

Charter Club

TILAUSAJOKULJETTAJAT ry:n jäsenlehti

2/2014

*Kuljettajat maanpuolustuskurssilla Kajaanissa
Päiväreissu Valkeakoskelle, viikonloppu Kuopiossa
Scania OmniExpress Euro 6
Tallinkilla Tallinnaan
Tom Rönnerberg - tekniikan mies*



Charter Club

Johtava turistibussimatkailun julkaisu
Suomessa 24.vuosikerta

JULKAISIJA

Tilausajokuljettajat ry
www.tilausajokuljettajat.fi
Y-tunnus 0893888-8
Helsinki

PUHEENJOHTAJA

Timo Rinnekari
Talvelankatu 6, 24260 SALO
Puh. 040 829 2413
timo.rinnekari@tilausajokuljettajat.fi

SIHTEERI

Satu Maunu
Kuhatie 4, 23100 Mynämäki
Puh. 045 676 5865
sihteeri@tilausajokuljettajat.fi

PÄÄTOIMITTAJA

Matti Kulmala
040 963 1581
lehti@tilausajokuljettajat.fi

TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ

Isko Uusimäki
0400 268 728
isko.uusimaki@tilausajokuljettajat.fi

AVUSTAJAT

Ari Karesvuo, Kim Venesjärvi,
Etelänvaris, Jorma Kuismin

AD/taitto

Projektihuone Riitta Salmu
Fredrikinkatu 28 B, 00120 Helsinki
Puh. 0440 752 297
aineisto@tilausajokuljettajat.fi

PAINOPAikka

Painola T. Nieminen Oy
Jousitie 2
20760 Piispanristi

Kansikuva:
Kuopion kauppahalli
Riitta Salmu

Sisällysluettelo 2 / 2014

Tukijoita tarvitaan	Matti Kulmala	3
Onnittelemme	Matti Kulmala	4
Kesää kohti mennään	Timo Rinnekari	5
Tekniikan mies	Isko Uusimäki	6-7
Rajamäen museo	Jorma Kuismin	8
Kuopioon, Kuopioon...	Isko Uusimäki	9-11
Kertauskurssilla	Kim Venesjärvi	12-15
Hallitus Mäntsälässä	Matti Kulmala	16
Poliisi asiaa	Ari Karesvuo	17
Mitä Maralle kuuluu	Matti Kulmala	18
Tallinna vetää	Matti Kulmala	20-21
Valkeakoski	Matti Kulmala	23-25
Istuimen säätö	Matti Kulmala	26-27
Scania Euro 6	Matti Kulmala	28-29
Bussimarkkinat	Matti Kulmala	30-31
Palautetta	Etelän varis	32
Liittymislomake Tilausajokuljettajien jäseneksi		35
Volvon historiaa	Jorma Kuismin	36
Mediakortti, klubituuotteita		38-39
Lontoon bussi	Timo Rinnekari	40-41
Alkoholin kuljettamisesta	Tullin tiedote	42-43
Lehdistötiedotteita	Matti Kulmala	44
Pysäköintivinkkejä	Tiepalvelu	46
Kartta pysäköintipaikoista Helsingissä		47

Charter Club
2014
Tilausajokuljettajat ry:n julkaisu
Kuljettajat maanpuustuskursilla Kojanissa
Päivänsä Valkeakoskelle, viikonloppu Kuopiossa
Scania OmniExpress Euro 6
Tallinkilla Tallinnassa
Tom Rönberg - tekniikan mies



päätoimittaja



Yhdistystoiminta tarvitsee tekijöitä ja tukijoita

Tilausajokuljettajat yhdistyksemme on samassa asemassa monien muiden yhdistysten kanssa, tässä yhdistysten luvatussa maassa. Toiminta tarvitsee tekijöitä ja rahaa toiminnan ylläpitämiseen. Suurin osa toiminnan rahoittamisesta hoidetaan tietysti jäsenmaksutuloilla, jolle jäsenemme odottavat saavansa vastinetta. Jäsenmaksun suuruus on kuitenkin kaksisuuntainen vaikutin. Korkeampi maksu voi vähentää maksajien määrää ja alempi ei riitä kuluihin. Jatkossa lienee kuitenkin pakko harakita myös jäsenmaksun korottamista, paitsi jos talous muutoin kohenee.

Jäsenet pysyvät mukana ja uusia haluaa mukaan juuri sen veran, mitä yhdistys jäsenilleen merkitsee ja antaa. Kyllä tämänkaltaisen toimenkuvaan liittyvä harrastuskerho antaa lisää yhteenkuuluvuuden tunnetta. Samalla sen kautta saa lisäarvoa tekemiselleen. Järjestettävät tapahtumat ovat näkyvä osa yhdis-

tyksen toimintaa. Tapahtumien järjestäminen vaatii kuitenkin nykyään entistä enemmän rahaa. Pelkällä kiitoksella lahjoittajalle selviää entistä harvemmin.

Tekijöiden vähydestä kuulee yhdistysihmisten puhuvan nykyään. Talkoohenki on jostakin kumman syystä kadonnut suomalaisesta yhteiskunnasta. Kaikesta halutaan nykyään korvausta ja siitä seurauksena on suoraan verottajan halu päästä apajalle. Onneksi meidän yhdistyksessämme on ollut onni saada kyvykkäitä puheenjohtajia ja sihteereitä johtoomme. He ovat hoitaneet yhdistyksen tehtäviä oman työnsä ohessa. Tilinpidon olemme antaneet ammattilaisen tehtäväksi, maksua vastaan tietenkin.

Tämän oman lehden teko on näkyvä osa toimintaamme ja siksi meille hyvin tärkeää. Lehden tekemisen kustannukset ovat kuitenkin nousseet muiden nousujen mukana. Paperi pitää ostaa, painaa pitää ja postittaa. Ennen painatusta pitää tehdä sisältö, tahtaa se eli sovittaa si-

vuille ja kuviakin tarvitaan. Kustannuksia niistä tulee. Nämä kustannukset pyritään peittämään lehden sivuilla näkyvien ilmoitusten tuloilla. Myös ilmoitusten hankinta maksaa.

Kaikki meidän tukijat tietävät, että heidän osuutensa tässä lehden ilmestymisessä on merkittävä. Meidän jäsenten on syytä muistaa heitä toiminnassamme. Tuomme heitä mahdollisuuksien mukaan esiin myös lehden sivuilla, pyrimme julkaisemaan tuon ajan tasalla olevan listan heistä heti kun se valmistuu. Kaikille annetaan myös mahdollisuus osallistua haluamansa suuruisella julkitulolla lehden sivuilla, maksua vastaan. Suosimme ilmoittajiamme mahdollisuuksien mukaan.

Vanhasta kokemuksesta tiedän, kuinka paljon yrittäjille tulee ilmoittamispyyntöjä. Olen itse jakanut rahaani autokoulun nimissä useita tuhansia erilaisille yhdistyksille. Paikalliset olivat tietysti etusijalla, mutta alan toimijoitakaan ei aina voinut sivuuttaa. Sotaveteraaneille oli

aina jotain. Iso osa päivän mitaan tulleista soittoista saattoi alkaa esimerkiksi tyyliin: "Poliisilehdestä päivää....." Mitä siihen sitten vastaat, autokouluyrittäjänä? Nyt kun on niistä hommista eläkkeellä, niin noita soittoja joskus oikein kaippaa. Oli siellä joukossa ihan kivojakin soittajia.

Jaksan uskoa, että nämä meidän ilmoitusmyynnin soittajat ovat tuota kiva sorttia. Heillä on myös ollut tehtävä päivittää yhteistyökumppaneidemme tietoja. Jos joku teistä tätä lehteä lukevista yhteistyökumppaneistamme ei ole saanut päivittää tietojansa vielä meille päin, niin yhteys sihteeriin tai puheenjohtajaan ja saadaan tiedot päivitettyä ajan tasalle. Tiedot löytyvät lehden sivulta kaksi. Kaikki yhdistyksemme jäsenet kiitämme yhteistyöstänne.

Hyötyä molempiin suuntiin.



Saaris Matti 75v.

Saaisen Matti täytti 16.3 75-vuotta. Yhdistyksemme muisti häntä puisella linja-autolla. Matti päästiin yllättämään täydellisesti 15.3, niinpä Matti ei ehtinyt laittamaan edes pukua päälleen. Yhdistyksen puolesta linja-auton kävi luovuttamassa Jarl "Paappa" Andström ja Maija Mikkola.



Kesäläisen Jaakko täytti 70

Jaakko on todella pitkän linjan clubilainen, hän liittyi jäseneksi toukokuussa 1990. Hän toimi aktiivisesti yhdistystoiminnassa ollen Lounais- alueen puheenjohtajana aivan alueosastojen perustamisesta saakka. Jaska oli myös yhdistyksen hallituksen jäsenenä sekä varapuheenjohtajana ja sitä kautta yhdistyksen puheenjohtajana vuonna 1993. Linja-autonkuljettajan uran Jaska aloitti Rantakulman Linjalla siirtyen A.M. Virtasen palvelukseen, jossa työtehtävät painottuivat tilausajoihin. Terveys kuitenkin saneli vauhtia ja eläkepäätös tuli vuonna 1994, vain 50- vuotiaana. Jaakko on ollut siitä saakka pois bussin ratista. Kuten hän itse sanoo: "Kun sen aikanaan ajoin etuperin talliin, en ole sitä osannut tallista pois peruuttaa". Yhdistystoiminta on ollut tärkeä harrastus. Jaakko toimi pitkään alueen puheenjohtajana ja vaimo Maija sihteerinä eli clubi on ollut tärkeä osa elämää pitkään työuran jälkeen. Nykyään päivät kuluvat kalastellen, omakotitalon kanssa askaroidessa ja upeita merimaisemia ihaillessa sekä normaaleissa eläkeläisten kiireissä. Yhdistyksen puolesta Jaskaa onnittelemassa Arto Koskinen (vas) ja Pekka Maunu (oik)

Radio Coach

VASTAA LUKIJOIDEN KYSYMYKSIIN

Meiltä kysytään:
Kannattaako mukavuusmatkailuvaunun ilmastointia huoltaa ennen kesän sesonkien alkua?

Me vastaamme:

Pitkäaikaisen havainnoinnin perusteella uskallamme väittää, että ehkä syytä olisi ainakin tarkistaa tilanne laitteistossa. Ammattihenkilöstöltä saadun palautteen pohjalta voidaan todeta, että yleisimmät ongelmat ovat suodattimissa, kylmäainemäärissä, kompressoreissa, putkistoissa, puhaltimissa, antureissa, käyttöhihnoissa ja hihnapyörissä. Lisäksi on tullut tapauksia vastaan, että laitteistojen säätöovivustot ovat väärissä asennoissa käyttäjien "mutu"-säätöjen jälkeen.

Meiltä kysytään:
Onko aiheellista tarkastaa mukavuusmatkailuvaunun moottorin jäähdytysjärjestelmän ilmanläpisevyys?

Me vastaamme:

Lyhytaikaisen havainnoinnin perusteella uskallamme väittää, että vähälumisen, mutta paikkapaikoin kuraisten ja suolaisen talven jälkeen, voisi olla hyvä jäähdyttimet avata. Maantiesuolan tarttuvuus erilaisiin pintoihin on erinomaisten hyvää tasoa vielä -6 C kylmyystilassa. Monikerrostunut lika on osoittautunut erinomaisten hyväksi eristeeksi lämmön poistamisen ehkäisyssä. Lisääntynyt kuormitus lyhentää loistavasti myös erilaisten hihnojen ja niihin liittyvien laitteiden käyttöaikaa.

Meiltä kysytään:
Onko tuulilasiin ja muihin laseihin pinttynyt talven pölykerros lopullisesti kiinni pinnoissa?

Me vastaamme:

Toimitukseen saapuneiden vihjei-

...jatkuu s.19



puheenjohtaja

Kesää kohti uusia tuulia haistellen

Kesä alkaa olla käsillä ja matkailun suuri sesonki käynnistyy juuri näillä näppäimillä. Koululaiset työllistävät meitä ensin kuukauden ja sitten tulevat kesän retket, valmismatkat, ulkomaalaiset ryhmät sekä lukuisat tapahtumat kotimaassa, jotka pitävät bussien pyörät pyörimässä. Toivottavasti edes kesän ajan saamme painaa töitä täysillä ja voimme sitten syksyllä murehtia talouden ja alamme synkkiä näkymiä. Bussialaa ravistelee niin kaukoliikenteen kilpailutilanteen muutos kuin siirtymäkauden liikennelupien osittainen päättyminen. Aika näyttää, mitä tämä kaikki merkitsee.

Jarrua viinarallille

Viime numerossa käsittelin ai-
hetta, enkä aikonut vatvoa tätä
aihetta enempää. Sain kuitenkin
kuulla muutoksista koskien bus-
simatkustajien tuliaisiin kohdis-
tuvaa valvontaa, niin en maltta-
nut olla hämmmentämättä asiaa
vielä kerran.
Koko Viron Eu-jäsenyyden ajan

olemme voineet lastata asiakkai-
den tuliaiset bussiin jo niiden
hankintamaassa ja ne ovat kul-
keneet rajan yli turvallisesti ja
vaivattomasti. Laki lienee sama
kuin ennenkin, mutta tulkinta
ja valvontakäytäntö muuttuivat
27.3. annetun tiedotteen mu-
kaan täysin toisiin sfääreihin.
Nyt jokainen mummo vie lääke-
konjakkinsa itse laivaan ja vahtii
niitä laivamatkan ajan. Samoin
tekee naapurin mies kahden
olutlaatikkonsa kanssa. Joku
taas saattaa avata viinipullon
laivamatkan aikana ja tuliasia ei
riitäkään kotiin saakka. Onneksi
sentään kuljettajat voivat vie-
dä omat juomat bussin kanssa
koti-Suomeen. Bussimatkusta-
jat eivät edelleenkään harrasta
suurimittaista viinarallia, koska
tavarat on itse vietävä kotipy-
säkiltä tuvan lämpöön ja onhan
matkatoimistoilla käytössä 20
kg:n matkatavararajoitus. Mut-
ta mitä tekee Hiace-mies? Hän
lastaa autonsa täyteen kuten en-
nenkin ja saattaa kuormasta riit-
tää naapureillekin ja muille kylä-
läisille. Todennäköisin ongelma
on edelleenkin hoitamatta. Nyt
on vain vaikeutettu pienen ja
hiljaisen matkustajan elämää.
Sen kaikki tiedämme, että pieniä

asioita on helppo käsitellä, mutta
suuret kuviot menevät yli hil-
seen. Yksi asia on varma: muutos
vaikuttaa bussiliikenteen kilpai-
lukykyyn ja palvelun laatuun.
Saapa nähdä, kuinka paljon työt
vähenevät.

Maailman valtopoliitiikka heiluttaa markkinoita

Jokin aika sitten Kaakkois-
Suomen elinkeinoelämän pyö-
rät pyörivät täysillä, rajan takaa
tuli asiakkaita ja kauppa kävi.
Venäjän epävakaa tilanne veti
ruplan kuralle (kurssi heikkeni
20-25 %) ja kas, kaupungit ja
liikekeskukset hiljenivät totaa-
lisesti. Upporikkaat venäläiset
eivät hae edullisia hintoja mutta,
tavalliset työtä tekevät ja kes-
kiluokkaan kuuluvat katsovat
tarkasti, mihin rahat riittävät.
Vierailin muutama viikko sitten
Lappeenrannassa ja katselin
lauantain kaupankäyntiä. Asi-
akkaita toki oli, venäjän kieltä
kuuli paljon, mutta jotenkin
tuntui hyvin hiljaiselta. Kävin
eräissä suuressa vaateliikkeessä
tekemässä hankintoja ja kysyin
myyjältä venäläisten tilanteesta.
Hän arvioi venäläisasiakkaiden

vähentyneen viidennekseen
aikaisemmasta. Hän uumoili
yt-neuvotteluja tulevaksi, mutta
totesi omien kauppareissujen
sujuvan ilman jonottamista, että
siis jotain hyvää sentään. Vaikka
rupla olisi nyt edullinen meille,
ei se riitä tekemään Venäjää hou-
kuttelevaksi matkailumaaksi.
Ukrainan tilanne vaikuttaa vah-
vasti mielipiteisiin ja tämä näkyy
itään suuntautuvan matkailun
vähentymisenä. Homma voi siis
olla hyvin pienestä kiinni. Luon-
nonvoimat voivat astua mukaan
peliin tai vallantavoittelu järkyt-
tää maailmanrauhaa. Muuta ei
tarvita, niin hiljaista on meillä-
kin. Kansainvälinen matkailu
työllistää bussialaa nykyään
todella merkittävästi, joten asia
ei ole todellakaan yhdentekevä.
Talouselämä on jatkuvaa ylä- ja
alamäkeä, joskus mäet ovat vain
hieman isompia.

Nautitaan me kuitenkin kesäs-
tä, mukavista matkoista ja asi-
akkaista. Lomaakin kannattaa
pitää, onhan kesä vain kerran
vuodessa.

Timo Rinnekari



TEKNIKAN MIES

Tom Rönnerberg on monelle tuttu mies Volvon bussipuolelta.

Tom Rönnerberg syntyi helmikuussa 1952 Espoon Kivenlahdessa asuneeseen perheeseen. Jonkin ajan kuluttua perhe kuitenkin muutti Helsingin Lauttasaareen. Tekniikka kiinnosti häntä jo hyvin varhaisesta iästä jopa siinä määrin, että ensimmäiset autoihin liittyneet sanat olivat perenoo ja pesetoo. Lausuttu alle vuoden ikäisenä tarkoittaen Renault- ja Peugeot-autoja. Innoittajina olivat Pauligin autoaiheiset pahviset kahvikortit.

Koulunsa Rönnerberg kävi Helsingissä ruotsinkielisissä oppilaitoksissa.

Jo ennen valmistuttuaan insinööriksi Tekniska Läroverket i Helsingfors:sta 1975, hänellä oli tietotaitoa hienomekaanisiin ja sähköisiin laitteisiin, Hienomekaanikkokoulun ja käytännön töissä tulleen kokemuksen kautta. Mm. Elektroniikkayhtymä, Scienta ja Elektro-Helios ovat olleet työnantajina. Elektroniikkateollisuudessa hän toimi ”teipustaiteilijana”, joka tarkoitti piirilevyjen suunnittelua. Opiskeluaikana hän oli kuitenkin muuttanut opintojaan suuntaavoi-

tekniikan ja tuotantotekniikan opintolinjoille, lopputyönään henkilöauton dieselmoottorin suunnittelu - sähkötekniikkaa kuitenkin unohtamatta.

Tom Rönnerbergin kyky tulostaa teknillisiä asioita myös kirjallisesti siten, että muutkin sen ymmärtävät, vei hänet Mobilisti-lehden perustajana nykyisin tunnetun Kai.L. Bremerin, siihen aikaan työnantajana olleen Autoliiton Moottori-lehden avustajaksi. Bremer ei aikanaan heti ihastunut Rönnerbergin tapaan tehdä juttua perin juurin perusteellisesti, esimerkkinä olkoon Wartburgin kestotestin 10 sivun lukijan vastine, vaan hän antoi nuorukaiselle tehtäväksi laatia pari sivua Triumph Heraldista. Juttu onnistui ja tarinoita alkoi syntyä enemmänkin.

Vuosi 1975 vei Tom Rönnerbergin puolustusvoimien autojoukkoihin Mechelininkadun kasarmeille.

Santahaminan kolmen kuukauden fillari-jääkäri RAUK:in jälkeen hänestä koulutettiin autoryhmänjohtaja. Palvelusajan loppupuolen aikana hän piti mm. mutterikursseja uusille Kaartin sotilaskuljettajille.

Intin jälkeen jatkuivat lehtihommat jonkin aikaa, ja vuonna 1977 hän siirtyi Mobil Oil Oy:n tekniseen neuvontaan runsaaksi seitsemäksi vuodeksi. Voiteluaineet ja autokorjaamojen jakelulaitteet koko Suomen alueella tulivat siinä tutuksi, jota tietämystä oli hyvä välittää Tekniska Läroverketin insinööriopiskelijoille vuodesta 1984 vuoteen 1991.

Volvon kausi alkoi 1984.

Vantaan Kaivoksella tehtäväksi tulivat mm. alustojen tyyppikatsastuksiin liittyvät asiat ja yhteydet suomalaiseen autokoriteollisuuteen. Toiminnassa olevia linja-auton valmistavia koritehtaita oli silloin vielä kymmenen, tänään niitä on enää kolme jäljellä. Alustojen maahantuonti huolto tehtiin niihin aikoihin Helsingin Hernesaaressa, josta työt kustannusten karsimiseksi haluttiin kuitenkin siirtää Ruotsin Boråsin alustatehtaalalle. Tehtävä saattaa kuulosta alhaisin ilmoitusmenettelyltä, mitä se ei ole todellakaan ollut. Maahantuonnin ympärillä on paljon erilaisia ammattiryhmiä, joiden intresseihin ei kuulunut töiden siirtyminen naapuriin.

Tom Rönnerberg luonnehtii uraansa Volvon bussipuolella jatkuvaksi muutokseksi yhteiskunnallisten ja teknillisten tekijöiden summana.

Linja-autojen tekniikassa moottori ja vaihteisto ovat siirtyneet edestä akseleiden väliin ja sieltä taakse. Runkopalkit ovat saaneet väistyä itsekantavien rakenteiden tieltä. Materiaalit ovat muuttuneet ja väylätekniikka on mahdollistanut täysin uudenaisten haasteiden ilmaantumisen.

Kysymyksen, kuinka tekniikan mies näkee ja kokee eteensä tulevan bussin?

Tom Rönnerberg ei vastannut heti, vaan kertoi pitkän tovin teknillisistä taulukoista ja moottori-vaihteisto-perävalitys yhdistelmistä. Palapeli on melkoinen, kun ryhdytään suunnittelemaan kansankuljetusajoneuvoa milloin millekin markkina-alueelle. Pohdinnassa ei ole yksistään tekniset vempaimet ja niiden soveltuvuus toisiinsa, vaan myös alati muuttuvat asiakaskohtaiset sovellukset, joiden tulee olla sopu soinnussa määräysten ja direktiivien kanssa.

Bussikori voidaan valmistaa monella tavalla. Täysrosterikorisen



Tom Rönnerbergin valitsema kuva eräästä aikansa Suomen hienoimmasta matkailubussista, jonka Erkki Rauhaniemi on aikanaan omistanut vuosina 1941-1943. Alusta on Volvo LV72D, johon Sisu rakensi korin ja antoi sille mallinimen S322.

auton voidaan ajatella olevan ”periaatteessa ikuinen”, samaan tapaan kuin lentokoneen. Osien vaihto, joko laskennalliseen tai käytännössä havaitun tarpeen mukaan pitää kaluston liikenteessä, ennen bussien poistumista romutettaviksi.

Ajoneuvorakenteiden monimutkaistuessa entisen ”perimätiedon” suhteuttaminen esille tuleviin ongelmiin, ei enää ole yhteismitallista samaan tapaan kuin ennen. Tietokone-ohjattujen toimintojen bittivilinässä voi vika johtua aivan muusta syystä, kuin ennen manuaalikaudella. Esimerkkeinä vaikkapa moottorin ”röpöttäminen” saattoi johtua takertelevasta polttoainesuuttimen neulasta, kun samaan päästää nykyisissä koneissa esim sähköhäiriön vuoksi moottorinohjausyksikön ja suuttimen välillä. Vaihteisto-ongelman saattoi kuljettaja ennen havaita

näppituntumalla mekaanisten liikeratojen virheellisyydestä, kun se nykyään huomaa yllättävänä toimimattomuutena, useinkin varsin kiusallisessa paikassa keskellä risteystä. Tietokoneesta on tullut mekaanikon tärkeä työväline vian hakemiseksi. Perimätieto auttaa sitten, kun tietotekniikka ei riitä.

Kuljettajien ajoneuvokohtainen koulutus on tullut yhä tärkeämmäksi osatekijäksi kaluston kunnossa pysymiseksi. Koulutusta voidaan tehdä myös direktiivisäännökset täyttävinä kokonaisuuksina.

Mitä onkaan bussimaailma kymmenen vuoden päästä 2024.

Tom Rönnerberg visioi, että tekniikka entisestään digitalisoituu elektroniikan kehityksen myötä. Telematiikkasovellusten myötä

”isoveili” valvoo entistä enemmän sekä autoa että kuljettajaa. Materiaalit tulevat olemaan valmiiksi muotoon puristettuja tehdasmuotoiltuja kokonaisuuksia, joiden tuotantomäärät ovat suuria. Kuljettajan työympäristö pysyy kullakin valmistajalla omanaan, johon voidaan tehdä pieniä ostajan toivomia muutoksia.

Elämme suomalaisen bussialan kautta aikojen suurinta muutokautta, koko liikennekenttä on tällä hetkellä uusjaossa. Pääkaupunkiseudulla syöttöliikenne kasvaa ja kaupunkibussit ovat yhä enemmän hybridejä tai täyssähköisiä. Pikavuoroliikenteen erääksi osaksi tulevat mahdollisesti kaksikerrosbussit. Matkailubusseja hankkivien pienten yhtiöiden määrä lisääntyy ja niiden keskikoko pienenee.

Vastapainona jatkuvalla uusien asioiden vyörylle Tom Rönner-

berg on mukana autohistoriallisissa harrasteklubeissa. Espoon Automuseon perustamisajasta lähtien kukoistanut harrastus on vienyt hänet SAHK:n museoajoneuvotarkastajaksi ja myös Suomen Linja-autohistoriallisen Seuran sihteeriksi. Näin eivät vanhat tekniset ratkaisut pääse unohtumaan.

1950-luvun lopulla AK:n historiakavalkadin katsomisesta alkanut kiinnostus eri aikakausien ajoneuvoihin on jatkunut vuosikymmenestä toiseen ja eikä näytä hiipumisen merkkejä. Esim. Jussi Juurikkala, Matti Nevalainen, Tuomo Kurki-Suonio, Olle Nylund ja Timo-Pekka Lange ovat olleet vaikuttamassa Rönnerbergin ajatuksiin autoteknillisissä ja ajoneuvohistoriallisissa asioissa. Tekniikan miehellä on alan aineistoa bussin pituuden verran (13m) kirjahyllyssään.

...jatkuu sivulla 45

RAJAMÄEN TEHDASMUSEO

Yksi suomen erikoismuseoista on vain tilauksesta avoin Rajamäen tehtaiden museo. Rajamäki päivänä elokuussa museo on auki myös yleisölle. Jos viet ryhmää siellä käymään, pyri ehdottomasti mukaan. Koska museo sijaitsee tehdas alueella ja kerroksista toiseen pääsee vain jyrkkiä kierreportaita, siellä ei voi kulkea ilman valvontaa. Tehdas sijaitsee aivan radan varrella ja sen ikkunoista näkee radan yli vanhalle rajamäen lähteelle. Nykyisin Altia Corporation:ille kuuluvalla tehdas alueella sijaitseva museo on avattu vuonna 1963 tehtaan täyttäessä 75 vuotta. Museo toimii vuonna 1895 valmistuneessa tislaamossa, Patakopissa. Koko rakennuksen korkuinen tislauslaitteisto onkin museon suurin esine. Laite toimi varalaitteistona vielä kuusikymmen luvulle asti. Museon arvokkain laite on kuitenkin Karl Pistoriuksen 1817 suunnittelema tislauslaitteisto, joka kirkasti aineen neljään kertaan lopputuotteen ollessa n 80 prosentista. Löytyy sieltä myös oikea pontikka pannukin. Kaikki vanhan tehtaan osat ovat nykyaikaiseen tuotantoon liian matalia, siksi on museorakennus on muutettu nelikerroksiseksi. Museo kertoo esinein ja kuvin vuonna 1888 perustetun Hyvinge Fabriks Aktiebolag:n ja sen jatkajien, Valtion Alkoholiliikkeestä Alkoon, historiasta. Yhtiö aloitti toisena hiivatehtaana suomessa Viralan hiivatehtaan 1885 jälkeen. Tehtaan perusti tohtori Wilhelm Juslin 1857-1926, sekä insinöörit Gusrtav Appelberg, Robert Wittin ja Karl Appelberg. Tehtaan perustamisvuonna Suomen autonomisessa ruhtinaskunnassa oli 35 polttimoa. Asetusten mukaan hiivatehtailla oli lupa polttaa viina ympäri vuoden. Taval-

liset polttimot saivat toimia vain lokakuun 15. toukokuun viidenteen toista. Tämä oli tärkeää, koska 100 kilosta viljaa syntyi 8,2 kiloa hiivaa ja 52,5 litraa alkoholia. Hiivan tuotantoon tarvittiin paljon puhdasta vettä ja Rajamäeltä Lohjanharjun kupeesta löytyi runsasvetinen lähde ja vierestä kulkeva Hangon rata tarjosi hyvät kuljetus yhteydet. Lisäksi yhtiö on valmistanut vuodesta 1892 lähtien etikkaa joka oli siihen aikaan tärkeää ruuan säilymiselle. Tehdasta perustettaessa kylässä asui vain 15 ihmistä. Tehdas toi lisää väkeä ja järjesti paikkakunnalle kansakoulun, torvisoittokunnan, kuoron, urheiluseuran ja tietysti palokunnan. Myöhemmin kylään valmistui myös uimahalli kirkko ja ehkä erikoisin Alkon myymälä joka oli auki vain maanantaista -perjantaihin ja myyjät oli tehtaan henkilökuntaa.

Kesäkuun 1. päivänä 1919 tuli Suomessa voimaan kieltolaki ja hiivatehtaakaan eivät saaneet ottaa talteen alkoholia. Kun Spriiä ei ollut, yritti valtio ostaa hiivatehtaita tarkoituksenaan kattaa hiivan myyntituloilla kieltolain kustannuksia ja Spriin talteenottokiellolla neuvoteltiin kaupoista. Vuonna 1920 valtio osti tehtaan ja perustettiin Valtion Alkoholiliike. Tehdas valmisti alkoholia lääketieteellisiin ja teknisiin tarkoituksiin. Tuotanto kasvoi silti. Kieltolain aikana tehdas valmisti hajuvesiä, tätä varten perustettiin Teknokemian osasto, Tekno. Museossa on suuri kokoelma hajuvesipulloja. Silloin ei osattu säilyttää jälkipolville tehtaan tuotteita ja yhtään pulloa ei löytynyt. Vuonna 1963 yksi tehtaan entisistä työntekijöistä tunnusti salakuljettaneensa hameessaan joka tuotetta yhden? pullon ja lahjoitti kokoelmansa uudelle museolle.

Vanha tietokilpailu kysymys numerosarja 543210 eli 5.4.-32 klo 10 alkoi taas viinan myynti alkoholiliikkeen myymälöistä. Yksi syy oli varmaan kieltolain aikainen alkoholin kulutus joka oli henkeä kohti suurempaa kuin koskaan kieltolakia ennen, tai jälkeen. Alkoholiliikkeen aloittaes-

sa toimintansa pulloitetiin käsin 8000 pulloa päivässä. Parin vuoden kuluttua tuotantotekniikka koneistettiin ja päästiin 3500 pulloon tunnissa. Tänä päivänä uusimpien pullokoneiden teho on 45 000 pulloa tunnissa. talvisodan sytyttyä valmisti myös polttopulloja, eli Molotovin cocktaileja. Paloviinan, polttoöljynbensiini ja tervan sekoituksia tehtiin Rajamäellä 542 194 pulloa. Koska korkeissa luki Alko Rajamäki, yritti vihollinen useasti pommitta tehdas aluetta, mutta olisi tehdas muutenkin ollut tärkeä pommituskohde. Museossa on suuri kokoelma myös vuonna 1953 markkinoille tuodun Koskenkorvan Viinan pulloja. Samoin monien kestosuosikkien, kuten Jaloviina ja Monopoli pulloja. Museon perustamisen aikoihin myös vanha lähde poistettiin käytöstä heikentyneen veden laadun vuoksi ja siirryttiin käyttämään porakaivoja ja vanha lähde maisemoitiin. Alkolla oli käytössä myös omia säiliövaunuja jolla Spriiä toimitettiin Koskenkorvan tehtaan ja muiden sulfiitti spiitä valmistaneiden tehtaiden välillä. Tarina kertoo jostain vaunuista puuttuneen aina kymmenisen litraa ja tarkemmin tutkittaessa havaittiin vaunuun ripustettu ämpärin. Tyhjennöksen jälkeen vaunu palasi lähettäjälle tehtaalte jolloin jotkut tyhjensivät ämpärin. Ongelma poistui sinetöimällä luukut. Samoin alku aikoina vaunujen huollon ja maalauksen yhteydessä löytyi kyljistä reikiä, jotka oli suljettu puutapein. Syyllisiä ei koskaan saatu kiinni eikä myöskään selvinnyt millä asemalla Spriiä oli viety. Nykyisin tehtaan vanhassa osassa toimii joitakin pienyrityksiä, uuden tehtaan sijaitessa alueen länsireunalla. Samoin portit ovat auki ja osittain vanhalle alueelle pääseekin vapaasti. Tehtaan vanhat asunnot on myyty yksityisille ja alueella onkin idyllinen uusi asuin alue jolle rajoitustusti sallitaan uudisrakentamista vanhaa kunnioittaen.

*Jorma Kuusmin
Vuosisilukuja ja tietoja on tarkistettu
Resiina lehdestä 5/87 ja Museon
Esitteestä*



Kuopio



Kuopio on mielenkiintoinen paikka. Historiaa ja nykypäivää, uutta ja vanhaa rintarinnan.

Mukavuusmatkailuvaunulla reissatessa on helppoa piipahtaa maantieltä kiinnostavaan kohteeseen. Matka Helsingistä Kuopioon on hieman alle 400km. Se on nopeasti ajettu, jos ei pysähdy välillä, mutta kohtuullinen silloinkin, kun pitää muutaman elpymistauon erilaisissa virkistytymispaikoissa 4-5-tien varrella. Valinnan varaa on runsaasti eimeriksi pääkaupunkiseudun suunnas-

ta lähdeettäessä; Mäntsälä, Lahti, Heinola, Kuortti, Vihtasalmi, Mikkeli, Juva, Joroinen, Varkaus, Leppävirta. Välietappeja voi harastaa mielin määrin, jos vain haluaa ja aikaa on varattu sopivasti.

Kuopiota voi lähestyä sekä moottoritien kautta että vanhaa tietä. Opastus keskustaan on hyvin merkitty ja torinlaidalla on sen verran tilaa, että viimeistään siellä voidaan lyhyesti pohtia, mitä kukin haluaa kaupungissa puuhailla. Uusimmat tiedot netin kautta voi katsoa osoitteesta www.savonsanommat.menoinfo.fi Kuopion omatoiminenkin "saitariympäriajo" onnistuu hel-

posti. Turistikartta alueesta on erittäin selkeä. Keskustasta torin laidasta itään päin kohti laivasatamaa, sieltä Rönön suuntaan etelään Väinöläniemi kiertäen takaisin kaupunkiin päin. Tasavallankadun länteen ja Saaristonkadun risteyksestä etelään kohti Saaristokaupunkia. Paloniemessä kanavan yli Lehtoniementietä Petosentielle. Rauhalahdentietä Jynkkään ja Leväsentietä kohti keskustaa Tasavallankadun risteykseen. Sieltä vasemmalle länteen Savilahdentietä moottoritien alta kohti Puijonlaaksontietä. Suurmäentien kautta pääsee ihailemaan mäkihyppy- aluetta alhaaltapäin, mutta jos jatkaa Puijonlaaksontietä Puijontielle, niin ylämäkiajoelämys odottaa, ennen tornille tuloa. Puijon tornilla kannattaa ehdottomasti käydä ihailemassa maisemia. Takaisin keskustaa kohti ajettaessa on hyvä muistaa vuoristoajon säännöt; sillä alas millä ylös tai sitten pienemmällä vaihteella, jos mahdollista. Mikäli jatkomatka ei suuntaudu pohjoiseen, kannattaa kuitenkin käydä

vilkaisemassa uudet maantie- ja rautatiesiltoja. Etäisyydet ovat aavistuksen pitempiä, kuin kartasta katsomalla voisi päätellä, joten ajoaikaa on hyvä varata riittävästi.

Kaupungin keskusta on ollut suuren muutoksen kohteena. Liikennejärjestelyt, joissa katuja on muutettu yksi- ja kaksisuuntaisiksi, on useita. Torin alle on rakennettu keskustatunneli, joka yhdistää alueen eri osia. Kauppa- hallikin on muutoksista saanut osansa. Alueeseen kannattaa tutustua apostolin kyytiä hyödyntäen, koska kapeita katuja on riittävästi.

Ravintolapalveluita on runsaasti Kuopiossa tarjolla, joten omia eväitä lienee turha värkätä "voipaperikääreinä ja patenttikorkkipulloina". Poikkeuksena tietysti alueen "special food" Kalakukko, jonka voi esitellä ulkolaisille eväänä, joka on lajissaan täydellinen. Ruistaikina- kuoreen on leivottu muikkua tai ahventa sekä siankylkeä.

***Kallavesj, Kallavesj,
järviij järvi, siinä pesj
äet mun paetanj monta kertoo,
isä särillep pitj mertoo,
veljmies salloo tuulastelj,
tiirustelj, riijustelj.***

Matkaeväs voidaan nauttia kuumana tai kylmänä. Keskustasta etelään, muutaman kilometrin päähän Matkukseen on rakentunut ostoskeskus, jossa ruotsalainen sisustusalan liike on nähtävissä moottoritietä, muiden jäädessä siitä suunnasta katveeseen.

Kuopion on alueensa merkittävä keskus, joka suomalaisen tapaan elää kesällä voimakkainta sesonkia tapahtumien puolesta. Pitkin vuotta on luonnollisesti kaikenlaista "happeninkia", mutta avoveden aika on merkittävin turismin kannalta.

Majoituspalveluja on runsaasti ja netistä katsomalla itselle tai ryhmälle sopiva kortteeri on varmasti tarjolla joko keskustasta tai sitten lähialueilta. Sesonkiaikoina varsinkin, on hyvä ennakoida huonesaatavuus.

Kuopioon mukavaa pistäytyä päivän-, kahdenpäivän kolmenpäivän- tai pitemmäksikin aikaa. Kaikenlaista koettavaa on moneen makuun ja Kallaveden näkymät ovat hienoja vuodenajasta riippumatta.

*Teksti Isko Uusimäki
kuvasaalis Riitta Salmu*

Matkajuttuumme pyysimme Tilausajokuljettajien Kallan osaston sihteeriltä Tarja Heinolta täydennystietoja etenkin alueen opastuksista;

Kuopion alue on julistautunut tärkeilyvapaaksi alueeksi!

Kuopion Oppaita välittää SH Traveledu Oy.
kuopioguide@gmail.com
p. 044-7371449 (ma-pe 9-16)

Opas tulee varata etukäteen, mielellään ainakin 2pv etukäteen. 1,5h opastus maksaa 127€ ja 2h 156€ (hinta on nettohintaa ja sisältää kaikki välilliset ja välittömät kulut)

Ensi kesänä Kuopion Oppaat järjestää taas säännöllisiä kaupunkikiertoajeluja 25.6 -8.8.2014 ke-to-pe klo.11.00-13.00. Hinta kiertoajelulle on 15€/aikuiset, 10€/opiskelijat ja eläkeläiset, 5€/lapset ja 30€/perhe (2+2)
Näistä kiertoajeluista lisää tietoa Kuopion Oppaiden fb-sivulta toukokuun aikana.

Uusi Kuopio-Info avasi ovensa 10.4.-14 torin alla kauppakeskus Apajassa. Siellä ovat luvanneet auttaa kaikissa Kuopioon liittyvissä kysymyksissä.

***Aurinkoista kevää
jatkoa Kuopiosta.***

Tarja Heinonen
Kuopion Oppaat ry , varapi
Kalla 08 alueosasto,
sihteerinä tilinpitäjä



SAASTAMOISEN TEHTAAN ENTISIÄ HENKILÖSTÖN ASUNTOJA



RÖNÖN SILTA



VÄINÖLÄNNIEMIEN ULKOILUALUE



HUVIMAJA VÄINÖLÄNNIEMESSÄ



VANHA RAUTATIESILTA



UUSI RAUTATIESILTA



Gust. Raninin massiivinen maamerkki

Gustaf Ranin syntyi posteljooni Lars Ranisen ja hänen vaimonsa Henrikan perheeseen. Ranin harjoitti kauppaa aluksi ostaen maaseudun tuotteita – voita, talia ja tervaa – ja kooten niitä tukkueriksi, jotka hän toimitti Viipuriin ja Pietariin, missä ne vaihdettiin maaseudulla tarvittuihin hyödykkeisiin kuten suolaan, sokeeriin ja kahviin. Hänen nimeään kantava kauppahuone perustettiin vuonna 1852. Ranin aloitti teollisen viinanpolton 1859. Hänen kumppaninaan siinä oli toinen kauppias, Rurik Kellgren. Gust. Raninin, kuten hänen nimensä kirjoitettiin liikkeen nimessä, toimialoihin kuuluivat myöhemmin erityisesti myllyt, polttimo-teollisuus sekä panimot.



ENTINEN TULLIKAMARI

Kaunis puurakennus satamassa on entinen tullikamari. Tullikamarin on suunnitellut valtakunnan arkkitehti Carl Albert Edefelt n.1856. Nykyisin ravintola Wanha Satama toimii rakennuksessa.



SAARISTOKAUPUNGIN SILTAVAHTI



KEILAKANNAN KANAVA

Maastoajossa
oli tarkat paikat
ja pelit piti
kääntää, jolloin
kuljettajaa
tuli ohjata
käsimerkein



Sotilaskuljettajien kertauskurssi Kajaanissa

Sotilaskuljettajien kertauskurssi järjestettiin perinteisesti Kainuun prikaatissa Kajaanissa. Kurssille osallistui 20 maanpuolustushenkistä taistelijaa, 19 miestä ja yksi nainen. Kurssille osallistuneesta naistaistelijasta on juttu toisaalla lehdessä. Yhdistys oli järjestänyt kuljetuksen Helsingistä alkaen. Kuljetuksen hoiti mallikkaasti Kuninkaantien Liikenne Oy: Porvoosta. Suuret kiitokset Palanderin Jannelle kyydistä.

kouluttajat kävivät läpi moottorimarssilla esiin tulevat asiat.

LAUANTAI

Lauantai alkoi PV7 kuljettajakoulutuksella, jossa aiheena olivat autojen kylmäkäynnistys, maastoajo sekä ajoneuvon auttamien vaikeassa maastossa. Alkutunnit luennoitiin luokassa, kunnes pääsimme tositoimiin, eli kylmäkäynnistämään ajoneuvoja autohallien taakse, jonne varusmiehet olivat koonneet

Isokivenkankaalle maastoon ajamaan vaikeaa maastoajoa. Lunta Kajaanissa ei ollut nimeksikään, mutta vastustusta sitä vastoin antoivat näkyvillä olevat kivet ja kannot.

Reitti maastossa oli haastava, varsinkin 8x8:lle paikkojen ahtauden vuoksi. Peilit joutui kääntämään pariinkin kertaan, jotta ajoneuvolla pääsi eteenpäin kolhimita paikkoja. Jokaisella oli mahdollisuus ajaa reitti kerran läpi. Iltapäivällä Jukka "JP" Kähkönen antoi marssikäskyn



Johanssonin Jarilla on maastoajolenkillä hauskaa

60km/h sekä etäisyys ajoneuvojen kesken 500 metriä maantielä, mutta taajamissa 50 metriä. Moottorimarssi avasi monen ammattikuljettajan silmät, koska haastavaa on toimia ohjeiden mukaan ja pitää ajoneuvojen



Maastoajoa varten Masiin laitetaan ketjut. Ketjuja laittamassa Janne Palander ja Timo Kujanpää



Tarkistetaan öljyn taso.

PERJANTAI

Kurssi alkoi varustamisella ja ruokailulla ennen varsinaisia luentoja. Illan aikana Yliluutnantti Kovalainen esitteli Kainuun prikaatin toimintaa ja muutoksia, joita tulee tapahtumaan lähitulevaisuudessa. Kouluttajamme Yliluutnantit Ari Huttunen ja Jani Prauda luennoivat puolustusvoimien varomääräyksistä sekä vahinkovastuista. Lopuksi

edellispäivänä ajoneuvot meitä varten valmiiksi. Ajoneuvoina meillä oli Pari Sisu 8x8, Muutama Rasi, useampi Masi, yksi Man sekä yksi Mersun Atego. Yksi pari otti aina yhden ajoneuvon haltuun. Ajoneuvolle tehtiin ajoonlähtötarkastus, kylmäkäynnistys sekä ketjujen laitto sekä etu- ja taka-akseleille. Ketjutuksen jälkeen lähdimme

joukoille. Alkoi moottorimarssilevalmitautuminen. Ajoneuvoista otettiin ketjut pois. Laitettiin moottorimarssi kyltti ensimmäisen ajoneuvon keulalle sekä viimeisen ajoneuvon perään. Moottorimarssille osallistui kahdeksan ajoneuvoa. Reitti kulki Kajaanista Sotkamon kirkolle ja Kontiomäen kautta takaisin Kajaaniin. Marssinopeus oli

nopeus sekä väli tiellä. Moni autoilija näytti erilaisia käsi-merkkejä nollastakeskisormeen. Toivottavasti me ammattikuljettajat emme syylälisty siihen.

Moottorimarssi sujui hyvin k a s a r m i l l e saakka, kunnes viimeiset vilkkukuitaukset jäivät tekemättä ja viimeiset ajo-

neuvot ajoivat "harhaan" sairaalan pihaan. Siinä hyvä esimerkki siitä, että homma täytyy aina hoitaa loppuun saakka ohjeiden mukaan, vaikka paikat olisivatkin tuttuja.

SUNNUNTAI

alkoi ajoneuvokentällä kylmäkäynnistämällä ajoneuvot sekä käsittelyharjoituksilla erilaisilla ajoneuvoilla.



Kenttäruekailu oli tärkeä osa maanpuolustuskurssia



Moottorimarssilla pidettiin tauko Sotkamon kirkon parkkipaikalla ja kerrattiin matkalla siihen mennessä olleita tapahtumia



Marssirivistö valmiina lähtöön lauantai-iltana



Iltafalalla makkarointia piti lämmittää lisäkaasulla



Joukko valmiina sunnuntaipäivän koulutukseen



Vanhakosken Esa ja Hakkion Alpo ovat kokeilleet maastomönkijää maastoajossa



Fagerlundin Hannu kokeilee koukkuvalaitteiden toimivuutta



Näsu maastoajolenkillä



Markus Tauru oli nuorimpia osallistujia kurssilla. Oli mukava saada nuorempaa sukupolvea mukaan toimintaan

Maria maanpuolustus kurssilla

Vahvennetun aamiaisen jälkeen meillä oli mahdollisuus tutustua muuhun puolustusvoimien kalustoon. Kentälle meille tuotiin Scania kuorma-autoja perävaunuineen, joilla sai harjoitella peruuttamista ja eteenpäin ajamista. Lisäksi oli yksi konttilaitteilla varustettu Scania. Maastoajoon saimme kokeiltavaksi Nasun sekä Bandwagen tela-ajoneuvon. Mahdollisuus oli kokeilla myös mönkijöitä. Jokaisella oli mahdollisuus kokeilla näitä kaikkia ajoneuvoja viikonlopun aikana. Viikonloppuna sää suosi meitä, niin kuin aikaisempinakin vuosina. Ensi vuodeksi on laitettu jo kurssitoimivuus menemään. Toivottavasti se hyväksytään ja saamme ensi vuonna osallistua sotilaskuljettajien jatkokurssille.

Kiitämme kurssimme onnistumisesta Länsi-Suomen Maanpuolustuspiirin Keski-Pohjanmaan koulutus- ja tukiyksikön päällikkö Jukka Torppaa, KAIALTSTO Yliluutnantti Markku Kovalaista, kouluttajiamme Yliluutnantti Ari Huttusta ja Yliluutnantti Jani Praudaa Kainuun prikaatissa.

Maria Hautakangas Alavudelta oli ainoa naispuolinen osallistuja tämän vuoden maanpuolustuskurssilla. Maria on suorittanut varusmiespalveluksensa Niinisalon tykistöprikaatissa 1/08 sotilaskuljettajana, raskaan raketinheitin patterin ammuskuljettajana. Maria oli iloinen ja pirteä osallistuja meidän "äijien" joukossa. Maria on syntynyt vuonna 1987 ja ammatiltaan ajoneuvo-yhdistelmänkuljettaja. Hän on suorittanut logistiikan perustutkinnon Seinäjoen ammattioppilaitoksella 03-06. Lisäksi hän on lastenohjaaja.

Nykyinen työpaikka Marialla on Virroilla sijaitseva Ykspetäjä Oy, jossa hän ajaa koululinjoja sekä tilausajaja. Aiemmin hän on työskennellyt ajaen moduulia, koulutuksia ja invataksia. Maria on työskennellyt ja työskentelee edelleen kehitysvammaisten parissa kesätöinä sekä sijaisuuksia



Maria Hautakangas

tehdn. Turvetuotannossakin hän on ollut mukana erilaisia työtehtäviä suorittaen. Maanpuolustuskurssille Kajaanissa osallistuminen oli ensimmäinen kerta, kun hän osallistui yhdistyksen järjestämään toimintaa. Maria oli erittäin tyytyväinen viikonlopun antiin ja aikoo osallistua vastaisuudessaakin aktiivisemmin. Ajatusmaailma kurssille osallistujilla oli samanlainen mistä johtuen hänen oli

helppo sopeutua mukaan, vaikkakin kaikki olivat entuudestaan vieraita. Maria onkin hyvä esimerkki siitä, että kannattaa rohkeasti osallistua toimintaan mukaan, joukosta löytyy aina uusia tuttavuuksia ja puheenaiheita löytyy. Yksin ei kenenkään tarvitse olla.

Naisen näkemystä harjoituksista hänen oli vaikea antaa, koska asepalveluksen suorittamisesta oli vielä vähän aikaa. Mutta oli ilo huomata, ettei miehiä haittaa, vaikka joukossa on nainen, eikä siitä aiheudu aliarviointia, vaan olin "äijä" äijien joukossa. Marian mielestä kurssi itsessään

oli mukava ja hyvin järjestetty. Hän pääsi kertaamaan asioita, mitkä olivat kieltämättä päässeet osittain unohtumaan. Kalusto, jota pääsi testailemaan maastossa että moottorimarssilla, oli laaja ja mielenkiintoinen. Moottorimarssilla saimme huomata kuinka muut tienkäyttäjät suhtautuvat maantiellä liikkuvaan Puolustusvoimien ajoneuvoihin. Nopeuden ollessa 60km/h ja ajoneuvojen välien 500m. Sormimerkkejä ja nollia näkyi, mutta eihän se meitä ammattilaisia haitannut mitenkään.



Luovuta verta !



Kuninkaantien Liikenne Oy

Janne Palander



Kuninkaantien Liikenne Oy

Kuninkaantien Liikenne kuljetti etelän suunnasta Kajaaninmaanpuolustuskurssille matkaavat taistelijat. Kuninkaantien liikenne on perustettu kymmenen vuotta sitten. Yrityksen omistaa Palanderin Janne. Autoilu on kulkenut suvussa jo pitkän aikaa. Jannen vaari ajoi jo maitoa 1920-luvulla Helsingissä. Jannen isä toimi taksiautoilijana ja iltaisin lauloi oopperassa.

Janne sai taksikortin vuonna 85. Oman taksiluvan hän sai 2001 ja joukkoliikenneluvan samaan hengen vetoon. Aluksi Jannen ajoi vain alihankintana muille erilaisia linjoja ja tilausajokeikkoja. Vuonna 2008 tuli muutos toimintaan. Yritys voitti 350 oppilaan kuljetukset Itä-Helsingissä. Yrityksellä oli kaksi viikkoa aikaa pistää homma toimimaan tyhjistä. Homma onnistui hienosti. Se vaati kuitenkin monenlaista työtä ja monta unetonta yötä. Tänä päivänä yritys hoitaa 250 oppilaan kuljetukset 16 – 18 autolla. Aamulla autoja on liikenteessä 18, jotta kaikki saadaan samaan aikaan kouluun, mutta iltapäivällä tarvitaan 16 ajoneuvoa, sillä muutama ehtii hoitamaan useamman kuljetuksen iltapäivän aikana. Juuri ennen Kajaanin matkaa Janne oli saanut ilouutisen. Hänen yrityksensä oli voittanut uuden tarjouskierrroksen, jossa kuljettavaksi tulee 430 oppilasta ja ajoon tarvitaan 26 autoa.

Kuninkaantien Liikenne Oy:llä

on 22-paikkaisia busseja, kaksi invabussia, yksi taksi sekä yksi iso bussi yhdessä toisen yrityksen kanssa, jota markkinoidaan yhdessä. Tänä päivänä kilpailu on kovaa. Yrityksen liikevaihdosta tulee 90% koululaiskuljetuksista. Vakituksia työntekijöitä on nyt 16 sekä viisi osa-aikaista. Jannen vaimo Pia hoitaa kirjanpidon ja muun toimistotyön. Yritys on kasvanut koko olemassa olonsa ajan ja kasvu on tehty maltillisesti ja hallitusti.

Yritys pitää mallikkaasti henkilökunnastaan myös huolta. Joka tiistai ja torstai yrityksellä on sähkövuoro järjestetty kuljettajille aamupäivällä, jolloin kaikki koululaiset on jo kuljetettu kouluun ja paluukyydit eivät vielä ole lähteneet. Koululaiskuljetukset kun ovat aamulla 7-9 ja iltapäivällä klo 12-16. Taloudellisen tilanteen mukaan yritys on myös järjestänyt henkilökunnalleen virkistysmatkan, yleensä ulkomaille, kiitoksena kuluneesta hyvästä vuodesta.

Kesäisin suurin osa autoista on paikoillaan tallin pihalla. Joillekin autoille löytyy ajoa kilpailutuksien myötä, kuten päiväkoteja ja erityiskouluja. Työjärjestelyjen kannalta koululaiskuljetuksilla on hyvät ja huonot puolensa. Hyvät on se, että on mahdollisuus saada pitkä loma ja toisaalta osan kesää joutuu olemaan lomautettuna. Toisille toimintatapa onnistuu, mutta toisille taas ei. Tässä kohtaa meidän ammattilaisten täytyy ymmärtää koululaiskuljetusten "sesonki luonteisuus".

Kim Venesjärvi



Rahtarit ry:n Jaana Pelkonen esitteli Rahtarikeskuksen tilat, tässä olemme saunan takan ääressä.

Hallituksen kokous Mäntsälässä

Rahtarit ry tarjoi hienoa kokoustilaa

Yhdistyksemme hallitus pitää kokouksia tarvittaessa asiatilanteen niin vaatiessa. Niin sanottuja välipäätöksiä pystyy nykyään tekemään paljon sähköpostin välityksellä. Tuo on selvää ajan ja kustannusten säästöä. Lopullinen päätös saadaan sitten pöytäkirjoihin näissä fyysisesti paikanpäällä pidetyissä kokouksissa.

Aika ja paikka

Viimeksi hallituksella oli kokous Mäntsälässä kolmantentoista päivänä maaliskuuta. Paikka oli Rahtarit ry:n toimitalo Mäntsälän Linnatie kolmessa. Rahtarit on meihin verrattuna iso yhdistys ja siksi heillä on mahdollisuuksia meitä suurempaan. Rahtarit on kuitenkin ollut yhtenä esimerkkinä meidänkin yhdistykselle. Kaikilla meillä on mahdollisuus liittyä myös Rahtareihin, suosittelen. Jaana Pelkonen toimi meille emäntänä Rahtarikeskuksessa ja esitteli myös sen upeat tilat. Talon yläkerrasta löytyvät isot tilat kokouksien, koulutusten ja juhlien pitämiseen keittiöineen kaikkineen. Siellä on myös upea saunaosasto. Alakerrassa ovat toimistotilat, majoitustilaa ja iso ajoneuvohalli. Kun liikutte sielläpäin, niin talossa on lupa poiketa sen aukioloaikana.

Asialistaa

Kerron tässä pääpiirteissään, mitä kokouksella oli asialistalla. Kokous kesti viisi tuntia, jotta siihen jo jotain mahtuu. Kaikki hallituksen jäsenet eivät olleet paikalla, mutta päätösvaltaisuus oli täysimääräinen kahdella varajäsenellä täydennettynä. Jopa Rovaniemen jäsenet sieltä kaukaa olivat paikalla. Myös lehden toimituspäällikkö oli läsnä.

Ilmoitusasioissa puheenjohtaja kertoi osallistumisestaan kokoukseen, jossa ovat osallistujina Suomen matkailun, oppaiden, Helsingin kaupungin ja linja-autoliikenteen edustajat. Osallistujalistasta varmaan arvaatte, että tarkoitus on ruotia Helsingin tilausajongelmia. Pysäköintipaikkojen oikea käyttö, turistibussien yöpysäköinti, toisten työntyminen meidän paikoille, puuttuvat tilat matkailuliikenteelle ja WC:n käyttö olivat huolenaiheita, joihin kokous haluaa parannuksia. Kokous haluaa myös maksuttomia paikkoja matkailuliikenteen bussien pidempään pysäköintiin. Ryhmän seuraavaan kokoukseen puheenjohtaja ei ehtinyt, joten emme vielä tiedä, mitä siellä puhuttiin. Hallitus valitsi puheenjohtajalle varamieheksi näihin

kokouksiin Helsingin tuntijamme Isko Uusimäen.

Hallitus keskusteli kevään matkasta Baltiaan, joka on jo tehty. Juttua siitä tulee seuraavassa lehdessä. Kevätkokouksen pitoa käsiteltiin samoin ja siitäkin luetaan seuraavassa lehdessä. Kokouksessa käsitellään myös sääntöjen ajantasaistaminen. Vuoden 2013 tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen hallitus hyväksyi kevätkokoukselle esitettäväksi. Toiminnanjohtajan saamisesta yhdistyksen juoksevia asioita hoitamaan, keskusteltiin jälleen, mutta mitään päätöksiin johtavaa ei kokouksella ollut vielä käytettävissään. Lehden ilmestynyttä 1/2014 numeroa ruodittiin ja vain vähäinen ilmoitusmäärä huoletti.

Bussinäyttely on jälleen kesällä ja me sekä meidän kuuluisa makkaragrilli olemme jälleen hallituksen päätöksellä mukana. Sinne tarvitaan hieman henkilökuntaa, jonka hallitus pääsääntöisesti hoitaa, mutta alueen jäseniemme tuki olisi varsin miellyttävää nähdä. Alueiden toiminnasta ja kokouksista oli myös puhetta. Heidän toiminta-alueen perustellusti saatavissa rahallista tukea etukäteen anottuna. Suuri tapahtuma Kertausharjoitukset Kajaanissa sai myös hallituksen siunauksen. Lehden ilmoitusmyynti puhutti hieman enemmän

hallitusta, mutta toistaiseksi jatketaan entiseen malliin.

Syksyn syyskokouksen paikkaa etsittiin myös ja esille tuli Turku. Ajan-kohta olisi mahdolliseen Ruotsin matkaan liittyvä. Tukholmassa on Persontrafik-messut. Kokous hyväksyi pitkän listan uusia jäseniä. Todettiin ilmoitusmyynti tehtävänä olevan yritysjäsenemme tietojen ajan tasalle päivittäminen. Jäsenhankinnassa tulisi ottaa huomioon nuoret uudet jäsenet, heissä on tulevaisuus. Jos teidän työyhteisössä on nuoria vielä liittymättömiä tilausajojakin ajavia, niin mukaan vaan. Myös tulevaisuutta ennakoitiin ja vuosi 2025 on pian. Ensi vuonna tulee yhdistyksemme toimineeksi 25 vuotta ja sekin huomioidaan. Miten juhlimme, se on vielä avoin. Ehdotuksia kiitos.

Puhetta kokouksessa oli myös kunniajäsenten kutumisesta, mutta vielä ei päätetty tehdä yhdistyksen kevätkokoukselle ehdotusta kenestäkään. Kutumisen ehdot löytyivät säännöistä. Lopussa keskusteltiin ja päätettiin joistakin myynti ja osto sekä tuki asioista, joita kokoukselle oli tuotu käsittelyyn. Lopuksi puheenjohtaja kopautti kokouksen päättyneeksi ja lähdettiin kotiin.

Matti Kulmala

poliisilla on asiaa



DIGIPIIRTUREISTA JA AJOAIKAKYSYMYKSISTÄ

Tämänkertainen juttuni käsittelee erilaisia kysymyksiä, joita kuljettajat usein esittävät.

Ylivoimaisesti eniten kysytään digipiirturista. Ilmeisesti se on vielä monelle kuljettajalle täysin vieras vempain, vaikka piirturit ovat olleet käytössä jo 1.5.2006 alkaen uusissa autoissa.

Kalusto uusiutuu kuitenkin hitaasti ja käytössä olevista edelleen yli puolet on linja-autoja, jotka ovat varustetut vanhalla analogisella piirturilla.

Vielä joskus kuulee kysyttävän, pyssätykö digipiirturilla varustettu auto, jos 45-minuutin taukoa ei pidetä, ennenkuin neljän ja puolen tunnin ajoaika täyttyy?

Ei ajoneuvo pysähdy, vaikka tauko ei tulisikaan määräajassa pidettyä. Digilaite muistuttaa varttituntia ennen tauosta ja, jos ajoaika ylittää neljän ja puolen tunnin rajan, kojelautaan ilmestyy keltainen T-kirjainta muistuttava merkkivalo. Samalla piirturi kertoo, että on pidettävä tauko!

Entäpä kirjautuuko toisen ajot korttileni asettaessani kortin laitteeseen?

Ei kirjaudu. Kortillesi kirjautuvat ne ajot, jotka ajetaan korttisi

ollessa laitteessa.

Voinko ajaa digipiirturiautoa, vaikka minulla ei ole digipiirturissa tarvittavaa kuljettajakorttia?

Digipiirturiautolla voi ajaa täysin normaalisti ilman kuljettajakorttia edellyttäen, että ajoon lähdettäessä piirturilta otetaan tuloste, sekä lopetettaessa ajo otetaan jälleen tuloste koneelta. Näitä alikirjoitettuja tulosteita on pidettävä ajossa mukana säädetty 28 päivää. Digipiirturilla varustettua autoa saadaan ajaa tulosteilla ilman digikorttia kahden viikon ajan. Kuljettajakortin toimitusajaksi on laskettu juuri tuo kaksi viikkoa. Samoin, jos digikortti on kadonnut, voidaan ajaa kaksi viikkoa ilman korttia, mutta uusi kortti täytyy olla tilattuna.

Kuinka menettelen, kun olen matkalla esim. Ruotsiin tai Saksaan ja matkalla on lauttayhteys?

Ajettuasi ajoneuvon lauttarannan odotuskaistalle, aseta piirturi lepotilaan. Esimerkiksi vuorokautisen lepoajan voit aloittaa siitä hetkestä. Ajettuasi auton lauttaan, lopeta maa, jossa olet ajanut ja aseta piirturi lauttatilaan. Poistuessasi lautalta, poista lauttatila ja aseta maa, jossa jatkat ajamista. Jos jatkat vielä lepoaikaasi satama-alueella, voit siirtää ajoneuvosi odotuspaikal-

le. Vuorokautisen lepoajan saa katkaista kaksi kertaa ajoneuvon siirtämistä varten. Tällainen katkos ei saa kestää kuitenkaan yhteensä enemmän kuin 9 tuntia. "Lyhennetty (9 tuntia) vuorokausilepo ei voi katkaista laivaan tai laivasta ajolla."

Ammattiliikenteen kuljettajat pohtivat usein myös kysymystä: Voiko digipiirturia manipuloida jollain tavalla?

En kyllä ymmärrä, miksi sitä pitäisi manipuloida. Tuolloin eivät asenteet ole kuljettajalla kunnossa. Ajo- ja lepoaikasäännökset ovat tehty sitä varten, että kuljettajalla olisi muutakin elämää, eikä vaan se ajaminen. Taustalla vaikuttaa niin terveysasiat kuin jaksaminen. Ammatti-ihmisen tulisi ymmärtää oma viireystilansa. Tämän päivän ajoneuvot, sekä ajoneuvoyhdistelmät, ovat entistä raskaampia ja liikenne vilkastuu ajoneuvojen määrän kasvaessa koko ajan. Tämä asettaa erilaisia vaatimuksia ammattikuljettajille, kuin ennen.

Manipulointia on tehty esim. asettamalla voimakas magneetti vaihdelaatikon kylkeen paikkaan, jossa digipiirturin anturi sijaitsee. Tällöin saadaan piirturi näyttämään lepoa. Nykyisissä piirtureissa vaaditaan siksi kaksi anturia, joista toinen on johonkin muualle kytketty au-

tossa.

Mikäli tällainen manipulointi tavataan tiellä valvonnan yhteydessä, seuraa siitä tuntuvat sakot. Rikkomus on sama kuin tutkanpaljastinta käytettäessä eli sakkosanamuotona: "Käytti liikenteen valvontaa vaikeuttavaa laitetta". Yleensä seuraksena on 22 päiväsakkoa, jopa ajo-oikeuden väliaikainen peruuttaminen tulee harkintaan.

Tärkeä asia on myös se, jos sinulle on myönnetty digipiirturikortti, pidä se mukana, vaikka et ajaisikaan digiautoa. Poliisi ei ymmärrä tässä asiassa mitään selityksiä tarkastaessaan tien päällä ajo- ja lepoaikoja.

Syötettäessä digikortti poliisin lukijalaitteistoon, näyttää se samat asiat kuin ns. pahvikiekko-

kin. Ajot, tauot, ja muut työt ovat siellä samalla tavalla luettavissa. Digilaite on vain kone, johon on ohjelmoitu tietyt asiat. Se ei voi olla inhimillinen. Esimerkikkinä tauot. Laite informoi lähestyvää tauosta. Jos taukosi kestikin vain 44 minuuttia, ei ajamaanlähtö esty, eikä taukosi ole pitämättä, vaikka piirturi herjaakin. Valvontalaitteisto näyttää taukoa pidetyksi 44 minuuttia, eikä siitä kukaan sakkoa saa, jos asiat muutoin ovat kunnossa. Digipiirturi vain ohjeistaa kuljettajaa ja vaatii olemaan tarkkana laitteen asetuksista. Aivan samalla tavoin kuljettajan tulee käyttää asetuksia ajaessaan pahvikiekkoautolla. Nämä asiat vaan pakkaavat usein unohtumaan.

Kysymys tilausajosta: Voiko tilausajossa olevassa autossa olla seisovia matkustajia?

Kyllä voi, jos tilausajo ajetaan sellaisella autolla, jossa on sekä istuma- että seisomapaikkoja, esimerkiksi "paikkurilla". Laissa sanotaan, että rekisteriin merkittyä paikkalukua ei voi ylittää tilausajossa.

Tällaisella kalustolla ajatut tilausajot lienevät harvinaisia, mutta mahdollisia esim. suurissa tapahtumissa siirrettäessä ihmisiä parkkipaikoilta "pelipaikoille".

...jatkuu sivulla 19

Mitä kuuluu Maralle

Mara eli Martti Toivonen on yhdistyksen perustajajäseniä aivan sieltä valmistelevista kokouksista alkaen. Ensimmäisessä hallituksessa vuonna 1990 hän oli mukana hallituksen varsinaisena jäsenenä. Yhdistyksen puheenjohtajana hän toimi 1994 – 2001 eli kahdeksan vuotta. Helsinkiläisenä hän on ollut mukana myös Uusimaa osaston toiminnassa. Nykyään Mara viettää eläkepäiviä.

Mitä muistelee menneistä

Mitä Maralle tulee ensimmäisenä mieleen vuosien takaa?

Yhdistyksellä on hieno menneisyys ja toivon sen jatkuvan. Alkuaikoina kaikki ei ollut kuitenkaan aivan helppoa. Oli tiettyjä vaikeuksia, joita emme välttämättä halua paisutella. Niistä kuitenkin selvitettiin.

Ensimmäisissä kokouksissa oli paljon asioita. Mitä niistä on jäänyt mieleesi?

Ensimmäinen suuri kysymys oli, kenelle yhdistys on tarkoitettu. Esiintyi voimakkaita vaatimuksia tietynlaiseen järjestäytymiseen liittymisen ehtona. Liittymiseen kuitenkin saatiin oikeat ehdot eli yhdistyksen jäseniä voivat olla merkittävästi linja-autoliikenteen tilausajaja.

Miten onnistuttiin alkuun lähdössä, olithan mukana jo valmisteluissa?

Ilmeisesti onnistuimme kuitenkin luomaan hyvät edellytykset yhdistyksen alkuun, koska toiminta jatkuu.

Mitä tosi positiivista muistat menneiltä ajoilta?

Vapaa-ajan toiminnastahan on kyse ja vapaalla on aina hauska toimia. Kyllä Lapin-osaston talvipäivät ovat jääneet iloisina ja onnistuneina tapahtumina mie-



Uudet silmälasit nenällä on hyvä olla.

leen. Pohjoisen porukan yhdistykseemme innostuneisuus tuntui hyvältä. Myös Cinderellalla järjestetyt koulutus- ja pikukujouristeilyt ovat positiivisia muistoja.

Puheenjohtajana sinut muistetaan tiukkana päällikkönä. Mitä tuolta ajalta muistuu mieleen?

Tuo kuva tuli varmaan siksi, että jaoin tehtäviä hallituksessa muidenkin tehtäväksi. Muistutin heitä siitä, että sitä varten hallituksessa ollaan, että osallistutaan tekemiseen.

Koko puheenjohtajakautesi sihteerinä toimi Markus Pukila Porista. Muistan teidän olleen hyvä työpari. Miten itse muistelet tuota yhteistyötä?

Markus toimi sihteerinä tosi mainiosti puheenjohtajan työparina. Hän teki mittavan työn juoksevien asioiden hoitajana. Hänellä oli hyvä työpari kotona eli vaimonsa Hillevi.

valokuvauksen harrastamiseen. Olette nähneet kuviani Charter Club -lehden sivuilla. Onpa niitä ollut muissakin lehdissä, esimerkiksi Helsingin Sanomissa.

Missä viimeksi?

Tässä sitä juuri tultiin Uusimaa-osaston Tallinnan risteilyltä. Käytiin samalla Tallinnassa tekemässä edullisia ostoksia, laadukkaat silmälasit aivan sopivaan hintaan.

Maran kameravarustus on korkeaa tasoa ja tietokoneen ruudulla näkyy esimerkkikuva.



Jäitkö kaipaamaan jotakin 2001, kun puheenjohtajuus siirtyi Rinnekarille?

En mitään. Minä olin tehtäväni tehnyt. Toiminta oli lähtenyt kaikin puolin vakaaseen meenoon.

Mikä sai sinut luopumaan puheenjohtajuudesta?

Työnkuvani muuttui. Tilausajojen ajaminen jäi vähemmälle ja Pietarin linjan ajaminen Onni Vilkaalla tuli päätyökseksi. Toki hieman ajelin edelleen myös tilausajaja.

Tämän päivän jutut

Miten olet ollut mukana puheenjohtajakautesi jälkeen?

Tavallisena rivijäsenenä, ottaen kuitenkin aktiivisesti osaa eri tapahtumiimme.

Miten kulutat aikaasi nykyään?

En aja enää, direktiivit jätin suorittamatta. Iso osa ajastani kuluu

Miten muuten vietät aikaasi, kuin tuon valokuvauksen parissa?

Koiraa minulla ei ole enää, oli kyllä sellainen ilopilleri, jota ei voi unohtaa. Sen kanssa kuljettiin lenkkejä. Vaimoni Raija pitää kyllä huolen lenkkeilystämme. Matkailuautollamme kuljemme pidemmät matkat ja retket.

Olen kuullut, että mopoilet myös. Onko totta?

Pitää paikkansa. Nykyinen moponi Retrox eli harrikka tyylinen retromopo. Sillä pääsee täältä Puistolasta kivasti eri suuntiin. Useilla pyöräteillä löytyy kyltti, ”Mopolla ajo sallittu”.

Näin muistelimme Maran kanssa tuolla Uusimaa-osaston Tallinnan retkellä ja sen jälkeen hänen kotonaan. Siellä tulee käydä melko usein.

Matti Kulmala

Radio Coach

VASTAA LUKIJOIDEN
KYSYMYKSIIN

...jatkoa s.4

den perusteella olemme alustavasti kokeilleet höyrypesulaitteita lasien siivoamisessa. Lopputulos on päässyt yllättämään positiivisesti, mutta koeaineiston vähäisyydestä johten, voimme vain suositella muillekin innostusta käyttää laitteita laajemman kokemusperäisen tiedon saamiseksi.

Meiltä kysytään:
Voisiko kiinalaisissa lääketieteen havainnoissa olla jotain meillekin sopivaa?

Me vastaamme:

Kysymys oli varsin ajankohtainen! Toimitus on aloittanut omakohtaisen kokemuksen hankkimisen akupunktio- ja rohtohoidoissa asian selvittämiseksi! Toimitus palaa lehtemme seuraavassa numerossa koottuihin kokemuksiin asiasta myös lukijoiltamme saaduista havainnoista. Sen verran voidaan asiaa kuitenkin avata, että tähän mennessä tulleet tuntemusten pohjalta mielenkiinto on varsin suurta.

Meiltä kysytään:
Minkälainen on tuleva matkailusezonki?

Me vastaamme:

Huolimatta siitä, että taloustilanne on mitä on, Suomi on kiinnostava kohde ulkomaalaisille! Kotimaan matkailijat alkavat enenevässä määrin huomata myös oman maamme mahdollisuudet ja kohteet!

Meiltä kysytään: Mihin perustuu laaja yhteiskunnallinen päätöksenteko?

Me vastaamme:

Emme voi varmuudella vastata, koska kysymyksen asettelu ei yksilöi, mistä päätöksentekoprosessista on kysymys. Lisäksi onko asia sellainen,

että koskeeko se yksittäistapauskasena jotain henkilöä tai ryhmää vai koko väestöä tai vaatiiko mietintä ammattitaitoa, MuTua tms. Yleisesti ottaen voidaan kuitenkin havaita, että MuTu (siis musta tuntuu) voidaan käsittää monella tavalla mm päätöksentekoprosessiin liittyvänä tärkeänä osa-alueena ammattitaidon ja -tiedon täydellisesti korvaavana tekijänä, jopa siinä määrin, että vasta todellisten ongelmien synnyttyä, mm kustannusvastavuuksien ja muiden rahariittävyyksien tultua esiin, todetaan synn prosessien kaatumiseen olevan jonkun muun vika, kuin asiaa pohtineen poppoon, jonka pätevyysmittarina on käytetty jäsenkirjaa tms, ei ammattitaitoa. Siitä seuraa yleensä, että joku, jolla ei ole asioiden soveltamisen kanssa ollut juurikaan tekemistä, voi saada potkut, jotta alun perin kaikki sössineen porukan "naama pysyy paikallaan".

Meiltä kysytään:
Mikä on yksittäisen kansalaisen rooli päätöksentekoprosessin jälkeen?

Me vastaamme:

Yksittäisen kansalaisen osana on olla maksumiehenä kaikessa sössimisessä siten, että aivan tavallisen ostoksen kuittia tarkastellessa, voi havaita kohtuullisen summan jälkeen suuren lisän, jota arvonnalisävero-osuudeksi kutsutaan. Mihinkä lisämaksun varat käytetään nyky-yhteiskunnassa ei ole aivan tarkasti tiedossa, mutta aikanaan sillä hoidettiin kuulemma EU:n kustannuksia. Ja mitä muuta kaikkea voikaan kansalainen huomata elämänsä tarjottavan, on jokaisen omakohtainen juttu. Palaamme asiaan.

**Toimitus toivottaa
kaikille lukijoillemme
Hienoa Sesonkia ja
Jatkuvaa Menestystä
alkaneelle kaudelle!!!**

Suomen Lähetyseuran vuosijuhlissa kuljettajien oma tilaisuus

Suomen Lähetyseura, ev. lut. kirkon ulkomaisen työn organisaatio, pitää tänä vuonna vuosijuhlansa Vaasassa. Perinteen mukaisesti bussikuljettajille pidetään kutsutilaisuus lauantaina 7.6.2014 klo 14.30-15.30. Tilaisuus on Vaasan seurakuntayhtymän virastotalon pienessä seurakuntasalissa osoitteessa Koulukatu 26. Ohjelmassa on mm. keskustelua aiheesta: "Maailma bussin näyteikkunasta", harmonikkataiteilijan esityksiä sekä aina ajankohtainen Suvivirsi että kahvitteleva ja juttelua.

Erkki Helminen

DIGIPIIRTUREISTA JA AJOAIKA KYSYMYKSISTÄ

...jatkoa sivulta 17

Näin keväisin koululaiset tekevät retkiä erilaisiin kohteisiin. Mikäli kyydissäsi on päivähoitotolapsia, esi-, perus-, lisäopetukseen osallistuvia lapsia tai toisen asteen opetukseen osallistuvia nuoria ja kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, on kysymyksessä koululaiskuljetus. Ajoneuvo on merkittävä asianmukaisesti, ajoneuvossa oltava alkolukko, nopeusrajoitus 80km/h ja enentään istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Oppilasluetteloa ei kuitenkaan vaadita, koska ajo on ns. kertaluonteinen. Kunnat ovat nykyään rahapulaan harvoin maksajana koululaisten kevätretkille. Yleensä matkan hinta kerätään vanhemmilta tai joltain muulta yksityiseltä taholta. Tällöin kysymyksessä on tavallinen tilausajo, eikä edellä mainittuja juttuja tarvitse huomioida.

Iloista kevättä
Ari Karesvuo

HUOM !

Seuraavan lehden 3/2014
aineisto viimeistään 16.8.2014.
aineisto@tilausajokuljettajat.fi
Aikaisemminkin saa lähettää !

Uusi yritysjäsen

Hotelli Pellonhovi

Hotelli Pellonhovi on perhehotelli Tornionjokilaaksossa. Retrohenkisessä hotellissa on 80 huonetta ja niissä yhteensä 200 vuodepaikkaa. Talosta löytyy ravintola, aulabaari sekä Westis-pub. Ruokaa saa aamiaisesta päivälliseen. Lounas arkipäivisin klo 10.30-16. Keittiö on avoinna klo 21.00 asti. Kokoustiloja löytyy aina 10 hengen kabinetista 185 hengen auditorioon. Bussiryhmät ovat tervetulleita majoittumaan ja ruokailemaan. Ota yhteyttä ennakkoon, niin palvelu pelaa mutkattomasti.

Yhteystiedot: Hotelli Pellonhovi
Kunnantie 2 95700 Pello puh: 016 513 911
E-mail: info@pellonhovi.fi, www.pellonhovi.fi



Länsiterminaalissa lähtötunnelmissa.

Tallinna vetää puoleensa Tallink kuljettaa

Peter Snellman kertoo ryhmälle Tallinkista.

Maaliskuisena maanantai-iltapäivänä voi vaikka lähteä Tallinnan risteilylle. Näin tekivät Tilausajokuljettajat yhdistyksemme Uusimaa osaston jäsenet seuralaisineen seitsemäntentoista kolmatta kuluvaan vuotta. Matkalaisia oli mukaan kertynyt parikymmentä. Matka alkoi Helsingin Länsiterminaalista siirtymisellä satamassa odottavaan Silja Europa laivaan.

Tallink esittely

Laivaan meitä saatteli Tallink Silja Linen myyntipäällikkö Peter Snellman. Odotushallissa laivaan siirtymistä odotellessamme Peter kertoi lähtöä Helsingistä Tallinnaan olevan kuusi päivässä. Silja Europa lähtee kerran ja Star sekä SuperStar yh-

teensä viisi kertaa päivässä. Tämän Silja Europan matka kestää kolme ja puoli tuntia, Starit menevät nopeammin.

Pääsimme laivaan jo huomattavasti ennen muita matkustajia. Siirryimme laivan kahdenneltoista kannelle kokoustiloihin. Silja Europa on ollut tässä Tallinnan liikenteessä tammikuusta 2013. Sitä ennen se ajoi Turusta Tukholmaan. Nykyään Turusa liikennöi Baltic Princess. Silja Europa tekee risteilymatkan Tallinnaan, niin, että lähtö Helsingistä on klo 18:30. Laivassa ollaan aamuun saakka ja laivasta pääsee maihin klo 8:00. Laivalla voi tehdä myös pelkkiä meno-



Uusimaa-alueen puheenjohtaja Rolf Metsola kiittää Tallink Siljan myyntipäällikkö Peter Snellmania saamastamme esittelystä.

matkoja reittimatkustajana. Risteilymatkustajat, kuten mekin nyt, syövät, tanssahtelevat ja nukkuvat laivalla.

Tämä Silja Europa on valmistunut vuonna 1997. Se on Tallinkin suurin laiva. Hyttiäiskoja on 3069, jotka ovat hyvin käytössä 2800 matkustajan



Tallinnassa nautimme kevytlounaan Kochi Aida Trahter panimoravintolassa.

ollessa laivassa. Laivan sisustus on hyvin selväpiirteinen, ravintolat ja myymälät ovat kansilla seitsemän ja kahdeksan ja hytit siitä ylöspäin ja alaspäin. Alimmat hytit ovat autokannen alla. Ravintolakannelta löytyy ruokapaikkoja moneen makuun buffetin lisäksi. Maxim ja Russian alä carte ravintolat palvelevat herkuttelijoita.

Tallinnan matkoilla on viikon eri päivinä selviä kohderyhmiä. Alkuviikosta laivat kansoittaa iäkäämpi väki risteilyillään. Ohjelmakin on sen mukaista. Nyt pääesiintyjänä oli Markku Aro Ocean Club ravintolassa. Joka toinen tiistai laivalla on European Club55-risteily, jota vetää Markku Veijalainen tai tohtori Tapani Kiminkinen. Loppuviikosta on vauhdikkaampaa menoa, jolloin mukana on Iskelmä-radio ja Radio Rock. Tallink on räätälöinyt senioriryhmille alkuviikkoon erilaisia paketteja.

Tallink Silja on merkittävä työnantaja, työntekijöitä on noin 6800 henkeä. Liikevaihtoa tällä määrällä tehdään tuollaiset 944 miljoonaa euroa vuodessa ja matkoja yhdeksän miljoonaa. Tallinkilla on viisi hotelliä Tallinnassa, Tallink City Hotelli, Tallink Spa&Conference, Pirita SPA, Tallink Express ja Tallink Hotel Riga. Myös Tallink Taksi löytyy. Tallink liikennöi lisäksi seuraavilla reiteillä, Helsinki-Tukholma, Turku-Tukholma, Tallinna-Tukholma ja Riika-Tukholma. Helsinki-Tukholma reitin laiva Silja Serenade on uusittu sisätiloiltaan moderniksi helmikuussa.

Mitä muuta teimme risteilyllä

Peter ei tullut mukaan risteilylle. Me siirryimme hytteihin luokkaa A ja kahdelle hengelle. Laivan lähdettyä oli aika siirtyä ruokailemaan. Päätimme syö-

dä vatsat täyteen ja menimme siis buffet ravintolaan. Siellä sitä syyllistyy helposti itsensä rääkkäykseen yli syömällä. Syönnin päälle oli hyvä hieman katsella paikkoja ja esimerkiksi myymälän tarjontaa. Yllättävän paljon laivalta löytyi tuttuja, kun Pohjo-lan Liikenteen veteraanit olivat lähteneet omaan matkaansa samalle risteilylle.

Illalla tietysti katselimme ja kuuntelimme Markku Aroa. On miehellä laulutaito tallella. Myös keskiyön shown jaksoimme katsoa, oli sen verran pirteää menoa. Laiva saapui satamaan jo kymmenen aikaan illalla, joten keikunta loppui. Jos halusi keikua kuitenkin, piti epätasapaino hankkia omatoimisesti. Aamulla kahdeksalta pääsi laivasta kaupungille. Siellä kävimme kukin missäkin, mutta 10:40 meillä oli yhteinen kevytlounas Kochi Aida panimoravintolassa siinä D-terminaalin lähellä.

Takaisin laivassa piti olla 12:10 ja laiva lähti 12:30. Takaisin Helsinkiin se saapui tiistaina 18 päivänä klo 16:00. Paluumatkalla tehtiin vielä ostoksia laivasta ja kulutettiin aikaa, joku kävi pelaamassa bingoa.

Satamassa kiitimme Metsolan Rollea onnistuneen matkan järjestämisestä ja hyvästelimme toisemme.

*itse mukana olleena
Matti Kulmala*

**SUOSIKAA
ILMOITTAJAMME
KÄYTTÄMÄLLÄ
HEIDÄN PALVELUJAAN**

**TAUKOPAIKKOJEN HARRAS TOIVE:
KERRO TULOSTASI ETUKÄTEEN, TEE SE VAIKKA MENET ISOON JA
VILKKAASEEN PAIKKAAN. NÄIN TAKAAT RYHMÄLLESI
PARHAAN MAHDOLLISEN PALVELUN.**



LOMAILE PYHÄLLÄ YMPÄRI VUODEN

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, tunnelmasta ja lämmöstä vastaa Tulikiven vuolukivitakka, USB- porttiin liitettävä laajakaista (mökkula), 3 televisiota, joista 1 taulu- TV kortinlukijalla (antenniverkko), DVD- soitin, vajas- ta löytyy 2 polkupyörää, lämpöpistoke autolle. Pihalla on myös uusi, todella hieno grillikot.

Lomakohteen osoite:

Pyhätunturintie 1298, 98530 Pyhätunturi

Varaukset hoitaa

Jukka Kähkönen 0400 695 316,

E-mail:

jukka.kahkonen@tilausajokuljettajat.fi

Varauskalenteri, kuvia ja tietoa löytyy osoitteesta www.tilausajokuljettajat.fi/kelohuvila

HINNASTO JÄSENILLE:

Sesonkiviikot:

1, 8 – 18, 36 – 40, 52 : 400 € /viikko,

Muut ajat 300 € /viikko

Suomen Kesäteatteri esittää Valkeakoskella

KESÄILLAN valssi2014

Kemppi • Leminen • Merikanto • Paavilainen

Komedia täynnä romantiikkaa, vauhtia ja yllätyksiä!

Rooleissa mm. Ilkka Koivula, Natali Lintala,

Meiju Suvas ja Matti Esko.

Esitykset 10.6. - 9.8.2014

Ryhmämyynti/tiedustelut 0400 810 710

www.suomenkesateatteri.fi

lippupalvelu

ticketmaster Suomi

0600 10 800

1,08 € / min. + pvm.

uusi yritysjäsen

Vanha Kalasatama



Tilau- ja lounasravintola Vanha Kalasatama luo tunnelmalliset puitteet erilaisille tapahtumille. Sijainti on hyvin keskeisellä paikalla Helsingin nähtävyyksien suhteen. Pihalla on todella runsaasti maksutonta parkkitilaa, jonne myös linja-autoilla on helppo tulla, tulitpea sitten mistä suunnasta tahansa. Ravintolan ikkunoista aukeaa lähes 360 asteen panoraamanäkymä Helsingin keskustaan, merelle, Korkeasaareen sekä Mustikkamaalle ja metro-asema on kätevästi parin minuutin kävelymatkan päässä.

Etukäteistilauksesta on tarjolla valmiiksi pöytiin katettu aamiaisen. Leikkeleet, leivät, hedelmät, mehut, kahvit ja teet ovat käden ulottuvilla, eikä aikaa tuhraannu turhiin jonotteluihin. Aamiaisen ajankohdan voimme sopia haluamaksenne, eikä se välttämättä ole sidottu ravintolan aukioloaikoihin. Voitte tutustua palveluihimme tarkemmin verkossa. **Vanhan Kalasataman** nettisivut ovat osoitteessa www.vanhakalasatama.fi, tapahtuma- ja catering-palveluista voi lukea osoitteesta www.cima.fi ja myyntipalvelumme tavoittaa numerosta 050 586 6442.



Päivä Valkeakoskella

mitä sinä voit löytää

Kaikki me Tilausajokuljetajat voimme tehdä juttuja omaan lehteemme. Tässä on esimerkkinä pieni juttuni Valkeakoskelta. Siihen tarvittiin hiukan aikaa paikan päällä, kamera ja aineiston kerääminen. Tämän voi toteuttaa hyvin, jos joutuu viettämään pidempää loppoaikaa jollakin vieraalla paikkakunnalla. Voi tämännäköisen jutun tehdä omalta kotikonnultaankin, niitä kohteita vain näemme usein heikommin. Kameraksi riittää nykytasoinen digipokkari, kunhan ottaa kuvia riittävästi. Kuvien lisäksi tarvitaan tietysti hieman tekstiä, mitä on nähty ja missä. Kuvat pitää tekstittää myös ja numeroida oikein (kuvan numero inforuudusta), jotta oikea teksti löytää oikean kuvan.

Mitä siis löytyi Valkeakoskelta?

Paikkakuntaan tutustumisen voi aloittaa vaikka Suomi Oppaan sivuilta, ne ovat edelleen ihan paperille painettuja. Paikkakunnalta löytyy Matkailuinfo ja Valkeakoskella se on osoitteessa Kanavaranta 3, puhelin 040 3356051. Myllysaaren museo on samassa talossa. Nyt museolla oli rakennettuna Vananäyttely, joka kertoo Valkeakosken ja Sääksmäen seudun historiasta. Sieltä löytyy nyt myös Suomen ainoa gondoli. Sen on Valkeakoskelle hankkinut paikkakunnan suuri mies eli ”viimeinen patruuna” Juuso Waldén. Se on aito Venetsian gondoli, joita Venetsian ulkopuolelta löytyy lisäksi vain Hollywoodissa ja Amsterdamissa.

Suomen jalkapallomuseo sijaitsee myös tuolla Kanavaranta kolmessa. Se on avattu vuonna 1994 perinteiseen jalkapallokaupunkiin. Sen tarkoituksena on kerätä suomalaisen jalkapalloilun historiaa ja aineistoa. Jalkapallolla on Suomessa jo yli sadan vuoden perinteet. Museossa on neljä osastoa, kaksi näyttelyhallia, auditorio ja kirjasto. Myös pelipöytä taktiikkapalavereja varten löytyy.

Patsas oudolla paikalla

Toinen Valkeakosken suuri mies on hiihtäjä Veikko Hakulinen. Hänellä on oma patsas siinä kumpareella sillan torinpuoleisessa kupeessa. Hänet tosin Valkeakosken matkailuesite on unohtanut täysin, mutta vanhempi ikäryhmä matkailijoista voi haluta käydä patsaalla. Paikka on muuten ihan asiallinen, mutta luokse päästävyys ei palvele linja-autolla liikkuvia ryhmiä. Lähin linja-autoille luvallinen pysähdyspaikka on siinä torin vieren bussipysäkillä ja siitä on patsaalle melkein neljänneskilometri. Voi kun vähän harmittaa.

Tapahtumia

Valkeakoskella on oma Kaupunginteatteri, Valkeakoskenkatu 17:ssä. Omaleimainen teatteri, jossa näyttelee ammattilaisia, vierailijoita ja paikallisia harrastajia. Teatteriperinne paikkakunnalla on peräisin Sääksmäen Voipaalasta, jonka tallin vintillä perustettiin vuonna 1872 Suomen ensimmäinen ammattiteatteri. Se tunnetaan nykyään nimellä Suomen Kansallisteatteri. Teatterin

puutalo on vanha Seurahuone.

Suomen Kesäteatteri on tullut tunnetuksi musiikinäytelmistään. Tulevan kesän näytelmä on Kesäillan valssi 2014. Komedia täynnä romantiikkaa, vauhtia ja yllätyksiä kuten esite tietää kertoa. Näyttelijöinä mm. Ilkka Koivula, Natalil Lintala, Meiju Suvas ja Matti Esko. Olen saanut kahtenakin kesänä katsella näitä teatterin edellisiä esityksiä ja vauhtia on riittänyt.

Perinteinen tapahtuma Valkeakoskella on Työväen Musiikkitapahtuma, tehtaan pilli soi, 24. – 27. 7. 2014. Tapahtumapaikka on UPM:n Tervasaaren tehtaan ja Myllysaaren museon uniikki miljö, kertoo esite. Tänä kesänä on vuorossa jo 43. kerta. Esiintyjinä mm. Heikki Silvennoinen, Kari Peitsamo, Jonna Tervomaa ja Rockwalli. Järjestäjänä on Työväen Musiikkitapahtuma ry eli siis yhdistystoimintaa kuten meilläkin.

Majoitusta ja muonitusta

Mikään reissu ei onnistu ilman yösiijaa ja ravintoa. Valkeakosken hotelli on nimeltään Waltikka. Hotellia on uudistettu vuonna 2011 huoneistaan ja ravintolastaan, joten ne palvelevat vaativakin asiakasta. Hotelli sijaitsee aivan Apianvirran rannalla, joten kesäterassilla on varmasti nautittavaa. Teatterit ovat lähellä ja Kirjansalmen tanssilavalla voi piipahtaa kesäillanvietossa. Ideaparkkiinakaan ei ole pitkä matka. Waltikka on tunnettu kokoustiloistaan, joista suurin on jopa 200:lle hengelle. Ravintola tietysti pystyy palvelemaan linja-autoryhmiä, pysäköintitilaakin löytyy.

Maalaiskartano Ilola, Vendentantie 30, Valkeakosken

Metsäkansassa tarjoaa maa-tilamatkailua. Se on sopiva taukopaikka ryhmille tilauksesta ruokailuun, kahvitukseen ja majoitukseen. Siellä voi myös viettää koko retkipäivän. Tilan päärakennus ja Ilolan Rustholli tarjoavat kartanomaiset puitteet suureenkin juhlaan, kertoo esite. A-oikeudet, lyhyt matka kirkkoon ja oman tilan Angus-pihviliha takaavat puitteet vaikka haille tai muille juhlille.

Vanhan kolmostien, nykyisin tie 130, varren Silta kahvila ja Viidennumero ravintola ns. Sääksmäen sillan kahta puolen ovat joutuneet rajoittamaan aukiolonsa vain kesäaikaan, kun uusi moottoritie vei liikenteen muualle. Sieltä vanhan tien reitiltä löytyy kuitenkin ruokapaikka ryhmille tilauksesta. Sääksmäen seurakunta tarjoaa tätä mahdollisuutta Pappilanniemen kurssikeskuksessa. Siinä lähellä vanhaa kolmostietä on myös Sääksmäen kirkko.

Taidetta ja muinaisutta

Voipaalan taidekeskus sijaitsee Valkeakosken Sääksmäellä Voipaalan vanhassa kartanossa, Sääksmäentie 772. Taidenäyttelyitä on avoinna kaiken aikaa, taiteilijat ja aiheet vaihtuvat. Erilaisia tapahtumia kuuluu myös Voipaalan vuoteen. Voipaalan lastakin löytyy majoitus- ja juhlatilaa. Voipaalan kanssa samalta parkkipaikalta pääsee tutustumaan muinaiseen Rapolanharjun kulttuuri-perintöön. Muinaislinna on korkean harjun päällä sijainnut asuin ja puolustus rakennelma. Rapola on hyvä kohde perinnematkailijoille. Visavuori on ehkä käydyin turistikohde Valkeakosken alueella, Visavuorentie 80. Se on kuvanveistäjä Emil Wikströmin ateljeekoti, jossa on nyt mahdollisuus tutustua hänen työhonsä.

...jatkuu s.24



Valkeakosken Kaupunginteatteri.



Gondoli Myllysaaren museossa.



Veikko Hakulisen patsas.



Sääksmäen silta. Kahvila ennen siltaa ja Viidennumero, Papilanniemi, kirkko, Voipaala sekä Rapola jälkeen sillan, tästä suunnasta katsottaessa.



Valkeakoski on myös opiskelukaupunki. Hämeen ammatti-korkeakoulu ja lukio vierekkäin, Valkeakosken ammatti- ja aikuisopisto tien toisella puolella.



Sääksmäen vanha kirkko.



Kanava keskellä kaupunkia.



Tervasaaren tehtaas.

Visavuori on pysynyt muuttumattomana niistä ajoista, kun Wikström siellä asui ja työskenteli, kertoo esite. Visavuorella on myös Wikströmin tyttärenpojan Kari Suomalaisen nimeä kantava Kari-paviljonki, jossa voi katsella hänen pilapiirroksiaan. Visavuoreen ja sieltä Tampereelle tai Hämeenlinnaan pääsee myös Hopealinjan laivoilla.

Matti Kulmala

PS. Kun suunnittelette tällaisen kohde tai paikkakuntaesittelyn kirjoittamista, niin ottakaa yhteys ensin toimituspäälliköön, ettei tule päällekkäisyyksiä.

VISAVUORI

Emil Wikström 150 vuotta
Täysin uudistettu ateljee!



Visavuorentie 80
37770 Tarttila
Valkeakoski
www.visavuori.com
puh: 03 5436528



Pääyliput:
2€, 6€, 8€

Iloista maatilamatkailua Ilolassa jo vuodesta 1983!

Tervetuloa Iloiseen Ilolaan!



Iloilan maatilamatkailu on toimiva maatila eläimiseen ja luomuviljeltyine peltoineen Metsäkansassa.

- ryhmäruokailut • menu-lista • aamiaismajoitus
- järvimökkit • lomapaketit • ratsastus • kotieläimiä
- kokoustilat • tyky-päivät • perhe- ja yritysjuhlat
- leirit ja kurssit • savusauna • Pietolan pitokartano
- Ilolan juhla- ja kokoustalo
- Wanha asema -kahvilaravintola

Palvelemme Ilolassa joka päivä, ympäri vuoden!

Ilolan maatilamatkailu

Vedentaantie 30
37850 Metsäkansa, Valkeakoski

Tampereen ja Hämeenlinnan puolella välissä,
moottoritien liittymästä 33 vain pari minuuttia Ilolaan.

+358 40 596 8027 /Kirsi
Wanha-asema +358 3 5889 227
email: ilolan.maatilamatkailu@co.inet.fi

www.ilolanmaatilamatkailu.fi



Vanajaveden rannalla Valkeakoskella sijaitseva Pappilanniemen kurssikeskus tarjoaa ryhmällesi asiakaslähtöistä palvelua, hemmotelevaa ruokaa ja monipuoliset tilat luonnonkauniilla paikalla järvimaisemassa.

Täyshoito hinta alkaen 57/vrk/hlö/ kahden hengen huoneessa

Puolihoito hinta alkaen 42,50/vrk/hlö/ kahden hengen huoneessa

Varaukset; p. 040 7441598 / 040 510 7626 mail.pappilanniemi@evl.fi

Pappilanniemen kurssikeskus

Pappilanniemi 51, 37700 Sääksmäki, www.pappilanniemi.fi



Kokous- ja juhla- sekä majoitustilat eri kokoisille ryhmille. Lisätietoja ja varaukset www.paivola.fi



Ihanteellinen hää- ja perhejuhliin!

Juhlatalo Severi 200 henkilölle
Majoitustilat 150 henkilölle
Sauna - takahuone - allasosasto



Idyllinen Villa Aino 20 hlöä

Auditorio 140 hlöä

Päivölän opisto 03 233 2200

Tähän on otettu lähtökohdaksi se osa TTS:n opettajana kirjoittamaani "Miten ajan linja-autoa" ohjetta, joka käsittelee istumista ja ohjauspyörän käyttöä. Sen olemme aikanaan opetuksessa hyväksi havainneet.

Tämän ohjeen tarkoitus oli opettaa tuleva linja-autonkuljettaja työpaikalleen siten, että ajaminen on turvallista ja mahdollisimman vähän rasittavaa. Myös niskan ja selän jäykkyyksiä tämä pyrkii torjumaan. Se on toimiva vanhemmillekin kuljettajille. Kannattaa kokeilla vaikka vain hovin vuoksi.

Linja-auton ajoasennosta puhuttaessa on huomattava, että nyt ei olla ns. henkilöauton armoilla. Normaaliarakenneisissa henkilöautoissa kun ei ole riittävästi pystysuuntaista tilaa hyvään ajoasentoon. Ne ovat kaikki kompromisseja.

Oikeassa ajoasennossa kuljettaja saa rennon ja tukevan otteen istuimesta reisistä hartioihin eli koko siltä pituudeltaan, joka on kiinni istuimessa. Sillä torjumme turhaa väsymistä ja jännitystilojen syntymistä työtä tehdessämme. Pitkiäkin matkoja pystyy ajamaan väsymättä, kun istuu oikein.

Jouston säätö

Ensin säädät jousituksen painosi mukaan kohdalleen, jos säätö on. Kun se on, pitää sitä myös käyttää. Tuolla jousituksella säästeään kuljettajan selkää iskuilta ja selkä kestää pidempään. Painonsäädön voit tehdä jos ennen istuutumista. Ilmajousitetussa istuimessa jousto säätö auto-maattisesti painolle sopivaksi.

Istuimen korkeus lattiasta

Toiseksi säädetään istuimen korkeus lattiasta, joka ei liiku. Linja-auton kuljettajan työistuimessa istuintyyny on vaakasuorassa asennossa parhaimmillaan. Korkeus on kohdallaan, kun perusasennossa, häntäluu kiinni selkänojassa, istuen reidet tukevat koko pituudeltaan istui-

Istuimen säätö ja ohjauspyörän ote



Hyvä asento näyttää myös hyvältä. Veikko Suhonen edustaa lyhyitä kuljettajia.

Istuimen etäisyys polkimista

meen ja polvista suoraan alas suuntaavien jalkojen kantapäät ulottuvat lattiaan. Reisien etuosa ei saa painaa haittaavan lujaa istuintyynyn reunaan, veri ei kierrä ja jalat puuttuvat. Joissakin istuimissa on myös istuintyynyn pituussuuntainen siirto tai tyydyn jatkumahdollisuus. Säädä istuintyyny niin, että koko takamukseksi ja reidet saavat hyvän ja miellyttävän tuen siitä. Levossa olevan vasemman jalan ja kaasua painavan oikean jalan reisien tulee saada istuintyynystä tukeva samanlainen ote koko ajan. Vakionopeussäätimellä ajaessasi se oikeakin jalka saa tuen lattiasta, jollei ole kaasupolkimella.

Kolmanneksi säädät istuimen etäisyyden polkimista, nehän ovat kiinteät. Kun nostat oikean jalan lepoasennosta kaasupolkimelle ja painat hieman kaasua (ajotilanne) pitää jalan asennon tuntua hyvältä eli tuntuma istuintyynnyyn säilyy muuttumattomanalepoasentoonverratuna. Jalkaa lepoasennosta polkimelle nostettaessa tulee polven pysyä paikallaan. Kun nyt painat kytkimen pohjaan, jos sellainen on, on se voitava tehdä hiukkaakaan kurottamatta. Nilkka oikenee hieman kytkintä painettaessa. Kytkintä painetaan yleensä alas-

päin, eikä eteen niin kuin henkilöautossa. Vasen jalka ei

lepää koskaan kytkinpolkimen päällä vaan lattialla tai omalla tuellaan! Automaattivaihteissa ja vaihtamisohjelmalla varustetuissa autoissa ei tätä ongelmaa ole, kun vasemmalle jalalle ei ole keksitty mitään tehtävää. Valonvaihto voisi vanhaan tapaan olla ihan hyvin siellä jalalla taas. Hyvä innovaatio olisi, saa keksiä, laittaa lisäkaukovalojen pois ja paluu kytkentä sinne vasemmalle jalalle.

Selkänojan säätö

Neljänneksi säädät selkänojan kallistuksen ja ristiselän tuen. Kallistussäädön tulee olla lähes pystysuorassa, hieman taakse kallistettuna. Näin saadaan selkärangan yläosa yhtä pystyyn, kuin kaula ja pääkin ovat. Kaularanka ei saa olla ajossa paljoa taivutettuna, jos aiotaan tehdä kuljettajan töitä terveenä pitkään. Niska on se useimmiten ensimmäisenä jännityksestä rasittuva kohta. Samalla saadaan olkapää tukevasti kiinni selkänojaan, jos istuin on kunnollinen ja siis selkänoja ulottuu olkapäiden yläreunan tasolle. Useissa istuimissa nykyään pääntuki jatkuu suoraan selkänojasta ja se on hyvä.

Käden käydessä ohjausta käännettäessä ohjauspyörän etureunalla, pitää selän silloinkin saada tuki selkänojasta. Olkapää pysyvästi mahdollisimman hyvin koko ajon ajan kiinni selkänojas- sa. Tukeva ote selkänojasta takaa vähiten rasittavan ajopäivän. Ristiselän tuen voimakkuuden ja varsinkin korkeuden säätö pitää olla kohdallaan. Aina se ei ole mahdollista. Jossakin istuimessa liikkuu koko selkänoja pystysuunnassa. Säädä korkeus ristiselän eteen taipuman kohdalle ja siksi voimakkaaksi, että selkäranka saa siitä tukea. Selkärangan tulee tehdä selälle kuuluvat kaarensa. Jos selkäranka on aivan suora, kohdistuu tärinästä välilevyihin liian suuria vahingoittavia voimia.

Ohjauspyörän säätö

Viidenneksi säädät ohjauspyörän. Ohjauspyörän tulisi olla mahdollisimman vaakasuorassa hyvän ohjaustunnon saamiseksi. Silloin käsivarsien nivelet aisivat selvimmin pienetkin liikkeet. Kun lasket perusasennossa kädet olkapäistä suoraan alas ja nostat käsivarret kyynärpäistä vaakasuoraan eteen, pitäisi ohjauspyörän silloin osua kämmeniin. Kädet sijoittuvat tällöin kellotauluna ilmaistuna siihen kahdeksan (8) ja neljän (4) kohdalle. Jollei osu, niin säädä ohjauspyörän korkeutta ja etäisyyttä.



Pitkällä kuljettajalla voi tulla säädöistä vajeusta, mutta oikea asento mahtuu lyhyempäänkin tilaan.

Kyynärpäiden tulee pysyä taivutettuina noin 90 asteen kulmaan, käsivarret vaakasuorassa. Käsien hyvä paikka bussin ohjauspyörässä on kellotaulussa ilmaistuna yhdeksän (9) ja kolmen (3) kohdalla. Silloin ohjauspyörän kääntömomentti on suurimmillaan ja pienikin liike tunnetaan. Näin on hyvä ohjauspyörän suunnittelija ergonomiataututuksessaan tarkoittanut. Suorah-

koa tietä ajettaessa on hyvä antaa käsien pysyä tuossa kahdeksan ja neljä asennossa. Ohjauspyörästä pidetään kiinni aina vähintään yhden käden tartuntaotteella. Mitään hankausotteita ei pidä käyttää. Ajettaessa pidetään molemmat kädet ohjauspyörässä, jollei toiselle ole muuta käyttöä. Niiden ote on aina käännettäessä kehän ulkopuolelta, ei siis mitään sisäpuolen otteita. Suoraan ajettaessa kädet voivat olla noilla puolillakin. Hyvä ote syntyy, kun annetaan peukaloiden tukea puolan yläreunaan ja muut sormet kiertyvät kehän ympäri.

Puristus ei tarvitse olla luja, joten ote kestää ja veri kiertää. Ote ei saa jäykistää käsiä. Kun lähdetään suoraan asennosta kääntämään ohjausta, pitäisi se tehdä vastakkaisen puolen kädellä työntämällä. Oikealle käännettäessä työnnetään vasemmalla kädellä. Näin saadaan olkapäällä tuki selkänojasta. Pienemmissä käännöissä kääntöpuolen käsi nousee kehäl-

lä hieman ylemmäksi ja tukee kääntämistä. Pisin kääntöliike kättä ohjauspyörästä irrottamatta saadaan, kun käsi lähtee työntämään siitä kahdeksan tai neljän kohdalta. Isommissa käännöissä kädet tekevät luonnollisesti vuorotyöskentelyä toistensa ylitse. Koskaan kädet eivät mene tason viidestä seitsemään alapuolelle. Sellainen kymmentä vaille kaksi ote on syytä unohtaa linja-autoa ajettaessa, eikä sillä kuulu jäykistää niskojaan henkilöautonkaan ratissa.

Kyynärtukien säätö

Kuudenneksi säädät vielä kyynärtuet, jos ne ovat. Niiden tehtävä on kannatella käsiä, jotta hartian ylälihakset rasittuvat ajettaessa mahdollisimman vähän. Tuki säädetään niin, että kyynärpää tukee siihen perusasennossa suoraan ajon tilanteessa. Oikean puolen tukea ei voi aina käyttää, silloin se käännetään ylös tai taakse. Näin tehdään kun on esimerkiksi paljon vaihtamisia vaihdekepillä, jos sellainen autosta löytyy.

Pääntuen säätö

Seitsemänneksi säädät pääntuen. Se ei ole bussissa lainkaan tarpeeton, sillä suuri osa bussikolareista on toisen bussin perään törmäämisiä. Pääntuen tehtävä on tukea päätä taakse tahtuvilta heilahduksilta, joten se vähentää kaulalihasten työ määrää. Pääntuki ei saa haitata pään kääntämistä, mutta pää voi kevyesti nojata tukeen. Silloin se ottaa vastaan pienetkin heilahtelut. Pääntuen oikea korkeus on pään takana.

Muutakin löytyy

Jos istuimessa on lämmitys ja/ tai tuuletus, on nekin tarkoitettu käyttöön. Kylmälle istuimelle istuminen lisää selkä- ja perävaivoja. Niiden vähentämiseksi istuin pitää lämmittää, mieluummin ennen istumista siihen. Tuuletus helpottaa kuumana päivänä hikoilulta. Lämmitetyllä tuuletuksella voit lämmittää selkäsi ja kuivattaa esimerkiksi laukkujen

lastauksessa kostuneen paidan ja selän. Pitkä kuuma ei ole kuitenkaan hyväksi selälle.

Myös kuljettajan turvavyön, mieluummin kolmipisteisen, tulee kuulua linja-auton varusteisiin. Vanha lannevyö on toiminnaltaan hankala ja suojauskyvyltään vähäisempi kuin kolmipistevyö. Vaan estää se kuljettajan lentämisen paikaltaan. Käyttäjän pitää vetää se aina kerralla riittävän pitkälle ja kun se kerran on lukkiutunut, pitenee se vain ensin avaamalla ja alusta uudelleen vetämällä. Painaa helposti alavatsan päälle. Kuljettaja käyttää turvavyötä aina, kun se autosta löytyy. Kolmen pisteen vyö rajoittaa kojetaulua kohden kurkottelua ja siksikin tulee istua pystyssä. Kojetaulun kytkimiin pitäisi ylettyä ilman turhaa temppuilua. Kojetaulujen suunnittelussa on vielä toivomista ja standardoitavaa.

Tuo säätö vie hieman aikaa, mutta kannattaa tehdä huolella ennen ajoon lähtöä. Ajon aikana ei säätöihin pidä koskea. Paineilma tai sähkösäätöinen ristiseläntuki on muutettavissa ajonkin aikana, se on hyvä. Muista myös puhdistaa ohjauspyörä säännöllisesti, kosteuspyyhe on varsin hyvä apuväline siihen tarkoitukseen.

Peilit

Tuon istuimen säätöjen jälkeen varmistetaan vielä peilien säätö. Isot peilit antavat enemmän anteeksi, mutta vaativat nekin säätöä. Sivusuunnassa peilistä tulee näkyä hieman auton kylkeä ja korkeussuunnassa olisi hyvä nähdä se auton taka-yläkulma. Lisäpeilejä tarvitaan laajentamaan näkymää siihen bussin kyljelle, silti joissakin peilivarusteissa siihen vierelle jää ns. pimeä kulma kaistanvaihdossa.

Matti Kulmala



Scania OmniExpress Euro 6 ympäristö vaatii, tekniikka kehittyy

Valmis Norjaan Borealille menossa oleva Scania OmniExpress telibussi näyttää upealta. Euro 6 matkamu-kavuusvaunun saa myös takaovel-lisena.

Uudet linja-autot tulee nyt olla varustettu Euro 6 –vaatimukset täyttävällä moottorilla. Scaniaalta tuollaiset moottorit on löytynyt jo hyvissä ajoin ennen vaadittavaa päivämäärää. Niitä on tehty vuodesta 2011 alkaen. Me tutustuimme nyt yhteen tällaiseen Euro 6 moottorilla varustettuun OmniExpressiin.

Pikainen tutustuminen

Uudet tilausajo- ja pitkänmatkan linja-autot menevät nopeasti käyttöön ja siksi kävimme tutustumassa juuri valmistuneeseen bussiin tehtaan pihalla. Tämä iso telibussi oli menossa Norjaan Boreal -yhtiölle. Norjalaiset, ruotsalaiset ja saksalaiset ovat ostaneet näitä runsaasti ja me suomalaisetkin saamme, ja olemme saaneetkin, niitä halutessamme.

Euro 6 autossa ei ole päällepäin näkyvästi muuta eroa, kuin AdBlue eli SCR nesteen täyttöaukko. Se sijaitsee OmniExpressissä

oikealla edessä etupyörän ja oven välissä. Etupyörän takapuolella on diesel säiliön täyttöaukko. Nämä eivät saa mennä sekaisin, siitä ei hyvä seuraa. Dieselin täyttöaukon saa auton vasemmalle puolelle.

Kuljettajan paikalla istuessaan ja autoa ajaessaan kuljettaja ei normaalisti tiedä, ajaako hän Euro 5 vai 6 autoa. Jos kuitenkin AdBlue pääsee vähiin, niin mittari ilmoittaa sen ja jos se menee oikein vähiin ja loppuu, niin vauhti hiipuu 20 kilometriin tunnissa. Säiliön tilavuus on 80 litraa ja sitä kuluu muutamia prosentteja polttoaineen määrästä, joten läheskään jokaisen tankkauksen yhteydessä ei säiliötä tarvitse täyttää kokonaisuudessaan. Hiukkassuodattimen puhdistuksesta, joka tapahtuu automaattisesti määrä välein, kuljettaja ei saa mitään tietoa, kun se tapahtuu normaalisti.

Euro 6 vaatimukset

Moottorin pakokaasupäästöille on asetettu ankarat rajat. Uudet



AdBlue säiliö on tässä vain Ruotsista Suomeen, valmiissa OmniExpressissä oikealla etupyörän etupuolella. Tilavuus 80 litraa ja sisältää lämmityksen.

bussimallit 31 joulukuuta 2012 jälkeen ja kaikki uutena käyttöön otettavat 31 joulukuuta 2013 jälkeen on oltava Euro 6 moottorilla. Arvot on annettu moottorin antamaan energiaan eli työhön suhteutettuna. Typen oksideja (NOx) saa tulla 0,4 g/kWh, (Euro 5 2 g/kWh), pienhiukkasia 0,01 g/kWh (Euro 5 0,02 tai 0,03 g/kWh) ja pienessä ajotestissä syntyvien pienhiukkasten kokonaismäärä on myös rajattu.

Terminologiaa

Euro 6 tuo mukanaan uusia

tekniisiä nimiä ja termejä. Jokaisella autonvalmistajalla tahtoo olla omia kirjainlyhenteitään eri laitteille. Ureanesteen AdBlue on yhteinen kaupp nimi, mutta Scania kutsuu sitä myös systeemin mukaan SCR:ksi eli Selective Catalytic Reduction. AdBlueta sekoitetaan pakokaasuihin ja saadaan typenoksidien määrä pienenevä. EGR eli Exhaust Gas Reduction tarkoittaa pakokaasujen takaisinkierätystä. Nämä ne tärkeimmät, joilla Euro 6 syntyy. Teholtaan 410 hevosvoimaisessa 12,7 litran moottorissa on selvitty pelkällä



Äänenvaimennin pitää sisällään DOC:n, DPF:n SCR:n ja ASC:n. Ei ole siis ihan pelkkä pönttö.



Teknisten osien mukana tuleva apurunkopalkki on hieman muuttunut Euro 6:n myötä. Ohjaustehostimen öljysäiliö on moottorin oikealla sivulla.



Polttoainesäiliön ja AdBlue -säiliön luukut ovat oikealla sivulla etupyörän eri puolilla, AdBlue edempänä. Kuvassa puuttuu vielä AdBlue -luukun merkintä, joksi tähän tule SCR.



Lisälämmitin, Webasto tai Stroco, on äänenvaimentimen yläpuolella. Euro 6 moottori lämmittää kylmästä liikkeelle lähdeittäessä ensin moottorin vesikierron lämmitäkseen nopeasti. Lisälämmittimelle on käyttöä aina jäähtyneellä moottorilla lähdeittäessä.



Korin taka-pään muodot ovat sileämmät kuin aikaisemmin, imuilman otto ylhäältä vasemmalta sivulasin korkeudelta ja kylkipelti on alumiinia.

SCR:llä, ei siis tarvita pakokaasujen takaisinkierätystä (EGR).

Moottorissa on VGT (Variable Geometry Turbocharger) eli muuttuvageometrinen turbo tai FGT (Fixed Geometry Turbocharger) eli kiinteä geometrinen turbo. Ruiskutusjärjestelmä on XPI eli Extra high Pressure Injection. OBD (On-Board Diagnosis) diagnostiikka valvoo toimintaa kaiken aikaa. Äänenvaimentimesta löytyy myös DOC eli Diesel Oxidising Catalyst hiilivetyjen vähentämiseen ja DPF eli Diesel Particulate Filter hiukkasten vähentämiseen. ASC eli Ammonium Slip Catalysts vähentää ammoniakkin hajua pakokaasuista. Hiukkas-suodattimen huoltoväli on öljystä riippuen pitkänmatkan ajossa 385000 – 600000 kilometriä.

Moottorivaihtoehdot

Tilavuudeltaan 12,7 litran moottorista, joka perusrakenteeltaan on vuodelta 2007, on kolme tehovaihtoehtoa, 410, 450 ja 490 hevosvoimaiset. Pienimmässä ei ole EGR:ää, mutta SCR on kaikissa. Siis kaikki tarvitsevat AdBlueta. Kaikkien moottorien yhteydessä vaihteistona on Scania Opticruise, pienimpään (410 hv)saa sen 8-vaihteisena. Kaikkien moottorien kanssa saa 12 vaihdetta myös ylivaihteella (100 km/h 1180 rpm). Opticruisen ohjelmavaihtoehdot ovat ECO, Normal ja Power eli taloudellinen, tavallinen ja voimakas käyttö.

Polttoaineen kulutusta vähentämään on kehitetty myös muita uudistuksia. Ecocruise taloudellinen vakionopeussäädin ja Eco roll vaihteen vapaalle kytkevä toiminto sekä ilmakompressor, joka kytkeytyy irti toiminnasta kun sitä ei tarvita. Tämä on iso etu pitkänmatkan ajossa, jossa tarvitaan harvoin ilman lisäpumppeusta. Euro 6 varustus on 150 kg painavampi, kuin vastaa EEV -moottorinen, 50 etuakselille ja 100 taakse. Kokonaispainossa se tuskin näkyy autossa tehdyistä muista parannuksista johtuen. Korin osuudessa on muitakin uudistuksia ja parannuksia, mutta niistä voitaisiin sitten joskus myöhemmin tehdä oma artikkeli. Esimerkiksi vessakokonaisuus on jo oman juttunsa arvoinen.

Viime hetken uutistieto

Juuri ennen lehden painoon meinoa saimme varmistuksen, että Scania linja-autojen valmistus Lahdessa jatkuu. Tämä on varmasti iloinen uutinen kaikille Suomen Scania Lahtikori käyttäjille. Nyt voidaan viimeistään puhua linja-autotehtaasta, kun kaikki tapahtuu saman merkin puitteissa.

teksti ja kuvat
Matti Kulmala



Bussimarkkinat Turussa jo kolmas kerta

Turkulaiset bussialan palvelijat Bussikauppa.fi, Suomen Bussipalvelut Oy ja Bustec Oy järjestivät keväiset markkinat Turussa. Markkinat olivat nyt laajentuneet kolmipäiväisiksi. Edellisiin verrattuna käytettyjen myyntitori oli jätetty pois.

Markkinoilla mukana oljoiden luetteloon kuuluivat yllämainittujen lisäksi Altas, Rosero-P, AutoWay.fi, VBI Vehico, J Lehtinen Oy, Euromaster, Voitelukeskus, Hanover näytöt, A Katsastus, Laatufiksi ja Suomen Korikorjaus. Hieman siinä oli vaihtelua edellisiin ker-toihin.

Monia mukana

Euromasterin Lounais-Suomen myyntipäällikkö Jouko Lepistö Porista oli tullut paikalle am-



Euromaster myyntipäällikkö Jouko Lepistö.

mattitapahtumaan tapaamaan alan ihmisiä. Kauppojen syntymisiä hän ei pitänyt tärkeimpänä syynä paikallaoloon, vaan kontaktien syntyminen riitti. Tällaisissa tilaisuuksissa esitellään tietysti omia tuotteita, varsinkin uutuuksia. Euromaster on uusien renkaiden myynnin lisäksi tunnettu myös pinnoitustoiminnastaan. Suuri osa raskaan liikenteen renkaista saa uuden pinnan, jotkut jopa neljäkin kertaa.



Voitelukeskus myyntipäällikkö Kari Salmela.

Rungot pinnoitukseen ovat joko suoraan asiakkaalta tai sitten ulkoa tuotuja. Linja-autopuolella halutaan rekkapuolta useammin uusi pinta omille rungoille.

Voitelukeskuksen myyntipäällikkö Kari Salmela oli tullut Pirkkalasta. Hänellä tavoitteena oli uusien asiakkaiden saaminen. Voitelukeskuksen ohjelmaan kuuluu öljytuotteita mm. Statoililta, Gazprom NEFTiltä, Petro-

Canadalta ja Cometilta, joka on heidän oma merkki. Raskaan kaluston Fleetguard suodattimet, jäähdytinnesteet, lasinpesuaineet ja muut autonhoitokemikaalit, mm. Car Evi, kuuluvat myös heidän tuotteisiin. Myös teollisuuden tarpeisiin on aineita. Voitelukeskus Tonttila Oy on toiminut jo 35 vuotta ja toimitilat ovat Pirkkalassa.



AutoWayn Transit ja MB Sprinter.

AutoWay:n Sami Niemistö oli tuonut paikalle kaksi pikkubussia, Transit ja MB Sprinter. Transit oli sisustettu Suomessa ja näin tulee olemaan jatkossakin Transitin uuden mallin kanssa. MB:n sisustus oli Puolasta Autometiltä. VBI Vehico oli paikalla Risto Laurilan, Risto Kivisen ja Kari Lahtelan voimin. Isona bussina oli lehdessämme 4/2013 esitelty Magelys Pro ja pienempänä 26-paikkainen Iveco ferqui. Altas busseja oli VW Crafter matalalattia- ja MB Sprinter normaali-mallit.



Markkinoiden järjestämisestä vastaavat Timo Vainio ja Jari Mäki.

Käytettynä bussina oli paikalla vain Buslandin myyntipäällikkö Marek Metsiksen paikalle Virosta tuoma 2002 vuoden Setra S 317. 57-paikkaista entistä tanskalaista oli siistitty uudella maapinnalla ja sisäpuhdistuksella.

Totta oli huolehdittu myös pitkien päivien ravinnosta kahvin ja makkara-keiton voimalla. Lämmin keitto Turun viimassa oli varsin piristävä lämmittäjä.

Matti Kulmala



ABC ketju ohjauksessa tapahtuu

Pitkän uran ABC:n ketjuohjauksessa tehnyt markkinointipäällikkö Anneli Stranden jäi huhtikuun alussa viettämään virkeitä eläkepäiviä. Hän on ollut koko ABC:n historian ajan yhdistyksen yhteistyökumppani. Tilausajokuljettajat ry kiittää Annelia hienosta yhteistyöstä!

ABC ketjuohjauksen voimatiimi: vas. Markkinointikoordinaattori Elina Snell-Kalliomäki, Viestintäsuunnittelija Eeva Haapala, Anneli Stranden ja Kehitysjohdaja Antti Erikivi



PALAUTETTA

Puhelinten kehitys on viime vuosina lisännyt palautteiden määrää. Sähköpostia voi kuka tahansa lähettää autosta puhelimella. Palautteen antamisen helppous on tehnyt sen, että matkustajat ja muut tiellä liikkuajat antavat nopeasti mielipiteensä kuljettajan toiminnasta tienpäällä. Autosta löytyy yhtiön nimi usein myös sähköposti-osoite. Ihmiset seuraavat käyttäytymistäsi liikenteessä ja asiakaspalvelussa. Nopeutta voidaan seurata puhelimen navigaattorin kautta. Voidaan tietenkin kysyä, onko tämä kaikki tarpeen ja onko matkustajilla tietoa esimerkiksi vallitsevasta liikenne tilanteesta. Onko hän havainnut kaiken ja pystyykö hänen kokemuksella tekemään oikeita arvioita. Asiakaspalvelusta tulevaan palautteeseen pystyy itse kukin vaikuttamaan. Valitettavasti positiiviset palautteet jäävät usein lähettämättä. Tilausajossa, jossa kaikki menee hienosti ja mukana on vaikka nuoria, joiden jäljiltä auto on jäänyt siistiin kuntoon. Roskat on kerätty ja muutenkin kaikki on toiminut hienosti, voi hyvin antaa matkustajille myös kiitokset. Aina on muistettava, että negatiivisissa palautteissa

kuljettajan pitää saada antaa oma vastineensa. Ketään ei saa tuomita yksipuolisen lausunnon johdosta. Jos nykyaikana kaikki tieto kulkee nopeasti, kulki se 80-luvullakin. Kuljettaja on vastuussa kaikista, jotka hän kyytiin ottaa ja jos esimerkiksi jättää päihtyneen kyydistä, voidaan pahimmassa tapauksessa tuomita heitteillejätöstä. Tilausajossa joudutaan todellisen haasteen eteen, mutta kyseinen tapaus sattui aikoinaan linjaliikenteessä. Eräs vahvasti päihtynyt ja meluaava henkilö oli pyrkimässä kyytiin linja-auto asemalta 50 kilometrin päähän. En ottanut häntä kyytiin, koska pelkasin häiriöitä ja hänen sammumistaan joko autoon tai korpeen, jonne hän oli pyrkimässä. Sain tietenkin palautetta lähtiessä, lisäksi sain samalta henkilöltä lisähaukut hänen määränpäässään. Henkilö oli ottanut taksin, käynyt haukkumassa minut matkanvarrella sijaitsevalla varikolla ja oli odottamassa taksissa perillä. Työnantaja ilmoitti minulle vain erään vahvasti päihtyneen ihmisen käyneen haukkumassa kyseisen vuoron kuljettajan. Muuta en jälkeensä kuullut asiasta. Taisin silloin ennen kännyköitä

tarjota joskus valittajalle puhelin rahaa toimistolle soittoa varten. Näissä tapauksissa uskoin olevani oikeassa, eikä kukaan koskaan ottanut rahaa vastaan. Lehdessä ja sen kirjoituksista saa myös antaa palauteta toimitukseen. Osoitteet on lehdessä ja yhdistyksen sivuilla. Myös valmiita kirjoituksia ja juttu ehdotuksia otetaan mielellään vastaan.

Muutama sana pukeutumisesta.

Kuljettajan pitäisi aina pukeutua siten, että hänet erottaa muusta ryhmästä myös auton ulkopuolella kuljettajaksi. Tähän aikaan vuodesta ajetaan paljon peliporukoita ja joskus näkee taukopaikoilla isojenkin yhtiöiden autoja, mutta kuljettajaa ei erota muista. Tauskopaikkojen henkilökunnankin on helpompi tunnistaa kuljettaja, joka erottuu ammatinsa mukaisessa asussa. Samoin on poikkeustilanteissa viranomaisten helpompi tunnistaa kuljettaja ja onhan se tasapuolisempaa, kun kaikkia asiakkaita palvellaan samalla tavalla. Nykynuoret ovat tulevaisuuden maksavia asiakkaita. Jo 30-luvulla kuljettajan erotti pukeutumisestaan, kuten kuva iso-

isästäni -36 mallin Chevroletin edessä, koppelakki, kauluspaita ja rahastuslaukku. Toinen auto oli linja-auto ja kilometrin päässä oli kahden auton talli. Kyseisessä kylässä oli vielä 60-luvulla kolme kauppa ja vielä yhden linja-auton talli siellä yöpyvälle autolle. Nyt ei yhtään kauppa ja käyköhän siellä enää yhtään linja-autoa. Liikennöitsijä, joka jatkoi isoisäni perustamaa linjaa, liikennöi vielä tänä päivänä useammalla autolla myös pääkaupunkiseudulle.

Kesä tulee kohta ja lomatkin lähestyy. Jossain liikenne hiljenee, mutta pääkaupunkiseudulla ja Tallinnan liikenteessä on taas edessä vilkas kesä. Tehdään töitä maltilla ja otetaan kaikki muutkin huomioon.

Etelän Varis

Täydellinen tauko antaa energiaa

abcasemat.fi

Tauon paikka?
Hengähdä hetki
viihtyisässä ja
rauhallisessa ABC Juvan
ja Kuortin matkan-
johtajien ja kuljettajien
taukotilassa.

Matkanjohtajille
ja linja-auton
kuljettajille on tarjolla
veloituksetta kahvia
ja kahvileipää sekä
välipalaa.

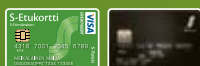
Tarvittaessa voit
piipahtaa virkistävässä
suihkussakin.

Tervetuloa tauolle!



ABC Juva • Avoinna 24 h • Tulostie 1 • Puh: 015 206 2410
ABC Kuortti • Avoinna 24 h • Mäyrätie 1 • Puh: 015 206 2440

SuorSavo



ABC-liikennemyymälät
Avoinna joka päivä!



BUSSIMATKAT PIETARIIN

Joka viikko to - su 4 pv syksy - talvi - kevät alk. 189 €

Majoitus hotelli Moskova 2 HH sis.aamiaisen,
matkareitti Turku - Helsinki - Hamina.

Useita lähtöjä myös Oulusta-Jyväskylästä.

Junalla Pietariin päivittäin Helsingistä 2 pv alk. 265 €

Meiltä kaikki Venäjän viisumit alk. 64 €.

Vuosiviisumi LAL:n puollolla 91 €. Kertaviisumi 80 €.

**Turun
NEVA TOURS OY**



Eerikinkatu 20, 20100 Turku Puh. 02 2504 655 fax. 02 2504 775. www.nevatours.fi

Muistakin lehdistä löytyy kiinnostavia juttuja

Ajolinja lehdessä 1/2014 sivuilla 14 ja 15 on juttua Kivihovista. Toimittaja Hievanen on kirjoittanut paikalla kuulemansa ja näkemänsä mukaan, kuten toimittajan pitää. Sivulla 15 toisen palstan alareunassa hän

kirjoittaa, "On tullut yleiseksi hyväksytyksi käytännöksi, että busseille tarkoitettuun yläparkkiin pysähtyy kahvitauon ajaksi rekkojakin. Tätä ei ole koettu Kivihovissa ongelmaksi."

Tuo käytäntö ei ole tietenkään toimittaja Hievasesta lähtöisin. Emme siis moiti häntä. Hyvä, että toi sen esiin ja voimme palata siihen. Annetaan siis osaltam-

me palautetta sinne Kivihovin suuntaan. Myös niille rekkojen kuljettajille, jotka siihen pysäköivät. Heille ei varmaankaan olisi oma kuntosuomioiden yhtään pahitteeksi tehdä hieman pidempi kävely sieltä alatasanteelta, jossa heidän paikkansa ovat. Hiekoittajan tehtävä on pitää mäki talvellaikin pitävänä. Kesällä ei edes liukkaus ole hait-

tana.

Me tilausajokuljettajat olemme todenneet ne väärin pysäköineet rekat kyllä ongelmiksi. Onko sitä kysytty meiltä? Siinä kiertää py-säkillä myös Pohjolan liikenteen pikavuoro. Joskus siinä on useampiakin rekka ja useampi bussi yhtä aikaa. Kun kaikki bussit eivät mahdu tai 10 minuutin rajoitusta kunnioittaen, eivät muuten pysäköi siihen oikeaan reunaan, niin tilausajobussin matkustajat kävelevät siinä kentällä. Kun siinä sitten samaan aikaan kierretelee pitkä rekka, niin onhan siinä jalankulkevan omissa ajatuksissaan olevan turistin alle jäämisen mahdollisuus.

Päästäisikö millään sellaiseen tilanteeseen, että ne rekankuljettajatkin alkaisivat noudattaa liikennemerkkejä. Toinen vaihtoehto on katsoa busseille uusi paikka. Emme kuitenkaan haluaisi hylätä hyvää puolimat-kankrouvia Turun ja Helsingin välillä.

Matti Kulmala



Viihtyisät ja monipuoliset Autokeidas -liikenneasemat, valmiina palvelemaan ryhmäänne!

Autokeidas li



Palvelemme myös lissä!

Autokeidas Forssa



Autokeidas Forssa

Avoinna joka päivä: Forssa 24h • li 6-23

Restaurant

SHOP!

HESBURGER

TEBOIL

Ryhmävaraukset:
Forssa: 050 917 5533
li: 040 350 1881



TILAUSAJOKULJETTAJAT ry LIITTYMISLOMAKE HELSINKI, FIN



VARSINAINEN JÄSEN () 30 € HENKILÖKANNATUS JÄSEN () 15 €

NIMI

KUTSUMA NIMI

KYLTTIIN

OSOITE

POSTINUMERO

PAIKKA

PUHELIN

SÄHKÖPOSTIOSOITE

SYNTYMÄAIKA

YRITYS

TOIMIPAIKAN PUHELIN NRO

TOIMIPAIKAN OSOITE

UUTENA JÄSENEÄ SITOUHDUN NOUDATTAMAAN YHDISTYKSEN SÄÄNTÖJÄ JA TOIMIMAAN SEN PARHAAKSI

PAIKKA JA PÄIVÄMÄÄRÄ

UUDEN JÄSENEÄ ALLEKIRJOITUS
JA NIMEN SELVENNYS

SUOSITTELIJA (VANHA JÄSEN)

N:RO

SUOSITTELIJAN ALLEKIRJOITUS

JA NIMEN SELVENNYS

ALUEEN KÄSITTELY

ALUE TÄYTTÄÄ

- ☐ HYVÄKSYTTY
☐ MUU MENETTELY
☐ HYLÄTTY, PERUSTELU

PÄIVÄMÄÄRÄ

ALUEOSASTON PJ:N ALLEKIRJOITUS

JA NIMEN SELVENNYS

HYVÄKSYTTY JÄSENEKSI

NRO

HALLITUKSEN KOKOUKSESSA

ALUEOSASTON PUHEENJOHTAJAN ALLEKIRJOITUS

LIITTYMINEN SAAPUNUT

KYLTTI TILATTU

TOIMITETTU

LIITYMISMAKSU 12 € JA JÄSENMAKSU 30 €

SAAPUNUT

MAKSETTU

VANHAN JÄSENEÄ SUOSITUKSEN JÄLKEEN LOMAKE TOIMITETAAN OMAN ALUEEN PUHEENJOHTAJALLE.

VOLVON HISTORIAA

Yksi maailman tunnetuimmista brändeistä on Volvo. Nimi tulee latinan verbistä pyöriä ja ”volvo” on preesensin ensimmäinen sijamuoto ”minä pyörin”. Haluttiin myös korostaa ruotsalaista terästä ja siksi tuotemerkiksi valittiin raudan, alun perin roomalaisen sodanjumala Marsin nuolimerkki. Tämä piti saada pysymään hyvin jäähdyttimen edessä, siksi nuolimerkki laitettiin diagonaaliin joka samalla ryhdisti jäähdytintä. Sama merkki löytyy yhä myös linja-auton keulasta, vaikka jäähdytin on siirtynyt nykyään auton takakulmaan.

SKF kuulaakeritehtaalla oli suuri merkitys AB Volvon perustamiseen. SKF oli rekisteröinyt tavaramerkin 1915. Nimen käyttöalueeksi merkittiin laakerit, koneet, vaihteistot, automobiilit ja kaikentyyppiset kuljetusvälineet. SKF käytti nimeä vähän aikaa, mutta palasi takaisin SKF nimeen 1920 luvun alussa. Assar Gabrielsson tuli SKF:lle töihin 1916. Hän oli mm. yhtiön edustaja Pariisissa. Ruotsalaisilla tuotteilla oli hyvä maine ja Gabrielssonin palattua vuonna 1923 SKF:n myyntipäälliköksi Göteborgiin, alkoi ruotsalaisen auton valmistus itää hänen mielessään. Jaakobin päivänä 27.7.1924 tapasivat tukholmalaisessa ravintola Sturehof:ssa Assar Gabrielsson ja Gustav Larson toisensa. Larson oli insinööri, joka oli toiminut autoteollisuudessa mm. Englannissa. Miehet päättivät ryhtyä valmistamaan autoja. AB Volvo perustettiin 1927. Yhtiö laskee syntymähetkeeseen 14.04.1927, jolloin ensimmäinen sarjavalmistettu auto valmistui. Ensimmäisenä vuonna valmistui 297 autoa. SKF oli hankkeen takana ja antoi rekisteröimänsä nimen yhtiön käyttöön. Ensimmäisen auton lempinimi oli Jaakob. Yhtiö aloitti myös kuorma-autojen valmistuksen ja jo 1928 rakennettiin ensimmäinen linja-auto

kuorma alustalle. Vuonna 1931 Volvo osti Pentaverken moottoritehtaan Skövdestä ja Volvo sai oman moottorin. Penta on kreikkankielen numero viisi, kuvaten viittä tehtaan perustajaa. 1934 valmistettiin ensimmäinen varsinainen linja-auton alusta. Sota aikana Volvo valmisti Ruotsin puolustusvoimille kuorma-autoja, puukaasuttimia ja panssarivaunuja. Myös traktoreiden valmistus aloitettiin. Vuonna 1941 perustettiin Trollhättaniin Flygmotor lentokone moottoreiden valmistukseen. Myös toisen suuren ruotsalaismerkin lentokonetehdas sijaitsee edelleen paikkakunnalla. Vuonna 1942 perustettiin Köpingiin vaihteistotehdas, joka yhä tekee vaihteistot linja- ja kuorma-autoihin sekä maansiirtokoneisiin. Vuonna 1946 asennettiin Volvo dieselmoottori linja-autoon. Vuonna 1950 Volvo osti Bolinder Munktellin Eskilstunasta ja Volvon oma traktorituotanto siirrettiin Göteborgista ostettuun tehtaaseen, jossa valmistettiin hetken aikaa kummankin merkin traktoreita. Näin saatiin Göteborgiin lisää tilaa uuden PV 444 henkilöauton valmistukseen. Vuonna 1951 esiteltiin ensimmäinen keskimoottori alusta. 1959 Volvoon liitettiin Arvika Thermanienius, joka valmisti työkoneita ja puimureita. Halsbergan tehdas alkoi puimurituotannon loputtua valmistaa ohjaamoita työkoneisiin ja Arvikan tehdas tekee nykyään pyöräkuormaajia. Ruotsissa määrättiin pakollisiksi kaikkiin 1.7.1959 valmistuneisiin traktoreihin turvakehykset. Suuressa mallistouudistuksensa 1966 tuli markkinoille B 57 etumoottori- ja B 58 keskimoottorialustat. 1968 Linja-autoista, kuorma-autoista, merimootoreista, henkilöautoista ja työkoneista tuli kustakin itsenäinen osa Volvo Groupia.

Henkilöautot myytiin 1999 Ford Motor Companylle ja edelleen kiinalaisille 2010.

Nykyään Volvolle kuuluvat omina yksikköinä Volvo Bussar, Volvo Trucks, Volvo Marine ja Volvo Construction Equipments (maansiirtokoneet)

Linja-autot lyhyesti tästä eteenpäin.

1971 Esitellään ensimmäinen matalalattia kaupunkibussi B 59.

1977 Boråsin alustatehdas avataan ja Brasiliaan valmistuu linja-autotehdas.

1979 Esitellään uusi keskimoottorimalli B 10 M. Maailman eniten myyty bussimalli.

1981 Valmistuu ensikerran yli 4000 linja-autoa vuodessa. Volvo ostaa Säfle Karossfabrik AB:n

1988 Volvo ostaa Leyland Bus:n Iso Britanniaista
1991 Takamoottorialustat B 12 ja B 10 B

1994 B 10L matalalattia alusta. Linja-autojen valmistus alkaa Kiinassa. Koritehtaat Aabenra Tanskasta ja Drögmöller Saksasta Volvolle.

1996 Puolan Wroclawiin uusi linja-autotehdas. Aloitetaan kaupunkibussien valmistus Wiiman henkilökunnan opastuksella ja mallistolla. Carrus Polska, 2002 Volvo bus Polandia

1998 Volvo ostaa Carruksen ja Meksikon johtavan bussitehtaan MASAn Volvo Truck nykyään

2001 Volvo osti MACK Trucks Yhdysvalloista ja Renault Trucks Ranskasta

2001 Volvo sulkee entisen CarrusWiiman tehtaan ja siirtää tuotannon Puolan tehtaalle. Volvo ei enää kehittänyt tehtaan toimintaa, mutta hyvän tilauskannan vuoksi tehdas sai jatkoaikaa.

2004 Volvo sulkee Aaberaan tehtaan Tanskassa.

2005 Volvo sulkee Drögmöllerin tahtaan Saksassa.

2007 Volvolle Nissan Dieselin kuorma-auto tuotanto Japanista

2008 Kesällä Volvo sulki Carruksen Tampereen tehtaan ja syksyllä myi Liedon tehtaan suomalaiselle sijoittajaryhmälle. Tehdas valmistaa edelleen Volvolle linja-autoja. Myös asiakkaan erityistoiveet otetaan huomioon Liedon tehtaalla. Valmistuksessa myös erikoismalleja, mm. rahtitilakoreja. 2013 Volvo sulkee Säflelän tehtaan Ruosissa ja siirtää tuotannon Puolaan. Lisäksi Vivo omistaa osan linja-autotehtaista Yhdysvalloissa ja Canadassa. Göteborgin tehtaan lisäksi Uumajassa ohjaamo tehdas. Volvo CE Tehtaat Ruotsissa
Eskilstuna akselit, Arvika pyöräkoneet , ohjaamot Halsberg ja lisäksi valmistetaan kaivinkoneita.

Volvolla on Ruotsissa neljä tuotantoaan esittelevää museota, joista Göteborg (esiteltä aiemmin lehdessä) ja Munktell Museo on yleisölle avoinna päivittäin ja Arvika tehdasmuseo ja Skövden teollisuusmuseo sopimuksen mukaan ryhmille.

Jorma Kuismis

Ammattilaisten täydelliset taukopaikat

abcasemat.fi

Hengähdä rauhassa vaikka pidempikin hetki. Monet ABC-liikennemyymälät tarjoavat tilausajokuljettajille ja matkanjohtajille omat tauko- ja virkistystilat. Tarkista kunkin aseman palvelut verkkosivuilta **abcasemat.fi** tai mobiilisti **m.abcasemat.fi**. Auta myös liikennemyymälää varautumaan ryhmäsi tuloon ilmoittamalla siitä etukäteen.

Tervetuloa!



Avoimena joka päivä!

Charter Club

TILAUSAJOKULJETTAJAT RY:N MAKSUTON JÄSENLEHTI - MEDIAKORTTI 2014

CHARTER CLUB - lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa ja on tarkoitettu bussialan ammattilaisille. Julkaisumme tavoittaa kohderyhmäsi kaikkina vuodenaikoina. Lehti postitetaan kaikille jäsenille, bussiyrityksille sekä yritysjäsenille. Lehteä lukevat myös lukuisat muut bussimatkailusta kiinnostuneet. Lehden levikki on 3 500 kpl.

TILAUSAJOKULJETTAJAT RY on vuonna 1990 perustettu, maanlaajuinen tilausbussiliikenteen ammattilaisten yhdistys, joka toimii täysin vapaaehtoisella pohjalla, eikä sillä ei ole työmarkkina poliittisia tehtäviä tai tavoitteita.

Takakansi	1/1	210x297	1400 € / 4-väri
Sisäsivu	1/1	170x257	1000 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/2	170x126	650 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/2	83x257	650 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/4	170x64	400 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/4	83x126	400 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/8	170x28	200 € / 4-väri
Sisäsivulla	1/8	83x62	200 € / 4-väri

Ilmoitusten peruuttaminen:

Kustannuksitta viimeistään ilmoitusaineiston jättöpäivänä.

Reklamaatiot ja vastuu virheistä:

Lehti ei vastaa puhelimitse annettujen ilmoitusten virheistä. Vastuu muista ilmoitusvirheistä rajoittuu enintään ilmoituksen hintaan. Muistutukset virheellisestä ilmoituksesta on tehtävä lehdelle 8 vrk kuluessa ilmestymispäivästä.

Aineistovaatimukset:

Ohjelmat: Adobe InDesign CS3 5.0 (Mac)

Värit: Käytämme 4-värisarjan CMYK-prosessivärejä (cyan, magenta, yellow, black). Värit ilmoitetaan osaprosentteina.

Kuva, logot: Alkuperäisaineistona aina mukana. Aineiston mukaan liitettyjen kuvien ja grafiikan tulee olla CMYK-väreissä ja TIFF- tai EPS-muodossa. Scannattujen kuvien resoluutio tulee olla 300 dpi:tä aineiston ollessa 1:1 koossa.

Huom! EPS ja PDF: Näihin tiedostoihin ei meillä tehdä mitään muutoksia. Asiakas toimittaa aina uuden aineiston korjattaessaan tai muuttaessaan ilmoitusta.

Vedos ja saate: Digitaalisesti toimitettua aineistoa on aina seurattava yhdenmukainen paperivedos sekä saate, josta ilmenevät käytetyn ohjelman ja fontit.

Digitaaliset ilmoitusaineistot: aineisto@tilausajokuljettajat.fi

Tekniset tiedot:

Lehden koko	A4 210 x 297 mm
Painopinta-ala	170 x 257 mm
Paperi	LumiArt 115g
Palstanleveys	1 palsta = 39 mm
	2 palsta = 83 mm
	3 palsta = 126 mm
	4 palsta = 170 mm
Painomenetelmä	Arkkioffset
Rasteritiheys	55-60 linjaa
Sidonta	Stiftaus

ILMOITUKSET:

Jari Pääkkö 040 4858750
jari.paakko@tilausajokuljettajat.fi

Anne-Mari Salminen 040 5026389
charterclub.salminen@gmail.com

Timo Rinnekari 040 829 2413
timo.rinnekari@tilausajokuljettajat.fi

JULKAISIJA

Tilausajokuljettajat,
Kuhatie 4, 23100 MYNÄMÄKI

Johtava turistibussimatkailun julkaisu Suomessa

PÄÄTOIMITTAJA

Matti Kulmala 040 9631581
matti.kulmala@tilausajokuljettajat.fi

TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ

Isko Uusimäki 0400 268 728
isko.uusimaki@tilausajokuljettajat.fi

AD/taitto

Riitta Salmu 0440 752 297
aineisto@tilausajokuljettajat.fi

PAINO

Painola T Nieminen Oy
Jousitie 2, 20760 Piispanristi
Puh. 02-274 9222

Painosmäärä 3 500 kpl
www.tilausajokuljettajat.fi

Lehti nro 1 / 2014

Aineisto 01.02.
Ilmestyy viikolla 9

Lehti nro 2 / 2014

Aineisto 04.04.
Ilmestyy viikolla 17

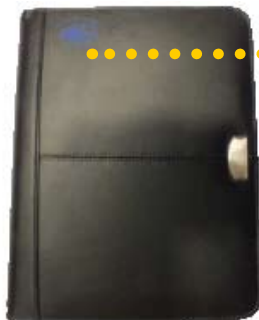
Lehti nro 3 / 2014

Aineisto 16.08.
Ilmestyy viikolla 37

Lehti nro 4 / 2014

Aineisto 08.11.
Ilmestyy viikolla 49

Clubituotteita



Laadukas kuljettajan pikkusalkku 45 €

Vetoketjulla suljettava
2 taskua A4-papereille
Korttipaikkoja
Muistilehtiä
Kirjoituslusta esim. matkustajaluetteloille
Laadukasta keinonahkaa
Yhdistyksen logo prässätynä
Lisäkaiverrus, esim. nimi lisähintaan
(lisäkaiverrus 5 €)

Pitkähihainen kauluspaita 35 €

Tuote poistuu valikoimista
(hajakokoja varastossa)



Lyhythihainen kauluspaita 35 €

Tuote poistuu valikoimista
(hajakokoja varastossa)



Kuoritakki & fleece 115 €

Värit: Punainen ja sininen
Prodeeraus: Clubin logo + haluamasi nimi,
myös yritysten nimet



Monitoimityökalu 25 €

Kätevä pikkuremontteihin
Logolla varustettu
suojakotelo

Solmio 6 €

Tumman sininen
Bussiaiheinen
Logolla



Teräksinen teleskooppimuki 17 €

Vyölaukulla Logolla



Rolley laukku logolla 57 €

Käy myös käsimatkatavaroille lentokoneeseen

Tilausohjeet

Klubituotteiden kauppaa hoitaa **Maija Mikkola** Lahdesta.
Maija ottaa tilaukset vastaan ja toimittaa tavarat eteenpäin.

Pikeepaita 20 €

Logolla



T-paita 12 €

Logolla



Huomioliivi 10 €

Yksi koko kaikille.

Onko kylttisi rikki?

Uusi tuulilasikyltti 12 €

Toimi Näin:

- ✗ Tilaa haluamasi tuote sähköpostilla, puhelimitse tai tilauslomakkeella
 - ✗ Mikäli tilaat useita eri tuotteita, tee tilaus sähköpostilla tai puhelimitse
 - ✗ Kerro nimesi, osoitteesi ja puhelinnumerosi
 - ✗ Tavaraliikenne hoidetaan MH:n kautta, ellet sovi toisin
 - ✗ Saat tilinumeron, jonne tuote maksetaan
 - ✗ Kun suorituksesi näkyy tilillä, tilaus lähtee toimitukseen
- Joissakin tuotteissa on muutaman viikon toimitusaika, varmista tilauksen yhteydessä
Valikoimaa kehitellään koko ajan; Otamme vinkkejä vastaan!

Kyltit ja jäsenkortit sihteeriltä
puh 045 6765 865
sihteerit@tilausajokuljettajat.fi

Maijan yhteystiedot: S-posti: clubituote@tilausajokuljettajat.fi Puh: 044 - 505 6673



Vanha jaksaa vielä puurtaa. Perinteinen Routemaster ajaa ilmeisesti kahta linjaa ja niillä ajetaan myös tilausajoa

Lontoon bussi voi hyvin

Vanha legendaarinen Routemaster on saanut tyylikkään manttelinperijän. Perinteistä mallia näkee vielä katukuvassa, ilmeisesti kahdella linjalla. Uusi versio on samalla lailla takaovellinen malli, jossa on tuplamiehitys eli takaovella on kohtelias rahastaja, joka valvoo järjestystä, kortinlukijaa

ja huolehtii, että kaikki asiakkaat ovat kyydissä ennen kuin bussi jatkaa matkaa. Asiakaspalvelu on todella kohteliasta ja kyyti tasaisen miellyttävää. Ulkonäkö on sopivan retro ja sisustus noudattaa samaa tyyliä. Tekniikka on nykyaikaista. Käytössä on hybriditekniikka eli voiman-

siirto toimii sähkömoottoreilla. Pieni dieselmoottori tekee sähköä vakiokierroksilla. Se sammuttaa tarvittaessa ja käynnistyy jälleen kun sähköntarve kasvaa. Lontoon paikallisliikenne on aina käyttänyt 2-kerrosratkaisua aina hevosvetoisista ratikoista ja aivan ensimmäisistä bussiesta

lähtien. Nykyluosto koostuu kuvien perinteisistä malleista ja useiden muiden merkkien buseista. Ainakin keskustan alueella valtaosa oli kaksikerroksisia busseja.

Timo Rinnekari



Todella kiva näköisiä ja kyyti mukavaa. Kertalippu 2,4 puntaa.



Sisustus on sopivan retrohenkinen, ainakin käyttämämme linjan bussit olivat todella siistejä.



Uudessa mallissa on ainakin päiväsaikaan rahastaja takaavella huolehtimassa asiakkaista. Asiakaspalvelu on todella hienoa.

Yksityishenkilön alkoholituomiset toisesta EU:n jäsenvaltiosta itse kuljettaminen; hyväksyttävät käytännöt laivalla Suomeen saavuttaessa

1. Yksityishenkilön tuomisten verovapaus

Valmisteverodirektiivin (2008/118/EY) 32 artiklan 1. kohdan mukaan ”yksityishenkilön omaan käyttöönsä hankkimien ja yhdestä jäsenvaltiosta toiseen itse kuljettamien valmisteveron alaisen tavaroiden valmistevero kannetaan ainoastaan jäsenvaltiossa, josta tavarat hankitaan”. Valmisteverotuslain (182/2010) 72 § 1 momentin mukaan ”valmisteveroa ei kanneta toisessa jäsenvaltiossa kulutukseen luovutetuista tuotteista, jotka yksityishenkilö hankkii omaan käyttöönsä ja itse kuljettaa mukanaan Suomeen”.

2. Itse kuljettaminen

Tuomisten on oltava matkustajan hallussa toisen jäsenvaltion alueella tai paluumatkan aikana ennen laivan saapumista Suomen aluevesille. Tuomisten hankintatavalla (pre-order, osto laivan myymälästä, hankinta toisesta jäsenvaltiosta tms.) ei ole merkitystä.

Ns. jalkamatkustajan on laivalta Suomeen poistuessaan itse kannettava tai siirrettävä tuomiset maihin.

Mikäli matkustajan tuomiset on pakattu kulkuneuvoon (henkilö- tai pakettiauto, bussi tms.) toisen jäsenvaltion alueella tai paluumatkan aikana ennen laivan saapumista Suomen aluevesille, matkustajan on oltava ko. kulkuneuvon kydyssä sen poistuessa laivalta maihin.

Mikäli tuomiset on pakattu laivalta poistuvaan kulkuneuvoon, mutta matkustaja poistuu laivalta muulla tavoin kuin kulkuneuvon kydyssä, ko. matkustaja rinnastetaan tuomisten osalta ns. jalkamatkustajiin eli matkustajan ei katsota ko. tilanteessa kuljettaneen itse tuomisiansa maihin.

3. Etämyynti ja yksityishenkilön hankinnat

Valmisteverodirektiivin 36 artiklan 1. kohdan mukaan ”valmistevero kannetaan määräjäsenvaltiossa sellaisista yhdessä jäsenvaltiossa kulutukseen jo luovutetuista valmisteveron alaisista tavaroista, jotka toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut muu kuin valtuutettu varastonpitäjä tai rekisteröity vastaanottaja, joka ei harjoita itsenäistä taloudellista toimintaa, on ostanut ja jotka myyjä tai joku tämän puolesta on suoraan tai välillisesti lähettänyt tai kuljettanut toiseen jäsenvaltioon”. Em. artiklan 3 kohdan mukaan ”myyjä on velvollinen maksamaan valmisteveron määräjäsenvaltiossa”. Valmisteverotuslain 79 §:n mukaan ”valmistevero kannetaan etämyynnillä Suomeen myydyistä tuotteista. Etämyyjä on verovelvollinen”. Mikäli Suomeen saapuva yksityishenkilö on ostanut toisesta jäsenvaltiosta valmisteveron alaisia tavaroita, jotka luovutetaan ko. yksityishenkilölle Suomessa tai laivalla paluumatkan aikana Suomen aluevesillä, ko. yksityishenkilön ei katsota kuljettaneen itse tavaroita toisesta jäsenvaltiosta Suomeen. Tällainen tilanne toteutuu mm. varustamon luovuttaessa etukäteen tilatut ja maksetut tavarat (pre-order) matkustajalle paluumatkan jälkeen Suomen alueella, esim. satamassa.

Jos yksityishenkilö hankkii toisesta jäsenvaltiosta valmisteveron alaisia tuotteita omaan käyttöönsä, mutta ei kuljeta niitä Suomeen itse vaan kuljetuksesta huolehtii toinen yksityishenkilö tai ammatinharjoittaja, kyseessä on valmisteverotuslain 74 §:ssä tarkoitettu yksityishenkilön hankinta, josta verovelvollisia ovat tuotteet hankkinut yksityishenkilö, tuotteita Suomessa hallussaan pitävä henkilö sekä tuotteiden kuljettaja. Tällainen tilanne toteutuu mm. linja-autoyhtiön tai muun ajoneuvon

haltijan kuljettaessa matkustajan toisesta jäsenvaltiosta tilaamat tuotteet Suomeen ja luovuttaessa ne matkustajalle Suomen alueella siten, että matkustaja ei ole ko. ajoneuvon kydyssä sen poistuessa laivalta maihin. Lisäksi matkustajan on noudatettava valmisteverotuslain 74 § 3 momentissa säädettyjen muodollisuuksia (ennakkoilmoitus, vakuus).

4. Haltuunotto

Ohje 27.3.2014 3 (4) Dnro: 1243/03.02.05/2014

Valmisteverotuslain 103 §:n mukaan Tullilla on oikeus ottaa haltuunsa valmisteveron alaiset tuotteet, jos mm. niihin liittyvästä verovelvollisuudesta, veron alaisuudesta, valmisteverotusta koskevien säännösten soveltamisesta tai maahantuonnin tarkoituksesta on epäselvyyttä tai on olemassa muu perusteltu syy haltuunotolle.

5. Yksityishenkilön tuomisten, ja matkatavaroiden säilyttäminen matkan aikana

Mikäli matkustaja tuo toisesta jäsenvaltiosta hankkimansa tuomiset laivaan tai matkustajalle luovutetaan tuomisiansa paluumatkan aikana ennen laivan saapumista Suomen aluevesille, voi varustamo järjestää laivalta paluumatkan ajaksi tilan, jossa matkustaja voi tilapäisesti säilyttää tuomisiansa ilman, että tuomiset ovat koko paluumatkan ajan fyysisesti matkustajan hallussa.

Vaikka matkustaja on luovuttanut toisesta jäsenvaltiosta tai laivalta paluumatkan aikana ennen laivan saapumista Suomen aluevesille hankkimansa tuomiset kuljetettaviksi varustamon tai muun ammattimaisen elinkeinonharjoittajan toimesta matkatavaroina Suomeen, tuotteita voidaan pitää niitä Suomessa laivalta maihin tuotaessa yksityishenkilön tuomisina edellyttäen, että tuomiset tulevat matkustajan omaan käyttöön ja matkustaja tuo tuomiset itse laivalta maihin noudattaen luvuissa 2. ja 6. kuvattuja käytäntöjä. Muussa tapauksessa kyse on joko etämyynnistä tai yksityishenkilön hankinnasta, joista on Suomessa suoritettava valmistevero.

6. Kanto- tai siirtoapu

Ns. jalkamatkustajan on mahdollista ottaa vastaan kanto- tai siirtoapua tuomisten sekä matkatavaroiden laivalta maihin siirtämisen osalta. Kanto- tai siirtoapua voi antaa varustamon tai sataman henkilökuntaan kuuluva sekä yksittäistapauksissa muukin henkilö, esim. toinen matkustaja. Sallitun kanto- tai siirtoavun edellytyksenä on, että tuomiset tuodaan laivalta maihin samaa reittiä ja samanaikaisesti matkustajan kanssa. Kanto- tai siirtoapu voi olla vastikkeellista. Kanto- tai siirtoavun kohteena olevien yksityishenkilön tuomisten määrän on oltava sellainen, jonka ns. terve aikuinen voi itse kantaa laivalta maihin. Yksinkertaisten mekaanisten apuvälineiden (ns. olutkärryt tms.) käyttö sekä matkustajien toimesta että kanto- tai siirtoavun yhteydessä on sallittua. Kanto- tai siirtoapu voi satamakohtaiset olosuhteet huomioon ottaen ulottua enintään ajoneuvoille (taksi, bussi, henkilö- tai pakettiauto, muu kulkuneuvo) sallitun alueen matkustajaterminaalia lähimpään osaan.

Ohje4 (4) Dnro: 1243/03.02.05/2014

Ulkomaankauppa- ja verotusosasto

27.3.2014 Lisätietoja:

Valvontaosasto:

valvontapäällikkö Erik Dannbäck; p. 0403322055

Yritysneuvontaja meriliikenne:

tulliylitarkastaja Lasse Lehtokangas; p. 0403321071

Helsingin tulli:

tulliylitarkastaja Juha Paasu; p. 0403323444

Valmisteverotus:

tulliylitarkastaja Seppo Raitolahti p. 0403322067

Tullauskirjamenettelyn soveltamisen yhdenmukaisuuden varmentamiseksi Tullin valvonta- osasto antaa asiasta seuraavat ohjeet.

Säädöspästä

Arvonlisäverolaki (1501/1993) 95 e § (737/2008)

Valmisteverotuslaki (182/2010) 90 §

Asetus alkoholijuomista ja väkiviinasta (1344/1994) 8 § (288/1996)

Tullilaki (1466/1994) 31 §

Tullauskirjamenettelyn soveltamisalue

Arvonlisäverolain 95 e § 1 momentin mukaan Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa liikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluva saa tuoda työmatkoiltaan tavaroita 95 §:n nojalla verotta kalenterikuukaudessa määrän, joka 95 a–95 d §:n mukaan saadaan kerralla tuoda verotta. Tuojan tulee merkitä tavarat ne tuodessaan tullauskirjaan, joka osoittaa hänen työskentelevän Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa liikenteessä olevassa kulkuneuvossa. Tullauskirja tulee esittää pyydettyä. Tullauskirjan myöntää Tulli.

Tullauskirjamenettely koskee kansalaisuudesta ja asuinpaikasta riippumatta kaikkia Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa liikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluvia henkilöitä.

Tuomisten määrä ei kalenterikuukauden aikana saa ylittää määrää, joka matkustajalla on oikeus kerralla tuoda verotta. Nuuskan ja muiden tuotteiden kuin alkoholin, tupakkatuotteiden sekä moottorikulkuneuvojen polttoaineiden osalta tullauskirjan haltijan tulee noudattaa arvonlisäverolain 95 d 1 momentissa mainittuja enimmäisarvoja.

Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa muussa kuin ilma- alusliikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluva henkilö, jonka kotipaikka on Euroopan talousalueen ulkopuolella ja jonka muu kuin kauttakulkuun liittyvä oleskelu Suomessa kestää enintään kolme vuorokautta, ei saa tuoda maahan alkoholijuomia (asetus alkoholijuomista ja väkiviinasta 1344/1994 8 §). Tupakkatuotteiden osalta ei ole voimassa vastaavaa rajoitusta.

Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa muussa kuin ilma- alusliikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluva henkilö, joka asuu Suomessa ja saapuu maahan Euroopan talousalueen ulkopuolelta ja jonka matka on kestänyt enintään 20 tuntia, ei saa tuoda maahan alkoholijuomia (asetus alkoholijuomista ja väkiviinasta 1344/1994 8 §).

Tupakkatuotteiden osalta ei ole voimassa vastaavaa rajoitusta.

3. Toimenpiteet tullauskirjamenettelyn rikkomustapauksissa

3.1 Tuomisia ei ole merkitty tullauskirjaan

Jos Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa liikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluva henkilö tuo verottomat tuomiset eikä merkitse tuontieräiä tullauskirjaan eikä ole tehnyt tullilmoitusta, tehdään viranomaisaloitteinen tullaus, jonka yhteydessä voidaan määrätä tullinkorotus tullilain 31 § 1 momentin tilanteeseen soveltuvan kohdan mukaan. Tullauskirjaan ei tehdä merkintää, koska kyse ei ole ollut verottomasta tuonnista.

Tapauksessa, jossa henkilö on jo aiemmin käyttänyt kyseisen kuukauden tuontioikeuden verojen ollessa korkeintaan 500 euroa, voidaan tullauksen yhteydessä määrätä tullinkorotusta tullilain 31 § 1 momentin tilanteeseen sopivan kohdan mukaan.

Tullin ja muiden verojen yhteismäärän ollessa 500 – 2000 euroa, tulee asia käsitellä lievänä veropetoksena. Tällöin ei kanneta erikseen tullinkorotusta.

3.2 Tuomisia on enemmän kuin veroton tuontioikeus edellyttää

Henkilön tuodessa kuukauden sallitut tuomiset sekä enemmän kuin veroton tuontioikeus edellyttää, menetellään seuraavasti:

- 1) Mikäli tullauskirjaan ei ole merkitty tuontieräiä, tehdään viranomaisaloitteinen tullaus, jonka yhteydessä voidaan määrätä tullinkorotus tullilain 31 § 1 momentin tilanteeseen soveltuvan kohdan mukaan eikä tullauskirjaan tehdä merkintää.
- 2) Mikäli tullauskirjaan on merkitty sekä sallitut tuomiset sekä sallitut tuontioikeuden ylittävät tavarat, on tehtävä oma-aloitteisesti tullilmoitus sallitun tuontioikeuden ylittävien tavaroiden osalta. Jos tullilmoitusta ei ole annettu, tehdään viranomaisaloitteinen tullaus, jonka yhteydessä voidaan määrätä tullinkorotus tullilain 31 § 1 momentin tilanteeseen soveltuvan kohdan mukaan.
- 3) Mikäli tullauskirjaan ei ole merkitty verottoman tuontioikeuden ylittäviä tuomisia eikä niistä ole annettu tullilmoitusta, tehdään viranomaisaloitteinen tullaus, jonka yhteydessä voidaan määrätä tullinkorotus tullilain 31 § 1 momentin tilanteeseen soveltuvan kohdan mukaan.

Kohdissa 1 ja 3 kuvatuissa tapauksissa tavaroista kannettavien verojen määrän ollessa 500 – 2000 euroa, käsitellään asia lievänä veropetoksena. Tällöin ei kanneta erikseen tullinkorotusta.

Tullauskirjoja myöntävät tullitoimipaikat

*Helsingintulli
Lahden tull
Loviisan tull
Hangan tull
Länsisataman
johtokeskus*

*Lentotulli
Helsinki-Vantaan lentokentällä matkustajaterminaalissa T2B*

*Imatran tull
Imatra
Niirala*

*Kotkan tull
Kotka Mussalo*

Hamina

Kouvola

*Nuijamaan tull
Nuijamaan tullin
alueella tullauskirjoja
myönnetään Vainikkalan
ja Mustolan tullitoimi-
paikoissa.*

Vaalimaan tull

*Maarianhaminan tull
osoite:
Mariehamns tull,
Torggatan 16 A,
22100 Mariehamn*

*Tornion tull
Tornio*

Oulu

Vartius

Kuusamo

*Salla
Raja-Jooseppi*

*Turun tull
Kokkola
Vaasa
Rauma
Pori
Turku, Turun lentotulli
Jyväskylä
Tampere*

*Seuraa tilannetta:
www.tulli.fi
www.tilausajokuljettajat.fi*

Lehdistötiedotteista pomittua

Liikennejärjestelmäfi tarjoaa tietoa Suomen liikennejärjestelmän tilasta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tilan seurannan portaali Liikennejärjestelmä.fi on avattu. Se tarjoaa seurantatietojen ja analyysijä, jotka palvelevat liikennepolitiikan ja strategisen tason suunnittelua ja päätöksentekoa 5-30 vuoden aikajänteellä. Portaalien ovat kehittäneet liikenne- ja viestintäministeriö Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Ilmatieteen laitos, tiedottaa liikenne- ja viestintäministeriö 27.3.2014.

Liikenteen rahoihin leikkauksia

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedottaa 3.4.2014, että hallituksen liikennepolitiikkaa koskevat päätökset heikentävät liikenneväylien kuntoa. Säästö on 100 miljoonaa euroa vuodessa. Joukkoliikenteen palveluiden oston ja kehittämisen määrärahat vähenevät 5 miljoonaa euroa vuodessa. Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon vähenee 2 miljoonalla eurolla vuodessa.

Tiedonvaihto liikenne rikkomuksista parane EU-maiden välillä

EU-maiden välistä tiedonvaihtoa liikenne rikkomuksista parantava laki on tullut voimaan 14.4.2014. Poliisi voi lähettää toisessa EU-maassa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle ilmoituksen esimerkiksi nopeatuottoisuuden rikkomisesta, rattijuoppoudesta tai punaisista päin ajamisesta.

Lakimuutoksella halutaan varmistaa liikenne rikosten tutkinnan tehokkuus myös silloin, kun teoissa käytetty ajoneuvo on rekisteröity toisessa EU:n jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikos on tehty. Liikenne rikosten ja rikkomusten kansainvälinen tiedonvaihto on aiemminkin ollut mahdollista Euroopan unionissa. Lakimuutoksilla parannetaan tiedonvaihtoa.

Mitä Euro 6:n jälkeen

Tätä asiaa pohditaan Busworld Turkey tapahtumassa Istanbulin Expo Centerissä 24. päivänä huhtikuuta 2014. Näin meitä infoa Cummins moottorivalmistajan tiedottaja Sarah Morris.

Euro 6 –moottorilla varustetulle Scania –kuorma-autolle myönnettiin saksalainen ympäristöpalkinto.

Scanialla on pienimmät ympäristövaikutukset raskaiden kuorma-autojen luokassa arvostettujen saksalaisten Verkehrs Rundschau ja Trucker –lehtien mukaan, jotka myönsivät Scania G 410 –mallille Green Truck 2014 –palkinnon.

Arviointi perustui ensisijaisesti polttoaineenkulutuksen ja pakokaasupäästöjen ympäristövaikutuksiin. Kulutus- ja päästöluemat mitattiin laajoissa kulustesteissä, jotka lehdet suorittivat vaativalla tieosuudella.

Suomi matkailun solukohta

Elinkeinoministeri Jan Vapaavuori on käynnistänyt matkailun kärkihankkeen, jonka tavoitteena on lisätä Suomen matkailullista vetovoimaa, tukea matkailuelinkeinon kilpailukykyä ja kasvua sekä nostaa arvostusta. Yksi neljästä alueellisesta tilaisuudessa järjestettiin 3.4. Vantaalla. Pääaihe oli Suomi kansainvälisen lentoliikenteen ja risteilymatkailun solmukohtana.

Aidosti erilainen ABC Joutsa

abcasemat.fi

Kauniit maisemat, tunnelmalliset sisätilat ja upea terassi.

Paikalliset herkut.

Ruoka- ja tuliaisostokset.

ABC-liikennemyymälät
Avoimna joka päivä!

Puhelut 010-numeroon 0,0835€/puhelu + 0,1209€/min

Esille tuli matkailijamäärät, Helsinki-Vantaa lentoasema 15,3 miljoonaa, Helsingin sata- mat 11,6 miljoonaa ja risteily- matkustajat 420 000 henkilöä. Mahtoko kukaan miettiä, millä ne siirtyivät paikasta toiseen tai kaupunkikiertoajeluille. En ollut paikalla. *koonnut Matti Kulmala*

SUOSIKAA

ILMOITTAJAMME
KÄYTTÄMÄLLÄ
HEIDÄN PALVELUJAAN

Käyttää bussiasi viisaammin!

SISUSTUSTYÖT

- > UUDISTETTU SISUSTUS
- > KORKEALAATUISET KANKAAT
- > KOJELAUDAN ENTISÖINTI
- > KÄYTTÖMUKAVUUS

European Union
Regional Development Fund

Investing in your future

BUSLAND
www.busland.ee

info@busland.ee Marek Metsis +372 526 2323

Tom Rönnerberg

Mikä olisi tärkeätä historiallisessa toiminnassa?

Rönnerbergillä on vastaukset valmiina; Olemassa olevan tiedon siirtyminen oikeassa muodossa uusille sukupolville toimiviin arkistoihin. Tiedoista olisi saatava tallennettua jälkipolville myös "osaamiset" eli asiat, jotka ovat ehkä vain jonkun henkilön sisäisessä tiedostossa korvien välissä. Olennaisen löytäminen olisi erityisen tärkeätä. Kalus-talotietoinnissa voisi keskittyä hyvin säilyneisiin yksilöihin, jolloin entistämistyön määrä ei nousisi kestäättömän suureksi. Säilytyspaikoiksi pitäisi saada kuivia ja ainakin jonkin verran lämmitettyjä talleja kosteuden pitämiseksi kaukana vanhoista kulkimista.

Mikä auto- tai korimalli on jäänyt erityisesti mieleen?

Volvon C10M turistibussi oli aikansa edelläkävijä. Sen valmistusmäärä ei kuitenkaan noussut edes 100kpl suuremmaksi. Syyinä oli kokonaisuuden suhteellisen kallis hinta.

Miten jatkuva muutos on näkynyt käytännön "kone-elämässä"?

Kokonaisuus on muuttunut talousalaatuisemmaksi ja materiaalit ovat parantuneet, voisi asian kiittää!

Lähes kokonaisvaltaisten ajoneuvotekniikan ja ajoneuvomuseosoiden ohella Tom Rönnerberg avioitui ja on kahden aikuisen opiskelevan lapsen isä.

Isko Uusimäki

Tom Rönnerbergin ammattimaailma lyhyesti:
1984- jtk

Volvo Finland Ab, Volvo Bus Center
Linja-autot ja Mukavuusmatkailu-
vaunut Tuotetekniikka, tekniikan
ja myynnin tuki
2003-2005
SAHK:n Automobiili-lehden

päätoimittaja
1984-1991
Tekniska Läroverket i Helsingfors,
autotekniikan tuntiopettaja
1977-1984
Mobil Oil Oy Ab, autoöljyosaston
neuvontainsinööri
1973-1977
Autoliiton Moottori-lehden
avustaja
Kesä-syys 1975
Elektro-Helios - Electrolux Teollisuus,
suurkeittolaitteiden huolto
Kesät 1973 ja 1974
Scienta Oy, elektroniikka-asentaja
ja piirilevysuunnittelija
Kesä 1972
Pohjoiskaaren Auto Oy,

automekaanikko
Syys-talvi 1971-1972
Wärtsilä-yhtymä, Helsingin
telakka, ATK-operaattori
1970-1972
Elektroniikkayhtymä Oy,
elektroniikka-asentaja ja piirilevysuunnittelija

Venäläiset ovat tehostaneet suojatietä osoittavaa liikenne-merkkiä huomiovärein. Näin merkit erottuvat hyvin muusta massasta. Samaa linjaa on käytetty myös mm. lapsista varoittavassa merkissä. Ts. ihmishenkiä säästävät merkit ovat saaneet kehukset. Suomalainen lainsäätäjähän ei tätä taitaisi hyväksyä vaikka idea olisi todella hyvä.

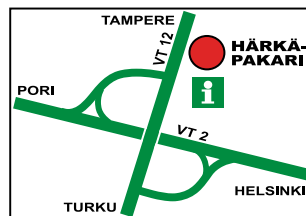
Timo Rinnekari



- VIIHTYISÄ TAUKOPAIKKA
- MEILLE ON HELPPO TULLA TERVETULOA!



Hyvää palvelua
20 vuotta!



Kotoista ruokaa joka päivä
Yli 200 asiakaspaikkaa
Hyvät paikoitustilat

LAUKKU-CENTER

Avoinna ma-su 10 - 18
puhelin 044 056 5021

INVA WC, POSTILAATIKKO,
LASTENHOITOHUONE,
INFOISTE myös sisätiloissa

LIIKENNEASEMA

HÄRKÄPAKARI

HUIITTISISSA

valtateiden 2 ja 12

risteyksen tuntumassa

Risto Rytin katu 2

puhelin (02) 565 000

ma-pe 5.30 - 23

la 6.30 - 23

su 7.30 - 23

info@harkapakari.fi

www.harkapakari.fi



Avoinna 10 - 23



ma-pe 7-21, la 7-21, su 10-21



Pysäköinti vinkkejä pääkaupunkiseudulle

Helsinki ja koko pää-kaupunkiseutu on suuri matkailukeskittymä mitä tulee maahamme suuntautuvaan turismiin. Tämä tietää töitä meillekin ja odotettavissa on erittäin vilkas tilausajokesä, edes mahdollinen pieni hiipuminen ei tule tilannetta muuttamaan. Toivomme, että työskentelymme olisi mahdollisimman miellyttävää meille itsellemme ja etenkin asiakkaillemme, unohtamatta muita kaupunkiliikenteessä olevia. Tätä varten olen koonnut muutamia vinkkejä pysäköintipaikoista, liikennejärjestelyistä ja hyviksi osoittautuneista käytännöistä.

Pitkäaikainen pysäköinti ilman aikarajoitusta

- Mäntymäen kenttä, Paavo Nurmea vastapäätä
- Elielin alueella, ns. kirjaston tontilla, Sanoma-talon vieressä. (aikarajoitukset mahdollisia)
- Kamppi, Autotalon luona.
Päivällä tunnin rajoitus, Tempeliaukion kirkon asiakkaille.

Yöpysäköinti rajoituksetta
- Katajanokka, Kauppatorin vieressä, maailmanpyörän vinoparkki.
- Hakaniemessä, Hakaniemen sillan alla

Lyhytaikainen pysäköinti, turistipysäkit aikarajoituksella

- Postitalo/Kiasma, Mannerheimintie
- Finlandia- talon piha-alue
- Mäntymäen kenttä, Oopperatalon puoleinen reuna
- Runeberginkatu Kamppi
- Senaatintorin ympäristö, Unioninkadulla kirkon vieressä sekä kesäisin Kirkkokadulla (2h)
- Fabianinkatu, Kappelin vieressä.
- Vanha kauppahalli, Eteläranta
- Mikonkatu, kansallisteaterin ja Casinon vieressä
- Ruotsalaisen teatterin edessä, Mannerheimintiellä
- Kasarmintori, 2 bus-sia, Et Makasiinikatu
- Lönnrotinkatu, Mannerheimintien kulma
- Liisankatu, Sotamuseota vastapäätä

- Makasiiniterminaali
Olympiaterminaali
- Katajanokan terminaali
- Vilhonkatu, alamäessä ennen Mikonkatua. Keltainen pysäkki, ei aikarajoitusta
- Arabiakeskus, tehtaanmyymälät ja museo.
Yhdelle bussille 2 h paikka paikkuripysäkin jälkeen (vain arkisin)
Huom! Tiedot ovat huhtikuulta 2014, tilanteet saattavat muuttua ja varsinkin kaupungissa järjestettävät tapahtumat aiheuttavat tilapäisiä muutoksia.

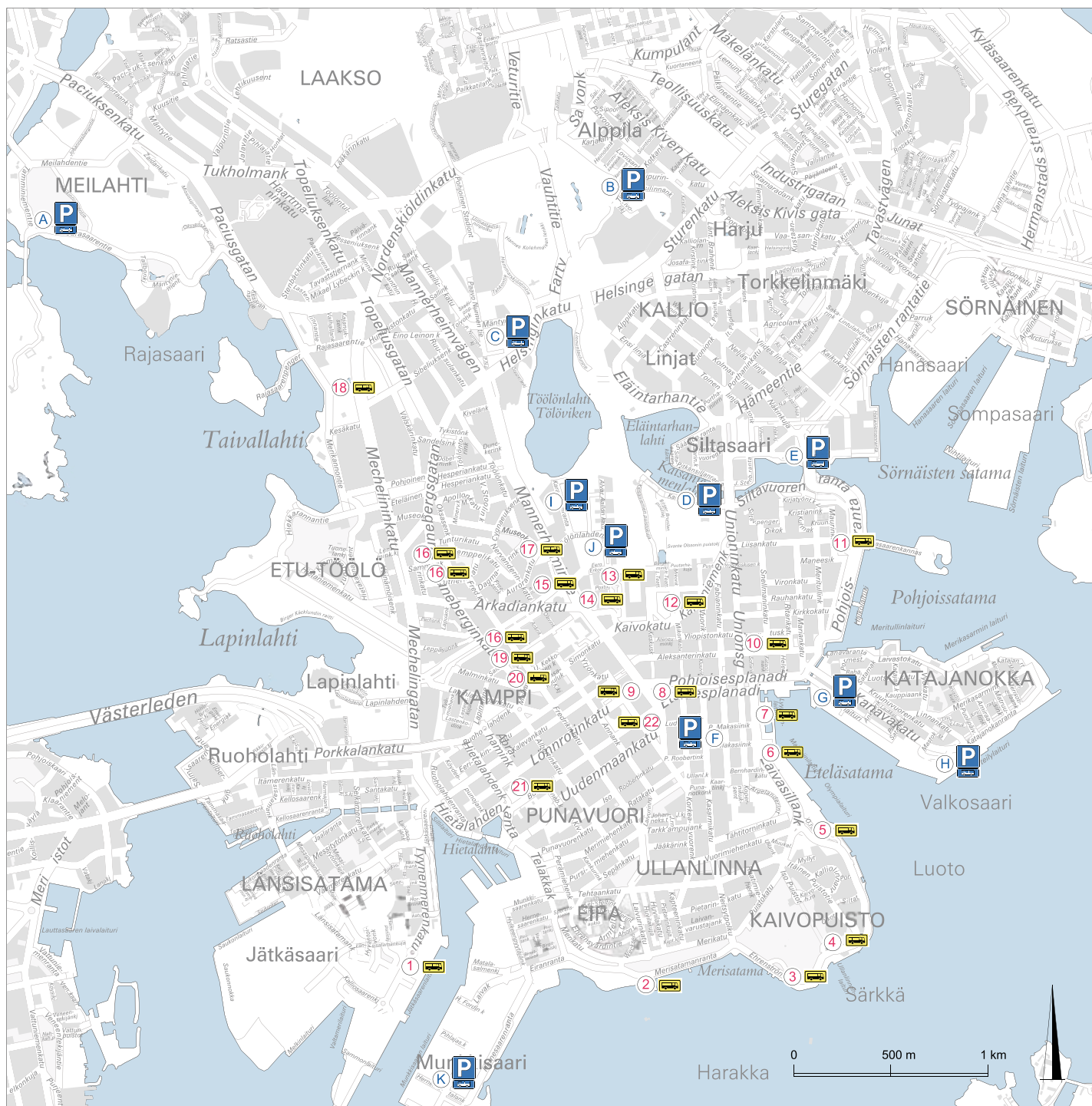
Ajantasaista tietoa: www.visithelsinki.fi/ammattilainen/suunnittele/oppaat/matkailuliikenteen-jarjestelyt-keskusta-alueella

www.visithelsinki.fi/sites/default/files/files/helsingin_matkailuliikenteen_
www.tilausajokuljettajat.fi

Muutama vinkki auttaamaan meitä kaikkia
- Liu'uta esim. Senaatintorin laidassa, Sibeliusmonumentilla ja yms....
- Pysäköi tarkasti siten, että käytät mahdollisimman vähän tilaa

- Noudata liikenteenohjaajien ohjeita, samoja neuvoja pitää noudattaa, vaikka he eivät ole aina paikalla.
- Kaivopuistoa ajetaan aina idästä länteen eli Olympiaterminaalilta kohti Länsisatamaa.
- Joudut kuitenkin hieman häiritsemään muuta liikennettä, säilytä maltti ja ystävällinen asenne.
- Olemme Suomen ja Helsingin käyntikortteja. Meillä vierailaan kaikista maailman kolkista.
- Noudata pysäkkien aikarajoituksia, vaikka joudutkin soveltamaan.
- Oppaan ja kuljettajan kitkaton yhteistyö on ehdottoman tärkeää.
- Olemme ammattilaisia ja annamme sen näkyä!
Huomioi, että taskuvarkaita on liikkeellä siellä missä turistejakin. Poliisi on myös kiinnostunut havainnoista. Mikäli mahdollista, pidä vain yhtä ovea kerrallaan auki ja ole valppaana, ettei bussiin tule ylimääräisiä vierailijoita. **ONGELMA ON TODELLINEN!**
Suomen Tiepalvelumiehet ry STM hoitaa liikenteenohjausta ruuhkapäivinä Senaatintorilla ja Tempeliaukion kirkon pysäköinnissä. Kiitos heille jo etukäteen! Ilman heidän panostaan homma ei sujuisi. Annathan arvonsa heidän työnsä!

**Mukavaa
matkailukesää
kaikille!**



HELSINGIN MATKAILULIIKENTEEN PYSÄKIT JA PYSÄKÖINTIPAIKAT

- 1 Länsiterminaali
- 2 h
- Lisäksi pysäköintimahdollisuus Sataman luvalla
- 2 Merisatamanranta
- Kahvila Carusel, 60 min.
- 3 Ehrenströmintie
- Mattolaituri, 30 min.
- 4 Ehrenströmintie
- Kahvila Ursula, 30 min.
- 5 Olympiaterminaali
- 30/60 min.
- 6 Makasiiniterminaali
- 30 min.
- 7 Eteläranta
- Kauppahalli, 30 min.
- 8 Mannerheimintie
- Ruotsalainen teatteri, 15 min.
- 9 Lönnrotinkatu 1
- 15 min.
- 10 Senaatintori
- 30 min.
- Kirkkokatu, 2h (1.5-30.9)
- Unioninkatu, 30 min.
- 11 Liisankatu
- Sotamuseo, 60 min.

- 12 Mikonkatu
- Rautatientori, 15 min.
- 13 Töölönlahdenkatu 1
- 30 min.
- 14 Mannerheimintie
- Nykytalteen museo, 5 min.
- 15 Pohjoinen Rautatiekatu
- 30 min.
- 16 TempPELLIAUKION kirkko
- Eteläinen Rautatiekatu, 60 min.
- Runeberginkatu / Sammonpuistikko, 60 min.
(1.5 - 30.9)
- 17 Museokatu
- 30 min.
- 18 Sibelius-monumentti
- Mechelininkatu, 30 min.
- Merikannontie
- 19 Runeberginkatu 5
- 60 min.
- 20 Runeberginkatu
- Metroasema, 30 min.
- 21 Abrahaminkatu
- Hietalahdentori, 60 min.
- 22 Erottajankatu
- 15 min.
- (1.5-30.9)

- A Tamminiementie
- (1.4 - 30.9)
- B Linnanmäki
- Vilpuriinkatu, ei aikarajoitusta
- C Töölö / Mäntymäen kenttä
- 24 / 6 h aikarajoituksella
- Mäntymäentie, ei aikarajoitusta
- D Kaisaniemi / Kaisaniemenranta
- Ei aikarajoitusta
- E Hakaniemi / Hakaniemenranta
- 24 h aikarajoituksella
- F Kasarmitori
- 30 min.
- G Kanavaterminaali
- Ei aikarajoitusta
- H Katajanokan terminaali
- 30 min.
- Lisäksi pysäköintimahdollisuus Sataman luvalla
- I Finlanditalo / Musiikkitalo
- Karamzinranta, 30 min.
- J Töölönlahdenkatu
- 60 min.
- K Hernesaari
- 60 min.

Kerää
leimoja

Lunasta menopeli

Tuotetta ei voi muuttaa rahaksi
tai yhdistää muihin tarjouksiin
tai tuotteisiin. Vain yksi leimapassi
ja palkinto/asiakas. Voimassa
elokuun 2014 loppuun asti.
Tuotteita rajoitettu määrä.



Linja-auton kuljettajana saat meiltä huvia
ja hyötyä samassa paketissa. Kun poik-
keat asemillamme ja kyydissäsi on vähin-
tään 25 hlön ryhmä maksavia asiakkaita,
saat leiman passiin. Tarjoamme kuskille
15 leimasta nopean ***Helkama XS1**
-maastopyörän (OVH 499,-) ja 30 leimasta
upean ***Solifer Retro -moposkooterin**
(OVH 1190,-) veloitusetta!



Muut etumme linja-auton kuljettajille

(väh. 15 hlön ryhmä maksavia asiakkaita)

- Kuljettajalle sekä matkanjärjestäjälle
ilmainen lounas tai 2 x kahvi + sämpylä/pulla
- Yhteislaskulla -15 % tuotteiden
alkuperäishinnasta koko ryhmälle



Edut voimassa ja leimapassi noudettavissa näiltä asemilta:

Teboil Tähtihovi
Juornatpolku 41, Heinola
Puh. (03) 874 250
Avoinna ma-su 24 h

Teboil Sveitsinhovi
Mäkikuumolantie 1,
Hyvinkää
Puh. 020 470 8700
Avoinna ma-su 24 h

Teboil Pirkanhovi
Kelhontie 254, Lempäälä
Puh. 020 470 8744
Avoinna ma-su 24 h

Teboil Rantahovi
Närpiöntie 621, Närpiö
Puh. (06) 224 2109,
0400 745 691
Avoinna ma-su 6-24

Teboil Kivihovi
Bulevardi 10, Suomensjärvi
Puh. 020 470 8730
Avoinna ma-su 24 h

Teboil Rajahovi
Rajahovintie 10, Vaalimaa
Puh. (05) 355 7201
Avoinna ma-su 24 h

TEBOIL

huoltaa autoja ja ihmisiä