

CHARTER CLUB

Tilausajo-
kuljettajat
ry:n jäsenlehti 1/2026



- Bussi-Manninen 100 vuotta
- Charter Club on 35-vuotias

MEMBER
of The Jury



TERVETULOA LIIKENNEASEMA KIVIHoviIN! (Salo Suomensjärvi, Valtatie 1)



**UUTTA
KIVIHoviSSA:
Paikallisten
toimijoiden
Herkku & Lahja -puoti
ja maaliskuussa
aukeava karkki-
kauppa.**

**Suomen johtava bussimatkailulehti
CHARTER CLUB
1 / 2026, 35. vuosikerta**
Julkaisija:
Tilausajokuljettajat ry, Helsinki
Y-tunnus 0893888-8
www.tilausajokuljettajat.fi
www.charterclub.fi



Member of
Bus & Coach
Jury

Media-partners:



KANNESSA:
Vuoden Taukopaikka -tittelin
luovutuksessa Urjalassa mukana
olivat Jarkko Junkkari (vas.), Jani
Tuominen, Reijo Laaksonen ja Jani
Mettinen. Kuva Kimmo Wirén.



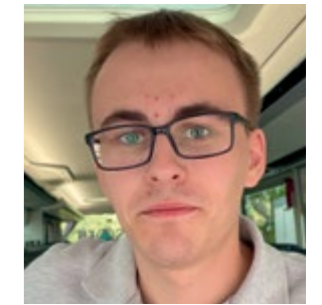
PÄÄTOIMITTAJA / ilmoitukset
Kimmo Wirén
0400 833 452
kimmo.wiren@
tilausajokuljettajat.fi



PUHEENJOHTAJA (yhdistys)
Reijo Laaksonen
0400 440 796
reijo.laaksonen@
tilausajokuljettajat.fi



SIHTEERI
Jarkko Junkkari
045 676 5865
sihteeri@
tilausajokuljettajat.fi



**TOIMITTAJA /
varapuheenjohtaja**
Juho Käki
juho.kaki@
tilausajokuljettajat.fi



TOIMITTAJA
Lasse Lassander
044 2105 339
lars.lassander@
tilausajokuljettajat.fi



TOIMITTAJA / ilmoitukset
Timo Rinnekari
050 517 7068
timo.rinnekari@
tilausajokuljettajat.fi



TAITTO / GRAFIIKAT
Juha Kurkikangas
juha@createc.fi
www.createc.fi



MONIPUOLISET PALVELUT:

- Kahvila, lounasbuffet, à la carte, Hesburger, Döner HeseKebab® & Gyros ja kauppa
- Asiointi sujuvaa ja nopeaa: kaksi palvelevaa kassalinjaa ravintolan puolella, isot wc-tilat, suuret parkkialueet
- Ryhmille varattavissa kokoustila
- Ryhmän ollessa yli 15 henkilöä, kuski ja opas saavat veloituksetta buffetlounaan tai kahvin/teen/hanajuoman ja vitriinituotteen
- Kivihovissa nyt myös Herkku & Lahja -puoti, tervetuloa!



**KIVI
HOVI | HERKKU
& LAHJA**

MEDIATIEDOT

Charter Club -lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Seuraavan lehti 2/26 ilmestyy viikolla 23. Aineiston viimeinen jättöpäivä pe 15.5.2026.

Ilmoitusmyynti: Kimmo Wirén ja Timo Rinnekari. Tiedot yllä.

Aineisto-osoite:
toimitus@
tilausajokuljettajat.fi

Ilmoituskoot ja -hinnat viressä. Hintoihin ei sisälly eikä lisätä arvonlisäveroa.

Aukeama (2/1) = 1850 €
• Kokovaihtoehto 1 = 398 x 261 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 420 x 297 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat 3 mm

Takasisiv (1/1) = 1500 €
• Kokovaihtoehto 1 = 200 x 250 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 210 x 255 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat oikea/ala/vasen 3 mm
(Takasisiv ilmoitus on 42 mm matalampi koska yläreunaan jätetään tyhjää postitustiedoille)

Kokosivut 2 ja 3 (1/1) = 1250 €
Kokosivut muut (1/1) = 1150 €
• Kokovaihtoehto 1 = 188 x 261 mm (sisältöalueelle, ei jatku leikkauksiin)
• Kokovaihtoehto 2 = 210 x 297 mm (leikkauksiin) + leikkuuvarat 3 mm

Puoli sivua 1/2 = 700 €
• Vaaka 188 x 128 mm / Pysty 92 x 261 mm

Neljäsosa 1/4 = 470 €
• Vaaka 188 x 62 mm / Pysty 92 x 128 mm

Kahdeksasosa 1/8 = 250 €
• Vaaka 92 x 62 mm

Painopaikka:
Offset Ulonen Oy
Tampere
ISSN 0789-0109
(painettu)
ISSN 2814-4554
(verkkojulkaisu)



Seuraa meitä
YouTubessa ja X:ssä
@CharterClubFI



YOUR HUB OF COLLECTIVE AND SHARED MOBILITY

IBE – Intermobility Future Ways, where industry meets innovation and collective mobility opens to the future. A single event that combines exhibition, conferences and strategic vision for those who design, build and govern new systems to move people.

Organized by



With the support of



With the technical support of



expoibe.com



Tämä vuosi on Charter Club -lehden kolmaskymmenesviides

Voidaan hyvillä mielin todeta, että pitkälle ollaan tultu siitä mistä aviisi sai alkunsa. Erityiskiitos sinulle, joka luet tätä lehteä.

Rinnekarin Timo kertoo kirjoituksessaan lehdestämme lisää. Tämän vuoden ajan lehteä koristaa 35-vuotislogo, jonka on tehnyt Suomen paras ja johtava heraldikko Harri Rantanen.



Moikkaa bussikuvaajalle

Me tilausajojen kuljettajat pääsemme joskus bussikuvaajien kennoille. Muista moikata iloisesti jos satut kohtaamaan kuvaajan. Valitettavasti kuljettajakat-raassa on myös niitä, jotka eivät ymmärrä tai tiedä, että eivät he kuljettajaa kuvaa vaan ohjastamaasi vaunua. Älä milloinkaan tervehdi näissä tapauksissa nyrkillä tai keskeisellä sormella.

Kuten matkustajille, muille tienkäyttäjille, niin myös kuvaajille edustat käytökselläsi ensisijaisesti aina bussin kyljessä koristavaa nimeä.

HEL Airportin bussiterminaali jäi vaiheeseen

Muutamia vuosia sitten valmistunut päälentoasemamme bussiterminaali on jäänyt viimeistelyä varten. Ongelmiksi nostaisin matkustajainfot saapuville matkustajille, että missä on laiturikartta ja mihin minimalistinen aikatauluinformaatio onkaan piilotettu. Toinen karmaiseva puute on jalan tehtävä, turvallinen siirtymä oikean bussin luokse. Nythän todistamme sitä valitettavaa tosiasiaa, että matkalaukkujen ja -kärryn kanssa liikkuvat matkaajat poukkoilevat ajoradalla miten sattuu. Tätä pitäisi parantaa selkeillä kulkuväyläohjeistuksilla, esimerkiksi maalauksin ja lisäksi fyysisillä esteillä. Näin talvella jalankulkuväylät tulisi olla lämmitetty. 'Arctic snow how' ei



ihan päde. Alueen sisälle ja ulosajoon tarkoitettu kulunvalvonta eli maksupuomi on naurun aihe jo itsessään vaikka hyvää sillä tarkoitettiin.

Linja-autolaitureilla olevissa paaseissa on ns. peruutusnäyttö, jonka pitäisi kertoa kuljettajalle mitä linjurin takana tapahtuu. Montako kertaa se on toiminut näiden vuosien aikana?

Kun uutta bussiasemaa oltiin ottamassa käyttöön, niin linja-autoille ja kuljettajille luvattiin joku sopiva paikka pitempi aikaisempaan odotteluun ja sinne sosiaalililat. Aika monta vuotta on tuostakin "lupauksesta" jo kulunut.

Miten meni, Finavia, noin niin kuin omasta mielestäsi?

Kimmo Wirén
Päätoimittaja

Tässä lehdessä

Tekijätiimi & mediatiedot	3
Pääkirjoitus	5
Puheenjohtajan palsta	6
Karotus	7
Vieraskynä	8
Timonkulma	9
Matkamessut 2026	10
On the buses	12
Pentinkulma on Vuoden Taukopaikka	18
Sata vuotta tilausajoja	20
Manuaalisyyttö (M) digipiirturissa	24
Uutisia	26
Oppisopimuksella uralla eteenpäin	28
Yhdistyksen yritysjäsenet	29
Sihteerin sanomat	30
Jäsenedut / lomamökki	31

Olemme saanneet nauttia

...tämän alkuvuoden pitkästä talvisesta sekä kylmästä ajanjaksosta koko Suomessa.

Kylmempää tammikuuta saa muistella melko kaukaa menneistä talvista.

Kalustolle pakkaset ovat olleet haitaksi, jäätymistä on tapahtunut mm. AdBlue-järjestelmissä ja käymälöissä. Sähköisiin kalustoihin on jouduttu vaihtamaan releitä ja komponentteja, jotta on päästy liikkeelle. Edellä mainitut ongelmat kuten monet muutkin ovat jokatalvisia. Toimii muualla maailmassa, mutta me toimimme pohjolassa arktisella alueella.

Nyt kun Uudenkaupungin auto- tehtaalta kuului uutinen, alkavat valmistamaan sähköisiä linja- autoja, voisi toivoa jonkinlaisia parannusta, pohjoismaista osaamista tulevaisuuteen kylmiin olosuhteisiin, myös polttomoottorikäyttöisiin linja-autoihin. Tosin kyllä tekniikka tulee edelleen pitkälti muualta maailmalta.

Suomen pohjoisin

Yhdistyksemme yritysjäsen on nyt Kaamasen Kievari (kaamasenkievari.fi), tervetuloa jäseneksi. Itse vietin juhannuksen heillä viime kesänä. Majoitus, ruokailu, palvelu toimi loistavasti. Voin suositella poikkeamaan, kun siellä päin liikutte. Yhdistyksellä on toista sataa yritysjäsentä, lueteltu lehdesämme ja kotisivuilla. Pyritään käyttämään heidän tarjoamia palveluita, kun se on mahdollista. Näin yritysjäsenille sekä meille hyöty on molemminpuolista.

Hiihto- ja talvilomakausi on alkanut. Toivottavasti tästä lähtee käyntiin kevätsezonki ja varauskalenterit alkavat täyttyä. Odotettavissa on matkailualalla vilkasta, mitä olen kuulumi- sia kysellyt eri puolilta Suomea. Hyvä näin, ollaan valmiina vastaamaan kysyntään.

Charter Club

Oman ammattialamme Tilausajokuljettajat ry:n jäsenlehti täyttää tänä vuonna 35 vuotta. Haluan kiittää kaikkia nykyisiä lehden toimittajia sekä kaikkia lehden julkaisemiseen vuosien mittaan osallistuneita tekijöitä, jotta jäsenistömme



on saanut lehden kotiin kannettuna. Aivan erityisen iso kiitos monille yrityksille, jotka mainostavat tässä lehdessä, ilman mainoksia tämä ei olisi mahdollista. Lehti jaetaan jäsenistömme lisäksi myös useille ammattimme liittyville yrityksille ja päättäjille. Lehden vaiheista lisää tässä numerossa.

Lopuksi tiedotuksia

Yhdistykselle haetaan sihteeriä ja tehtävä vapautuu kevään aikana. Olisitko sinä sopiva tai tunnetko henkilön ottamaan tehtävän vastaan? Tehtävä sisältää jäsenrekisterin ylläpitoa, sähköpostiin, puhelimeen vastaamista, tiedotteiden jakamista jäsenille ja kokoussihteerinä olemista korvausta vastaan. Tiedustelut

allekirjoittaneelta.

Yhdistyksen kevätkokous pidetään Lahdessa 13.4. klo 14.00. Tilaisuus alkaa klo 12.00 vierailulla Fibus Oy / Willähteen Bussihuolto, jonka jälkeen lounas ennen kokouksen alkamista. Tervetuloa!

Aurinkoista, keikkarikasta kevättälveä

Reijo Laaksonen
Puheenjohtaja

Yritysjäseneksi?

Lisää yrityksesi bussiturismin, liikennöitsijöiden, taukopaikkojen, matkailukohteiden, matkatoimistojen ja huoltopalveluiden rinkiin. Siihen rinkiin, jossa tehdään päätöksiä.



125 € / vuosi

tilausajokuljettajat.fi/liity-jaseneksi/

Tekniikka, isäntä vai renki?

Turvallisuutta ja sujuvuutta. Näitä kahta asiaa etenkin ammattikuljettaja toivoo liikenteeltä. Oletusarvoisesti myös muut tielläliikkujat.

Se, miten liikenteen turvallisuus ja sujuvuus näkyy ja miten se koetaan, riippuu täysin kuljettajasta, matkustajasta tai jopa liikennevälineestä ja -muodosta.

On olemassa erilaisia mittareita, joilla näitä asioita voidaan edes jollain asteella mitata. Ikävä kyllä, mitattu turvallisuus ei välttämättä ole sama asia, kuin ihmisen tunne turvallisuudesta liikenteessä. Ihmisen tunne kuitenkin on merkittävässä roolissa siinä, kuinka ihminen näkee ja kokee asiat ja siten myös siihen, miten kukin yksilö toimii liikenteessä.

Turvallisuuden lisääminen itsessään on tavoittelemisen arvoinen asia. Turvallisuudentunteen lisääminen voi ampuu, ja ampuukin, itseään nilkkaan pahasti.

Fysiikan lakeja ei pystytä tekniikan avulla muuttamaan. Korkeintaan niiden rajoja voidaan hiukan venyttää. Tämä johtaa ihmisessä liialliseen turvallisuuden tunteeseen, joka puolestaan on omiaan kasvattamaan riskien ottoa liikenteessä. Samaa tahtia, kun tunne turvallisuudesta lisääntyy, myös riskien otto lisääntyy. Tämä puolestaan muuttaa liikenteestä nopeatempoisempaa. Kun tempo lisääntyy, lisääntyy myös stressin määrä ja tunne liikenteen sujumattomuudesta. Ihminen turhautuu helposti, etenkin kun asiat eivät suju halutulla tavalla tai tahdilla. Näin syntyy oravanpyörä joka tahtomat-



tammekin vähentää turvallisuutta. Hölmöintä asiasta tekee se, että monasti tekniikka lisää turvallisuutta, mikäli kuljettaja osaisi käyttää auton tekniikkaa oikein ja aktiivisesti.

Lähes jokainen autoa tai moottori- pyörää ajanut on jossain vaiheessa kironnut mielessään "takapuskurissa roikkuvia". Jotkut jopa väittävät, että tämä tapa on vain lisääntynyt ja yleistynyt lähihistorian aikana. Uskallan väittää, että tiedän, mikä on ainakin osasyllinen tämän ilmiön yleistymiseen. Adaptiivinen vakionopeuden säädin. Tekniikka on kehittänyt meille hienon järjestelmän helpottaa kuljettajan työtä. Ikävä kyllä moni autoilija unohtaa, ettei kyseinen järjestelmä poista kuljettajan aktiivisuutta,

havainnointien tarvetta ja niihin puuttumista. Kyse on vain siitä, että nyt kuljettajan täytyy tehdä eri asioita ajaessaan.

Mikäli kuljettaja vain aktivoi adaptiivisen vakionopeuden säätimen päälle, pääsee kuljettaja helpolla. Mikäli ajamiseen saadaan mukaan myös tuon adaptiivisuuden etäisyyden aktiivinen säätäminen liikenneympäristön mukaan, luodaan oikeaoppiset turvavälit ja sujuva liikenne.

Se mitä tuossa yllä yritän kertoa, pätee kaikkiin ajoneuvojen tekniisiin laitteisiin. Jotta luotu tekniikka tuo sitä odotettua helpoutta ja turvallisuutta, pitää teknisiä ratkaisuja osata kuljettajan hallita aktiivisesti.

Teknologia on hyvä renki, mutta huono isäntä.

Karo Kautonen
Wankkuri



SUOMEN
VIRKAPUKU

OLEMME VIRKAPUKUIHIN JA KULJETTAJANVATTEISIIN ERIKOISTUNUT YRITYS
PYYDÄ TARJOUS TAI VIERAILE VERKKOKAUPASSA!

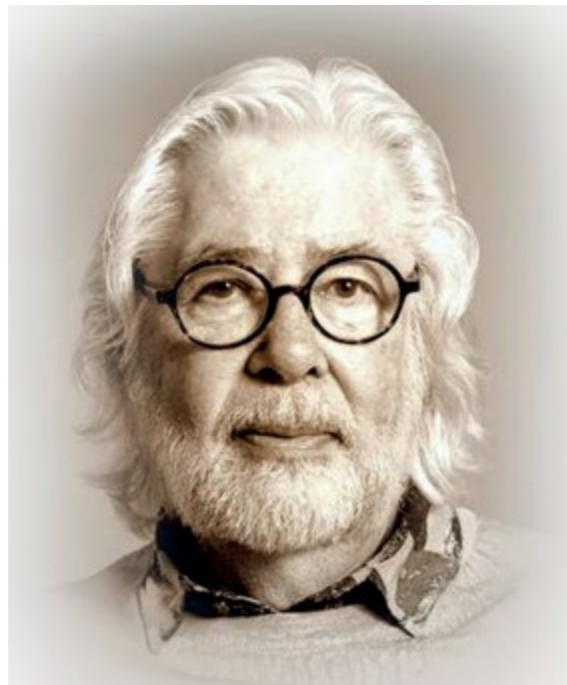
- ✓ **Kuljettajanvaatteita**
- ✓ **Virka - ja työpukuja**
- ✓ **Turvasolmioita** (myös logolla)
- & **Erittäin hyvä palvelu**

info@suomenvirkapuku.fi
0400272605
suomenvirkapuku.fi

Klassisesta antiikista auton kylkeen

Laakerinlehdillä ja -sepeleillä on hyvin runsas symboliikka.

Monille Paasikiven ja Kekkonen ajalla syntyneille laakeriseppele tuli hyvin tutuksi Asterix-lehdestä. Laakeriseppele juontaa siis juurensa antiikin Roomaan ja Kreikkaan, ja sen historia on vanha. Perinne alkaa noin 2000 eaa., jolloin järjestettiin jo suuria urheilukilpailuja, voittajista tuli sankareita, jotka kruunattiin laakeriseppeleellä. Tuon ajan "Trumpit", eli keisarit ottivat seppeleen osoittaakseen valtaa ja arvokkuuttaan ja näin siitä tuli tunnus joka viesti korkeasta vallasta ja suuresta mahdollisuudesta.



syy siihen, että joissakin linja-autoissa on koristeena laakerinoksa tuoden uskoa siihen, että kuljetus on turvallista perille asti. Laakeri on ikivihreä kasvi, ja se symboloi myös pysyvyyttä.



Kenties tunnetuin laakeri esiintyy YK:n lipussa.

Vuonna 1315 ensimmäisen seppeleen akateemisuuden merkiksi sai historioiden Albertino Mussato, joka seppelöitiin Padovan yliopistossa kiitoksena yliopiston hyväksi tehdystä työstä.

Joskus törmää vanhassa suomen kielisessä kirjallisuudessa, että maisterien promootiosta käytetään ilmaisua maisterien kruunajaiset. He saivat jo tuolloin coronan, joka tarkoitti kruunua.

Laakerilla oli keskiajan kreikkalaisessa ja roomalaisessa kulttuurissa myös lääkinällinen merkitys. Se oli lääkekasvi, joka paransi ruumiillisia sairauksia ja puhdisti ihmisen sielun tahroista. Lääkinällisen voiman uskottiin johtuvan siitä, että kansanuskomuksen mukaan laakeri oli ainoa ihmisen istuttama puu, johon ei salama koskaan iske. Tämä on ehkä



...ja Linja-autoliikenne Leino vaunuissa on laakeria myös.

Kuljetuksessa matkustajat voivat hyvin "levätä laakereillaan", eli matka jatkuu vaikka torkkuen tai lukien tarinaa laakerinlehdistä.

Harri Rantanen
Heraldikko

Charter Clubia 35 vuotta

Charter Club täyttää tänä vuonna 35 vuotta eli siis vuotta vähemmän kuin yhdistys.

Vuodet pitävät sisällään paljon tarinoita, uutisia, kirjoittajia, ilmoittajia ja tuhansittain mukavia lukuhetkiä.

Tiedottaminen on tärkeä osa yhdistyksen toimintaa. Sillä on myös iso rooli ammattitaidon ylläpitämisessä ja kehittämisessä. Aivan yhdistyksen alkutaipaleilla silloinen sihteeri Matti Kulmala ahkeroi jäsentiedotteiden kanssa. Jäsenmäärä kasvoi nopeaa tahtia ja varsin pian virisi idea oman lehden julkaisemisesta. Toisena toimintavuonna Charter Club-lehti alkoi saapua jäsenistön postilaatikoihin.

Lehti antaa parempia mahdollisuuksia saada ilmoittajat mukaan toimintaan, samoin tiedonjanoa oli parempi sammuttaa juuri oman lehden avulla. Matti toimikin pitkään lehden päätoimittajana. Hänellä oli vahva osaaminen kouluttajana ja ns. sana hallussa, joka edesauttoi laadukkaasti sisällön tuottamisessa.

Sittemmin lehden tekijät ovat vaihtuneet eli viestikapulaa on siirretty seuraavalle. Kombo Hyvä Tietää OY/Suomiopas/Taisto Ahjoharju/Martti Toivonen otti kopin lehden julkaisemisesta. Jonkin aikaa ilmestymistiheyttä piti harventaa ja saimme 2 numeroa vuodessa. Allekirjoittanut aloitti puheenjohtajana vuoden 2002 alusta ja pian lehden päätoimittajan tehtävätkin alkoivat työllistää minua. Siihen aikaan ilmoittajien saaminen oli paljon helpompaa kuin nykyisin. Muutamalla puhelinoimitella sai rahoituksen kuntoon ja laadukkaita ilmoituksia tuomaan väriä julkaisuun. Muutaman numeron jälkeen Rauno Reunanen aloitti päätoimittajana. Raunolla oli kaupunkilehtitaustaa, joten saimme ammattimaisempaa tekemistä ja lehti alkoi ilmestyä 4 kertaa vuodessa.

Pitkän aikakauden jälkeen kapula siirtyi Isko Uusimäelle, jolla oli toimittajakokemusta mm. paikallisradiossa. Sittemmin lehden taittoakin hoidettiin samassa taloudessa eliiskon puoliso Riitta Salmu teki taittotyön. Vuosien jälkeen Kulman Matti palasi lehden kimppuun ja hän toimi päätoimittajana kunnes suomalaisen bussijournalismin suuri tekijä Pekka Paloranta oli sopivasti vapaana astumaan remmiin. Pekka hoiti myös ilmoitusmyyntiä ja yhdessä Mikko-poikansa kanssa huolehtivat taittotyöstä.

Some- ja verkossa tapahtuva viestintä on muuttanut mediakenttää valtavasti. Se on myös iso haaste meille vanhemmille



sedille, jotka olemme joutuneet opettelemaan uusia konsteja. Facebook-sivut ovat saaneet hyvän suosion. Tämä nopea tiedotuskanava on antanut paljon hyviä vastauksia jäsenten kysymyksiin ja keskustelu on ollut tahdikasta.

Viime vuosina lehden julkaisusta on vastannut puheenjohtajanakin toiminut median moniosaaja Kimmo Wirén. Uutena kuviona on ollut lehden omat sivut, charterclub.fi, joka on myös verkossa oleva uutissivusto, jossa julkaistaan busisialan ajankohtaisia ilmiöitä. Youtubessa on videoita, joissa esitellään uusia busseja. Media-ala menee vauhdilla eteenpäin ja meidän täytyy koettaa pysyä kärryillä.

Olisiko podcast seuraava askel?

Vuosikymmenten aikana sisältöä lehtemme ovat tuottaneet lukuisat toimittajat, avustajat ja jotkut vierailijatkin. Jokaisella on oma käsialansa ja näkökulmansa kuljettajan tehtäviin. Miltei koko sisältö on tullut jäsenistöltä eli ammattikuljettajilta niin uutisten, reportaasien kuin pakinoien ja kolumnien muodossa. Vuosi vuodelta ja numero numerolta olemme tehneet parempaa jälkeä. Charter Club on alan johtavia julkaisuja. Voidaan ihan rehellisesti olla ylpeitä busisialan ammattilehdeksi kasvaneesta tuotteesta, mikä on edelleen maksuton jäsenjulkaisu.

Iso kiitos kaikille panoksensa antaneille! Te kaikki olette jättäneet ison sormenjäljen meille kaikille luettavaksi! Kiitos kaikille ilmoittajille ja lukijoille, ilman teitä tätä ei voitaisi tehdä!

Timo Rinnekari

Uusi malli



Tilausajokuljettajan solmio

Yhdistyksen virallinen solmio on tilattavissa kumppanimme verkkokaupasta.
→ suomenvirkapuku.fi/verkkokauppa

Hinta 34,90 € / kpl sisältäen postituksen
Isommat erät sopimuksen mukaan



MOTORISTI!

LIITY JÄSENEKSI

COACHMC.FI



Matka 2026

– matkailun näyteikkuna Helsingin Messukeskuksessa



Messuilla viihdyttiin elämyksellisen ohjelman ja aktiivisten keskustelujen parissa.

Samaan aikaan Caravan-messut vetivät puoleensa maata pitkin matkustamisesta kiinnostuneita, ja matkailuajoneuvojen suosio näkyi myös innokkaana kaupankäyntinä.

Matka- ja Caravan-messut järjestettiin torstaista sunnuntaihin 15.–18.1.2026 Helsingin Messukeskuksessa.

Kansainväliset Matkamessut järjestettiin nyt 38. kerran ja tapahtumaan tultiin tutustumaan kohteiden elämyksiin ja matkailutarjontaan. Kävijöiden kiinnostus erityisesti luonto-, kulttuuri- ja lähimatkailuun näkyi läpi tapahtuman, johon myös näytteilleasettajat vastasivat tuomalla osastoilleen runsaasti kokemuksellista sisältöä. Messuilla pääsi esimerkiksi kokeilemaan virtuaalielämystä ja laskemaan koskea VR-lasien avulla, tutustumaan eri alueiden käsityöperinteisiin ja maistamaan paikallisia herkkuja.

Matkamessuille osallistui tänä vuonna lähes 1000 yritystä noin 60 eri alueelta. Tapahtumissa vieraili 15.–18.1.2026 yhteensä 56 400 kävijää sisältäen ammattilaiskävijät.

Matkamessut kokosivat paikalle myös bussiväkeä, tosin näytteilleasettajien joukossa edustus jäi vähäiseksi. Flixbus oli liikkeellä bussin kanssa ja esillä oli yhtiön linjaliikenneverkosto. Bussialan matkanjärjestäjiä edustivat mm. Hojo-matkat, Helsinki Limo, Pohjolan Matka ja Ventoniemi Buses.

Tosin busseilla mennään valtaosaan kohteista tavalla tai toisella. Tapasin lyhyellä vierailullani joitakin bussialan ihmisiä, joiden kanssa muisteltiin vanhoja hyviä aikoja, jolloin bussimatkailu oli vahvasti esillä ja olihan myös Tilausajokuljettajat ry useana vuonna mukana hyvien yhteistyökumppaneiden kanssa. Maailma on muuttunut ja tiedonsaanti on turvattu internetin toimesta. Enää ei tulla messuilta kotiin ison esite- ja karttanipun kanssa, vaan tuomisina on hienoja tapaamisia alan ihmisten kanssa. Jos muuten asioidaan sähköisesti, matkamessuilla voi päästä tapaamaan yhteistyökumppaneita kasvotusten, joka on erittäin arvokas asia.

Caravanmessut ja Matkamessut täydentävät toisiaan

Perinteisesti samalla käynnillä pääsee tutustumaan karavaanarin elämään. Molemmat tapahtumat tuovat messuvieraille sisältöä. Erilaiset matkailuajoneuvot ovat kasvattaneet suosiotaan, varsinkin ns. retkipakut ovat uusi juttu. Omatoimiseen reissaamiseen löytyy paljon vaihtoehtoja erikokoisille lompaikoille ja unelmille.



Messuilla ryhmän kanssa piipahti Timo Rinnekari
Kuvat: Messukeskus / Mediabank

Liikenneasema Härkäpakari



HÄRKÄPAKARI

Meille voit tulla syömään aamiaisesta iltaan, tehdä lahjatavara-, laukku- ja ruoka-ostoksia sekä levähtää vaikka kahvin ääressä.



Härkäpakari palvelee

- K-Market avoinna joka päivä aamusta iltaan
- Kokoustila Kammarit 20 hengelle
- Neste Express -tankkauspiste ja autotarvikkeet
- Lasten leikkipaikka ulkona ja sisällä
- Sähköautojen latauspiste
- Jäätelökioski ja info-piste kesäisin



Laukku-Center
Hyvä valikoima koti- ja ulkomaisia laatumerkkejä.



HESBURGER
Syömistä iltamyöhään asti pikana!

Avoimna: ma–pe 5.30–23, la 6.30–23, su 7.30–23
Hesburger ma–su 9–23
Laukku-Center su–pe 10–18, la 10–16 ja sop. mukaan
Risto Rytin katu 2, Huittinen • 02 565 000 • harkapakari.fi



Suomessa valmistettuja Volvo 9700 DD kaksikerrosbusseja on toimitettu UK:n markkinoille kymmenittäin. Näistä moni palvelee Skotlannissa Megabus ja Citylink liikenteessä. Kuvan Park's of Hamiltonin auto on linjalla 900, joka kulkee Glasgow'n ja Edinburghin väliä. Linjaa liikennöidään 24 tuntia vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikossa, aamusta iltaan vuorot lähtevät viidentoista minuutin välein. Kuva: Kasper Carlson.



On the buses

Osa
2

Edellisessä numerossa aloitimme kertomuksen Yhdistyneen Kuningaskunnan linja-autoliikenteestä. Jatkamme tässä numerossa tutustumalla maan pikavuoroliikenteeseen.

Liikenne vapautuu ja yksityistetään

Britit olivat rautatieliikenteen uranuurtajia, ja vanhan sanonnan mukaan ”Jokaisessa britissä asuu pieni junaharrastaja”. Siksi voidaankin pitää mielenkiintoisena, että maassa liikennöidään busseilla edelleen runsaasti pitkiä kaupunkien välisiä pikavuoroja. Siinä missä meillä Suomessa tärkeä tulonlähde oli pitkään linja-autoissa kulkeva rahti, sellaista ei UK:ssa ole ollut, vaan vuorot ovat eläneet lipunmyynnistä tulleilla varoilla. Näin tilanne on edelleen, sillä maan pikavuoroliikenne on kauttaaltaan markkinaehtoista.

Moni kuitenkin valitsee tänäkin päivänä bussin junan sijasta. Tähän on olemassa yksi selvä syykin; junalippujen hinnat ovat monilta osin ryöstäytyneet käsistä, parin-kolmen tunnin matkasta joutuu usein punnissa mitattuna pulittamaan kolminumeroisia summia. Tähän on harvalla, etenkin nyt kiristyneessä taloustilanteessa varaa, ja kun bussiyhtiöt tarjoavat samalle yhteysväliille lippuja murto-osalla junan hinnasta, on valinta selvä. Eri operaattorien välinen kilpailu myös auttaa pitämään hinnat kurissa.

Asiakuntaakin on riittämiin. Pelkästään Suur-Lontoon alueella asuu liki kaksi kertaa koko Suomen väestö, koko saarivaltiossa liki 70 miljoonaa. Maa on pinta-alaltaan kohutuullisen pieni, jolloin etäisyydetkin jäävät lyhyiksi; vaikka pisimmät reitit Englannista Skotlantiin ovat kestoltaan 8–9 tuntia, on tyypillinen pikavuororeitti vain noin 2–4 tuntia.

Kun Margaret Thatcherin hallitus vuonna 1980 vapautti yli 35 mailia pitkät linja-autoreitit säännöstelystä, oli National Bus Company kuusi vuotta aiemmin eriyttänyt pikavuoroliikenteensä oman tuotenimen, National Expressin alle. Tunnusväreiksi alusta asti muodostui valkoiset bussit sinipunaisilla logoilla. Väriyhdistelmä, joka on edelleen käytössä ja jota on sittemmin käytetty monessa muussakin maassa pikavuoroliikenteen väreinä.

Säännöstelyn purkamiseen asti National Express nautti monopoliasemasta, eikä haastajia liiammin ilmaantunut vuoden 1980 jälkeisinäkään vuosina jotain yksittäisiä tapauksia lukuun ottamatta. Ainoa jonkinasteista haastetta tarjoava oli heti markkinoiden vapauduttua, lokakuussa 1980 perustettu yksityisten pienyritysten yhteenliittymä British Coachways, joka ryhtyi kilpailemaan National Expressiä vastaan tärkeimmillä Lontoosta lähtevillä reiteillä. Uuden yrityksen toimintaa vaikeutti alusta asti se, että sitä ei päästetty useissa kaupungeissa käyttämään linja-autoasemia, kuten Lontoon



Tuulahdusta menneisyydestä edustaa tämä entinen National Welsh yhtiön Leyland Tiger alustainen Plaxton Paramount 3500 vuodelta 1986. Rapide oli National Expressin Premium-tuote Lontoon reiteillä. Autoissa oli normaalia vähemmän istumapaikkoja luoden väljemmät istuintilat, vessat olivat vakiovarusteita jo tuolloin ja tarjolla oli myös catering-palvelut autoemäntineen. Rapide poistui liikenteestä vuoteen 2000 mennessä ja palvelu korvattiin tavallisilla pikavuorobusseilla ilman autoemäntiä.

Victoria Coach Stationia, vaan joutui tyytymään tavallisiin kadunvarsipysäkkeihin lähtöpaikkanaan. Vain kaksi vuotta perustamisen jälkeen, lokakuussa 1982 yhteenliittymä purkaantui, ja yhtä reittiä lukuun ottamatta kaikki liikenne loppui. Vain Lontoo-Bournemouth jäi henkiin, sitä liikennöitiin sitkeästi vuoteen 1998 asti.

Vaikka kaukoliikenne oli jo vapautettu, jatkoi National Express toimintaansa National Bus Companyn alaisuudessa aina maaliskuuhun 1988, jolloin se yksityistettiin myymällä yritys sen silloiselle johtoportaalalle. Vuonna 1991 Drawlane Group osti koko National Expressin osakekannan, ja seuraavana vuonna yrityksen osakkeita kellutettiin Lontoon pörsissä. Vuosien saatossa National Express Group on ostanut lukuisia liikennöitsijöitä eri puolilta Britanniaa ja kasvanut täten merkittäväksi toimijaksi myös tilusajomarkkinoilla. Ostettujen yritysten joukossa on ollut myös heidän pikavuoroliikenteessään toiminteita yhteistyöyrityksiä kuten etelärannikolla toimiva Lockett's Travel.



Lockett's Travelin Scania K410 alustalle tehty Caetano Levante III jatkamassa matkaansa Heathrow'n lentoasemalta Lontoon keskustaan. Kolmannen sukupolven Levante on kehittynyt varsin paljon alkuaikojen autoista, joita vaivasi etenkin ruosteongelmat.

Heinäkuussa 2023 National Express Group vaihtoi nimekseen Mobico Group ja loppuvuodesta 2025 myytiin useita yrityskaupoissa hankittuja tilausliikenteessä toimivia yrityksiä The Coach Travel Groupille.

Skotit seuraavat perässä

Kansallistamisen perua oleva National Bus Companyn Skotlantilainen vastine Scottish Transport Group noudatti englantilaisen veljensä mallia, ja eriytti Skotlannin pikavuoroliikenteen 1 maaliskuuta 1985 omaan yhtiöön, jonka nimeksi tuli Scottish Citylink. Myös yhteydet Glasgow'sta ja Edinburghista Lontooseen siirtyivät uuden yrityksen vastuulle.

Lupasyitten takia, Citylinkin omistukseen tuli yksi ajoneuvo, jota kuitenkin operoi Scottish Transport Groupiin kuuluva Western Scottish yhtiö. Citylink ei itse ajanut liikennettä, vaan siitä vastasivat muut, pääosin STG:n omistuksessa olleet yritykset. Kaikkien autojen tuli kuitenkin olla yhtenäisessä sinikeltaisessa väriyksessä. Samat värit pukevat edelleen Citylinkin autoja.

Elokuussa 1990 Citylink yksityistettiin myymällä silloiselle johtoportaalalle. Kolme vuotta myöhemmin, vuonna 1993 yritys myytiin National Expressille. Tuolloin myös reitit Skotlannista Englannin puolelle siirtyivät National Expressin vastuulle. Yksityistämisen myötä yhä suurempi osaa liikenteestä hoidettiin yksityisten yhteistyöyritysten toimesta, suurimmiksi muodostuivat Park's of Hamilton ja West Coast Motors. Molemmat ovat edelleen vahvasti mukana liikenteen hoitamisessa.

Maan junaliikenteen yksityistämisen yhteydessä National Express voitti oikeudet liikennöidä ScotRail junia Skotlannissa vuonna 1997. Kilpailuviranomaiset eivät hyväksyneet saman yhtiön hoitavan sekä maan juna- että bussiliikennettä, jolloin Citylink myytiin singaporelaisen ComfortDelGro:n lontoolaiselle Metroline bussiyhtiölle.

Vuonna 2002 Scottish Citylink laajensi Irlantiin ostamalla Cumber Commercialin yhtiön, joka liikennöi Dublinin ja Galwayn välillä. Tutut sinikeltaiset värit tulivat täten tutuiksi myös Irlannin teillä, nimeksi otettiin käyttöön Irish Citylink.

Megabussin perustamisen myötä, Stagecoach osti Citylinkistä 35 % osuuden, jonka seurauksena osa Skotlannissa ajettavista Megabus vuoroista siirtyivät osaksi Citylink verkostoa. Näihin vuoroihin liput on mahdollista ostaa kumman osapuolen lippukaupasta tahansa, mutta hinnassa saattaa usein olla merkittäväkin ero. Kaikki Skotlannista Englantiin kulkevat vuorot ovat edelleen osa National Express verkostoa.

Scottish Citylink operoi ainoastaan Skotlannin sisällä, sekä Skotlannista Irlantiin.



Scottish Citylink on luonut Glasgow'n ja Edinburghin lentoaseman väliselle reitille oman AIR-brändäyksen. Citylink liikenteessä kuvan kaltainen Volvo B11RT Plaxton Panorama ei ole mikään harvinaisuus.

Alihankintaa ja standardisointia

National Expressin vuorot muistuttavat pitkälti Suomen pikavuoroliikennettä entisiltä ajoilta; reitit kulkevat pääsääntöisesti keskustojen läpi ja pysähtyvät linja-autoasemilla. Joillakin paikkakunnilla, kuten Newcastle-upon-Tyne ja Birmingham, National Express ylläpitää omia asemia. Myös Lontoon lentoasemien merkitys ymmärrettiin jo kauan aikaa sitten. Yhteydet Lontoon keskustasta Heathrow'lle, Gatwickille, Lutoniin ja Stansteadille ovatkin muodostuneet tärkeiksi tulo-lähteiksi. Jotkin reitit myös yhdistävät lentokenttiä, kuten reitit Stansteadilta Heathrow'lle tai Heathrow'ltä Gatwickille.

National Express liikennöi itse kyseisiä lentokenttäreittejä. Muilta osin liikenne pääsääntöisesti kilpailutetaan alihankkijoiden liikennöitäviksi. Luotettavuuden säilyttämiseksi, alihankkijoille asetetaan tiukat vaatimukset. Autojen tulee esimerkiksi käydä tarkistushuollossa 14 päivän välein ja korjaamotöiden tulee täyttää tietyt reunaehdot. Kaluston tulee olla siistissä kunnossa, mahdolliset kolhut on korjattava mahdollisimman nopeasti. Autojen käyttöikä liikenteessä on noin viisi vuotta. Vaatimukset ovat ymmärrettäviä, sillä toiminta perustuu kaluston tehokkaaseen käyttöön; miljoona kilometriä tulee usein täyteen jo kolmen vuoden aikana.

Laadun ja palvelun tasaisuudesta liikennöitsijästä huolimatta huolehditaan standardisoidulla kalustolla. National Express kehitti yhdessä portugalilaisen Salvador Caetanon kanssa 2000-luvun puolivälissä oman version tehtaan vuonna 2004 esitellystä uudesta Winner mallista, joka sai nimekseen Levante. Ensimmäiset Levantet tulivat liikenteeseen 2007, ja viimeisin kehitysversio, Levante III, esiteltiin 2018. Levanten myötä alihankkijat eivät enää voi vapaasti valita korimallia, mutta voivat edelleen valita haluavatko alustaksi Volvon

vai Scanian. Aiemmat Levante I ja II versiot olivat saatavilla myös 12.6 metrisinä 2-akselisina, mutta uusin Levante III on saatavilla vain 14.3–14.9 metriä pitkänä teliversiona, jossa on taka-wc ja 56 mustalla nahalla verhoiltua turisti-istuinta säädettävillä selkänojilla. USB-pistokkeet, wifit ja valvontakamerat ovat niin ikään vakiovarusteita. Esteettömyydestä puolestaan on huolehdittu etuoven alimpaan askelmaan piilotetulla pyörätuolinostimella ja motorisoiduilla etupenkeillä, jotka tarvittaessa on helppo "ajaa" sivuun tehden tilaa pyörätuolille.



National Express uran jälkeen liikennöitsijät voivat käyttää Caetano Levanteja muussa liikenteessään. Moni päätyy kuitenkin myyntiin ja seuraavan omistajan toimesta niitä tapaa tilausliikenteessä, koulukuljetuksissa tai kuten tässä, Scottish Citylink vuorolla Edinburghista Aberdeeniin. Kuvassa Scania K410 alustainen Levante III, joka uutena on palvellut National Expressin omistuksessa Lontoosta lähtevillä lentokenttälinjoilla.

Halutessaan on mahdollista varata itselleen tietty istumapaikka. Paikan kannattaakin varata vasemmalta puolen toiselta penkkiriviltä. Edellä mainitun pyörätuolipaikan ansiosta siinä on lähes loputtomasti jalkatilaa. Varatut paikat myös merkitään, tuo kyseinen paikka merkitään sille omalla lapulla, peribrittiläisesti huumorilla höystetyllä "joku joka tietää, on vaarannut tämän paikan" tekstillä.

Kilpailua markkinoille

Pitkään markkinoita lähes yksin hallinnut National Express sai kuitenkin lopulta kohdata oikeaa kilpailua, kun Stagecoach vuonna 2003 lanseerasi halpabussikonseptinsa nimeltä Megabus. Mallia oli haettu lentoliikenteessä suosioon nousseista halpalentoyhtiöistä; kaikki ylimääräinen oli karsittu pois mutta määränpään pääsi halvalla. Näin edullisesti ei ollut koskaan ennen päässyt bussin kyytiin, jopa vain yhdellä punnalla olisi mahdollista päästä matkaan.

Kustannuksia karsittiin tehokkaalla kalusto- ja henkilöstökierroilla. Maksullisten linja-autoasemien sijaan käytettiin kadunvarsipysäkkejä. Matka-aikaa lyhennettiin pysähtymällä keskustojen sijaan pääväylien varsilla ja tinkimällä reitin varrella olevien pysäkkien määrässä.

National Express vastasi haasteeseen, josta seurasi vuosia kestävä hintasota. Sota yltyi entisestään, kun Megabus siirtyi 2007 käyttämään samaa Victoria Coach Station asemaa Lontoossa, kuin National Express oli käyttänyt kautta aikain.

Liikenne käynnistyi ehkä hieman vaatimattomasti käyttämällä vanhoja kaksikerroksisia paikallisbusseja, joihin oli vaihdettu turisti-istuimet. Näissä ei ollut mitään mukavuuksia, kuten vessaa tai ilmastointia. Pisimmillä reiteillä Lontoon ja Skotlannin välillä käytettiin kuitenkin tasokkaampia Volvo B10MA Jonckheere Modulo nivelbusseja. Ensimmäiset uudet bussit tulivat liikenteeseen 2005, kun erä Neoplan Skyliner kaksikerrosbusseja hankittiin korvaamaan osin nivelbussit Skotlannin-linjoilla ja osin vanhimpia kaksikerrosbusseja.

Me suomalaiset ehkä yhdistämme halpabussit 89-paikkaisiin VanHool Astromegoihin, ja ensimmäiset sellaiset Megabus hankki 2009. Vuonna 2011 tuotiin tarjolle makuupaikoilla varustetut Jonckheere Mistral nivelbussit Lontoon ja Glasgow'n välisillä yövuoroilla. Nämä jäivät historiaan pari vuotta myöhemmin, kun Lontoon ja Skotlannin välisillä reiteillä tuotiin uudet VanHool Astromega makuupaikkabussit, jotka saivat uuden Megabus Gold brändäyksen.

Ensiasteleet ulkomaille Megabus otti vuonna 2006, jolloin se avasi ensimmäiset reittinsä Yhdysvalloissa. Seuraavaksi perustettiin vuonna 2011 PolskiBus Puolaan, ja laajeneminen Keski-Eurooppaan tapahtui seuraavana vuonna, jolloin Brittein saarilta avattiin yhteydet Pariisiin, Brysseliin ja Amsterdamiin. Kansainvälinen liikenne kasvoi nopeaa tahtia ja keskisessä Euroopassa Megabus oli menestynyt sen verran hyvin, että mallia liikenteestä otettiin myös muualla.



Irlannin valtion omistama Bus Eireann liikennöi viikonloppuisin Dublinin ja Lontoon väliä. Tässä heidän Scania K410 Irizar i6 saapuu Lontoon Victoria asemalle yön yli kestäneen matkan päätteeksi.

Suomen ensimmäinen halpabussi oli aloittanut toimintansa vuonna 2011. Sir Brian Souter tuli mukaan toimintaan rahoitusyhtiönsä, Souter Investmentin, kautta heinäkuussa 2014, ostamalla osake-enemmistön OnniBussista. Saman vuoden marraskuussa perustettiin halpabussiyhtiö Uuteen-Seelantiin nimeltä ManaBus.

Flixbus tulee, Megabus vetääntyy

Monelle tuli melkoisena yllätyksenä, kun Megabus 29 kesäkuuta 2016 ilmoitti myyvänsä kaiken Keski-Euroopan liikenteen, mukaan lukien reitit Britanniaista, saksalaiselle Flixbussille. Tästä alkoikin Stagecoachin ja Souter Investment rahoitusyhtiön vetääntyminen halpabussimarkkinoilta, samoilta markkinoilta, jotka se oli itse ollut luomassa, vein reilu vuosikymmen aiemmin. Tämä oli myös ensiaskel Flixbussin saapumiselle saarivaltion maaperälle.

Seuraavana myyntivuorossa oli PolskiBus, jonka vuoro koitti joulukuussa 2017, ostajana jälleen saksalainen Flixbus. Polskibusin brändi katosi lopullisesti katukuvasta seuraavan vuoden helmikuussa.

Uudessa-Seelannissa toimineen ManaBussin toiminta ajettiin alas heinäkuussa 2018 ja Souter Investmentin omistajuus suomalaisessa OnniBussissa päättyi lokakuussa samana vuonna. Tämän jälkeen Stagecoach operoi halpabusseja enää Yhdistyneessä Kuningaskunnassa sekä Yhdysvalloissa.

Maaliskuussa 2018 Megabussia oli kielletty käyttämästä yhden punnan lipunhintoja mainonnassaan, koska tällä hinnalla oli saatavilla hyvin vähän paikkoja. Kiellon katsotaan vaikuttaneen negatiivisesti matkustajamääriin yhtiön reiteillä UK:ssa. Toisaalta koko Stagecoachin myyntiä alettiin myös valmistelemaan, ja sen myötä Megabussin kohtalo olisi avoin.

Ensimmäiseksi ostajavaihtoehdoksi nousi National Express. Mikäli kauppa toteutuisi, olisi Megabus myyty kokonaisuudessaan Singaporelaiselle ComfortDelGrolle, jolla aiemmiltaan oli toimintaa UK:ssa muun muassa Scottish Citynkin osakkaana ja Lontoossa paikallisliikennettä operoivan Metrolin yhtiön omistajana. National Express ei olisi tietenkään Megabussia voinut ostaa, koska se olisi johtanut markkinoiden liian voimakkaaseen keskittymiseen.

Suosituksista huolimatta, Stagecoachia ei myyty National Expressille, vaan saksalaiselle DWS Groupille. Tämän myötä UK:n Megabus liikenne myytiin Scottish Citylinkille.

Uusien omistajien myötä Megabussin liikenteessä tapahtui huomattavia muutoksia. Stagecoachin liikennöimien vuorojen osuus väheni, kun puolestaan yhä useammin vuoroa liikennöi jokin ulkopuolinen, usein tilausajoihin keskittynyt yritys. Myös isojen kaksikerrosbussien osuus väheni ja useammin liikenteessä tapasi tavallisen yksikerrosbussin.



Varsinainen yllätys tarjottiin kuitenkin lokakuussa 2024, jolloin ilmoitettiin Megabussin lakkauttavan 4 joulukuuta alkaen kaiken liikenteen Englannissa ja Walesissa Lontoon ja Skotlannin välisiä yhteyksiä lukuun ottamatta. Vuotta myöhemmin, joulukuussa 2025 Megabus lakkautti viimeiset linjansa Englantiin. Nämä olivat M11 Glasgow-Manches-

ter-Lontoo ja M20 Glasgow-Edinburgh-Newcastle-Lontoo. Vielä tällä hetkellä osa Scottish Citylink vuoroista markkinoidaan Megabus vuoroina, mutta muuta toimintaa aikoinaan voimakkaasti National Expressiä haastaneella Megabussilla ei enää ole.

Flixbus valtaa alaa

Kun Megabus luopui Keski-Euroopan reiteistään myymällä ne saksalaiselle Flixbussille, sai saksalainen halpabussijätti ensimmäistä kertaa jalansijaa saarivaltion maaperällä. Kesti kuitenkin vuoteen 2021 asti, ennen kuin suurempaa laajenemista Brittien saarilla tapahtui. Tuolloinkaan ei päästy kunnolla vauhtiin koronapandemian edelleen riehussa. Yhdistyneessä Kuningaskunnassa kun elettiin todella tiukkojen koronarajoitusten alla, jopa täydellisissä ulkonaliikkumiskielloissa.

Tilanteen pikkuhiljaa hellittäessä, pääsi liikennekin kunnolla käynnistymään. Alkuvaiheessa reittejä avattiin Englantiin, Walesiin ja Skotlantiin. Liikenteen hoitamiseen löydettiin yhteistyökumppaneiksi tunnettuja yrityksiä kuten Newport Transport Walesista ja McGill's Skotlannista. Liikenteen lisääntyessä liittyi joukkoon sellaisia yrityksiä, jotka aiemmin olivat liikennöineet National Express vuoroja, mutta olivat menettäneet sopimuksensa kilpailutuksessa.

Vuonna 2024 solmittiin sopimus suuren First Bus yhtiön kanssa liikenteen merkittävästä lisäämisestä ja saman vuoden lopulla ilmoitettiin, että vuoden 2025 kesään mennessä liikennemäärät tuplaantuisivat ja saarivaltion teillä liikennöisi tuolloin noin 200 vihreää pikavuorobussia.

National Express oli näin saanut uuden haastajan.

Tiukka kisa edessä

National Express on palvellut brittiläisiä bussimatkailejia jo yli viiden vuosikymmenen ajan. Se on tunnettu ja sitä pidetään luotettavana. Se on saavuttanut sellaisen ikonin aseman, että The Divine Comedy teki siitä kappaleen vuonna 1998, joka edelleen soi BBC:n radiokanavilla tuon tuosta.

Megabus haastoi ja National Express joutuikin sopeutuman uuteen tilanteeseen. Se kuitenkin selvisi tuosta haasteesta. Nyt on vastassa uusi haastaja. Flixbus käyttää samoja asemia kuin National Express, se palvelee lentokenttiä ja pikkukaupunkien keskustoja. Aivan kuten National Express.

National Expressillä voi olla brittien luottamus, mutta Flixbus on maailmalla tunnetumpi. Turistin on helppo valita hänelle tuttu operaattori. Flixbussilla on myös mahdollista matkustaa samalla lipulla Bukarestista Cardiffiin tai Lissabonista Edinburghiin.

Aika näyttää kumpi kisan voittaa, valkoinen vai vihreä bussi.

Teksti ja kuvat: Lasse Lassander

Pentinkulma on Vuoden Taukopaikka



Upea kahvilalinjasto, joissa tarjolla myös muhkeita sämpylöitä ja sitä parempipaahoista kahvia lasipannusta.

Tilausajokuljettajat ry valitsi Urjalan Pentinkulman Vuoden taukopaikaksi vuonna 2025.

Tunnustuksen saaja valittiin jäsenäänestyksessä nyt 27. kerran. Pentinkulma avattiin uudistuneena heinäkuussa ja vuoden taukopaikka jatkaa toiminnan kehittämistä sekä ruokatarjonnassa että muissa palveluissa. Pentinkulmalla on kuitenkin pitkät perinteet, jota juontavat jo yli 30 vuoden taakse.

Yhdistyksen jäsenet, ja muut, saivat ehdottaa parhaana pitämäänsä suomalaista taukopaikkaa tunnustuksen saajaksi. Valinta tehdään nykyisin joka toinen vuosi.

Puheenjohtaja Reijo Laaksosen mukaan Pentinkulma sai ehdotuksista ylivoimaisen osan ja ehdotuksia tuli hirvittävän paljon eri puolilta Suomea. Perusteena oli muun muassa hyvät pysäköintitilat, persoonallisuus, miljöö ja menu sekä palvelut niin matkalaisille kuin kuljettajille ja matkanjohtajille. – Olin jo kuullut kentältä että Pentinkulma on uudistunut ja hyvä taukopaikka. Se sai hyvän aloituksen ja on ollut oikea päätös tehdä iso uudistus hyvässä paikassa sijaitsevaan kohteeseen, Laaksosen perustelee.

Vuoden taukopaikka on valittu aikaisemmin kaikkiaan 26 kertaa vuodesta 1992 lähtien. Palkitut taukopaikat on lisätty yhdistyksen kotisivuilla ja Laaksosen mukaan ne ovat kuljettajien suosiossa vuodesta toiseen.

Pentinkulman lounas kerää kiitosta kilpailusta toiseen.

Urjalan Pentinkulma Oy:n toimitusjohtaja Jani Tuominen on yllättynyt ja ylpeä tunnustuksesta, joka tuli vain puolen vuoden toiminnan jälkeen.

– Tuntuu erityisen hyvältä saada tällainen tunnustus täysin ulkopuolelta. Avasimme uudistuneen paikan vasta heinäkuussa, mutta olemme saaneet toiminnan nopeasti tasolle, jota paljon eri paikkoja nähneet ammattilaisetkin arvostavat, iloitsee Jani.

Pentinkulman ravintolatoiminnasta vastaa Ståhlberg Yhtiöt Oy. Ståhlbergin toimitusjohtaja Jani Mettinen on myös iloisesti yllättynyt palkinnosta ja Pentinkulman saamista luottamuksista.

– Hienoa että meidät on otettu näin nopeasti omakseen. Viime kesä meni kuitenkin alkuun myös opetellessa toiminta-

taa, mutta pystyimme pian reagoimaan hyvin muun muassa ruokailijamäärien piikkeihin. Tilat ovat hyvät ja avarat wc-tilat mukaan lukien, joten isotkin ryhmät ovat lämpimästi tervetulleita, Mettinen kertoo.

Ståhlberg Pentinkulma sai menestystä jo viime syksynä, kun sen lounas arvioitiin Edenredin valtakunnallisessa äänestyksessä 12. parhaaksi Suomessa. Mettisen mukaan tarjontaa ja ruokalista ja uudistetaan koko ajan asiakkaiden toiveita kuunnellen. – Kaikki palaute on tervetullutta, niin kiitokset kuin kehitysehdotukset. Odotan ensi kesää innolla kun liikenne taas vilkastuu ja varmasti tämä tunnustus osaltaan houkuttelee uusia ruokailijoita tutustumaan tarjontaan.

Tapahtumat ja kehitysideat ovat tervetulleita

Urjalan Pentinkulma valtatie 9:n varressa tarjoaa lounasta ja à la carte -ruokaa joka päivä. Tiloissa on lisäksi kabinetti ja laaja piha-alue erilaisia tapahtumia varten. Pihapiirissä on myös Urjalan Makeistukun myymälä ja myöhemmin käyttöön tulevia majoitustiloja.

Ravintolarakennus ja piha-alueet uudistettiin täysin vajaan vuoden kestäneessä remontissa syksyn 2024 ja alkuvuoden



Vuoden Taukopaikka -tittelin luovutuksessa Urjalassa mukana olivat Jarkko Junkkari (vas.), Jani Tuominen, Reijo Laaksosen ja Jani Mettinen.

2025 aikana. Jani Tuomisen mukaan tavoitteena on erilaisia asiakasryhmiä houkutteleva taukopaikka, jossa voi viettää aikaa matkan varrella, tai tulla varta vasten viihtymään. Kehitysideoita on edelleen paljon, ja niitä otetaan ilolla vastaan myös asiakkailta.

– Pihalle suunnitellaan erilaisia tapahtumia ja olemme kiinnostuneita tarjoamaan paikan myös muiden tahojen järjestämille tapahtumille. Taukopaikan tuote- ja palveluvalikoimaa kehitetään koko ajan, ja hyvästä lounaasta sekä runsaasta salaattipöydästä haluamme pitää kiinni. Aukioloajat pidetään myös sellaisina, että olemme palvelemissa mahdollisimman montaa kulkijaa ympäri vuoden.

Teksti ja kuvat: Kimmo Wirén

fiada

International Bus and Coach Trade Fair

22-24 Sep

2026

ifema.es

The leading platform for international buyers.

+ 11,000 professionals

+ 40,000 sq. m of exhibition

I want to participate



Sata vuotta tilausajoja

Heinäkuun alussa 2026 tulee sata vuotta siitä, kun vaarimme Kalle Manninen osti ensimmäisen autonsa.

1920-luvun loppupuolella Suomessa liikennöinnin aloitti lukuisia linja-autoliikennöitsijöitä. Edelleen toiminnassa on vajaa kymmenen meitä vanhempaa bussiyritystä, jotka lähes kaikki ovat meidän tapaamme yhä perustajan jälkeläisten omistuksessa. Tuon ajan yritysten historiikeissa lukee usein, että liikennöinti aloitettiin jollain määrättyllä reitillä ja aikataululla. Meillä sen sijaan lukee näin: "Kesällä 1926 ruoveteläinen muurari Kalle Manninen kuuli työmaalla, että eräs Amerikkaan lähtijä olisi myymässä autoaan. Työmaa jäi kesken, kun Kalle lähti hieromaan autokauppoja. Kyydintarvitsijoita ilmaantui heti, ja jo samana iltana ajettiin ensimmäinen tilausajo maatalousnäyttelyyn Ilmajoelle." Tilausajoja siis ensimmäisestä päivästä alkaen.

Sadan vuoden aikana maailma on toisaalta muuttunut valtavasti, mutta toisaalta hyvin vähän.

Kesäkuun 1939.		Tulot	Menot	Tal.
Päivä	Kuljetus	m. k.	m. k.	no.
4	Kirkkoraiankuljetus	385	116	1
4	Poutajien kuljetus Korosta	400	116	2
4	Yl. Omuuska väen kuljetus Orissa	250	87	4
4	Ulkohuone Ryhti. Kumpien-tal.	175	58	8-9
4	Pohkalan koulul. kulj. Kirkkoraian	110	58	4-9
6	Huhtijärven koulul. kuljetus J. k. k.	960	276	9
7	Lakton. Ranniston-tal. k.	120	58	9
10	Maattelijain kyyti Ilmajolle	150		16
10-11	Visuveden n.s. kuljetus Urjalla	1450	400	20
11	Kuopion koulul. kuljetus Kuruussa	300	78	22
18	Rahdella omikalla Kyrölah	1325	408	23
22-23	Lakton. kirjalla k. k.	553	280	23
24	Kirkkoajat	805	260	
24	Kääriän kuljetus Ratalahdella	100	36	
25	Kirkkoajat	330	140	
25	Kyyti Orivedelle k.	250	87	
		7663	2360	

Kalle Manninen kirjapito kesäkuulta 1939.

Kallen kirjanpidossa kesäkuulta 1939 on kirjattuna mm. "6. pv Huhtijärven koululaisten kuljetus Jyväskylässä 960,-", "10.-11. pv Visuveden n.s. kuljetus Urjalla 1450,-" ja "24. pv Hääväen kuljetus Ratalahdessa 100,-". Aivan samanlaisia tilausajoja, kuin nykyisin, vain toiminta-alue on laajentunut noista päivistä.

Koska toimintamme on alusta alkaen koostunut monenlaisesta liikenteestä, niin tilausajoista, linjavuoroista, kuin koulukyydeistä, on kalustomme aina ollut monikäyttöistä. 1970-luvulla yrityksen siirtyessä isällemme Eskolle, hän uudisti kalustoa vauhdikkaasti ostaen uusia busseja vähintään joka toinen vuosi, joskus jopa vuosittain. Melko kova vauhti kuuden auton yritykselle. Ainoastaan tilausajoja varten hankittuja busseja meillä ei varsinaisesti ole ollut, vaan kaikilla autoilla on ajettu kaikenlaista liikennettä. Toki uudet autot ovat aina olleet ensimmäiset vuotensa pääosin tilausajokäytössä, mutta vanhemmiten siirtyneet linjavuoroille ja koulukyyteihin. Tämän takia ruoveteläiset koululaiset ovat päässeet koulumatkoiltaan nauttimaan välillä varsin tasokkaasta kyydistä.

Isoin kehitys busseissa niin meillä, kuin yleisesti alalla, tapahtui 1980-luvun puolenvälin ja 1990-luvun puolenvälin välillä. Tuohon aikaan bussien ulkonäkö muuttui pyöreämmäksi, autoihin tuli vessat, videot, puhelimet, kylmäilmastoinnit ja turvavyöt. Olihan näitä varusteita muutamat kokeilleet tilausajomarkkinassa jo aiemmin, mutta tuolloin kehitys oli siinä vaiheessa, että varusteita ei voinut enää olla hankkimatta, jos aikoi tilausajomarkkinassa pysyä mukana. 1990-luvun lopun jälkeen autojen kehitys on tapahtunut lähinnä bussien asiakkaalle näkymättömissä osissa, mm. moottoreissa, sähköissä ja turvavarusteissa. Osasta asiakkaiden viihtymiseksi aikoinaan hankituista varusteistakin aika on jo ajanut ohi; esimerkiksi DVD-soittimet ovat lähes käyttämättä, koska jokainen voi katsoa elokuvia omilta älylaitteiltaan. Myös tienvarsien palvelut ovat kehittyneet niin, että taukopaikkoja löytyy parhaimmillaan muutaman kymmenen kilometrin välein, eikä esimerkiksiussin kahvinkeitintä juurikaan tarvita. Joillakin reissuilla keitämme kuitenkin yhä ihan elämyksen vuoksi kahvit auton keittimellä ja nautimme ne esimerkiksi Norjan kauniissa vuonomaisemissa. Asia, jonka asiakkaat muistavat vielä vuosien jälkeen.

Vuosien myötä, teiden ja autojen kehittyessä matkojen määränpäättävät siirtyivät yhä kauemmaksi. Lapin ja ulkomaan reissut alkoivat 1950-1960-luvuilla. Säännöllinen liikenne Ruoveden ympäristössä pysyi kuitenkin pääosassa yrityksemme



Lapin reissulla Vittangin lossilla Ruotsissa 1953. Huomaa hieno keulakoriste.



Pariisissa keväällä 2012



Jurmalassa keväällä 2024.

toiminnassa 1990-luvun alkupuolelle asti ja tilausajaja ajettiin mitä linjavuoroilta ehdittiin. Maaseudun väestön vähenemässä kulkijat linjaliikenteessä ja koulukyydeissä vähenivät ja myös perinteisten tilausajajasiakkaiden, eli yhdistysten ja urheiluseurojen toiminta hiipui siihen malliin, että jostain oli keksittävä tilalle tekemistä. 1995 perustimme matkatoimiston, jonka nimissä ryhdyimme järjestämään bussimatkoja sekä valmiille ryhmille, että yksittäisille matkustajille. Huomasimme, että kun tilausajaja myydään "penkki kerrallaan", tekemiselle jää parempi kate, kuin myytessä "bussi kerrallaan".



Kari ja Anssi nuorina miehinä ruuanlaittopuuhissa tien varressa jossain Baltiassa vuonna 1996 Ruoveden seurakunnan nuorten Euroopan matkalla.

2000-luvun alkupuolella otimme ohjelmaan myös pidemmät bussimatkat Eurooppaan, ja bussimme ovatkin käyneet yhteensä noin 30 maassa. Panostaminen omien bussimatkojen järjestämiseen on kannattanut, sillä suurimmillaan, 2010-luvun lopulla, liikevaihdostamme lähes kolme neljännestä tuli tästä toiminnasta.

Korona-aika osoitti, että suuri riippuvuus yhdestä toiminta-alasta on myös suuri riski. Esimerkiksi vuoden 2020 huhtikuun liikevaihtomme tippui 95 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Korona-ajan ja sen jälkeisen ajan pelastus ovat olleet vahva kotimaan päivämatkatarjontamme ja uskolliset kanta-asiakkaat. Nyt matkamyynti on palautunut ennen koronaa olleelle tasolle, bussimatkat tuovat taas yli puolet liikevaihdostamme. Perinteiset "bussi kerrallaan" myytävät tilausajot muodostavat noin kymmenyksen ja säännöllinen liikenne loput, noin kolmanneksen tuloistamme. Tänä keväänä ja kesänä järjestämme muutaman vuoden tauon jälkeen taas pidempiä bussimatkoja mm. Hollantiin, Saksaan ja Puolaan. Veljeni Karin kanssa pääsemme taas ottamaan painiottelun, kumpi lähtee mihinkin reissuun.

*Teksti: Anssi Manninen.
Bussi-Mannisen kolmannen polven yrittäjä
yhdessä veljensä Karin kanssa*

Kuvat: Aapo Salo ja Mannisen arkisto



TEETÄ VALOKUVASTASI UPEAA TAIDETTA

ALE
-15%

REMBRANDT-ÖLJYVÄRI, LYIJYKYNÄ, HIILI, POP-ART, LIITU, GOUACHE, VÄRIKYNÄ... JNE. JNE.

Loihdimme asiakkaan omista kuvista taidetta sähköisillä työkaluilla, omalle seinälle tai taululahjaksi ystäväille. Nopeasti, taidokkaasti ja sopuhinnalla. Tarjolla useita eri toteutustyyliä!

Charter Clubin lukijoille nyt -15%
ALENNUS koodilla: CHARTER
(Voimassa 1.6.2026 asti)

LAHJAKUVA.FI

Manuaalisyöttö (M) digipiirturissa

Ajopiirturin manuaalisyöttö on yksi niistä asioista, jotka helposti sivuutetaan arjen kiireessä.

Se koetaan tekniseksi pakkopullaksi tai turhaksi näpyttelyksi, jonka voi hoitaa joskus myöhemmin – tai jättää tekemättä.

Mutta, sääntely on ollut manuaalisyötön osalta velvoittava jo piirturikiekkoajana. Sääntelyn näkökulmasta kyse ei ole valinnasta, vaan velvollisuudesta.

34 artikla. Kuljettajakortin ja piirturilevyn käyttö (ajopiirtureiden EU käyttöasetus).

Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja siitä alkaen, kun he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työjakson päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin tai se on tarpeen maatumuksen syöttämiseksi ajopiirturiin rajanylityksen jälkeen. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua kauemmin.

Kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä siten voi käyttää ajoneuvoon asennettua ajopiirturia, 5 kohdan b alakohdan II (muutyö), III (varallaolo) ja IV (tauot, levot, lomat, sairaslomat) alakohdassa tarkoitettujen ajanjaksot on

a) merkittävä luettavasti ja piirturilevyä liikaamatta käsin, automaattisesti tai muulla tavoin piirturilevyyn, jos ajoneuvossa on analoginen ajopiirturi; tai

b) merkittävä kuljettajakorttiin käyttämällä ajopiirturin käsinmerkintämahdollisuutta, jos ajoneuvossa on digitaalinen ajopiirturi.



ERRU-rikkomukset

- SI, vähäinen rikkomus (10p)
- VSI, vakava rikkomus (30p)
- MSI, kaikkein vakavin rikkomus (90p)

Kolme VSI-rikkomusta = MSI-rikkomus => Jos kuljetusyritys syyllistyy yhteenkin kaikkein vakavimmaksi katsottuun rikkomukseen (MSI), lupaviranomaisen on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan mukaisesti toteutettava sopivalla tavalla hallinnollinen menettely. Tämä tarkoittaa menettelyä minkä perusteella tehdään ratkaisuja liikenneliikenteen mahdollisten peruutusten osalta.

Kuljettajan on tehtävä manuaalisyöttö työvuoron alussa

Kuljettajan on huomioitava seuraavat tapahtumat manuaalisyötössä:

- Aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota.

- Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisen ajoneuvon kuljettaminen kaupallisessa tarkoituksessa.

- Kaikki samalle tai toiselle työnantajalle työ- tai virkasuhteessa tehtävä työ joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella.

Kuljettajan velvollisuus syöttää "muu työ" kuljettajakortille

Kuljettajan ajo- ja lepoaikasäädökset edellyttävät, että kuljettajan työaika kirjautuu oikein kuljettajakortille. Jos kuljettaja tulee työvuoroon vapaalta, hänen tulee varmistaa, että piirturilla merkitään kuljettajakortille tarvittavat tiedot manuaalisesti.

Vapaa-aika ja lepo

Jos kuljettaja on ollut työvuorojen välillä täysin vapaalla eikä ole tehnyt työtä missään työ- tai virkasuhteessa, tämä aika kirjataan lepoajaksi. Tällöin kuljettajan ei tarvitse tehdä lisämerkintöjä. Digipiirturi ehdottaa automaattisesti edellisestä kuljettajakortin poistosta lepoa nyt aloitettavan vuoron alkuun asti.

Työskentely muualla kuin kuljetusalalla

Jos kuljettaja on tehnyt vapaaajan aikana muuta työtä esimerkiksi toisessa ammatissa, hänen täytyy syöttää tämä aika kuljettajakortille "muuna työnä".

Esimerkki:

Kuljettaja ajaa linja-autoa viikonloppuisin. Arkipäivisin hän työskentelee rautakaupassa tiistaista torstaihin.

Ennen lauantain ajovuoron alkamista kuljettajan täytyy syöttää kuljettajakortille takautuvasti rautakaupassa tehty työ "muuksi työksi" ja torstain rautakaupan työvuoron jälkeinen aika levoksi jotta työaikakirjanpito pysyy oikeana. Kyseinen rautakaupassa työskentely voi jopa estää ajamisen viikonloppuisin.

Siirtyminen ajoneuville ei ole lepoa

Kuljettajan tulee kirjata muuksi työksi myös sellaiset siirtymisajat, jolloin hän matkustaa ajoneuville esimerkiksi vaihtopaikkaan, joka ei ole hänen asemapaikkansa. Sama koskee myös tilannetta jos ajo päättyy muualle kuin asemapaikalle ja sieltä matkustetaan asemapaikalle tai kotiin.

Vaikka tällainen siirtyminen ei ole ajoaikaa eikä lepoaikaa vaan muuta työtä se tulee kirjata muuksi työksi kuljettajakortille ennen ajamisen aloittamista.

Sama muun työn syöttövelvollisuus tulee tilanteessa, jossa kuljettaja tulee varikolle/tallille ja tekee jotain muuta työtä esim auton ajoonlähtötarkastuksen, siivousta tai huoltoa ennen kuin laittaa kuljettajakortin digipiirturiin. Tämä aika tulee kirjata manuaalisyötöllä muuna työnä kuljettajakortille

jos kuljettajakorttia ei ole jostain syystä asetettu heti työvuoron aluksi.

Sama tilanne on myös ajotehtävän jälkeinen ajoneuvon siivous tai asiakkaiden palveleminen.

Tässä kohtaa on hyvä pohtia valvonnankin näkökulmasta kuinka uskottavaa on että tilausajossa lähdetään suoraan levosta ajoon ja päivä päättyy suoraan ajosta levolle. Hankalaa on myös perustella tarvittaessa onko ajoneuvo ollut liikenneturvallisuuden edellyttämässä kunnossa ajoon lähdettäessä jos ajoonlähtötarkastuksen aikaa ei ole huomioitu muuna työnä...

Lopuksi vielä muistutus siitä, että analogisella piirturilla ajettaessa vastaavat merkinnät on merkittävä luettavasti ajopiirturin levyyn.

Teksti ja kuva:
Sakari Kaikkonen

Kokouskutsu

Tilausajokuljettajat ry:n kevätkokous maanantaina
13.4.2026.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen määrämät asiat.
Paikka ja aika: Liike- ja yrityskeskus Kori, Koritie 2, 15540
Lahti kello 14:00

Sisältö:
Klo 12:00 Yritysvierailu Fibus - Willähde
Klo 13:00 Lounas

Yritysvierailua ja lounasta varten edellyttämme ennakoilmoittautumiset
2.4. mennessä sähköpostilla osoitteeseen:
jukka.jarvinen@tilausajokuljettajat.fi



Tervetuloa.
Hallitus

Nro	EU:N OIKEUSPERUSTA	RIKKOMUKSEN TYYPPI	VAKAVUUSASTE			
			MSI	VSI	SI	MI

H16	34 artiklan 3 kohta	Tietoja ei ole merkitty käsin, vaikka tilanne sitä vaatii			X	
-----	---------------------	---	--	--	---	--

Uutisia

Linja-autorekisteröinnit laskivat viime vuonna

Linja-autojen ensirekisteröintejä oli vuonna 2025 yhteensä 420, joka on 24,9 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2024. Näistä yli 8 tonnia linjureita oli 218. Rekisteröinnit vaihtelivat vuosittain hyvin paljon, johtuen kaupunkien kilpailutuksesta. Autoalan tiedotuskeskuksen tilastoista käy ilmi sekin, että eniten uusia linja-autoja rekisteröitiin vuonna 1976 yhteensä 912 kappaletta.

Isojen bussien osalta palkintosijat menivät Yutongille, Scaniaalle ja Volvolle. Käytettyjä busseja myytiin 1207 ja ulkomailta tuotiin 326 linja-autoa. Täksi vuodeksi Autoalan tiedotuskeskus ennustaa 500:n bussin myyntiä, joista isoja linjureita olisi 340 kappaletta.



Yksi tänä vuonna valmistuneista ja rekisteröidyistä busseista päätyi Lapland Safaris Oy:lle rekisterillä EVS-868.

Kuva: Kimmo Wirén

Yhdistyksen alueutisia

Uudenmaan osasto 01 piti kokouksensa perinteisesti maanantai-iltana 12.1. Ravintola Zinkellerissä, Meritullinkadulla runsaan 10 hengen joukon voimin.

Harry Kankaanpää johti puhetta ja Henry Kokko toimi sihteerinä. Keskustelua heräsi viime vuoden tapahtumista ja liikennejärjestelyistä sekä siitä mitä tämä vuosi tuo tullessaan.

Keskusteltiin myös, että toimintaa voidaan järjestää jäsenistön toiveiden ja ehdotusten mukaan. Direktiivipäivää piirtureista toivottiin, koska aihe on erittäin tärkeä. Myös pohjoismökkiä käsiteltiin, se sai kehuja ja parannusehdotuksia.

Puheenjohtajaksi vuodelle 2026 valittiin yksimielisesti Tapani Linjamäki. Sihteerin/varapuheenjohtajan toimea hoitamaan Henry Kokko.

Hallituksen varsinaiseksi jäseniksi valittiin Olli Salmo, Lari Nyland ja Harry Kankaanpää ja varajäseneksi Kimmo Leino.

Henry Kokko

Häme-Kaakko ja Oulunjärven lopetti hallinnon

Niin 03 ja 09 -alueet pitivät viimeiset viralliset vuosikokouksensa alkuvuonna. Näillä alueosastoilla ei ole enää hallintorakennetta. Yhteyshenkilöinä alueilla ovat Markus Tauru (03) ja Pekka Pollari (09).

Jeti ja Valmet solmivat esisopimuksen

Valmet Automotive Oyj ('Valmet Automotive') ja Jeti Industries Oy ('Jeti Industries') ovat allekirjoittaneet esisopimuksen modulaaristen sähköisten linja-autojen sarjavalmistuksesta Valmet Automotiven Uudenkaupungin tehtaalla. Sopimuksen toteutuessa sähköisiä kaupunki- ja seutuliikenteen linja-autoja valmistettaisiin ensimmäistä kertaa pohjoismaissa modernissa autotehtaassa sopimusvalmistusmallilla.

Valmet Automotive tuo hankkeeseen vahvan autoteollisen osaamisensa ja vakiintuneet tuotantoprosessinsa. Kokeneen sopimusvalmistajan kanssa Jeti Industries pystyy skaalamaan sähköisten linja-autojen tuotannon nopeasti kasvaville markkinoille. Valmet Automotiven pitkä kokemus vaativien ajoneuvojen valmistuksesta tukee tuotannon tehokasta käynnistämistä ja volyymien nostamista. Kiristyvät EU-vaatimukset toimitusketjun läpinäkyvyydestä ja turvallisuusstandardista vahvistavat eurooppalaisen valmistuksen kysyntää ja tukevat Jeti Industriesin markkinalähtöistä kasvua.

Valmet Automotive vahvisti syyskuussa 2025 uuden strategiansa, jonka mukaan yhtiö tarjoaa pitkälle kehitettyä teollisen sarjavalmistuksen osaamistaan myös muille toimialoille henkilöautotuotannon rinnalla. Sähköisten linja-autojen valmistus sopii tähän strategiaan erinomaisesti, sillä se hyödyntää yhtiön vahvaa sähköistymisosaamista, modernia tuotantoinfrastruktuuria ja tehokkaita laatuja järjestelmiä.

- Nyt solmittu esisopimus konkretisoi jälleen uusille teollisuudenaloille ulottuvan strategiamme etenemistä. Autonvalmistukseen keskittyvän historiamme vuoksi uuden sukupolven liikenteessä päästöttömät sähköiset linja-autot ovat meille varsin looginen tuote valmistaa ja ne ovat myös jatkuva pitkäaikaiselle sähköisten ajoneuvojen valmistusosaamisellemme. Jeti Industries on kehittänyt hienon tuotan-

nollisen innovaation, jolle on olemassa aito, kansainvälinen markkina. Olemme innolla mukana kehittämässä uudenlaisen liikkumisen ratkaisuja ja mahdollistamassa suomalaisen korkean teknologian tuotteen sarjatuotantoa, sanoo Valmet Automotiven toimitusjohtaja Pasi Rannus.

Jeti Industriesin innovaatio on sähköisten linja-autojen tuotesarja joukkoliikenteen tarpeisiin. Suunnittelun lähtökohtana on ollut käytännön kokemukseen perustuva ymmärrys linja-autoliikenteen tarpeista yhdistettynä suomalaisen korkeatasoiseen ohjelmisto-osaamiseen, jotta ajoneuvojen käytettävyys, huoltovarmuus ja elinkaarikustannukset pysyvät mahdollisimman hyvin hallinnassa.

Jeti hyödyntää laajasti kotimaista ja eurooppalaista suunnittelu- ja komponenttiosaamista. Yhtiö on solminut teknologikumppanuuksia johtavien eurooppalaisten toimijoiden kanssa, ja modulaarinen korikonsepti mahdollistaa eri malliversioiden joustavan rakentamisen moniin joukkoliikenteen käyttötarkoituksiin. Ratkaisu tukee tehokasta sarjatuotantoa Euroopassa ja tarjoaa joukkoliikenneoperaattoreille laadukkaat, luotettavat ja kustannustehokkaat sähköiset linja-autovaihtoehdot.



Lehti kävi koeajamassa Jetiä Turussa muutama vuosi sitten.

Kuva: Kimmo Wirén

Uudessakaupungissa valmistettujen linja-autojen kotimaisuusaste olisi korkea sekä komponenttien että kotimaisen työn osalta. Tuotanto työllistäisi kokoonpanon lisäksi lukuisia suomalaisia alihankkijoita vahvistaen ajoneuvoteollisuuden arvoketjua. Jeti Industriesin sähköiset linja-autot on hyväksytty liikennekäyttöön EU:ssa ja niitä on pilotoitu todellisissa joukkoliikenneolosuhteissa. Jeti on valmistanut yksittäisiä linja-autoja, joista ensimmäinen on otettu käyttöön jo 2020.

- Euroopan linja-autoliikenteen sähköistyminen etenee erittäin nopeasti, ja markkinoilla on selkeä tarve Euroopassa valmistetuille sähköisille linja-autoille. Olemme kehittäneet modulaariseen rakenteeseen perustuvaa tuotekonseptiamme pitkäjänteisesti, ja innovatiiviset tekniset ratkaisumme tekevät tuotteistamme erittäin hintakilpailukykyisiä kasvavilla markkinoilla. Valmet Automotiven pitkäaikainen kokemus vaativasta erityyppisten ajoneuvojen sarjavalmistuksesta tarjoaa meille mahdollisuuden skaalata tuotantoa nopeasti

ja luotettavasti. Yhteistyötä tukevat myös yhtenevät näkemykset vastuullisuudesta ja ympäristöarvoista, sanoo Jeti Industriesin toimitusjohtaja Niko Andersson.

Neuvottelut lopullisista sopimuksista ovat käynnissä.

Tilausajot.net kertoo viime vuoden luvuistaan.

SynergyBus on vuonna 2008 avattu bussi- ja taksiyrittäjien verkkopalvelu. Palvelua on alusta asti kehitetty liikennöitsijöiden toiveiden mukaisesti ja tällä hetkellä sitä käyttää jo 157 bussi- ja taksiyrittäjää.

"Ote viime vuoden tunnuslukuista:

- vastaanotimme yli 15 000 tarjouspyyntöä
- joihin tehtiin yli 46 000 tarjousta
- tilausajoja ajettiin lähes 4 miljoonan euron edestä
- kuljetettiin lähes 200 000 matkustajaa
- uusia tilausajoasiakkaita rekisteröityi palveluun n. 10 000
- tilausajoasiakkaat jättivät yli 2 500 arvostelua toteutuneista ajoista
- asiakaskyselyn mukaan yli 90 % liikennöitsijöistä on tyytyväisiä palveluun"



 Busland
 Busland_oy

 Busland
 Busland OÜ

Me pidämme huolta busseista

- Linja-autojen kolarikorjaukset
- Maalaukset ja lasityöt
- Smart Eye AIS asennukset

Vesa Luoma +358 50 358 5672 Vesa.Luoma@busland.com

Matti Ristiharju +358 50 587 9244 Matti.Ristiharju@busland.com

Alvar Udu +372 5895 8302 Alvar.Udu@busland.com



Oppisopimuksella uralla eteenpäin

Yrityksen toiminta kehittyä ja kaluston koko kasvaa takseista busseihin. Ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimukset muuttuvat.

Talossa on pitkään palvellut ja ammattitaitoinen henkilökunta. Mikä neuvoksi? Muutosneuvottelut ja niiden jatkotoimenpiteet eivät tule kyseeseen.

Yrityselämän ja koulutusmaailman hyvä yhteistyö auttaa

Salolainen Halikon Liikenne ratkaisi kehittämistarpeen ottamalla yhteyttä Salon seudun ammattiopistoon. Sieltä löytyi tuttua henkilökuntaa ja homma lähti helposti matkaan. Ratkaisuksi valikoitui oppisopimus, jolloin kuljettajien työt jatkuivat normaalisti ja koulua käytiin työn ohella. Koulutus räätälöitiin yrityksen tarpeisiin sopivaksi ja näin homma lähti etenemään. Reilun vuoden kuluttua talossa on linja-autonkuljettajia ja siirtymä isompaan kalustoon hoituu kitkattomasti.

Halikon Liikenne

...on lähinnä koulukyyteihin, palveluliikenteeseen ja tilausajoihin erikoistunut yritys, joka operoi Salossa, Marttilassa, Somerolla ja Lohjalla. Kalustona on 45 kpl 8-22-paikkaista bussia. Henkilökuntaa on noin 50 henkeä sekä muutamia tuuraajia. Salossa sijaitsevalla varikolla hoituvat pesut sekä oman asentajan toimesta remontit ja huollot. Tallipaikkakin löytyy Salossa operoiville autoille.

- Yhteistyö on hoitunut todella sujuvasti, näin voimme kouluttaa henkilökuntaamme joustavasti ja kaikki koulutukseen osallistuvat suorittavat D-ajo-oikeuden. Koskaan ei tiedä mitä elämä ja kilpailuttamiset tuovat tullessaan, näin siirtyminen bussialalla muihin tehtäviin mahdollistuu. Tällä koulutuksella on ollut iso vaikutus sitoutumiseen ja motivaatioon, kiittää yrittäjä Mikko Vahtera.

Koulutuksen tavoitteena on siis linja-autonkuljettajan ammatti. Oppisopimuskoulutuksessa suoritetaan D-luokan ajokortti ja 140 tuntia ammattipätevyysopintoja. Ajokortti



Halikon Liikenteen kalusto on tuoretta ja tehtäviinsä sopivaa. Kuten teippauksistakin voi päätellä yhteistyö urheiluseurojen kanssa on tiivistä. Mikko Vahtera on koripallomiehiä.



Koko ryhmä oli kokoontunut lauantain koulupäivään ja nyt oli aiheena ajoneuvotekniikka moottorin ja voimansiirron osalta.



Petri Juvonen on yksi oppisopimuskoulutukseen osallistuva kuljettaja.



Vastuukouluttajana toimii lehtori Jani Tontti, jolla on vahva kuljettajatausta. Hän hoitaa kortti- ja ammattipätevyyskoulutusta sekä ottaa vastaan ammattitutkintojen näyttöjä.

suoritetaan nopealla aikataululla. Teoriapäivät ovat pääsääntöisesti arkena. Opetusta on myös joinakin viikonloppuina, jolloin kaikki saadaan yhtäkaa koolle. Tämä ostetaan kuntayhtymän tytäryhtiön Edusalon kautta, koska Ammattiopistolla ei ole opetusta viikonloppuisin.

Kaikki ovat jo kokeneita henkilöliikenteen ammattilaisia ja toki kaikilta löytyy oma työhistoriansa, josta on hyvä ammentaa oppeja ja elämäkokemusta kuljettajan ammatissa. Jokainen opiskelija suorittaa myös ammattitutkinnon.

Teksti ja kuvat: Timo Rinnekari

Yhdistyksen yritysjäsenet

A. Kyllönen Oy	KUHMO	Lisävaruste Oy / Autopesucenter	HELSINKI
A. Lamminmäki Oy	PARKANO	Lounasravintola Ämmän Herkkusuu	SUOMUSSALMI
Adampolis Finland, MAN Linja-autot	ESPOO	LSS - Long Special Services Ltd Oy	HELSINKI
AK Tauko Oy / Autokeidas li	II	Matin ja Liisan Asema Oy	LAPINLAHTI
Antin Konditoria	FORSSA	Matka-Mainio Oy	NILSIÄ
Arctic Knife	KÄTKÄSUVANTO	Mittarikorjaamo Palanto Oy	TAMPERE
Arolan Kuljetus Oy	ORIMATTILA	Muurla Design Marketing Oy	MUURLA
Artimat Oy / Potkuriparkki	RAUDANJOKI	Myllyn Kuppi & Kakku Oy	LAMMI
Ateljee Johanna Oras	KOSKI TL	Napapiirin Porofarmi Oy	ROVANIEMI
Autokeidas Forssa	FORSSA	Nelosparkki Oy / Neste Kuivaniemi	KUIVANIEMI
Carrus Delta Oy	LIETO	Neste huolto Junttari	KITTILÄ
Design Hill Oy	HALIKKO	Neste Jalastuuli	JALASJÄRVI
Diverssikauppa EP Ky / Kasvihuoneilmiö	NUMMI	Neste Kuortane Velj. Jaskari Oy	KUORTANE
Eteläpää O. Oy	SAVITAIPALE	Neste Linnanportti	SUKEVA
Finneoplan Oy	KOKEMÄKI	Neste Pälkäne Aapiskukko	PÄLKÄNE
H-Equity Oy / Toranda Events	TORNIO	Neste Sodankylä Mauno Alatalo	SODANKYLÄ
Herkkujuustola Oy	SASTAMALA	Nurmijärven Linja Oy	NURMIJÄRVI
Hollolan Matkakeidas	HOLLOLA	Orkla Suomi Finland Oy Ab / Vaajakosken tehtaanyymymälä	VAAJAKOSKI
Hotelli Jussan Tupa	ENONTEKIÖ	Pirkanhovi	LEMPÄÄLÄ
Hotelli Waltikka	VALKEAKOSKI	PowerPark	HÄRMÄ
Hullu Poro Oy	SIRKKA	PP Liikenneasemat Oy	TUUSULA
HämeBus Oy	HÄMEENLINNA	Pramia Oy	ILVESJOKI
Härkäpakari Oy	HUITTINEN	Quality Hotel Isovalkeinen	KUOPIO
Ikaalinen Spa Oy	IKAALINEN	Rami Sammonkatu	MIKKELI
Jari-Pekka Hankasalmi 24h	HANKASALMI	Ramin Konditoria Kahvila Visulahti	MIKKELI
Jari-Pekka Hartola 24h	HARTOLA	Santa Claus Holiday Village Oy	NAPAPIIRI
Jari-Pekka Joroinen 24h	JOROINEN	Santa's Hotels / Hotel Santa Claus Oy	ROVANIEMI
Jonasson Oy / Carsport Design	YLÖJÄRVI	Sataedu Huittinen	HUITTINEN
Juustoportti Catering Oy	JALASJÄRVI	Scania Suomi Oy	VANTAA
Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia	JYVÄSKYLÄ	Sirin Lounasravintola	TUULOS
Jämsän Patalahti Oy	JÄMSÄ	StI PorinPortti	PORI
Kaamasen Kievari Oy	KAAMANEN	Suomen Kuljetusturva Oy	LEMPÄÄLÄ
Kahvila-Ravintola Granni	PELLO	Suomen Virkapuku Oy	MUSTASAARI
Kainuun Tähti Oy / Neste Kontiomäki	KONTIOMÄKI	Tei-Tupa	IKAALINEN
Kausalan Matkakeidas Oy	KAUSALA	Tilausliikenne A. Arvela	NARVA
Kittilän Tarvikeosa ja Huoltamo Ky	KITTILÄ	Urjalan Pentinkulma Oy	URJALA
Koskelon Matkailukeskus Oy	SUONENJOKI	Valkeakosken Liikenne Oy	VALKEAKOSKI
Koskenkorvan Trahteeri Oy	KOSKENKORVA	VDL Bus & Coach Finland Oy	VANTAA
Koskikartanon Kahvila-ravintola	HÄMEENKOSKI	Veho Oy Ab	VANTAA
Kosonen S. Linja-autoliike	KERIMÄKI	Ventoniemi Oy	HYVINKÄÄ
Kotileipomo Siiskonen Oy	NUUTILANMÄKI	Veraisen Leipomo Oy / Kahvila Tuomaksen Tupa	MYNÄMÄKI
Koulutuskeskus Salpaus	LAHTI	Vianor Oy	LAPPEENRANTA
Kukkolan Tilausliikenne Oy / Kukkolan Buss	IVALO	Vierumäen Matkakeidas Oy	VIERUMÄKI
Kuninkaanportti Hartola Oy	HARTOLA	Viestintä Omniplus	LAHTI
Kutilan Liikenne Oy	ROVANIEMI	Vihavaisen Taksi Oy	RANTASALMI
Lankosken Köffi Ky	TUORILA	Viherlandia Oy	JYVÄSKYLÄ
Lapin Liha Oy	ROVANIEMI	Viking Line Abp	MAARIANHAMINA
Lapuan Kankurit Oy	LAPUA	Volvo Finland Ab	VANTAA
Laukaanhovi Laukaa	LIEVESTUORE	Väisänen Kotiliha Oy	IISALMI
Liikekeskus Korpelankulma Oy	KANKAANPÄÄ	Ykköspesä Oy	SAUKKOLA

Sihteerin tervehdys

Yhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään Lahdessa maanantaina 13.4.2026.

Laitahan ajankohta kalenteriisi ja saavu paikan päälle, olisi mukava nähdä tänäkin vuonna runsaslukuinen joukko jäsenistöä mukana vaikuttamassa asioihin. Tarkempaa infoa kokouksesta kerromme myös sähköpostilla, verkkosivuillamme ja facebook-ryhmässä.

Tutussa sihteerin puhelinnumerossa toimii myös Whatsapp-viestit. Ensisijaisesti toivonkin yhteydenottoja varsinkin akuuteissa ja/tai kiireisissä asioissa Whatsapilla, koska ko. viestintäväline ainakin toistaiseksi on pysynyt roskaposteista ym. ylimääräisestä turhasta viestitulvasta vapaana. Whatsappit myös tulee perille niin sanotusti heti, eikä niitä tarvitse käydä erikseen "tarkastamassa" kuten sähköpostin osalta on asian laita. Toissijaisesti yhteyden saa kuten aiemminkin sähköpostilla, soittaakin toki saa. Koska läheskään aina ei kuitenkaan ole mahdollista puheluun vastata työ- ym. kiireistä johtuen, pyrin kyllä soittamaan mahdollisimman pian takaisin.

Tämän vuoden jäsenkortti on lähetetty jäsenmaksunsa maksaneille muutama viikko sitten. Siitä löytyy myös tämän vuoden salasana verkkosivujen jäsen-osioon. Lähetämme jäsenrekisterimme kautta tiedotteita ja yritysjäseniemme tarjouksia. Toisinaan viestit saattavat mennä roskaposteihin tai tarjouksiin. Käythän kurkkaamassa myös ne kansiot.

Mikäli et ole saanut sähköpostiviestejä, laita sihteerille postia, niin tarkistamme, että jäsenrekisterissämme on oikea sähköpostiosoite. Lähetämme mielellämme myös laskut sähköpostitse.

Nettisivuiltamme löydät tietoja ja kuvia mökistä sekä varauskalenterin. Jäsenille osiosta löytyvät myös yritysjäseniemme tarjoamat edut jäsenillemme.

Jäsenvaihtoehdot ovat: varsinainen, eläkeläinen, kannattaja- ja yritysjäsenyys. Yritysjäsenien asioita parhaiten palvelee päätoimittajamme Kimmo. Häneltä saa oikein hyviä vinkkejä.



Sihteerii Jarkko Junkkari.

Jarkko

Sihteerin yhteystiedot

Whatsapp: 045 676 5865
Email: sihteerii@tilausajokuljettajat.fi

Hotelliedut

Muistathan varata SCANDIC edut etukäteen netin kautta. Hotellin tiskillä tarjoushinnat eivät ole voimassa, muista kuitenkin näyttää jäsenkorttisi. Vapaa-ajan hinta ei ole voimassa työmatkoilla! Nettisivuilla tarkemmat ohjeet varaukseen.

JÄSENYEDET

Haluatko liittyä jäseneksi? Vai haluaako kolleegasi jäseneksi? Se onnistuu helpoiten verkkosivujen lomakkeiden kautta.

Varsinainen jäsen (henkilöjäsen)

Mikäli tilausajot kuuluvat työtehtäviisi tavalla tai toisella, enemmän tai vähemmän, olet lämpimästi tervetullut varsinaiseksi jäseneksi.

- Oikeutettu äänestämään kevät- ja syyskokouksissa.
- Hän voi toimia hallituksessa niin pääyhdistyksessä kuin alueosastossa.
- Saa lehden vuosikerran eli neljä numeroa vuodessa.
- Voi liittyä FB-ryhmään (suljettu ryhmä).
- Saa vuokrata mökkiä jäsenetuhintaan.
- Jäsenille suunnattua tiedottamista, tarjouksia, jäsenetuja ja ammattilaisten verkosto, josta löytyy tietotaitoa.
- Retkiä ja tapahtumia mielenkiintoisten aiheiden parissa.

Eläkeläisjäsen

- Eläkeläisjäseneksi voi siirtyä, kun on ollut varsinaisena jäsenenä ja jää työstään eläkkeelle.
- Saa lehden vuosikerran.
- Voi osallistua yhdistyksen kokouksiin ja tapahtumiin. Ei äänioikeutta kokouksissa.
- Voi liittyä FB-ryhmään (suljettu ryhmä).
- Tiedotteita, jäsenetuja ja kontaktipintaa bussialan ilmiöihin. Seurustelua vanhojen kollegoiden kanssa.
- Saa vuokrata mökkiä jäsenetuhintaan.

Kannatusjäsen

- Kannatusjäseneksi voi liittyä yksityinen henkilö tai oikeuskelpoinen yhteisö, joka haluaa tukea yhdistyksen toimintaa.
- Saa lehden vuosikerran.
- Voi osallistua yhdistyksen tapahtumiin. Ei äänioikeutta kokouksissa.
- Jäsenetuja ja tiedotteita bussialan ilmiöistä.
- Saa vuokrata mökkiä kannatusjäsenen hintaan.

Yritysjäsen

- Saa lehden vuosikerran (4 krt /v).
- Voi mainostaa jäsenlehdessä etuhintaan. Kysy tarjous!
- Voi kohdentaa alueellistakin mainontaa jäsenrekisterimme kautta sähköpostilla. Annamme mielellämme käyttöön asiakasnäkökulmaamme. Hyvällä yhteistyöllä palvelemme yhteisiä asiakkaitamme entistä paremmin!

TULE AJAMAAN KARTINGIA!

Tilausajokuljettajat ry järjestää kartingitapahtuman LA 21.3 Lempäälän Ideaparkin Viihdekeskuksessa. Mukaan mahtuu 16 nopeinta ilmoittautujaa!

Alkuinfo ja turvallisuusohjeet klo 12:30. Aika-ajot ja kilpailu alkavat 13:00. Tilaisuus päättyy viimeistään klo 14:00. Ajovarusteet kuuluvat hintaan. Tapahtuman hinta jäsenille 25 euroa/hlö ja muille 49 euroa/hlö.

Sitova ilmoittautuminen viimeistään la 14.3 osoitteeseen: ari-pekka.mikkonen@tilausajokuljettajat.fi

Ilmoittautumisen yhteydessä maksu 25/49 euroa tilille FI17 4108 0013 1519 18 (Tilausajokuljettajat ry) Viestikenttään tekstiksi OMA NIMI / KARTING Ei viitenumeroa.

Mikäli perut osallistumisen 14.3 jälkeen, ei maksua palauteta. Kilpailun jälkeen on mahdollisuus osallistua omakustanteiselle lounaalle noutopöydästä Ståhlbergin kahvila-ravintolassa. Sopimushinta meille on 12,50 euroa (maksetaan paikan päällä).

Yhdistys varaa oikeuden perua tapahtuman, mikäli osanottajamäärä jää liian vähäiseksi.

LÄMPIMÄSTI Tervetuloa MUKAAN!

Lähde Lappiin liikkumaan ja rentoutumaan!



Yhdistyksemme kelomökki on ollut huippusuosittu. Varaa sinäkin lomasi ja vietä hieno viikko liikunnan ja luonnon parissa.

Mökki on rakennettu massiivisesta kelohirrestä ja pystyy majoittamaan mukavasti 4-6 henkeä ja tarvittaessa jopa 8. Pyhätunturi tarjoaa aktiviteettejä ja lapin elämyksiä ympäri vuoden. Mökiltä on matkaa palveluihin noin 1500 m.

Katso myös: www.pyha.fi

Varustus on korkeaa tasoa; täysin varusteltu keittiö, pesukone, kuivauskaappi, astianpesukone, 2 televisiota. Tunnelmasta ja lämmöstä vastaa Tulikiven vuolukivitakka. Lämpöpisto-ke löytyy autolle ja vajasta 2 polkupyörää.

Osoite: Pyhätunturintie 1298, 98530 Pyhätunturi

Varauskalenteri, kuvia ja tietoa löytyy osoitteesta: www.tilausajokuljettajat.fi

Mökki-isäntä: Jukka Kähkönen
Puh: 0400 695 316
Sähköposti: jukka.kahkonen@tilausajokuljettajat.fi

HINNASTO JÄSENILLE

Sesonkiviikot: 8 – 18, 36 – 40, 52 ja 53 = 450 €/vk.
Muut ajat: 350 €/vk.
Henkilökannattajille: 550 / 450 €/vk.

Kysy myös mahdollisia irtovuorokausia 80 € / vrk, etusija kokonaisilla viikoilla.

FIBUS JA BUSPARTNER YHDISTIVÄT VOIMANSA

BusPartnerin ja Fibusin yhteistyö yhdistää henkilökohtaisen palvelun ja vahvat resurssit. BusPartner vastaa jatkossa yhä vahvemmin kaluston hankinnasta ja myynnistä, Fibus huolehtii varastoinnista, viimeistelystä ja logistiikasta.

Asiakas saa käyttöönsä joustavan palvelun sekä entistä laajemmat mahdollisuudet räätälöintiin ja nopeisiin toimituksiin.





-  **UUDISTUS**
-  **UUDET AUTOT**
-  **KORJAAMO**
-  **VUOKRAUS**

Monipuoliset palveluratkaisut linja-autoihin liittyvissä kalustotarpeissa. Uusien autojen lisäksi modernisoimme käytettyä kalustoa tarpeiden mukaisesti.

www.fibus.fi
+358 20 730 7171 info@fibus.fi
Oritkarantie 2, 90400 Oulu



-  **KÄYTETYT LINJA-AUTOT**
-  **LINJA-AUTOJEN MAAHANTUONTI**
-  **LINJA-AUTOJEN VÄLITYSMYYNTI**

Joustava partneri, joka huomioi laajasti asiakkaan tarpeet bussikaupoissa. Toimimme Pohjoismaissa ja hoidamme logistiikan sekä paperityöt asiakkaan puolesta.

www.buspartner.fi
+358 50 30 68 222
info@buspartner.fi