

Heidi Laakso

Maidonkeräilyn toimivuus Osuuskunta Maitosuomen alueella

Osuuskunta Maitosuomi

Opinnäytetyö

Syksy 2017

SeAMK Elintarvike ja maatalous
Agrologi (AMK)

SeAMK 

SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Koulutusyksikkö: Elintarvike ja maatalous

Tutkinto-ohjelma: Agrologi (AMK)

Suuntautumisvaihtoehto: Tuotantoprosessit

Tekijä: Heidi Laakso

Työn nimi: Kysely maitoautonkuljettajille

Ohjaaja: Juhani Suojaranta

Vuosi: 2017

Sivumäärä: 43

Liitteiden lukumäärä: 0

Työ maitoautonkuljettajana on raskasta ja vaativaa työtä. Maito on noudettava tilalta riippumatta siitä, onko arki tai pyhä. Työstä entisestään haasteellisemman tekevät teiden kunto, sääolosuhteet ja keruupaikat. Monilla tiloilla maitoautot käyvät öisin, jonka takia mahdollisia epäkohtia ei itse tilan väki edes huomaa. Halusinkin avata näkökulmia kuljettajien puolelta, jotta mahdollisia epäkohtia voitaisiin parantaa.

Työni tavoite on, että esitykseni myötä tiloilla osattaisiin ehkä puuttua paremmin epäkohtiin ja näin helpottaa kuljettajien käyntiä tilalla. Työhön kerättiin kysymyksiä eri aihealueilta, jotta kokonaiskuvasta saataisiin mahdollisimman selkä käsitys. Kysymykset jaettiin kuuteen eri osioon, jotka olivat; keräilyolosuhteet reiteillä/tiloilla, tieolosuhteet/yleiset tied, keräilykaluston huolto ja vara-autot, Valion maidon vastaanottojen olosuhteet, työturvallisuus- ja hygieniaohjeet, sekä Valion ja Maitosuomen toiminnot. Aihealueet käsittelivät kattavasti sen, mitä maitoautokuljettajan työhön kuuluu ja avasivat näin niitä vahvoja ja heikkoja puolia työssä.

Ennen vastauksien käyntiä työssä avataan Valion ja Maitosuomen logistiikkaa ja mitä säädöksiä ja lakeja on liittyen maidonkeräilyyn ja sen noutaminen aina tilalta meijeriin saakka. Läpi käydään myös mitä kalustolta edellytetään, ja mitä eri hygieniavaatimuksia tulee olla kunnossa ja mitä tulee ottaa niiden osalta huomioon.

Vastauksista saatiin hyvin selville kokonaiskuva siitä, että miten talvikunnossapito on hoidettu tuloilla ja yleisillä teillä, onko maito huoneiden hygienia riittävä, hankaloittaako Suomen teiden yleinen kunto työtä, miten autojen huollot pelaavat Maitosuomen osalta, entä niiden pesut ja ovatko reittimuutokset aiheuttaneet ongelmia kuljettajille.

Avainsanat: Maitoauto, logistiikka, teiden kunto, työolosuhteet, hygienia

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Faculty: School of Food and Agriculture

Degree programme: Agriculture and Rural Enterprises

Specialisation: Production Processes

Author: Heidi Laakso

Title of thesis: Inquiry for milk truck drivers

Supervisor: Juhani Suojaranta

Year: 2017

Number of pages: 43

Number of appendices: 0

A milk truck driver has a hard and demanding job. Drivers must collect milk from farms no matter what day it is. Bad roads, weather conditions and all kinds of farms make this job even more demanding. Milk trucks go at night to many farms, so farm owners cannot see all the difficulties that they have on their farms. This thesis shows what milk truck drivers see on their job every day and what difficulties they see.

The goal of this thesis is that farms owners see what difficulties they have on their farms so that they can make the milk truck drivers' job easier. The thesis has many questions with different themes to get a good overview. The questions were dividrd into six different themes: conditions on farms, road conditions, Valio's milk trucks maintenance, milk reception at Valio, occupational safety and hygiene guidelines, and operations at Valio and Maitosuomi. The inquiry tells what kind of job it is to drive a milk truck, and what the good and bad sides of the job are.

First in the thesis it tells you about the logistics at Valio and Maitosuomi and what laws are associated with the collection of milk. It will also tell you what is required of milk trucks and what hygiene requirements must be observed.

The answers collected were to find out how winter maintenance was handled at the farms and on public roads, about hygiene conditions on farms, is Finland's roads in a good conditions for milk trucks, how does Maitosuomi's maintenance work for milk trucks and are the changes in routes causing problems for drivers. The most important conclusion was that at farms have many shortcoming in the roads maintenance at winter.

Keywords: milk truck, logistics, road conditions, working conditions, hygiene.

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä.....	1
Thesis abstract.....	2
SISÄLTÖ.....	3
Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo.....	5
JOHDANTO.....	7
1 VALION LOGISTIIKKA.....	8
2 MAITOSUOMEN LOGISTIIKKA.....	9
2.1 Yleistä.....	9
2.2 Maidonkeräily ja purku.....	9
3 MAIDONKERÄILYÄ KOSKEVIA SÄÄDÖKSIÄ.....	11
3.1 Kuljetuskaluston edellytykset.....	11
3.2 Kylmäketjun edellytykset.....	11
3.3 Hygieniapuolen edellytykset.....	11
4 KYSELYN LAATIMINEN JA TOTEUTUS.....	12
5 KYSYMYKSET.....	13
5.1 Keräilyolosuhteet tiloilla/reiteillä, yksityistiet.....	13
5.1.1 Kysymys 1.....	14
5.1.2 Kysymys 2.....	14
5.1.3 Kysymys 3.....	15
5.1.4 Kysymys 4.....	16
5.1.5 Kysymys 5.....	17
5.1.6 Kysymys 6.....	18
5.1.7 Kysymys 7.....	18
5.2 Tieolosuhteet, yliset tiet.....	19
5.2.1 Kysymys 8.....	19
5.2.2 Kysymys 9.....	20
5.2.3 Kysymys 10.....	21
5.2.4 Kysymys 11.....	22
5.2.5 Kysymys 12.....	22
5.3 Keräilykaluston huolto, vara-autot.....	23

5.3.1 Kysymys 13.....	23
5.3.2 Kysymys 14.....	24
5.3.3 Kysymys 15.....	25
5.3.4 Kysymys 16.....	25
5.3.5 Kysymys 17.....	26
5.4 Valion maidon vastaanottojen olosuhteet.....	26
5.4.1 Kysymys 18.....	27
5.4.2 Kysymys 19.....	28
5.4.3 Kysymys 20.....	29
5.4.4 Kysymys 21.....	29
5.5 Työturvallisuus- ja hygieniaohteet	30
5.5.1 Kysymys 22.....	30
5.5.2 Kysymys 23.....	31
5.5.3 Kysymys 24.....	31
5.6 Valion ja Maitosuomen toiminnot	32
5.6.1 Kysymys 25.....	32
5.6.2 Kysymys 26.....	33
5.6.3 Kysymys 27.....	34
5.6.4 Kysymys 28.....	35
5.6.5 Kysymys 29.....	36
5.6.6 Kysymys 30.....	37
5.6.7 Kysymys 31.....	38
5.6.8 Kysymys 32.....	38
5.6.9 Kysymys 33.....	39
5.6.10 Kysymys 34.....	39
5.7 Kysymys 35.....	40
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	41
LÄHTEET	42

Kuva-, kuvio- ja taulukkoluettelo

Kuva 1 Tapaturmat maidonkeräilyn yhteydessä	14
Kuva 2 Vaaratilanteet maitoauton kanssa.....	14
Kuva 3 Esteet kulkureiteillä	15
Kuva 4 Poikkeamat tiloilla	16
Kuva 5 Talvikunnossapidon hoito tiloilla	17
Kuva 6 Maito huoneiden hygienia	18
Kuva 7 Suomen teiden yleinen kunto.....	19
Kuva 8 Yleisten teiden talvikunnossapito	20
Kuva 9 Tapaturmat huonosti hoidetuilla teillä	21
Kuva 10 Lumenauraus-, hiekoitus ja vetoapu	22
Kuva 11 Huoltojen toimivuus	23
Kuva 12 Keräilykaluston toimivuus ja kunto	24
Kuva 13 Vara-autot	25
Kuva 14 Varaperävaunu	25
Kuva 15 Ajoneuvon päältä pesu	27
Kuva 16 Ajoneuvon säiliöiden pesu	28
Kuva 17 Maitokuorman purku	29
Kuva 18 Työturvallisuus- ja hygieniaohjeet.....	30
Kuva 19 Työtaturmat.....	31
Kuva 20 Tieto ja neuvonta reittimuutoksissa.....	32

Kuva 21 Vaikuttaminen reittimuutoksiin	33
Kuva 22 Reittimuutoksiin varattu aika ja niiden suunnittelu	34
Kuva 23 Koulutukset	35
Kuva 24 Maidon näytteenottotilanteet.....	36
Kuva 25 Uusi näytteenottojärjestelmä.....	37
Kuva 26 Kamu-järjestelmä.....	38
Kuva 27 Valma kaupan nykyinen keräilyjärjestys	38
Kuva 28 Yhteistyö reittimuutosten suunnittelussa ja toteutuksissa	39

JOHDANTO

Työni aihe oli kysely Seinäjoen Maitosuomen alueen maitoautonkuljettajille. Omalta osaltani halusin laatia kysymyksiä juurikin liittyen tiloihin, maitohuoneiden hygieniaan, kulkureittien kuntoon ja teiden yleiseen kuntoon. Monilla tiloilla maitoautot käyvät öisin, ja saattaa näin olla ns. ”näkömätön” ongelma, jos kuljettajilla on reiteillä tai tiloilla joitain ongelmia, esimerkiksi talvisaikaan jatkuvasti hiekoittamattomat pihat ja tiet. Halusin siis omalta osalta avata tätä aihetta, jotta tiloilla voitaisiin kiinnittää huomiota puutekohtiin ja mahdollisesti yrittää parantaa niitä.

Aloitin suunnitteluvaiheessa ottamaan Valiolle yhteyttä, ja he olivat kiinnostuneita tekemään yhteistyötä. Tilojen ja yksityisteiden lisäksi kokosimme kysymyksiä liittyen Maitosuomen asioihin, jotta Valiokin saisi tästä työstä jotain hyötyä. Kokonaisuudessaan saatiin kokoon hyvä ja kattava paketti kysymyksiä, joihin suureksi iloksi suurin osa kuljettajista myös vastasi. Tämä takasi myös todenmukaisimman tilanteen asioihin, kun vastausprosentti oli suuri.

1 VALION LOGISTIIKKA

Valiolla on sopimussuhteisia liikenteenharjoittajia maidonkeräilyssä yhteensä 84 yhdistelmää sekä 13 vara-autoa. Kuljettajia on yhteensä noin 450. Sopimustuottajia on Valiolla yhteensä noin 6000, joiden yhteismaitomäärä Valiolle on 1860 miljoonaa litraa. Tiedot ovat 12/2016. (Björkvik 2017.)

Valion maidonkeräily on jaettu neljäksi suunnittelualueeksi. Jokaisella alueella on oma kuljetuspäällikkö vastuuhenkilönä. Kuljetuspäälliköt päivittävät joka viikko maitomäärät ja reittisuunnitelmat. (Björkvik 2017.)

Tehtaisiin tulevien kuormien suunnittelu on jaettu kahdeksi osa-alueeksi raakamaito- ja maitoraaka-aineohjaus ja molempien osalta on päivystysvuorossa oleva kuljetuspäällikkö suunnittelemassa ja päivystämässä jaksoa. Suunnittelujakso on yksi viikko. Raakamaito-ohjaus tarkoittaa keräilykuormien päätepisteiden suunnittelua eli mille tuotantolaitokselle kuorma puretaan. Maitoraaka-aineohjauksella tarkoitetaan tehtaiden välisiä kuljetuksia. Tämän lisäksi kuljetuspäälliköt koordinoivat perävaunujen ja päällysrakenteiden vuosihuollot. (Björkvik 2017.)

Osuuskunta/Valio järjestää kuljettajakoulutuksia kerran vuodessa tai enemmän mikäli sellaiselle on tarvetta. Uusien kuljettajien koulutus järjestetään sen mukaan, kun uusia kuljettajia tulee työsuhteeseen. Kuljettajakoulutus on jaettu direktiiviosuudeksi Valion osalta ja osuuskuntapäivän koulutukseksi osuuskunnan osalta. (Björkvik 2017.)

2 MAITOSUOMEN LOGISTIIKKA

2.1 Yleistä

Osuuskunta Maitosuomella on yhteensä noin 70 kuljettajaa, 15 ajoneuvoyhdistelmää ja kolme vara-autoa. Yhteen maitoautoon kertyy vuositasolla noin 220 tkm/vuosi ja maitoa kerätään yhteensä noin 24,5 miljoonaa litraa vuodessa ajoneuvoa kohti. Ajoneuvot ovat aktiivisesti liikkeellä yli 20 tuntia vuorokaudesta. Ajoneuvot purkavat maitokuormat pääsääntöisesti Seinäjoelle, Jyväskylään ja Äänekoskelle. Kuljetussopimus osuuskunnan ja liikenteenharjoittajan välillä on voimassa kuusi vuotta. Ennen sopimuksen tekoa suoritetaan aina tarjouskilpailutus. (Björkvik 2017.)

Liikenteenharjoittaja omistaa auton alustan, kun taas säiliön ja vaunun omistaa osuuskunta. Lisäksi keräysjärjestelmä ja mittaristojärjestelmä (kamu) ovat osuuskunnan omistuksessa. Alustat vaihdetaan pääsääntöisesti kolmen vuoden välein. Valio/osuuskunta vastaa perävaunujen ja päällysrakenteiden ennako/vuosihuolloista, jotka tehdään vähintään kerran vuodessa. (Björkvik 2017.)

2.2 Maidonkeräily ja purku

Maitoautonkuljettaja ottaa maitonäytteet reitin kaikilta tiloilta jokaisella hakukerralla. Kuljettajan otetuista näytteistä määritellään laboratorioissa hinnoittelunäytteet ja lisänäytteet. Jokaisesta keruukuormasta otetaan kuormanäyte, josta tehdään antibioottitesti. Vasta puhtaan analyysituloksen jälkeen kuljettaja saa purkuluvan. (Björkvik 2017.)

Kun kuorma on purettu, säiliöt pestään. Sen jälkeen lastataan Valma kaupan tuotteet seuraavaa reittiä varten. Valma kaupan tuotteiden lisäksi otetaan mukaan vielä postitukset, tuottajakirjeet ym. (Björkvik 2017.)

Maidonkeräilyssä toteumat (kellonaika, maitomäärä, lämpötila) siirtyy reaaliaikaisesti Valion palvelimelle. Maitoautonkuljettajat pystyvät lähettämään reitiltä reaaliaikaisesti

sesti poikkeamaraportin. Raportti välittyy poikkeaman tyyppin mukaan oikeisiin vastaanottoryhmiin. Ryhmät ovat esimerkiksi kuljetuspäällikkö, huolto, Valma kauppa, tuottaja, tuotantoneuvoja, maidontilitys ja laboratorioon. (Björkvik 2017.)

Ennen maidon vastaanottoa kuljettaja tekee aistinvaraisen arvioinnin (haju, ulkonäkö) ja tarkistaa maidon lämpötilan tilasäiliön mittarista. Ulkonäöltään tai hajultaan poikkeavaa maitoa ei oteta vastaan. Esimerkiksi maitoa ei vastaanoteta jos siihen on päässyt vettä, pesuainetta tai antibioottia eikä lämmennettyä/jäähtynyttä maitoa. Vasta vastaanottotarkistuksen jälkeen kuljettaja saa käynnistää maitopumpun. (Björkvik 2017.)

Keräilyreitti on pääsääntöisesti jaettu kolmeksi osareitiksi, joista kaksi osareittiä puretaan perävaunuun. Viimeisen osareitin jälkeen kytketään perävaunu ja viedään reitin maidot vastaanottavalle tuotantolaitokselle. (Björkvik 2017.)

3 MAIDONKERÄILYÄ KOSKEVIA SÄÄDÖKSIÄ

3.1 Kuljetuskaluston edellytykset

Maitoautojen ja perävaunujen pitävät täyttävää elintarvikevaatimukset. Säiliöiden ja perävaunujen käyttöikä on keskiarvoltaan noin 10 vuotta, mikä takaa sen että kalusto täyttää laatu- ja hygieniavaatimukset. Keräilykalusto on rakennettu viranomaisvaatimuksien mukaan (esimerkiksi eristeet, säiliömateriaalit ym.). Kaluston kuntoa tarkkaillaan säännöllisesti huoltojen kautta. (Björkvik 2017.)

3.2 Kylmäketjun edellytykset

Kylmäketjun laadunvalvonta alkaa jo tilalla. Vastaanottavan maitoerän lämpötilavaatimuksen on alle kuusi astetta. Poikkeustilanteessa kuljettaja voi vastaanottaa maitoa, mikä on yli kuusi asteista mutta alle 10-asteista. Yli 10-asteista maitoa ei oteta vastaan tai maitoa mikä on ollut lämpötilaltaan yli kuusi astetta yli kolme tuntia missään tilanteissa. (Björkvik 2017.)

Uudet kuljettajat perehdytetään aina heti alussa hyvin ja tarkasti työhön. Uusia kuljettajia on kouluttamassa muun muassa liikenteenharjoittaja, vanhat kuljettajat, tuotantolaitokset sekä Valio/osuuskunta. Koulutuksien yhteydessä kuljettajille pidetään koe, jossa heidän täytyy näyttää pätevyytensä ennen kuin he aloittavat maidonkeräilyn. Jatkokoulutuksia on vuosittain, kaikille kuljettajille. (Björkvik 2017.)

3.3 Hygieniapuolen edellytykset

Jokaiselta kuljettajalta vaaditaan hygieniapassi. Maidonkeräilyyn on laadittu oma toimintajärjestelmä, mikä sisältää kaikki toiminnot maidonkeräilyssä. Nämä ovat kuljettajille apuna ja tukena eri tilanteissa. (Björkvik 2017.)

4 KYSELYN LAATIMINEN JA TOTEUTUS

Kun olin itse ensin kehitellyt mielessäni aihetta ja mitä työ voisi pitää sisällään, otin yhteyttä 28.3.2017 Maitosuomeen ja sieltä Olavi Koskimäkeen sekä Maitosuomen kuljetuspäällikköön Johan Björkviikiin. He olivat heti kiinnostuneita aiheesta ja ovatkin olleet aktiivisesti mukana heti alusta asti. Sovimme muutamien sähköpostien jälkeen tapaaminen Valio Maitosuomelle 2.5, jossa käytäisiin aihetta paremmin läpi. Ensimmäinen tapaaminen tuli, kävimme keskustelemalla läpi kyselyn tavoitetta, kohdehenkilöitä, kenelle kysely lähetettäisiin ja olisiko mukana kaikki kuljettajat vai vaan osa. Lopulta päädyttiin siihen, että kysely lähetetään Maitosuomen kaikille kuljettajille liikenteenharjoittajien kautta linkkinä. Kyselyyn tuli hienot 49 vastausta kaikkiaan 70:sta kuljettajasta.

Maitosuomi aikoo käydä kyselyn läpi heidän seuraavassa kuljettajakoulutuksessa, joka on alkuvuodesta 2018. Kysely on otettu heidän osaltaan tosissaan. Kysely toteutettiin nimettömänä, jotta vastauksista saataisiin mahdollisimman todenmukaisia ja mahdollisesti saataisiin kuljettajia vastaamaan kysymyksiin rohkeammin, jotta epäkohtiin pystyttäisiin vaikuttamaan parhaalla mahdollisella tavalla.

Sovimme heti alussa aikataulun, jossa olisi tarkoitus pysyä. Kaikki meni onneksi suunnitelmien mukaan ja aikataulussa pysyttiin. Kysely saatiin valmiiksi 24.5, ja kysely laitettiin liikkeelle 29.5 Johanin avulla. Sovimme, että kuljettajilla on aikaa vastata kolme viikkoa eli kysely suljettiin 22.6. Kysymyksiä keksittiin ja muokkailtiin yhdessä viimeisessä palaverissa Maitosuomella 23.5. Olin myös itse yhteydessä yhteen Maitosuomen kuljettajaan, jolta kysyin mahdollisia hyviä ideoita kysymyksiin. Lopulliseen kyselyyn tuli yhteensä 35 kysymystä, joka sisälsi vaihtoehtokysymysten lisäksi muutamia avoimia kohtia.

5 KYSYMYKSET

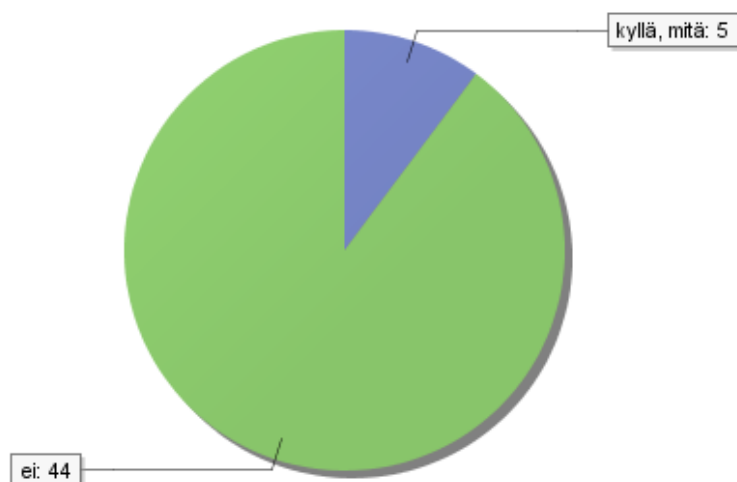
Suurin osa kysymyksistä oli väittämiä, joiden vastausvaihtoehdot olivat 1. täysin eri mieltä, 2. osittain eri mieltä, 3. ei eri eikä samaa mieltä, 4. osittain samaa mieltä ja 5. täysin samaa mieltä. Muutamia kysymyksiä oli kyllä – ei periaatteella, ja kyllä-vastauksille oli kirjoituspalkki, johon vastausta pystyi perustella jotta siitä saataisiin vielä enemmän irti.

Kysymykset oli jaettu viiteen eri aihealueeseen, jotta ne olisivat mahdollisimman selkeästi ymmärrettävissä. Jokaisen aiheen lopuksi oli avoin kysymys, johon kuljettajat saivat esittää osa-alueeseen liittyviä parannettavia ideoita. Viimeisenä oli avoin vastaus, jossa pyydettiin vertailemaan plussilla ja miinuksilla maitoautokuljettajan ammattia verrattuna muuhun kuljetuspuoleen.

5.1 Keräilyolosuhteet tiloilla/reiteillä, yksityistiet

Ensimmäisessä osiossa kysymykset koskivat keräilyolosuhteita tiloilla/reiteillä sekä yksityisteillä. Mitä näillä osa-alueilla tulisi ottaa paremmin huomioon, ja mitkä asiat ovat kunnossa.

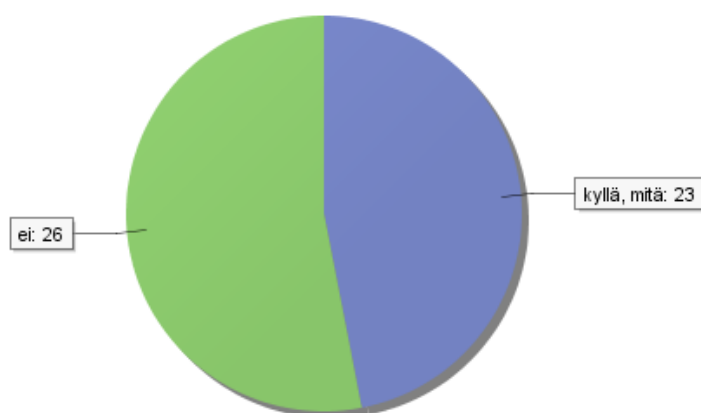
5.1.1 Kysymys 1



Kuva 1 Tapaturmat maidonkeräilyn yhteydessä

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, että onko vastaajalle sattunut tapaturma tilalla maidonkeräilyn yhteydessä viimeisen 6kk aikana. Vastaajista 44 henkilölle ei ollut sattunut tapaturmaa tilalla, mutta viidelle oli. Tapaturmat olivat liukastumisia ja kaatumisia maitohuoneiden edustoilla tai latioilla.

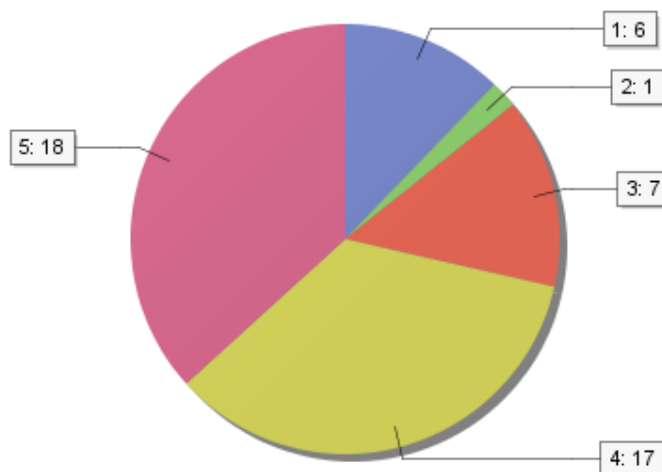
5.1.2 Kysymys 2



Kuva 2 Vaaratilanteet maitoauton kanssa

Toinen kysymys oli, että onko vastaajalle maitoauton kanssa sattunut vaaratilanne huonon talvikunnossapidon takia kuluneen talven aikana. 26 vastaajalle ei ollut sattunut vaaratilannetta, mutta 23 vastaajalle oli sattunut. Vaaratilanteet olivat pääsääntöisesti sitä, että auto oli lähtenyt liukkaalla hiekoittamattomalla pihalla/tiellä luisumaan kohti ojaa tai navetan seinää. Yhdellä vastaajalla auto oli pudonnut polanteelta, ja yksi vastaaja ei ollut päässyt autolla liikkeelle liukkaan pihan takia.

5.1.3 Kysymys 3

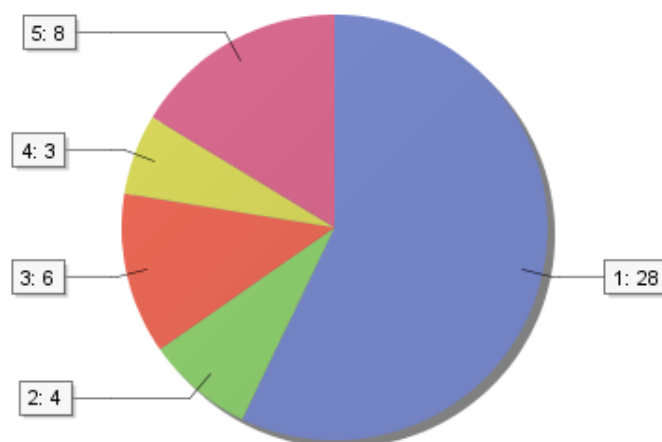


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 3 Esteet kulkureiteillä

Kolmas kysymys oli onko kulkureiteillä ollut esteitä, kuten tilan omia koneita tai muuta tavaraa viimeisen 6kk aikana. Täysin eri mieltä väittämän olivat valinneet kuusi kuljettajaa, osittain eri mieltä yksi kuljettaja, ei eri eikä samaa mieltä seitsemän kuljettajaa, osittain samaa mieltä 17 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä oli ollut 18 kuljettajaa.

5.1.4 Kysymys 4

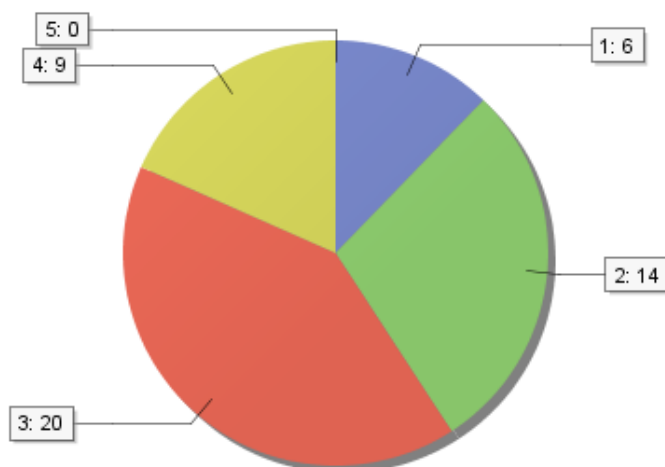


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 4 Poikkeamat tiloilla

Neljäs väittämä oli, että olen joutunut ottamaan yöllä tuottajiin yhteyttä jonkun tilalla olevan poikkeavuuden (esim. lehmiä karkuteillä tms.) viimeisen 6kk aikana. Täysin eri mieltä väittämän oli valinnut 28 kuljettajaa, osittain eri mieltä neljä kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä kuusi kuljettajaa, osittain samaa mieltä kolme ja täysin samaa mieltä kahdeksan kuljettajaa.

5.1.5 Kysymys 5

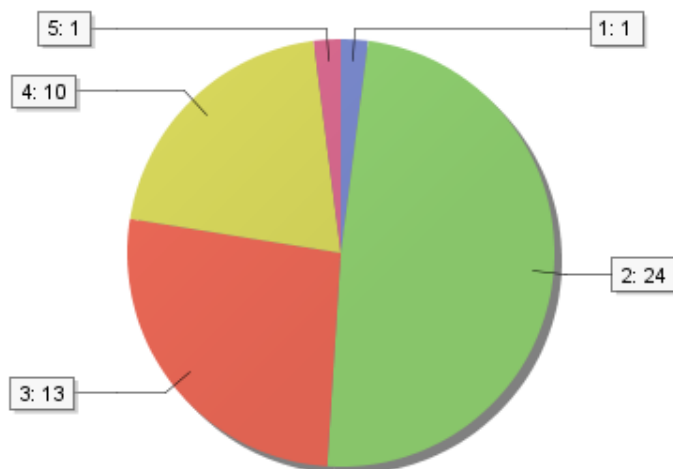


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 5 Talvikunnossapidon hoito tiloilla

Viides väittämä oli, että maitotilat ovat hoitaneet talvikunnossapidon (auraukset + hiekoitukset) hyvin. Kuusi kuljettajaa olivat valinneet väittämän täysin eri mieltä, osittain eri mieltä olivat olleet 14 kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä 20 kuljettajaa, osittain samaa mieltä, mutta täysin samaa mieltä kohtaa ei ollut valinnut yksikään kuljettaja.

5.1.6 Kysymys 6



1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 6 Maito huoneiden hygienia

Kuudes väittämä oli, että maito huoneissa on keskimäärin riittävän hyvä hygienia. Puhtaat lattiat, kenkien pesumahdollisuus, desinfiointialtaat jne. Yksi vastaaja oli ollut täysin eri mieltä, osittain eri mieltä oli 24 vastaajaa, ei eri eikä samaa mieltä 13 vastaajaa, osittain samaa mieltä 10 vastaajaa, ja täysin samaa mieltä yksi vastaaja.

5.1.7 Kysymys 7

Seitsemäs kysymys oli viimeinen kysymys liittyen tiloihin, joten se oli avoin kysymys. Siinä kysyttiin, että mitä kuljettajana toivoisit tilalliselta maito huoneiden ja pihojen osalta kuljettajia ja maito autoja varten. Kaikista 49 vastaajasta tähän avoimeen kysymykseen oli vastannut 39 kuljettajaa. Ymmärrettävästi suurin osa vastauksista oli, että hiekoitukseen saisi kiinnittää enemmän huomiota. Hiekkaa saisi levittää laajalti ihan maito huoneen ovelle asti. Pari kuljettajaa olivat vastanneet, että ovat itse joutuneet hiekoittamaan joitain pihoja, että ovat päässeet autolla maito huoneelle asti. Vastaavasti keväällä ja syksyllä märkinä aikoina murskeen levitystä ovien edustoille, jolloin kenkien tai maito letkun mukana kuraa ei kulkeudu sisälle maito huoneeseen.

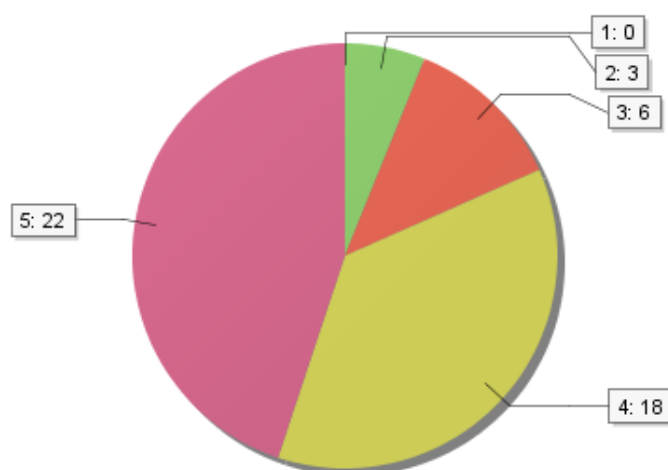
Toiseksi eniten oli kommentoitu öisin riittävää valaistusta maitohuoneiden ovien edustoilla. Olisi suotavaa, että katkaisijat olisivat helposti nähtävillä, tai että valot syttyisivät liiketunnistimilla. Lisäksi oli paljon toivottu selkeitä, kuivia laskupaikkoja maitoauton mukana tilatuille tavaroille. Esimerkiksi pieni pöytä maitohuoneessa olisi hyvä asia. Myös jääkaappia oli toivottu, mihin kuljettaja voisi laittaa kylmään tarkoitettut tuotteet.

Näiden lisäksi oli kommentoitu muun muassa vesilettoa, jolla voisi pestä mahdolliset kenkien mukana tulleet hiekat, käsienpesumahdollisuus, tilavat kääntöpaikat autolle, esteetön kulku maitotankille, eli ei turhaa tavaraa edessä, keväisin oksien leikkaamista puista ja yleisesti siistiä maitohuonetta.

5.2 Tieolosuhteet, yliset tiet

Toinen osio käsittelee kysymyksiä koskien Suomen tieolosuhteita ja niiden kuntoa sekä yleisiä teitä ja sitä, miten niiden kunto vaikuttaa maitoautonkuljettajan työhön.

5.2.1 Kysymys 8

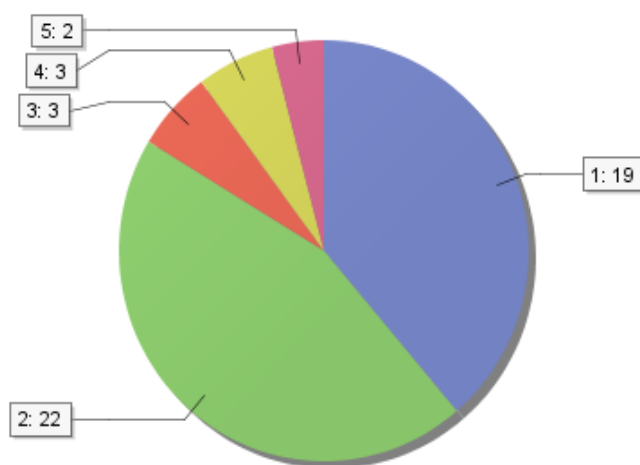


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 7 Suomen teiden yleinen kunto

Kahdeksas väittämä oli, että Suomen teiden yleinen kunto hankaloittaa töitä ja aikataulussa pysymistä. Täysin eri mieltä vastausta ei ollut valinnut yksikään kuljettaja, osittain eri mieltä kohdan oli valinnut kolme kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä kuusi kuljettajaa, osittain samaa mieltä 18 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä kohdan 22 kuljettajaa.

5.2.2 Kysymys 9

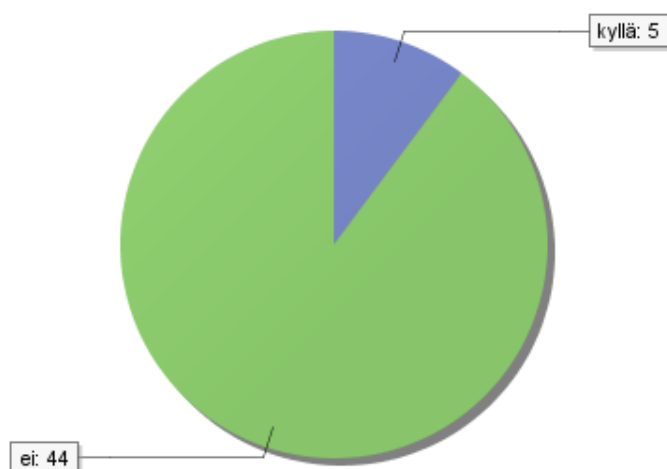


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 8 Yleisten teiden talvikunnossapito

Yhdeksäs väittämä oli, että talvikunnossapito on ollut riittävää yleisten teiden osalta kuluneen talven aikana. Täysin eri mieltä väittämän oli valinnut 19 kuljettajaa, osittain eri mieltä 22 kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä kolme kuljettajaa, osittain samaa mieltä myös kolme ja täysin samaa mieltä vain kaksi kuljettajaa.

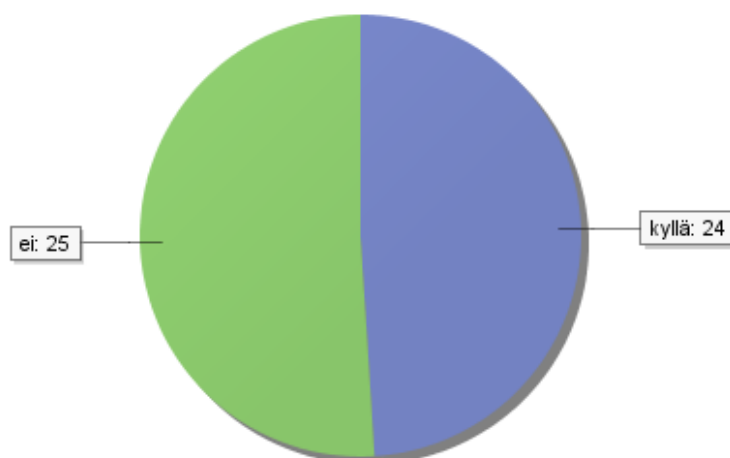
5.2.3 Kysymys 10



Kuva 9 Tapaturmat huonosti hoidetuilla teillä

Kymmenes väittämä oli, että vastaajalle on sattunut huonosti hoidettujen teiden ta-
kia onnettomuuksia liikenteessä kuluneen talven aikana. Vastausvaihtoehdot olivat
kyllä ja ei. Kyllä olivat vastanneet viisi kuljettajaa, ja ei kohdan 44 kuljettajaa.

5.2.4 Kysymys 11



Kuva 10 Lumenauraus-, hiekoitus ja vetoapu

Yhdestoista väittämä oli, että olen joutunut pyytämään esim. lumenauraus-, hiekoitus tai vetoapua, jotta maito on päästy noutamaan tilalta. Vastausvaihtoehdot olivat kyllä ja ei. Kyllä oli vastannut 24 kuljettajaa ja ei 25 kuljettajaa.

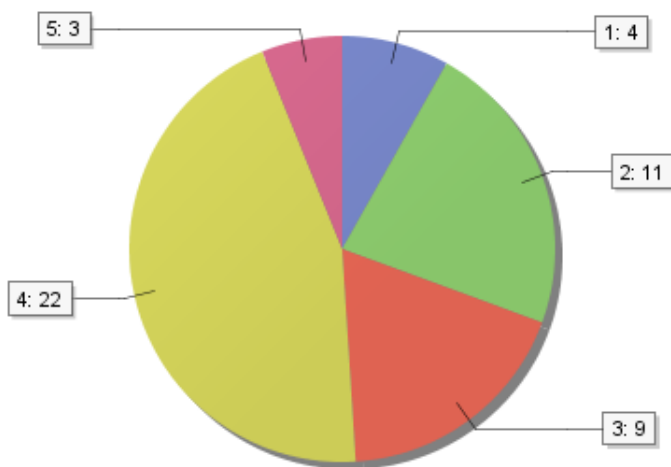
5.2.5 Kysymys 12

Kysymys 11 oli tämän osa-alueen viimeinen kysymys eli avoin kysymys koskien Suomen yleisiä teitä, johon kuljettajat saivat kommentoida kehitettäviä asioita ja muita huomioita, joita he halusivat nostaa esille. Tähän kohtaan 49 vastaajasta oli vastannut 31 kuljettajaa. Suurin osa vastauksista kohdistui talvikunnossapitoon, eli aurauksiin ja hiekoituksiin joita, kuljettajien mukaan saisi ehdottomasti lisätä. Heidän mukaansa nykyinen tienhoito on ala-arvoista ja huononee kokoajan hirvittäväällä vauhdilla. Usea vastaaja oli kirjoittanut, että talvikunnossapito alkaa ihan liian myöhään. Heidän mukaansa maitoauton ajo ei rajoitu vain päiväsaikaan, jolloin on ajettava olosuhteista ja tienhoidosta huolimatta ympäri vuorokauden, jolloin riskit vahingoillekin kasvaa. Kesäaikaan teitä voisi lanata/karhuta enemmän, jotta montut saataisiin tasattua.

5.3 Keräilykaluston huolto, vara-autot

Tässä osiossa on keskitytty huoltojen toimivuuteen Valion ja Maitosuomen osalta. Miten huollot toimivat ja vastaavatko ne hyvin sitä, mitä kuljettajat toivovat. Lisäksi käydään läpi vara-autojen ja vaunujen tarvetta.

5.3.1 Kysymys 13

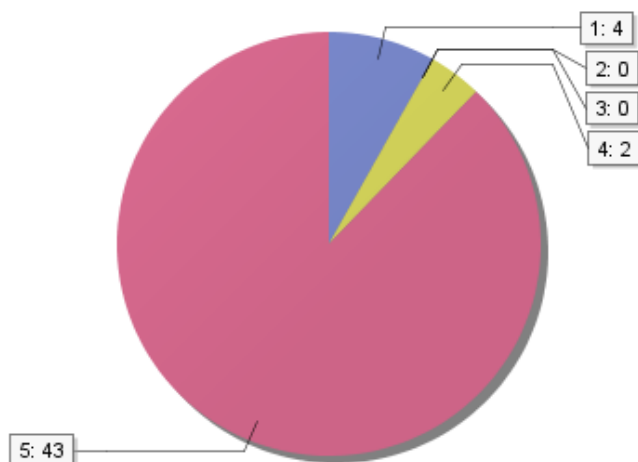


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 11 Huoltojen toimivuus

Kysymys kolmetoista, ensimmäinen väittämä koskien huoltoja oli, että nykyinen keräilykaluston huolto ja korjaukset toimivat Valion osalta hyvin. Täysin eri mieltä oli vastannut neljä kuljettajaa, osittain eri mieltä 11, ei eri eikä samaa mieltä yhdeksän, osittain samaa mieltä 22 ja täysin samaa mieltä neljä kuljettajaa.

5.3.2 Kysymys 14

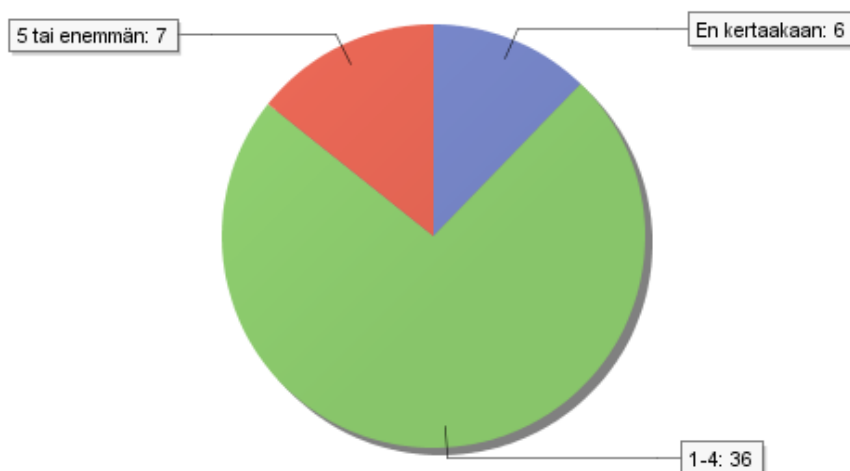


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 12 Keräilykaluston toimivuus ja kunto

Neljästoista väittämä oli, että keräilykaluston toimivuudella ja kunnolla on merkitystä oman työn tehokkuuteen ja sujuvuuteen. Neljä kuljettajaa oli vastannut, että on täysin eri mieltä, osittain samaa mieltä oli kaksi kuljettajaa ja loput 43 kuljettajaa olivat väittämästä täysin samaa mieltä.

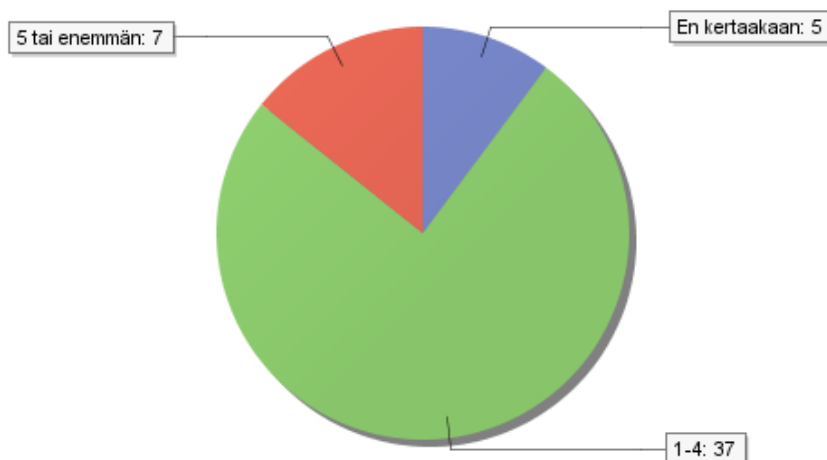
5.3.3 Kysymys 15



Kuva 13 Vara-autot

Seuraavaksi kysyttiin vara-autoista. Kysymys kuului, että kuinka monesti 12kk aikana (muuten kuin vuosihuollon takia) olet tarvinnut vara-autoa. En kertaakaan-kohdan olivat valinneet kuusi kuljettajaa, 1-4 kertaa 36 kuljettajaa ja 5 tai enemmän seitsemän kuljettajaa.

5.3.4 Kysymys 16



Kuva 14 Varaperävaunu

Seuraavaksi kysyttiin vastaavanlainen kysymys perävaunuista, eli kuinka monesti 12kk aikana (muuten kuin säiliön vuosihuollon takia) olet tarvinnut varaperävaunua. Vastausvaihtoehdot olivat samat kuin vara-autosta kysyttäessä, ja myös vastaukset olivat lähes samat. Eli en kertaakaan oli vastannut viisi kuljettajaa, 1–4 oli vastannut 35 kuljettajaa, ja 5 tai enemmän seitsemän kuljettajaa.

5.3.5 Kysymys 17

Kysymys 17 oli taas avoin vastaus liittyen edellä kysyttyihin, eli mitä kehitettävää kuljettaja on mahdollisesti havainnut. 49 vastaajasta tähän oli vastannut 19 kuljettajaa.

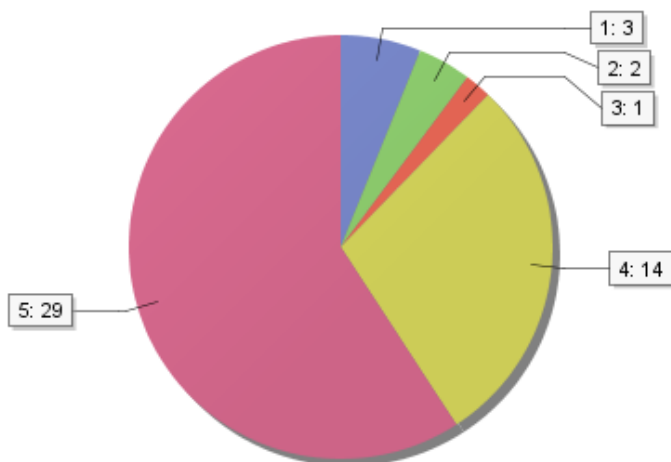
Seitsemässä vastauksessa oli sanottu, että varakalustoa voisi vähän uusia ja päivittää enemmän nykyaikaiseksi. Oli myös mainittu, että jotkut eivät pidä vara-autoista samanlaista huolta kuin omista autoista. Yhdessä vastauksessa olikin ehdotettu, että pitäisi raportoida huoltoon vara-auton korjaustarpeista viimeistään kalustoa palauttaessa.

Huollosta oli kommentoitu, että huoltoon pääsy on vaikeutunut, ja että sieltä on nykyään välillä hankalaa saada ketään puhelimella kiinni. Kuitenkin pääsääntöisesti huolto pelaa Valiolla hyvin.

5.4 Valion maidon vastaanottojen olosuhteet

Tässä osiossa käsiteltiin kysymyksiä liittyen maidon vastaanottojen olosuhteisiin. Siihen, ovatko pesulat käytännöllisiä ja miten kuljettajat itse toimivat kyseisissä töissä.

5.4.1 Kysymys 18

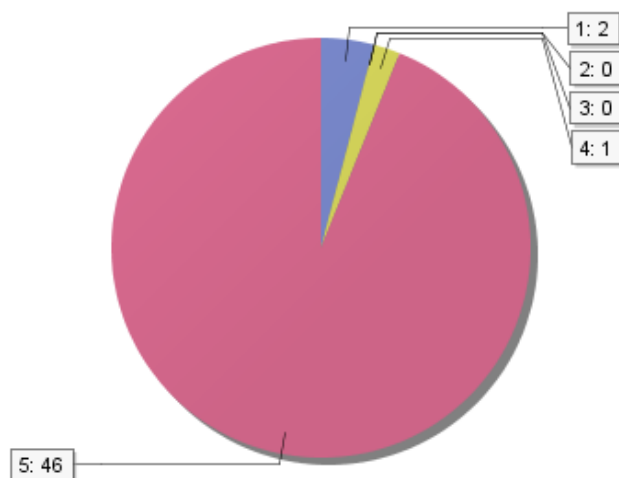


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 15 Ajoneuvon päältä pesu

Väittämä oli, että kuljettajana toimin annettujen ohjeiden mukaisesti ajoneuvon päältä pesussa (toimintajärjestelmä, tuotantolaitoksen ohjeet). Täysin eri mieltä-kohdan olivat valinneet kolme vastaajaa, osittain eri mieltä kaksi vastaajaa, ei eri eikä samaa mieltä yksi vastaaja, osittain samaa mieltä 14 vastaajaa ja täysin samaa mieltä 29 vastaajaa.

5.4.2 Kysymys 19

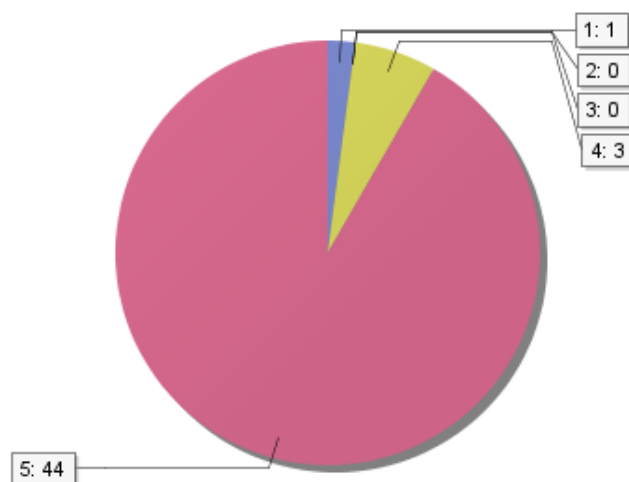


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 16 Ajoneuvon säiliöiden pesu

Väittäjä oli, että kuljettajana toimin annettujen ohjeiden mukaisesti ajoneuvon säiliöiden pesun osalta (toimintajärjestelmä, tuotantolaitoksen ohjeet). Täysin eri mieltä oli vastannut kaksi kuljettajaa, osittain samaa mieltä yksi vastaaja ja täysin samaa mieltä loput 46 vastaajaa.

5.4.3 Kysymys 20



1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 17 Maitokuorman purku

Väittämä oli, että kuljettajana toimin annettujen ohjeiden mukaisesti maitokuorman purkutilanteessa Valion tuotantolaitoksessa (toimintajärjestelmä, tuotantolaitoksen ohjeet). Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, osittain samaa mieltä kolme kuljettajaa ja täysin samaa mieltä loput 44 vastanneista kuljettajista.

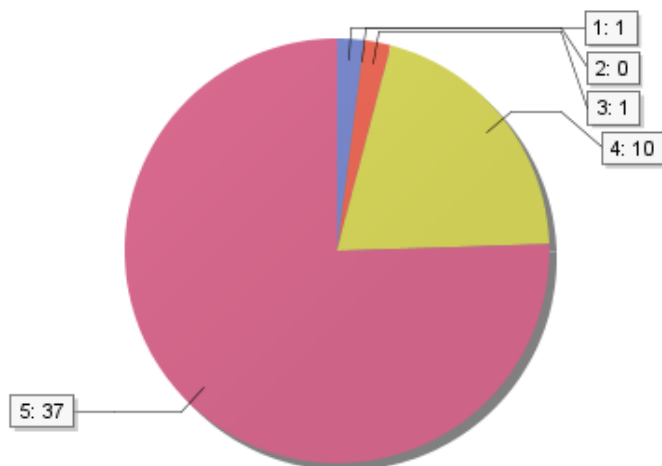
5.4.4 Kysymys 21

Kysymys 21 oli jälleen avoin vastaus koskien kehitettäviä ideoita yllä mainituissa. Tähän avoimeen kohtaan 49 vastaajasta oli vastannut 18 kuljettajaa. Pesuhalliin liittyviä parannusehdotuksia kuljettajat olivat listanneet useampia. Muun muassa, että päältä pesuhalleja tulisi parantaa tehokkaammiksi, joitain letkuja tulisi vaihtaa vuotojen takia, imutilan pesuun ei toimivia pesulaitetta. Oli myös toivottu lisää harjoja, pesuaineita, sankoja ja uusia painepesureita.

Muita huomioita oli, että autot tulisi purkaa siinä järjestyksessä, kun tulevat meijerille ja olisi hyvä jos Seinäjoen tuotantolaitoksella saisi purkaa myös oikeanpuolen reu-nakaistalla, joka vähentäisi jonoja. Oli myös toivottu selkeitä ohjeita, että käydäänkö pesulla ennen purkua. Tämä tulisi selventää myös muiden osuuskuntien autoille.

5.5 Työturvallisuus- ja hygieniaohjeet

5.5.1 Kysymys 22

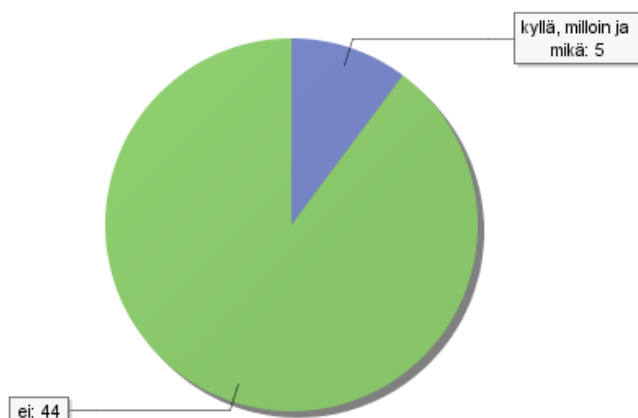


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 18 Työturvallisuus- ja hygieniaohjeet

Väittämä oli, että pystyn noudattamaan annettuja työturvallisuus- ja hygieniaohjeita työssäni maidonkeräilyssä. Täysin eri mieltä kohdan oli vastannut yksi kuljettaja, ei eri eikä samaa mieltä myös yksi kuljettaja, osittain samaa mieltä 10 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 37 kuljettajaa.

5.5.2 Kysymys 23



Kuva 19 Työtaturmat

Kysymys oli, että onko sinulle sattunut työtaturma. Vastausvaihtoehdot olivat kyllä ja ei. 44 kuljettajalle ei ollut sattunut työtaturmaa, mutta viidelle kuljettajalle oli. Kahdelle työtaturma oli ollut liukastuminen, kolmannella kuljettajalla oli vuonna 2012 ulkokehräksen murtuma jalassa ja neljännelle vastaajalle oli muutama vuosi sitten sattunut pesulassa paineputken halkeama, josta oli saanut 70-asteista lipeää kylkeen.

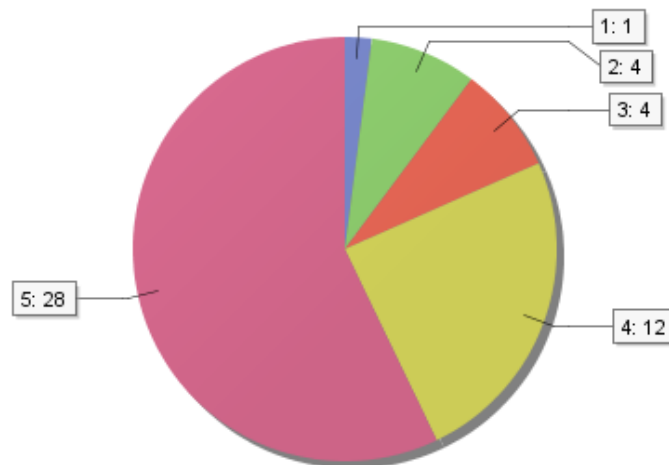
5.5.3 Kysymys 24

Kysymys 24 oli avoin vastaus koskien edellä mainittuja ja niiden parannusehdotuksia. 49 vastaajasta tähän oli vastannut 11 kuljettajaa.

Vastauksissa oli kommentoitu muun muassa suojalasien käyttöpakkoa, maitopumpun voimakasta ääntä, joka vahingoittaa kuuloa (käytössä kuitenkin kuulosuojaimet), oli toivottu suojalaseja vahvuuksilla, tankkipesulan pesuletkut ja vesiletkut kuntoon, oli toivottu hyvää työvaatetusta kaikille myös kesällä (toivottu shortseja pois käytöstä). Ei liian tiukkaa aikataulutusta keruureiteille, kuskiin mukaan kiire kasvattaa tapaturma- ja vahinkoriskiä huomattavasti. Oli myös vastattu, että kuljettajana ei pysty kaikkeen vaikuttamaan, vaikka haluaisi.

5.6 Valion ja Maitosuomen toiminnot

5.6.1 Kysymys 25

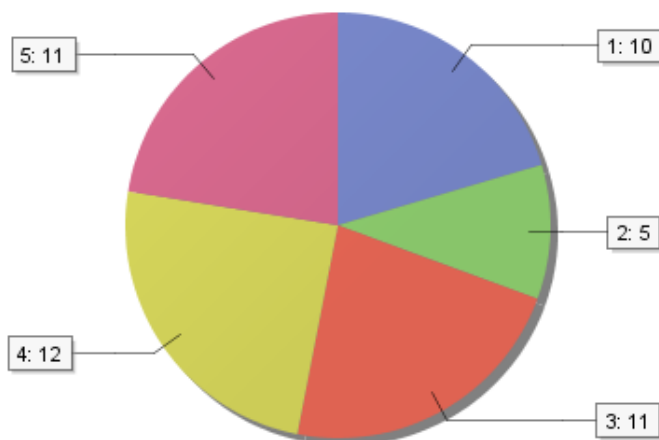


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 20 Tieto ja neuvonta reittimuutoksissa

Väittämä oli, että kuljettajana saan riittävästi tietoa ja neuvontaa uusissa tilanteissa, kuten tänä vuonna tapahtuneissa reittimuutoksissa. Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, osittain eri mieltä neljä kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä myös neljä kuljettajaa, osittain samaa mieltä 12 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 28 kuljettajaa.

5.6.2 Kysymys 26



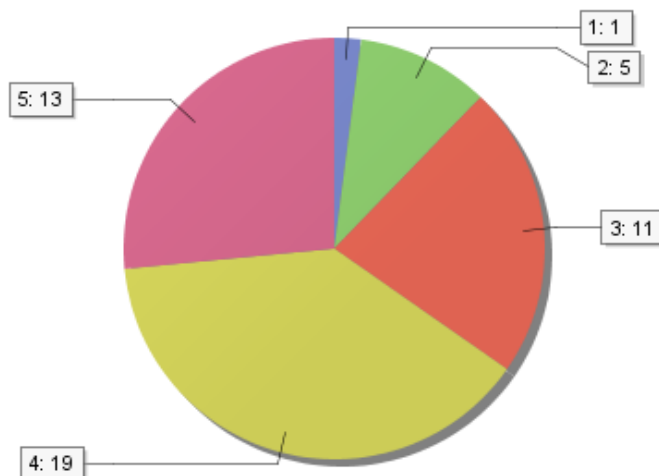
1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 21 Vaikuttaminen reittimuutoksiin

Väittämä oli, että kuljettajana voin vaikuttaa reittimuutoksiin. Täysin eri mieltä oli vastannut 10 kuljettajaa, osittain eri mieltä viisi kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä 11 kuljettajaa, osittain samaa mieltä 12 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 11 kuljettajaa.

Tähän kysymykseen oli suurta hajoavuutta vastauksissa, ja jokaiseen väittämään oli vastannut lähes yhtä monta kuljettajaa.

5.6.3 Kysymys 27



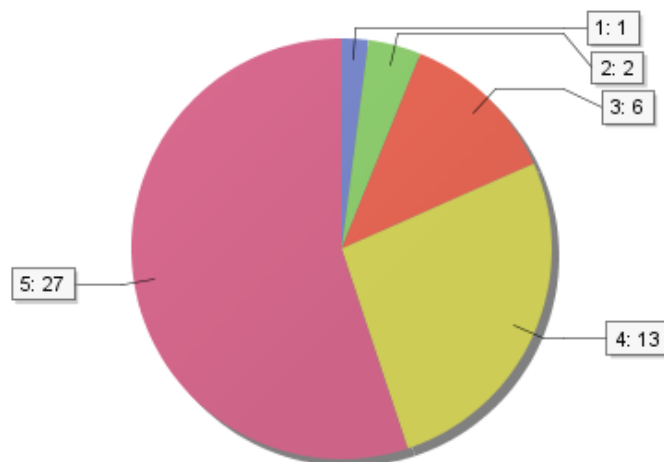
1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 22 Reittimuutoksiin varattu aika ja niiden suunnittelu

Väittämä oli, että suurempiin reittimuutoksiin on varattu tarpeeksi aikaa ja reitit on mielestäni suunniteltu hyvin. Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, osittain eri mieltä 5 kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä 11 kuljettajaa, osittain samaa mieltä 19 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 13 kuljettajaa.

Tästä kysymyksestä huomaa, että vaikka osalle kuljettajista on vuonna 2017 ehtinyt tulla jo kahdesti reittimuutoksia, ovat he kuitenkin hyvillä mielin niistä, koska suurimman osan mielestä niihin on varattu riittävästi aikaa ja näin niihin on pystynyt varautumaan kunnolla etukäteen.

5.6.4 Kysymys 28



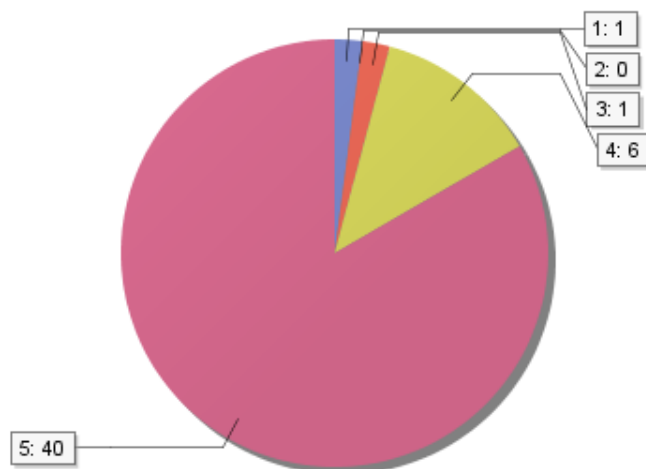
1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 23 Koulutukset

Väittämä oli, että ajan tasalla olevia koulutuksia on tarpeeksi tarjolla ja ne vastaavat hyvin tarvetta. Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, osittain eri mieltä kaksi kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä kuusi kuljettajaa, osittain samaa mieltä 13 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 27 kuljettajaa.

Vastauksista voi siis hyvin päätellä, että kuljettajat ovat tyytyväisiä saamiinsa koulutuksiin, niiden määriin ja niiden sisältöön.

5.6.5 Kysymys 29



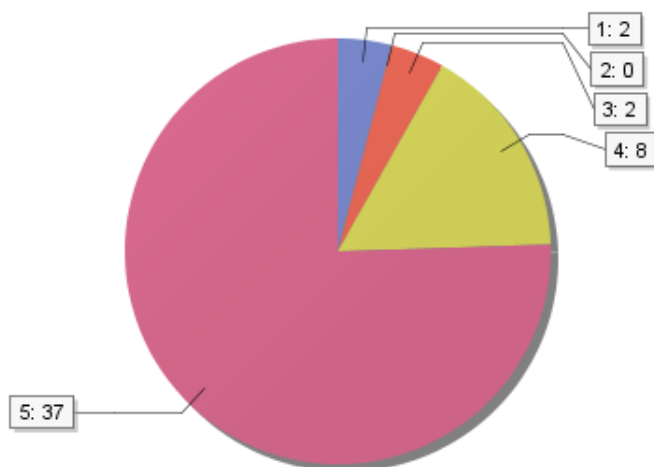
1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 24 Maidon näytteenottotilanteet

Väittämä oli, että pystyn toimimaan annettujen ohjeiden mukaisesti maidon näytteenottotilanteissa. Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, ei eri eikä samaa mieltä myös yksi kuljettaja, osittain samaa mieltä kuusi kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 40 kuljettajaa.

Vastauksista päätellen kuljettajat ovat sitä mieltä, että näytteenotto on sujuvaa eikä se vaikeuta tai hidasta työtä, ja että laitteet näytteenotolle ovat toimivat.

5.6.6 Kysymys 30

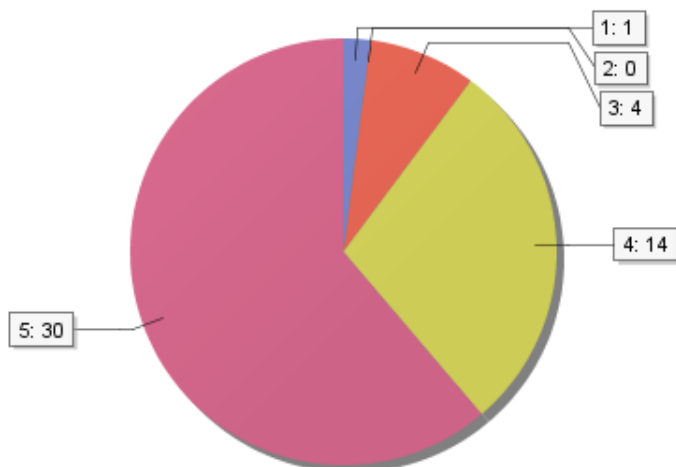


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 25 Uusi näytteenottojärjestelmä

Väittämä oli, että uusi nykyinen näytteenottojärjestelmä helpottaa työtäni maidonkeräilyssä. Täysin eri mieltä oli vastannut kaksi kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä myös kaksi kuljettajaa, osittain samaa mieltä kahdeksan kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 37 kuljettajaa.

5.6.7 Kysymys 31

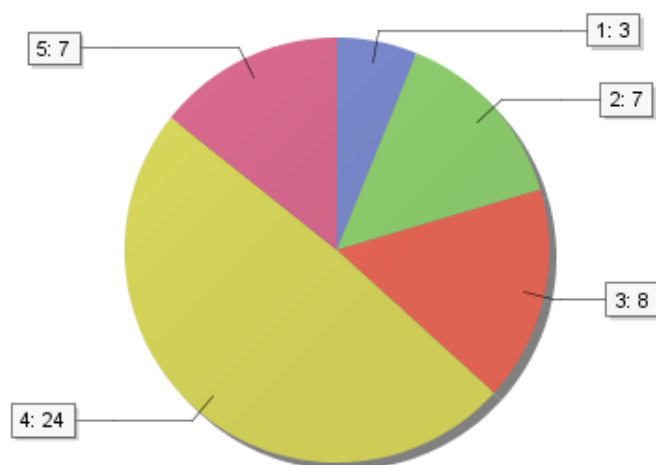


1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 26 Kamu-järjestelmä

Väittäjä oli, että Kamu-järjestelmä on helpottanut työtäni maidonkeräilyssä. Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, ei eri eikä samaa mieltä neljä kuljettajaa, osittain samaa mieltä 14 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 30 kuljettajaa.

5.6.8 Kysymys 32



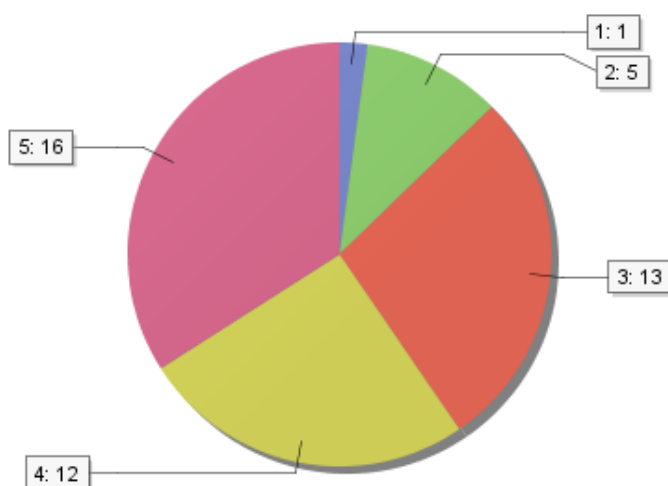
1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 27 Valma kaupan nykyinen keräilyjärjestys

Väittäjä oli, että Valma kaupan tuotteiden nykyinen keräilyjärjestys on helpottanut jakelua. Täysin eri mieltä oli vastannut kolme kuljettajaa, osittain eri mieltä seitsemän kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä kahdeksan kuljettajaa, osittain samaa mieltä 24 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä seitsemän kuljettajaa.

Tässä oli taas suurta hajontaa kysymyksiä vastauksissa.

5.6.9 Kysymys 33



1. Täysin eri mieltä 2. Osittain eri mieltä 3. Ei eri eikä samaa mieltä 4. Osittain samaa mieltä 5. Täysin samaa mieltä

Kuva 28 Yhteistyö reittimuutosten suunnittelussa ja toteutuksissa

Väittäjä oli, että yhteistyö reittimuutosten suunnittelussa ja toteutuksessa on toiminut mielestäni hyvin (kuljettaja, suunnittelija, maitotila). Täysin eri mieltä oli vastannut yksi kuljettaja, osittain eri mieltä viisi kuljettajaa, ei eri eikä samaa mieltä 13 kuljettajaa, osittain samaa mieltä 12 kuljettajaa ja täysin samaa mieltä 16 kuljettajaa.

5.6.10 Kysymys 34

Kysymys 34 oli avoin kysymys liittyen parannusehdotuksiin yllämainituissa. 49 vastaajasta tähän oli vastannut 12 kuljettajaa.

Oli kommentoitu muun muassa liian nopeasti kulkevaa reittiäikää, ei ole mahdollista ajaa niin nopeaa. Kone ehdottaa ajokelvottomia teitä ja reittejä maitoautolle, Seinäjoen tuottajapalvelussa saisi olla huolellisempi tavaroiden keräilyssä. Elintarvikkeiden pakkaamisessa olisi käytettävä enemmän poolilaatikoita, sillä ne putoilevat herkästi rullakkoa työntäessä. Näytteenottoventtiilin kotelo sotkeentuu helposti maidosta, jakotavaroissa liikaa puutteita ja jopa tavaroiden odottelua. Valma kaupan keräilyjärjestys on ollut viimeaikoina sekavaa. Oli myös ehdotettu valikoiman rajoittamista. Oli myös vastauksia, että yleensä toimivat kuitenkin hyvin.

Yksi vastaus oli, että tasapuolisuutta autoilijoiden kesken lisättävä, toiset saavat ajosuoritetta enemmän toisten menetettyä.

5.7 Kysymys 35

Viimeinen kysymys oli maitoautonkuljettajan ammatin hyvät ja huonot puolet verrattuna muuhun kuljetuspuoleen. Vastajaista tähän oli vastannut 30 kuljettajaa.

Maitoautonkuljettajan hyviä puolia olivat muun muassa vaihteleva ja mielekäs työ, harvoin hakuja vieraista paikoista, jolloin oppii myös pihapiirit miten kannattaa ajella. Kamu-järjestelmästä on apua kuljettajalle. Uusi ja hyvä kalusto, siisti työympäristö, selvät työvuorot, itsenäistä, mukavat ja ahkerat työkaverit, ei autoissa yöpymistä, työtä riittää vuodenajasta ja kellosta riippumatta.

Miinuspuolia olivat muun muassa kiire, talvisaikaan työvuorot haastavia, kesäloma-tuuraajien puute, raskas työ, jonka takia ei alaa lapsilleen suosittelisi.

Plussia oli listattu miinuksia enemmän. Vastauksista päätellen kuljettajat ovat tyytyväisiä työhönsä ja se on heille mielekästä. Niin kun yksi vastaus olikin, että joka työssä miinukset ja plussat mutta enemmän on kuitenkin niitä plussia.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Maitosuomelle oli kyselystä apua. Kyselyn rakenne oli heidän mielestään järkevä, jonka ansiosta sitä pystytään hyödyntämään myös muilla osuuskunnilla. Kysely konkretisoi erilaiset epäkohdat, vaikka niistä on osaksi oltu jo tietosiakin. Maitosuomi on suunnitellut pyrkivänsä vaikuttaa kaikkiin kyselyssä ilmenneisiin epäkohtiin.

Lisäksi kaikki kysymykset ja vastaukset tullaan käsittelemään Maitosuomen kuljettajakoulutuksessa kuljettajien kanssa, joka järjestetään ensi vuoden alkupuolella. Siellä kaikki vastaukset käydään läpi, ja tullaan esittämään mahdollisia korjausehdotuksia/parannuksia eri aihealueisiin jotka koettiin puutteellisiksi.

Talvikunnossapidon osalta tiloille aiotaan laittaa tuottajakirjeisiin viestiä, jossa muistutellaan talven lumenaurauksista ja hiekoituksista. Tämän osalta kuljettajat olivat selvästi sitä mieltä, että asia ei ole kaikilla kunnossa jonka takia asiaa on hyvä muistutella taas talven lähestyessä. Myös hyvään pihan ja maito huoneiden valaistukseen on syytä kiinnittää huomiota näin iltojen pimentyessä.

LÄHTEET

Björkvik, J. 2017. Kuljetuspäällikkö, Osuuskunta Maitosuomi. Haastattelu 7.8.2017.