suurjuhlajunien matkustajakapasiteetit ja pysähdysasemat

Tilausjunia suunniteltiin yhteistyössä VR:n kanssa yhteensä kolme kappaletta, joiden lisäksi yhteysvälille Joensuu-Kouvola varattiin yhteensä kaksi kappaletta tilausvaunuja kahteen eri vuorojunaan, yksi molempiin.

Kuvasta 2 näkee, millä asemilla Suurjuhla-junat (junat A, B ja C) pysähtyvät. Junien lähtöasemat ovat Rovaniemi, Seinäjoki sekä Turku, ja jokaisen junan pääteasema on Kouvola.

Kuvasta näkee myös, kuinka monta matkustajapaikkaa on kussakin junassa.

### 5.2.2 Tilausvaunut

Junien A, B ja C lisäksi Kymenlaakson Partiopiiri ry on varannut kahdesta Joensuusta Kouvolaan kulkevasta junasta yhden vaunun kummastakin käyttöönsä (vaunut D ja E). Vaunujen tarkoituksena on myös kuljettaa matkustajia Joensuusta ja väliasemilta Kouvolaan.

Junan nimi	VAUNUT D ja E
Junassa paikkoja	2*79=158
ASEMAN NIMI	Joensuu
	Kitee
	Kesälahti
	Parikkala
	Simpele
	Imatra
	Joutseno
	Lappeenranta
	<b>KOUVOLA</b>

Kuva 3: Tilausvaunujen matkustajakapasiteetit ja pysähdysasemat

Kuvasta 3 selviää, että vaunuja on varattu kaksi kappaletta ja molempien matkustajakapasiteetti on 79 matkustajaa, näin yhteiskapasiteetiksi muodostuu 158 matkustajaa.

### 5.3 Aikataulut

Junien aikataulutus on suunniteltu yhteistyössä VR:n kanssa. Koska itse tapahtuma alkaa lauantaiaamuna, tulee osallistujien olla paikalla viimeistään silloin. Kuitenkin suurin osa osallistujista saapuu tapahtumapaikkakunnalle jo perjantai-iltapäivän aikana.

Aikataulutuksen lähtökohtia on kaksi: Osallistajat ovat perillä hyvissä ajoin sekä ruuhkien välttäminen Kouvolan rautatieasemalla.

Näistä jälkimmäinen on toteutettu niin, että Suurjuhlahjunat eivät saavu yhtäaikaaisesti Kouvolaan, sillä rautatieasemalla on paljon myös siviililiikennettä ja ruuhkautumisen mahdollisuus pyritään minimoida.

### 5.4 Täyttöaste

Täyttöasteella tarkoitetaan ajoneuvon kuljettaman kuorman määrä prosentteina ko. ajoneuvon sallitusta maksimimäärästä. (Logistiikan Maailma. Sanasto).

Suurjuhlahjunien täyttöaste pyritään maksimoimaan. Tässä kuorma on kuljetettavat, tapahtumaan osallistuvat, partiolaiset.



## 5.5 Kuljetuskustannukset

Kustannukset tapahtumalle tai muulle organisaatiolle ovat tuotannontekijöiden, kuten työvoiman ja kaluston, lisäksi myös esimerkiksi kuljetuskustannukset.

Kuljetuskustannuslaskennassa pyritään laskemaan kuljetustyöstä aiheutuvat kustannukset. Usein suoriteyksikkö on per ajettu kilometri, käytetty tunti tai kuljetetut yksiköt, esimerkiksi 500 tonnia tai 80 kuutiometriä. (Hokkanen, Inkinen & Käenmäki 2011, 245.)

Kymenlaakson partiopiirille Suurjuhlahjunista koituvat kuljetuskustannukset ovat se summa, joka maksetaan VR:lle, jotta suurjuhlahjunien ajaminen olisi mahdollista. Tähän summaan kuuluu kaluston vuokraus, junahenkilöstön palkat, verot sekä kaikki muut summat, jotka aiheutuvat kustannuksina Kymenlaakson Partiopiirille Suurjuhlahjunista.

## 5.6 Suurjuhlahjunien hinnat

Kymenlaakson partiopiiri maksaa VR:lle, jotta se saa käyttää yhtiön junakalustoa osallistujien kuljetuksiin.

Reitti	Hinta, veroton (€)	Alv. (%)	Verollinen hinta (€)
Rovaniemi-Kouvola	30 642	10	33 706
Seinäjoki-Kouvola	32 100	10	35 310
Turku-Kouvola	28 800	10	31 680
Joensuu-Kouvola	1182	10	1 300

Kuva 4: Suurjuhlahjunien hinnat

Kuvasta 4 kuvasta näkyy, miten suurjuhlahjunien hinnat muodostuvat verottomaan hintaan lisätään arvonlisävero, jonka jälkeen saadaan verollinen kokonaishinta.

Esimerkiksi Rovaniemi–Kouvola-junan kokonaishinta, 33 706 euroa, saadaan laskettua lisäämällä vuokrahintaan arvonlisävero 10 %, eli

$$30642 \text{ euroa} * 1,1 = 33706 \text{ euroa}$$

## 5.7 Riskit

Tapahtumalla on todennäköisesti monta riskiä, jopa ennen tapahtuman alkamista. Suunnitteluvaiheessa tulee miettiä kaikki mahdolliset riskit ja miten ne pystyttäisiin välttämään. Kaikkia riskejä, esimerkiksi sääolosuhteita tai äkillisiä muutoksia kansantaloudessa, ei ennakkoon pystytä aavistamaan. Näihin tulee etukäteen miettiä suunnitelma, jolla niiden sattuessa, niihin pystytään nopeasti reagoimaan.

(Säteri 2010, 20)

Riskien ennakoimisessa pystytään ottamaan oppia historista; miten jonkun tietyn asian toteuttaminen sujui edellisessä Suurjuhlassa? Entä minkälainen keli Kouvola on ollut kesäkuun ensimmäisenä viikonloppuna menneinä vuosina?

Tämänlaisia kysymyksiä on logistiikan pakko miettiä, jotta pystytään reagoimaan nopeasti ja oikein mahdollisiin katastrofitilanteisiin.

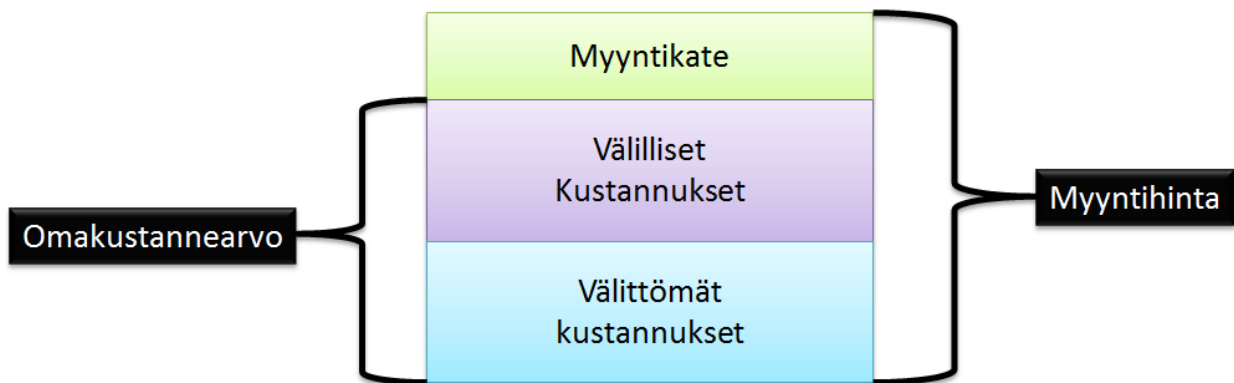
Suurimpana riskinä Suurjuhlaunia suunnitellessa oli, ettei junan täyttöaste kohoisi riittävän korkeaksi ja näin pahimmassa tapauksessa Suurjuhlaajat olisivat Kymenlaakson partiopiiri ry:lle tappiollisia. Jotta saisimme mahdollisimman suuren täyttöasteen Suurjuhlaajunille, tulee junaliput hinnoitella mahdollisimman houkutteleviksi asiakkaalle, jotta he valitsisivat junan muiden matkustustapojen, varsinkin linja-autokyytien, sijaan.

Mahdollisia junien kulkua haittaavia tilanteita ovat mm. kehnot sääolosuhteet sekä mahdolliset lakot, ratatyöt jne.

## 5.8 Hinnoittelu

### 5.8.1 Myyntikate ja omakustannearvo

Myyntikate eli tehdyistä myynneistä saatu voitto saadaan, kun myyntituloista vähennetään omakustannearvo, eli arvo, joka saadaan, kun otetaan huomioon kaikki tuotteen aiheuttamat kustannukset. Tässä tuote on Suurjuhlajunat ja kaikki niistä aiheutuvat kustannukset ovat niiden omakustannearvo.



Kuva 5: Myyntikate ja omakustannearvo

Tässä omakustannearvoon lasketaan VR:lle maksettavat summat. Muita merkittäviä kuluja logistiikalle ei synny, sillä esimerkiksi Suurjuhlan henkilökunnalle ei makseta palkkaa; kyseessä on partiolaisten vapaaehtoistyö.

Muut suuret kustannukset syntyvät Suurjuhlan muilta osa-alueilta, mutta tässä työssä niihin ei paneuduta, sillä ne eivät liity tapahtuman logistiikkaan.

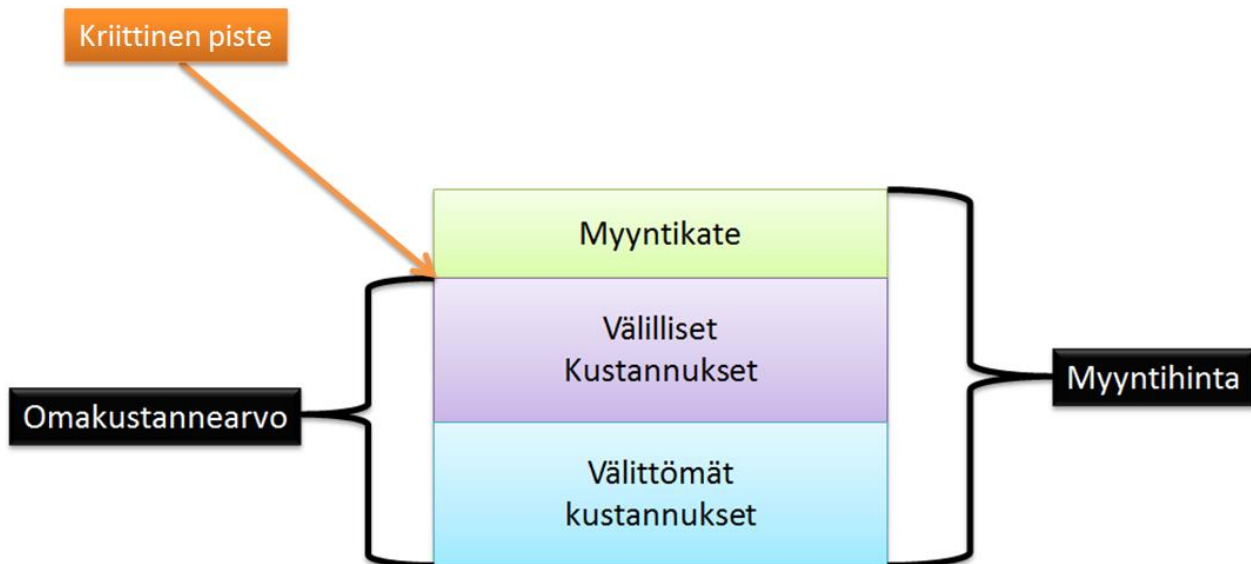
### 5.8.2 Kriittinen piste

Kriittisellä pisteellä tarkoitetaan tilannetta, jolloin yrityksen voitto on nolla, ei siis tehdä voittoa eikä tappiota. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kokonaisvoitto ja kokonaiskustannukset ovat yhtä suuret.

(Taloussanomien Kriittinen piste)

Suurjuhlajunien kriittinen piste on se summa, jolla junat eivät siis tee voittoa eivätkä tappiota, eli

$$34100 \text{ euroa} + 32000 \text{ euroa} + 40000 \text{ euroa} + 2 \cdot 1000 \text{ euroa} = 108100 \text{ euroa}.$$



Kuva 6: Kriittinen piste

Tavoite on, että lippumyynnistä saatavat myyntitulot ovat siis vähintään 108 100 euroa, jottei synny tappiota.

## 5.9 Kilpailijat

### 5.9.1 Linja-autot

Suurjuhlajunien suurimmat kilpailijat ovat linja-autokuljetukset sekä VR:n omat vuorojunat.

Linja-automatkustaminen on asiakkaalle melko halpa vaihtoehto; Rovaniemeltä linja-autollinen partiolaisia (matkustajapaikkoja linja-autossa on noin 50 kappaletta)

matkustaa Kouvolaan ja takaisin n. 2 200 eurolla, eli yhden matkan hinnaksi tulee noin 44 euroa, sillä:  $\frac{2200}{50} = 44$

### 5.9.2 Vuorojunat

Kouvolassa pysähtyy paljon vuorojunia, sillä sen maantieteellinen sijainti on suotuisa junaliikenteelle.



Kuva 7: Eteläisen Suomen rataverkosto

Kuvasta 7 näkyy, kuinka Kouvola toimii solmukohtana sekä Helsingin että Tampereen suunnan ja Itä-Suomen välillä. Lisäksi esimerkiksi Kouvolan ja Kotkan sataman välillä on junayhteys.

Koska suuri osa Suurjuhlan osallistujista on alaikäisiä, tulee huomioida, että vuorojunaan lippua ostaessaan he saavat lipun puoleen hintaan (VR:n hinnoittelupolitiikan mukaan juniorilipun saa alle 17-vuotias). Tämä tulee ottaa huomioon myös Suurjuhlanjuniin lippujen hinnoittelussa.

Esimerkiksi Rovaniemeltä Kouvolaan juniorille meno-paluu – lippu maksaa noin 92 euroa.

Vaikka tämä on huomattavasti kalliimpi linja-autolippuun verrattuna, historiasta selviää, että moni partiolainen suosii junaa verrattuna linja-autoon, sillä junat ovat ympäristöystävällisempi vaihtoehto.

Turku - Kouvola - Turku		Seinäjoki - Kouvola - Seinäjoki	
asema	hinta (€)	Asema	Hinta (€)
Turku	58	Seinäjoki	60
Salo	54	Tampere	40
Karjaa	41	Lempäälä	35
Kirkkonummi	37	Toijala	32
Espoo	32	Hämeenlinna	25
Helsinki	32	Riihimäki	22
Tikkurila	32	Lahti	14
Kerava	28		
Mäntsälä	17	Joensuu - Kouvola - Joensuu	
Lahti	14	Asema	Hinta (€)
		Joensuu	54
		Kitee	46
		Kesälahti	42
		Parikkala	35
		Simpele	32
		Imatra	26
		Joutseno	24
		Lappeenranta	21

Kuva 8: Vuorojunien meno-paluu -lippujen keskihinnat juniorille Kouvolaan eri asemilta

## 5.10 Markkinointi

Palvelu on laaja käsite. Asiakas odottaa, että palvelu tuo hänelle jotain lisäarvoa.

Mikäli lisäarvo on asiakkaan odottamalla tasolla, tai sen yli, asiakas todennäköisesti ostaa palvelun.

Palvelukokemusta ei voi uusia, sillä se on ainutlaatuinen tapahtuma. Sen takia palvelun laadun tulee olla haluttu.

(Hokkanen, Inkinen & Käenmäki. 2011. Tavaraliikenneyrityksiä.)

Suurjuhla- ja junien markkinoinnissa lähdetään siitä tiedosta, että tarve on konkreettinen; tapahtumaan osallistujien tulee päästä Suomen eri kolkista Kouvolaan kesäkuun 2014 ensimmäisenä viikonloppuna.

On tiedossa, että varsinkin kaukaa matkaavien kiinnostus Suurjuhlajunia kohtaan on suurta. Syinä tähän on muun muassa junien ympäristöystävällisyys linja-autoihin verrattuna sekä sujuvampi ja tasaisempi matkanteko.

Suurjuhlajunien markkinointikanavia on kolme: Tapahtuman virallinen Internet-sivusto, tapahtuman Facebook-yhteisö sekä Suomen piirijärjestöille lähetetyt sähköpostiviestit, joissa on tarkemmin yksilöity Suurjuhlajunien reaaliaikaista tilannetta, kuten senhetkisiä hintatietoja, junien pysähdysasemat sekä junapaikkojen varauksen kannalta tärkeät päivämäärät.

Vaikka kyseessä on kertaluontoinen tapahtuma, voi markkinoinnissa hyväksi havaittuja malleja käyttää myös seuraavan Suurjuhlan valmistelussa ja suunnittelussa. Toisaalta, mahdolliset markkinoinnilliset virheet huomataan vasta keväällä, jolloin niiden korjaaminen ei ole mahdollista vuoden 2014 Suurjuhlaa ajatellen, vasta seuraavaa Suurjuhlaa.

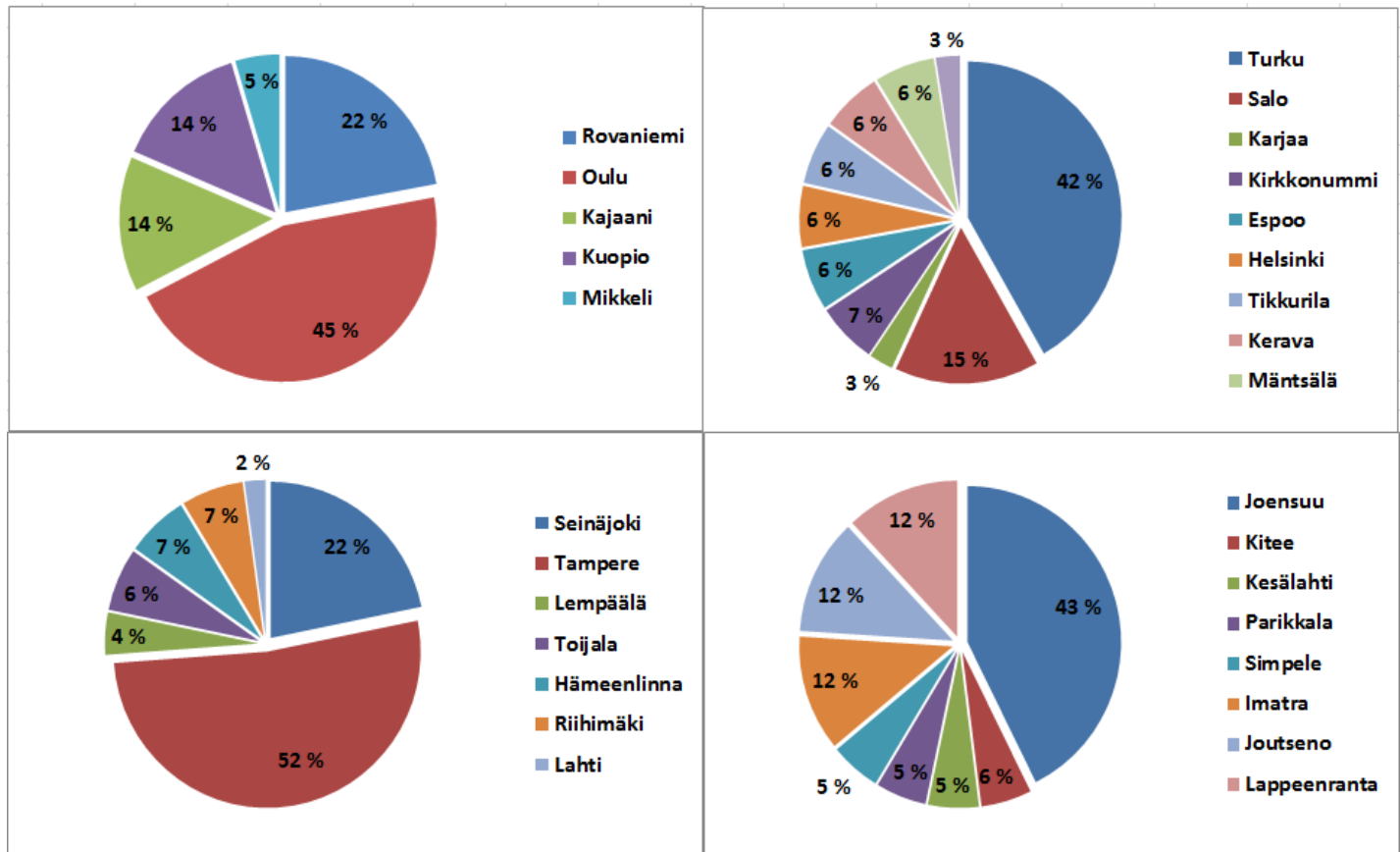
## 5.11 Suurjuhlajunien paikkahinnat

### 5.11.1 Ennustetut matkustajamäärät

Matkustajamäärien ennustaminen on hankalaa, sillä Suurjuhlajunien hinnat tulee julkistaa, kun tapahtumaan ilmoittautuminen alkaa, eikä näin ollen kiinnostusta pystytä ennustamaan ilmoittautumisten perusteella.

Mahdollisten matkustajamäärien ennustamisessa on käytetty hyväksi vuonna 2007 Tampereella järjestetyn Suurjuhlan osallistujamääriä sekä piirijärjestöille tehtyjen sähköpostikyselyiden tuloksia.

Tuloksista ilmenee, että tarvetta Suurjuhlajunille on, ja tuloksen innoittamana suunnittelua päätettiin jatkaa.



Kuva 9: Eri asemien matkustajaennuste

### 5.11.2 Kysynnän hintajousto

Hyödykkeen kysynnän hintajoustolla tarkoitetaan sitä, kuinka suuren muutoksen hinnan suhteellinen muutos aiheuttaa kysytyyn hyödykemäärään.

Kysynnän hintajousto = kysytyn määrän prosentuaalinen muutos / hyödykkeen hinnan prosentuaalinen muutos. (Taloussanomat. Hintajousto)

Esimerkiksi, jos hyödykkeen hinta on 100 euroa, kysytään 5 000 kappaletta tällä hinnalla. Hinnan noustessa 115 euroon, kysytään sitä enään 4000 kappaletta, Hinta on noussut siis 15 prosenttia, sillä  $115/100 = 1,15$ . Samalla kysyntä on laskenut 20 prosenttia, sillä  $100 - ((4000/5000) * 100) = 20$



Eli, kysynnän hintajousto tässä tapauksessa on  $\frac{-20}{15} \approx -1,333$

Kysyntä ja hinnoittelu pyritään tasapainottamaan niin, että mahdollisimman moni junapaikka saataisiin myytyä, mahdollisimman suurella hinnalla. Tämä siksi, että matkustajilta saatu rahamäärä tulee olla vähintään yhtä suuri, kuin Suurjuhlahjunien menot ovat (kriittinen piste).

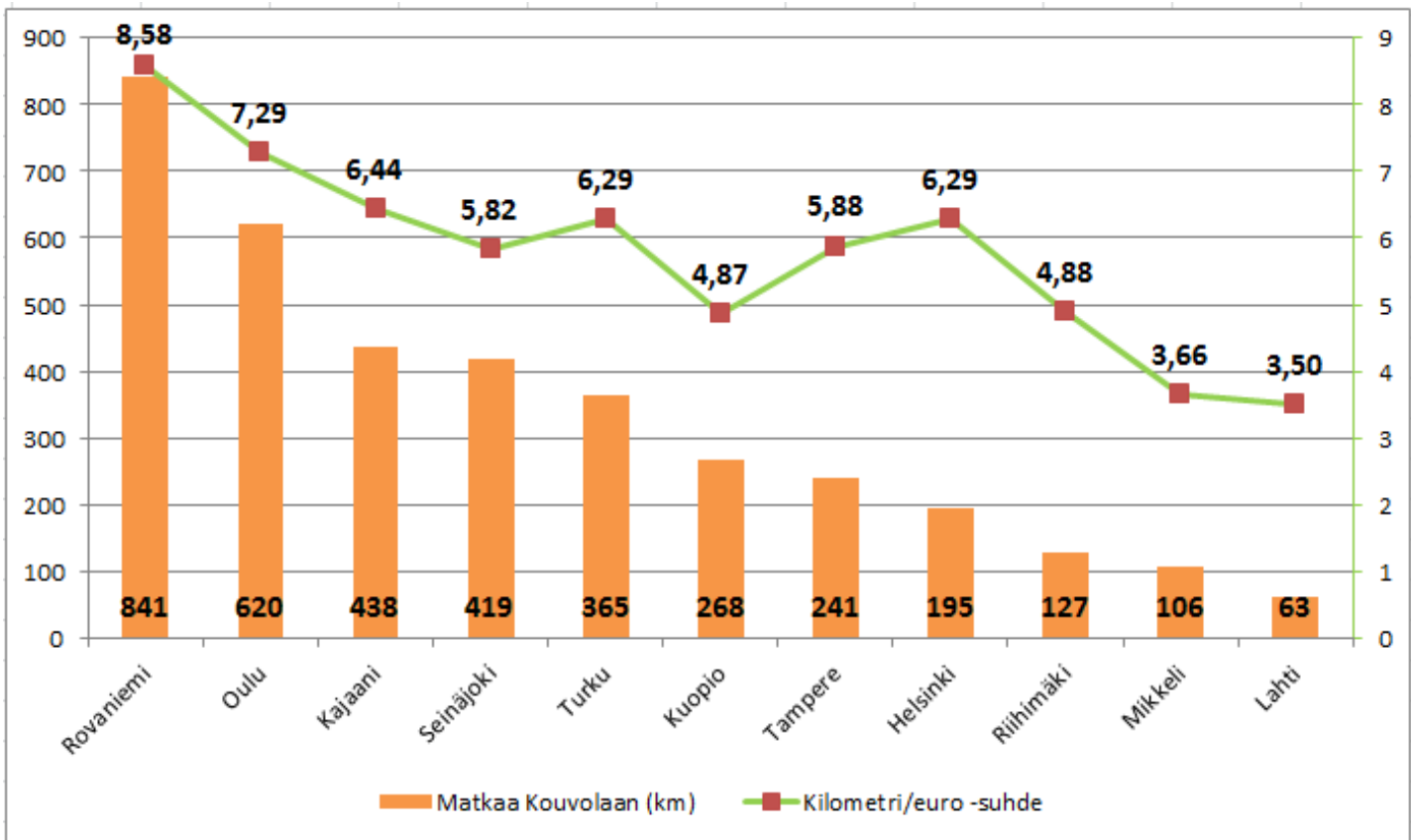
On pyritty laskemaan optimaalinen hinta junalipuille jokaiselta asemalta, millä matkustajamäärät saataisiin maksimoitua (eri asemille varatut maksimikapasiteetit huomioiden). Jos esimerkiksi Oulusta junaan nouseville on varattu 100 junapaikkaa, halutaan laskea suurin yhden junalipun myyntihinta, jolla junaan saadaan 100 oululaista matkustajaa. Tässä on käytetty apuna VR:n omien vuorojunien hintatietoja, sekä mahdollisten, partiopiirien omien, tilauslinja-autojen hintoja. Näin on pyritty laskemaan eri asemilta junan kyytiin nouseville paras mahdollinen hinta.

### 5.11.3 Hinnoittelu

Tekstissä esitetyt tilausjunien hinnat eivät ole aktuaalisia, sillä ne ovat luottamuksellisia osapuolten, VR:n sekä Kymenlaakson Partiopiiri ry:n, kesken. Hinnat ovat esimerkkihintoja, joiden on tarkoitus antaa hyvä käsitys siitä, miten hinnoittelu muodostuu.

Koska muutokset hinnoittelussa vaikuttanee suuresti kysyntään (kysynnän hintajousto), on hinnat pyritty kerralla saamaan oikeiksi. Tätä kuitenkin hankaloittaa se, että hinnoitteluvaiheessa matkustajamäärät eivät ole tiedossa. On olemassa vain ennusteita, joiden paikkansapitävyydestä ei ole varmuutta. Tästä syystä hinnat päätettiin laskea hieman alle optimaalisen myyntihinnan; halutaan varmistaa, että jokainen miltei jokainne junapaikka myydään.

Peruseriaatteena on, että kaukaa matkustavien lipun hinta voi olla suhteessa halvempi kuin läheltä matkustavien. Näin kaukaa matkaavan lipun hinta ei muodostu liian korkeaksi sekä lähempää junaan haluava matkustaja arvostanee junaan matkustusmuotona enemmän ja näin myös maksaa lipusta suhteessa enemmän.



Kuva 10: Pääasemien etäisyydet Kouvolaan sekä kilometri/euro -suhde

Yllä ilmenee, 11 pääaseman etäisyydet Kouvolaan pylväsdiagrammina sekä viivadiagrammina kyseisten asemien kilometri/eurosuhde.

Käytännössä tämä tarkoittaa siis matkaa, jonka yhdellä eurolla voi matkustaa, esimerkiksi Rovaniemeltä, josta matkaa Kouvolaan on 841 ratakilometriä, matkustaja matkustaa Suurjuhlajunassa yhdellä eurolla 8,58 kilometriä, kun taas Helsingistä Kouvolaan sama luku on 6,29 kilometriä.

Tämä tarkoittaa, että Rovaniemeltä Kouvolaan pääsee suhteessa halvemmalla kuin Helsingistä Kouvolaan, vaikka itse lippu Rovaniemeltä Kouvolaan onkin kalliimpi kuin vastaava Helsingistä.

Turku - Kouvola - Turku		Seinäjoki - Kouvola - Seinäjoki	
Asema	Hinta (€)	Asema	Hinta (€)
Turku	58	Seinäjoki	72
Salo	54	Tampere	41
Karjaa	44	Lempäälä	36
Kirkkonummi	35	Toijala	34
Espoo	31	Hämeenlinna	27
Helsinki	31	Riihimäki	26
Tikkurila	31	Lahti	18
Kerava	27		
Mäntsälä	22	Joensuu - Kouvola - Joensuu	
Lahti	18	Asema	Hinta (€)
		Joensuu	53
		Kitee	46
		Kesälahti	42
		Parikkala	35
		Simpele	32
		Imatra	26
		Joutseno	24
		Lappeenranta	22

Rovaniemi - Kouvola - Rovaniemi	
Asema	Hinta (€)
Rovaniemi	98
Oulu	85
Kajaani	68
Kuopio	55
Mikkeli	29

Kuva 9: Suurjuhlajunien lippuhinnat asemittain

## 5.12 Suurjuhlajuna-projektin kariutuminen

Lopulta Suurjuhlajuna-projektia ei kovasta yrityksestä huolimatta pystytty viemään loppuun asti. Suurin syy tähän oli suuri taloudellinen riski; Suurjuhlajunat olisivat olleet suuri taloudellinen riski Kymenlaakson Partiopiirille, sillä niiden varalle oli budjetoitu paljon rahaa.

Kuitenkaan varmuutta matkustajamäärästä ei saatu Kymenlaakson Partiopiiri ry:n ja VR:n välillä sovittuun deadline-päivämäärään mennessä, joka oli noin puolitoista kuukautta ennen tapahtumaa.

Tästä syystä Suurjuhlajunat päätettiin jättää tilaamatta: tappiolle ei saa jäädä.

Nollatulot on minimisumma, jonka Suurjuhlajunien olisi tullut tehdä voittoa, eikä tämän toteutumisesta ollut varmuutta.

Asia oli kova kolaus Kymenlaakson Partiopiirin työntekijöille, sekä minulle itselleni. Suurjuhlanjunia oltiin pyritty toteuttamaan monen kuukauden ajan, mutta lopussa opittiin, ettei Suurjuhlanjat ole mahdollisia, vielä ainakaan tähän Suurjuhlaan.

Suurjuhlanjuna-projektista saatiin kuitenkin paljon irti seuraavaa Suurjuhlaa ajatellen. Nyt tiedetään, että ennakkoilmoittautumisen tulee päättyä paljon aiemmin, jotta junien matkustajamäärät ovat hyvän aikaa ennen tapahtumaa tiedossa. Lisäksi tiedetään hintataso, jolla Suurjuhlanjuniien hankinta onnistuu. Tämä auttaa tapahtuman budjetoinnissa. Tiedetään melko tarkasti, kuinka paljon rahaa juniin tulee kiinnittää.

## 6 TILAUSLINJA-AUTOLIIKENNE TAPAHTUMAVIIKONLOPPUNA

### 6.1 Tarve

Tapahtumaviikonloppuna sekä Kouvolan kaupungin alueella että lähikunnissa tarvitaan tilauslinja-autoja tapahtumaan osallistujien kuljetuksiin, pääsääntöisesti majoituskouluilta tapahtumapaikoille ja takaisin. Myös muita kuljetussuoritteita tarvitaan, niistä lisää myöhemmin.

### 6.2 Määrä

Linja-autojen määrän suunnittelussa on pyritty pääsemään mahdollisimman pieneen automäärään niin, että yksi linja-auto ajaa aamusta aamuyöhön asti. Näin linja-autojen määrä ei riistäydy käsistä ja myös linja-autojen hallittavuus on helpompaa, kun autojen määrä on pienempi.

Kuitenkin, autoja on oltava vähintään niin monta, että automäärä ehtii kuljettamaan halutun määrän ihmisiä määränpäähän oikeaan aikaan. Lisäksi on huomioitava mahdolliset myöhästymiset sekä kaluston rikkoutumiset. Näin ollen on varattavien linja-autojen määrän oltava hieman suurempi, kuin todellinen tarve on.

## 6.3 Aikataulutus

### 6.3.1 Just-In-Time (JIT)

JIT-suunnittelun päätavoite on, että oikeanlainen materiaali (tässä linja-autot) ohjataan juuri oikeaan aikaan ja oikeaan paikkaan.

Aikataulutuksessa tärkeintä on, että oikea määrä linja-autoja on oikeassa paikassa ja oikeaan aikaan.

Tavoitteena on, että linja-autot tulevat paikalle juuri sovittuun aikaan tai hieman etuajassa. Kuitenkin niin, etteivät linja-autot joutuisi odottamaan yli 15:tä minuuttia matkustajia. Tällä haetaan etuina mm. sitä, että linja-autojen kuljettajien aikataulussa olisi ajoa mahdollisimman paljon. Turha odottelu eli ”varastointi” halutaan karsia minimiin.

Toinen merkittävä etu on se, ettei paikallaan pysäkillä seisovat, matkustajia odottavat linja-autot häiritse Kouvolan seudun muuta liikennettä.

### 6.3.2 First in, first out (FIFO)

”First in, first out -ajatteluun perustuva varaston arvostusmenetelmä, jossa oletetaan ensimmäiseksi varastoon saapuneiden aineiden ja tarvikkeiden tulevan käytetyiksi ensimmäisinä” (Netvisor. Varastonhallinta)

Tätä samaa menetelmää käytetään sekä linja-autojen aikatauluttamisessa että reittisuunnittelussa; mikäli sijaintiin on tilattu useampi kuin yksi linja-auto, täytetään aluksi täyteen ensimmäinen paikalle saapuva auto. Kun ensimmäinen auto on täynnä, lähtee auto ajamaan määräpäättä kohti ja seuraavan auton täyttö aloitetaan. Näin toimitaan, kunnes kaikki matkustajat ovat päässeet kyytiin.

## 6.3.3 Aikataulujen toteutus

Auto	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30
1			Valkealatalo-PP		PP-Valkealatalo	Valkealatalo-JH		JH-VPK	VPK-JH
2			Valkealatalo-PP		PP-Valkealatalo	Valkealatalo-JH		jh-eskolamäen koulu	eskolamäen koulu+ksanjo-jh
3			Valkealatalo-PP		PP-Valkealatalo	Valkealatalo-JH		jh-eskolamäen koulu	eskolamäen koulu+ksanjo-jh
4			Valkealatalo-PP		PP-Valkealatalo	Valkealatalo-JH		jh-ksao utinkatu 85	ksao utinkatu 85-jh
5			Valkealatalo-PP		PP-Uttihalli	Uttihalli-JH		jh-rahteron koulu	rahteron koulu-jh
6			Valkealatalo-PP		PP-Uttihalli	Uttihalli-JH		jh-rahteron koulu	rahteron koulu-jh
7			uttihalli-PP		PP-Uttihalli	Uttihalli-JH		jh-ksao utinkatu 85	ksao utinkatu 85-jh
8			uttihalli-PP		PP-Mielhäkä seurk.	Mielhäkän seurakuntatalo-PP	pp-tornionmäen koulu	Tornionmäen koulu-pp	
9			uttihalli-PP		pp-tornionmäen koulu	Tornionmäen koulu-pp	Valkealatalo-JH		
10			uttihalli-PP		pp-ksanisarmi	ksanisarmi-pp		JH-PP	
11			Jokelan koulu-PP		pp-ksanisarmi	ksanisarmi-pp	pp-tornionmäen koulu	Tornionmäen koulu-pp	JH-PP
12				vero ahdinkatu-pp	pp-kaasalaisopisto	kuutotalo-pp	pp-tornionmäen koulu	Tornionmäen koulu-pp	PP-JH
13			KSAO liiketalous salpausseläntie 51-pp	pp-sarkolan koulu+erik.koti	sarkolan koulu+erik.koti- PP	pp-sarkolan koulu+erik.koti	sarkolan koulu+erik.koti- PP	PP-Niinistö koulu	Niinistö
14			lyseon lukio-pp	pp-Lehdokki	Lehdokki-PP	pp-KSAO utinkatu 44	KSAO utinkatu 44-PP	pp-Lehdokki	Lehdokki-JH
15			lyseon lukio-pp	pp-Lehdokki	Lehdokki-PP	pp-KSAO utinkatu 44	KSAO utinkatu 44-PP	pp-Lehdokki	Lehdokki-JH
16			lyseon lukio-pp	pp-Lehdokki	Lehdokki-PP		pp-Jokelan koulu	Jokelan koulu-JH	
17			lyseon lukio-pp	pp-Lehdokki	Lehdokki-PP	pp-Jokelan koulu	Jokelan koulu-JH		
18			Matkakeskus-Mansikkala- sho	ksao utinkatu 85-pp	pp-rahteron koulu	rahteron koulu-pp	PP-Matkakeskus	Matkakeskus-Mansikkala- sho	
19			Matkakeskus-Mansikkala- sho	ksao utinkatu 85-pp	pp-rahteron koulu	rahteron koulu-pp	PP-Matkakeskus	Matkakeskus-Mansikkala- sho	
20				eskolamäen koulu-pp	PP-Mielhäkä seurk.	Mielhäkän seurakuntatalo- pp	PP-Matkakeskus	Matkakeskus-Mansikkala- sho	

Kuva 10: Kuvaesimerkki aikataulusta

Aikataulutuksen kannalta huomattavasti kiireisin päivä on lauantai 7.6.2014, joka on tapahtuman ensimmäinen päivä. Lauantaiaamulla osallistujat kuljetetaan 27 linja-autolla majoituskouluilta tapahtumapaikoille, jotka ovat Sudenpennuilla ja Seikkailijoilla Korian Pioneeripuisto (jatkossa käytetään myös PP) ja muilla Kouvolan jäähalli (jatkossa käytetään myös JH).

Näiden 27 linja-auton lisäksi käytössä on muutamia tarvittaessa kutsuttavia linja-autoja hätätapauksia varten.

Aikataulut on merkitty 15 minuutin välein, eli oletuksena on, että lyhyin mahdollinen siirtymä linja-autolla kestää 15 minuuttia. Toki lyhempiäkin siirtymiä on, mutta ne ovat harvinaisia.

### 6.3.4 Linja-autokohtaiset aikataulut

Yllä olevassa kuvassa 10 on pieni ote Suurjuhla-viikonlopun linja-autoaikataulusta. Aikatauluja ei kokonaisuudessaan julkaista tässä opinnäytetyössä, eikä sen liitteissä, sillä ne ovat Kymenlaakson Partiopiiri ry:n omaisuutta.

Vihreä väri tarkoittaa, että kyydissä on Sudenpentuja ja Seikkailijoita, punainen väri merkitsee kyyditettävien olevan Tarpoja, Samoajia sekä Vaeltajia. Valkoisella värillä on merkitty kyseisen linja-auton tyhjänä siirtyminen seuraavalle matkustajien noutopaikalle. Keltainen väri merkitsee erikoiskuljetusta, esimerkiksi sukkulaliikennettä kahden tapahtumapaikan välillä. Sukkulaliikenteestä lisää kappaleessa 6.3.5.

Esimerkkinä voidaan ottaa auto numero neljä (4), jonka lauantai-aamun ensimmäinen keikka on ajo Valkealatalolta Pioneeripuistoon. Tämän ajon on suunniteltu kestävän maksimissaan 30 minuuttia. Jätettyään matkustajat Pioneeripuistoon auto siirtyy välittömästi takaisin Valkealatalolle, jossa odottaa uudet matkustajat. Heidät taas kuljetetaan Kouvolan jäähallille.

### 6.3.5 Sukkulaliikenne

Sukkulaliikenteellä tarkoitetaan tässä kahden tapahtuma- ja/tai majoituspaikan välistä tiheää liikennettä linja-autoilla. Syy sukkulaliikenteelle voi olla esimerkiksi tiukka aikataulu tai tapahtuman loppuminen ja osallistujien kuljettaminen takaisin majoituskouluille.

Auto	22:00	22:15	22:30	22:45	23:00	23:15	23:30	23:45	0:00	0:15
1			JH-Valkeala-JH-Valkeala... SUKKULA							
2			JH-Valkeala-JH-Valkeala... SUKKULA							
3			JH-Valkeala-JH-Valkeala... SUKKULA							
4			JH-Valkeala-JH-Valkeala... SUKKULA							
5			JH-Korja-JH-Korja... SUKKULA							
6			JH-Korja-JH-Korja... SUKKULA							

Kuva 11: Esimerkki sukkulaliikennelinja-autojen aikatauluista

Kuvan 11 esimerkissä linja-autot numeroilla 1-4 ajavat klo. 22:30–00:00 sukkulaliikennettä Kouvolan jäähallin ja Valkealan välillä. Vastaavasti linja-autot numeroilla 5 ja 6 ajavat sukkulaa samaan aikaan jäähallin ja Korian välillä.

Sukkulaliikenteen onnistumisen tärkein edellytys on, että matkustajia on paljon, jotta linja-auto pääsee nopeasti matkaan; sukkulaliikenteen idea katoaa, mikäli linja-auto joutuu odottamaan turhan pitkään matkustajia. Myöskään ajettava matka ei saa olla liian pitkä. Suurjuhlan sukkulaliikennettä suunniteltaessa nämä kohdat on otettu huomioon. On pyritty siihen, ettei yhdensuuntainen matka ole pituudeltaan yli 15 minuuttia. Joissain yksittäistapauksissa tämä ei toteudu, mutta kokonaisuuden kannalta se ei ole kovin merkittävää.

Sukkulaliikenteen heikkous on sen toimivuuden riippuvuus matkustajaennusteesta; mikäli ennuste menee pieleen, ylä- tai alakanttiin, saattaa koko sukkulaliikenteen idea kadota ja pahimmassa tapauksessa koko liikenne menee sekaisin.

Mikäli matkustajamäärä on aliennustettu, saattaa bussipysäkillä syntyä suuriakin jonoja. Mikäli taas matkustajamäärä on yliennustettu, joutuvat linja-autot seisomaan pysäkillä turhan kauan. Tässä hävitään sekä rahaa että tehokasta työaika.

#### 6.4 Reitit

Reitityksen suunnittelussa päämäärä on se, että jokainen tapahtumaan osallistuja on oikeassa paikassa oikeaan aikaan. Tämä vaatii paljon, sillä tapahtumaan osallistujia on todella suuri määrä. Reittisuunnittelua helpottaa se, että kaikki tapahtumapisteet ovat Suur-Kouvolan alueella. Siirtymät ovat siten lyhyitä, yleensä alle 15 minuutin pituisia.

Reittisuunnittelussa on käytetty apuna Kouvolan kaupungin työntekijöiden tietoja, karttoja sekä Google Maps -palvelua.

#### 6.5 Täyttöaste

Toisin kuin Suurjuhlanjunalienteessä linja-autoliikenteessä autojen täyttöasteella ei ole kovin isoa roolia; sukkulalinja-autot lähtevät liikkeelle joko auton ollessa täynnä tai ensimmäisenä järkevänä ajankohtana.



Sukkulat ovatkin erikoiskuljetuksia. Tavallisissa kuljetuksissa, esimerkiksi majoituskoululta tapahtumapisteelle, linja-autot lähtevät liikkeelle kun sovittu matkustajamäärä täyttyy. Usein linja-auton täyttöaste on pyritty maksimoimaan, mutta harvoin matkustajia on juuri sopiva määrä. Usein auto joutuu siis lähtemään liikkeelle ilman, että maksimaalinen täyttöaste toteutuu.

Täyttöastetta tärkeämpänä mittarina pidetään linja-autojen aikataulussa pysyminen. Koska kuljetuksia on paljon ja jokainen auto ajaa useamman kuljetuksen, on aikataulussa pysyminen kriittisen tärkeää; jokaisen tulee olla oikeassa paikassa oikeaan aikaan.

## 6.6 Riskit

### 6.6.1 Aikataulut

Tilauslinja-autoliikenteen suurin riski tässä tilanteessa on ennalta suunniteltujen aikataulujen pettäminen; koska miltei alati linja-autoilla on minuuttiaikataulu, viidenkin minuutin myöhästymisen aikataulusta sekoittaisi kyyditettävien aikataulun. Tätä on pyritty estämään sillä, että linja-autoja on varastossa tarvittaessa käytettäväksi: autoja on siis enemmän kuin laskelmien mukaan on tarpeen.

Liikennerruuhkiin on myös varauduttu, sillä aikataulut on laadittu 15 minuutin aikaväleihin. Esimerkiksi, jos paikasta A kestää paikkaan B 18 minuuttia, on kyseiselle matkalle aikataulussa varattu aikaa 30 minuuttia 15 minuutin sijaan. Näin pystytään minimoimaan myöhästymisen riski. Tämä antaa myös lisäaikaa linja-auton siirtymiseen seuraavaan sijaintiin.

### 6.6.2 Matkustajamäärät

#### 6.6.2.1 Aliarvio

Matkustajamäärien aliarviointi ei ole todennäköistä, sillä tapahtumaan tulle ilmoitautua ennakkoon. Jälki-ilmoittautumiset on otettu huomioon ja linja-autoja on varattu yli todellisen tarpeen.

Mikäli aliarviota tapahtuisi, pystytään siihen reagoimaan nopeasti, sillä linja-autoja on varattu yli tarpeen. Lisäksi, koko tapahtumaviikonlopun ajan erään suuren linja-autoyhtiön päivystäjä on tavoitettavissa puhelimella tarvittaessa. Hänen kanssaan voidaan hyvinkin nopealla aikataululla sopia uusista linja-autotilauksista.

#### 6.6.2.2 Yliarvio

Yliarvioitu matkustajamäärä merkitsee sitä, että kuluja tulee yhtä paljon kuin on suunniteltu, mutta tuloja tulee vähemmän kuin on budjetoitu. Kuten yllä on mainittu, tapahtuman jokainen osallistuja ilmoittautuu ennakoon ja sen takia kovin suurta yliarvioimista ei päässe tapahtumaan.

Vaikka yliarvioimista tapahtuisi, vahinko on pientä: käytännössä se tarkoittaa sitä, että vara-autoja tulee varastoon lisää.

#### 6.7 Kilpailijat

Linja-autoilla ei ole varsinaisia kilpailijoita, sillä Kymenlaakson partiopiiri hoitaa kymenlaaksolaisten linja-autoyrittäjien avulla kaikkien tapahtumaan osallistujien kuljetukset.

Hyvin pienen osan kuljetuksista hoitaa samat linja-autot, joilla osa tapahtumavieraista saapuivat tapahtumapaikalle, siis heidän omilla linja-autoillaan. Nämä autot ovat Kymenlaakson Partiopiirin tiedossa ja kyseisten autojen kanssa tehdään tiivistä yhteistyötä, jottei väärinkäsityksiä, tai muita mahdollisesti aikataulua häiritseviä ongelmia, pääsisi tapahtumaan.

#### 6.8 Markkinointi ja tiedotus

Linja-autokuljetuksia ei tarvitse markkinoida. Kuitenkin on erittäin tärkeää, että jokainen tapahtumaan osallistuva tietää, mistä heidän seuraava kuljetuksensa lähtee, mikä on linja-auton numero sekä minne he ovat matkalla. Näin säästetään aikaa, kun jokaiselle on selvää, missä heidän milloinkin tulee olla.

Tässä on tärkeä rooli myös linja-autonkuljettajilla; tapahtumaviikonloppuna tulee tilanteita, jolloin tapahtumavieras on joko eksynyt tai väärässä paikassa. Edellisistä Suurjuhlista on opittu, että tällöin lähin linja-autonkuljettaja on ensimmäinen henkilö, jolta kysytään apua. Tätä varten kuljettajille jaetaan muistivihko, jossa on tärkeää tietoa myös muiden linja-autoyrittysten kuljetuksista tapahtumaviikonloppuna. Näin kuljettaja osaa opastaa vierasta oikeaan paikkaan.

## 7 YHTEENVETO

Opinnäytetyön toteutus on hieman muuttunut alkuperäisestä suunnitelmasta: Suurjuhla-juna-hanke ei toteutunut, sillä se olisi ollut liian suuri taloudellinen riski.

Suurjuhla-juna-hankkeen jälkeen keskityin tilauslinja-autokuljetusten järjestelyyn: tilauksiin, aikataulutuksiin ja seurantaan.

Tapahtumaviikonloppuna olin paikalla Kouvolassa vastaamassa tapahtumalogistiikasta. Tapahtuman logistiikassa ei ilmennyt suurempia ongelmia. Muutamia pieniä aikataulusta myöhästymisiä tapahtui, ja niistä on otettu opiksi.

Kaiken kaikkiaan opinnäytetyön suunnittelu ja toteutus sujuivat odotetusti. Opinnäytetyön kirjoitin kahdeksaan kuukauden aikana. Aikaväli on pitkä, sillä työ oli pakko kirjoittaa pätkissä; kirjoitin työtä tapahtuman suunnittelun edetessä, joten pystyin siis kirjoittamaan aina vaihe kerrallaan. Tapahtuman jälkeen yhdistelin tekstinpätkät keskenään ja sain aikaan tiiviin kokonaisuuden.

Vaikeinta opinnäytetyön kirjoittamisessa oli teoreettisen osuuden kirjoittaminen: koska työni on suurimmaksi osaksi käytännön suorittamista, osoittautui teorian löytäminen tekstin tueksi todella hankalaksi tehtäväksi.

Erityisiä haasteita toi myös se, etten entuudestaan tuntenut partiotoimintaa, eikä Kouvola ollut minulle kovinkaan tuttu kaupunki. Molemmista haasteet selvitimme yhdessä Suurjuhla-organisaation tukemana saumattoman yhteistyön avulla.

## LÄHTEET

Hokkanen, Simo, Inkinen, Markku & Käenmäki, Jouni. 2011. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Logistiikka.

Kymenlaakson Partio Piiri ry. Yhdistyksen Internet-sivut. Historia.  
Saatavissa: <http://www.partio.fi/tutustu-partioon/historia>  
[viitattu 17.01.2014]

Kymenlaakson Partio Piiri ry. Yhdistyksen Internet-sivut. Maailmanjärjestöt.  
Saatavissa: <http://www.partio.fi/tietoa-meista/maailmanjarjestot>  
[viitattu 17.01.2014]

Kymenlaakson partio piiri ry. Yhdistyksen Internet-sivut. Piiri.  
Saatavissa: <http://kymenlaaksonpartio.fi/wordpress/piiri/>  
[viitattu 28.08.2014]

Logistiikan Maailma. Internet-sivut. Sanasto.  
Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Sanasto>  
[viitattu 12.03.2014]

Netvisor. Yrityksen Internet-sivut. Varastonhallinta.  
Saatavissa: <http://support.netvisor.fi/hc/fi/articles/202090476-Varastonhallinta-VARASTON-ARVOSTUSMENETELM%C3%84T>  
[viitattu 02.03.2014]

Partio. Internet-sivut. Historia.  
Saatavissa: <http://www.partio.fi/tutustu-partioon/historia>  
[viitattu 28.08.2014]

Partio. Internet-sivu. Ikäkaudet

Saatavissa: <http://fi.scoutwiki.org/Ik%C3%A4kaudet>

[viitattu 22.09.2014]

Partio. Internet-sivut. Partiopiirit.

Saatavissa: <http://www.partio.fi/tietoa-meista/partiopiirit>

[viitattu 28.01.2014]

Partio. Yhdistyksen Internet-sivut. Lippukunnat.

Saatavissa: <http://www.partio.fi/tietoa-meista/lippukunnat>

[viitattu 17.02.2014]

PartioWiki. Internet-sivut. Kymenlaakson Partiopiiri ry.

Saatavissa: [http://fi.scoutwiki.org/Kymenlaakson\\_Partio\\_piiri](http://fi.scoutwiki.org/Kymenlaakson_Partio_piiri)

[viitattu 17.01.2014]

Suurjuhla 2014. Tapahtuman Internet-sivut.

Saatavissa <http://www.suurjuhla2014.fi>

[viitattu 22.01.2014]

Säteri, Heidi. 2010. Opinnäytetyö. Tapahtuman järjestäminen. Case: Pirttisen konepäivät. Seinäjoen ammattikorkeakoulu.

Saatavissa: [http://theseus.fi/bitstream/handle/10024/7756/sateri\\_heidi.pdf?](http://theseus.fi/bitstream/handle/10024/7756/sateri_heidi.pdf?)

[viitattu 12.03.2014]

Taloussanommat. Lehden Internet-sivut. Hintajousto.

Saatavissa: <http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/hintajousto>

[viitattu 15.04.2014]

Taloussanommat. Lehden Internet-sivut. Kriittinen piste.

Saatavissa: <http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/kriittinen+piste>

[viitattu 15.06.2014]