

BUSSIMATKAILU MUUTTUVASSA MAAILMASSA

Ryhmämatkailun ykkönen vuosikymmenestä toiseen

Pekka Paloranta

Linja-autolla oli vankka rooli suomalaisessa elämänmenossa vuosikymmenten ajan. Ennen sotia ja vielä 1950- ja 1960-luvuilla bussi oli luontevin vaihtoehto työ- ja koulumatkojen tekoon. Tilausliikenne oli kuulunut linja-autoliikenteen palveluvalikoimaan jo varhaisista pioneerivuosista eli 1920-luvulta lähtien. Käytännössä tilausajopalvelujen tarvetta tyydyttivät kaikki linjaliikennettä hoitaneet yritykset, ja pitkään ryhmien kuljettaminen tilauksesta miellettiinkin pääelinkeinoja täydentävänä toimintana.

Maan vaurastumisen ja sitä seuranneen henkilöautokannan rajun kasvun myötä linja-autoliikenteen rooli supistui selvästi vähäisemmäksi. Moni yritys alkoi etsiä korvaavaa toimintaa juuri tilausliikenteestä sekä matkailusta. Kun linjaliikenteen kysyntä erityisesti maaseudulla romahti, kasvua löytyi ryhmämatkailusta.

Samainen vaurastuminen heijastui siten linja-autoalaan myös myönteisesti. Ostovoiman kanssa lisääntyi vapaa-aika, jota yhä useammin alettiin käyttää matkailuun. Sotien jälkeen syntyneet suuret ikäluokat omaksuivat uudenlaisen asenteen matkailuun: oli mahdollisuus ja lupa lähteä, jopa kauas sekä eksoottisiin kohteisiin.

Bussimatkailu sai tästä kasvusta koko ajan oman osansa, mikä osaltaan synnytti itseään ruokkivan ilmiön. Kun kysyntää näytti ja todettiin olevan, bussimatkailuun uskallettiin myös panostaa entistä rohkeammin. Bussien laatuun, varustetasoon ja näyttävyyteen alettiin satsata yhä enemmän. Monet yritykset panostivat myös henkilöstöresursseihin ja palkkasivat erikseen tilausajomarkkinointia

ja -myyntiä hoitavia työntekijöitä.

EU:n myötä linja-autoyrittäjäksi pääsy vapautui 1990-luvun puolivälissä, mikä oleellisesti muutti myös bussimatkailun markkinatilannetta. Uusia linja-autoyrittäjiä syntyi 1990-2000 -lukujen aikana kaikkiaan 600-800. Perinteisiä, pääosin linjaliikenteellä eläneitä yrityksiä toimi alalla ennestään noin 350.

Osa uusista toimijoista hävisi kuitenkin varsin pian suhdanteiden vaihteluissa, mutta suurin osa oli edelleen mukana markkinoilla myös 2010-luvun alkuun tultaessa. Tyypillisesti uudet toimijat olivat pieniä, yhden-kahden bussin yrityksiä. Useimmat uudet yritykset keskittyivät tilausajoliikenteeseen.

Kasvu oli ilmeisimmin voimakkainta lyhytkestoisilla bussiryhmämatkoilla, joihin uudet yritykset olivat luoneet uutta kysyntää. Usein tähän konseptiin liittyi aiempaa pienemmän bussikaluston käyttö. Tätä arviota tukee myös se, että valtaosa uusista yrityksistä tuli aluksi markkinoille tarjoamaan tilausajoihin yleensä 14-22 -paikkaisia pikkubusseja.

Kotimaata kaiken ikäisille

Kotimaan ryhmämatkailussa bussi on säilyttänyt johtavan asemansa vuosikymmenestä toiseen.

Oheispalvelujen ja entistä monipuolisemman matkahoitelman merkitys alkoi selvästi painottua 1980-luvulla. Samoihin aikoihin suomalainen tilausajobussikalusto alkoi kehittyä kohti keskieurooppalaista varustetasoa ja matkustusmukavuutta: korkeus kas-

voi ja esimerkiksi wc:stä alkoi tulla vakiovaruste.

Asiakasryhmittäin katsottuna bussimatkailulla on painopisteensä elämäntapaan molemmissa päissä. Yksi suurimmista asiakasryhmistä kautta aikain olivat koululaiset, jotka varsinaisten päivittäisten koulumatkojensa lisäksi käyttivät tilausbussia leirikoulureissuihin ja luokkaretkiin. Esimerkiksi leirikoulumatkat alkoivat 1990-luvulla suuntautua yhä useammin ulkomaisiin kohteisiin. Tyypillisesti luokkaretket keskittyivät kuitenkin toukokuun kahdelle viimeiselle viikolle. Luokkaretkien valtakunnallinen ykköskohde oli vuodesta toiseen Helsinki, jossa etenkin Linnanmäki sai melkoisen osan nuorten bussimatkailijoiden vyörystä. Sisämaassa Tampere ja Särkänniemen huvipuisto jatkoivat nousuaan kouluryhmien suosikkilistalla.

Eläkeläisille bussimatkat nousivat sotien jälkeen erittäin merkittäväksi tavaksi virkistyä ja päästä irti arjesta – kohtuuhinnalla. Lyhyehköt päivämatkot muutaman sadan kilometrin päähän kotiseudusta ja kiinnostaviin kohteisiin pysyivät kysyttyinä myös 2000-luvulla.

Vaurastumisen ja vapaa-ajan lisääntymisen myötä eläkeläisten osuus sekä rooli asiakasryhmänä vahvistui edelleen 2000-luvulle asti. Suurten ikäluokkien eläköitymisen uskottiin edelleen tuovan lisää asiakkaita bussiryhmämatkailulle. Odotettavissa oli aiempaa monipuolisempia, aktiivisia virikkeitä tarjoavia ryhmämatkapaketteja eläkeläisille, jotka olivat edellisiä sukupolvia nuorekkaampia, terveempiä ja varakkaampia.

Eläkeläistenkin suosimista kotimaan ostosreissuista alkoi kehkeytyä bussimatkailun hittituote 1990-luvulla. Bussiryhmien ostosmatkojen kohteiksi valittiin niin design- ja makeismyymälöitä kuin kauppakeskuksiakin. Yksi vetovoimaisimmista suosikeista, Veljekset Keskinen kyläkauppa Tuurissa, sijaitsi keskellä ”ei mitään” eli Etelä-Pohjanmaalla Soinin pitäjässä.



Suomalainen turistiryhmä matkalla Sveitsissä tammisaarelaisen Oy Lindholm Lines Ab:n bussilla vuonna 1994 (Kuva: Pekka Paloranta)

Ostoksia, elämyksiä ja tapahtumia

Ryhmämatkapaketien suunnittelijoille Suomi alkoi aueta rikkaana mahdollisuutena. Toisistaan selkeästi poikkeavat maakunnat ja niiden ominaiskulttuurit, erikoisten nähtävyyksien tarjoama eksotiikka, luonnonolot ja jopa perinneruoat antoivat rajattomat näkymät matkaohjelmien ideointiin.

Ryhmämatkalaisille oli tarjolla kosolti valinnanvaraa: kaupunkikierrokset, Suomen kartanot, historiaan liittyvät teemamatkat ja erilaiset kotimaan kiertomatkat. Monet ruukkimiljööt ja jopa entiset kaivokset osoittautuivat kiinnostaviksi ryhmämatkojen kohteiksi.

Teatteri-, konsertti-, hiihto- ja näyttelymatkat sekä matkat erilaisiin tapahtumiin olivat vastanneiden mielestä selkeästi parhaiten bussilla tehtäviä matkoja.

Unohtaa ei myöskään sovi nautintoja, joita oli tarjolla esimerkiksi kylpylöissä. Makunautintoja tarjottiin myös viinitiloille tehdyillä ohjelmallisilla retkillä.

Vuonna 2012 julkistetun, Linja-autoliitto ry:n ja Suomen Matkatoimistoyhdistyksen teettämän bussimatkailututkimuksen mukaan valtaosan kokemukset bussimatkailusta olivat vastanneet odotuksia ja neljäsosalla jopa ylittäneet odotukset. Peräti 83 prosenttia kuluttajista oli mielikuvien ja omien

kokemustensa perusteella valmis suosittelemaan bussimatkatuotetta.

Linja-autoliiton jäsenyrityksiltä kerättyjen tilastojen mukaan esimerkiksi vuonna 2010 bussiryhmämatkoilla kävi 12 miljoonaa ihmistä, mikä merkitsi noin kuuden prosentin kasvua edellisvuoteen.

Lapin taian lumoissa

Yksi suunta bussiryhmille on vuosikymmenestä toiseen ylitse muiden. Lappiin matkattiin linja-autoilla jo 1930-luvulta alkaen. Uutta nousua elettiin sotien jälkeen 1950-luvulla. Silloiseen vaatimattomaan palveluvarustukseen oltiin tyytyväisiä. Maisema ja elämys sekä varsinainen matkanteko riittivät.

Lapin matkailun valtaisa kasvu alkoi 1980-luvulla, kun Kittilässä sijaitseva Levi ja Kolarin Ylläs alkoivat nousta todellisiksi hiihtokeskuksiksi. Lasketteluharrastuksen räjähdysmäisen kasvun myötä eri puolilta Suomea alkoi sesonkiaikoina kulkea kohti pohjoista yhä enemmän turistibusseja, joiden tavaratiloja lasketteluvarusteet pullistivat.

Lapin taika ei ole koskaan rajoittunut lumeen. Suomalaisten bussiyritysten ja matkanjärjestäjien vakiotuotteiksi vakiintuivat jo varhain syksyiset ruskaretket. Väriiloistoa ihailemaan matkattiin ahkerasti edelleen myös 2010-luvun alussa.

Suomea ulkomaalaisille

Ulkomaalaisia matkailijoita suomalaiset bussit ovat kuljettaneet niin kauan kuin maahamme on turistiryhmiä tullut. Ulkomaalaisten ryhmien kuljetukset alkoivat selvästi lisääntyä 1990-luvulla. Eri-tyisen voimallisena kasvu suuntautui satamakaupunki Helsinkiin, jonka suosio loistoristeilijöiden pysäkkinä alkoi vahvistua.

Helsinkiin kesällä saapuvien, pääasiassa amerikkalaisten loistoristeilijöiden ja niiden tuomien matkailijoiden määrät kasvoivat vuosi vuodelta. Etenkin pääkaupunkiseudulla operoiville bussiyrityksille tällä matkailulla oli vuosi vuodelta suurempi merkitys, sillä yhden risteilijän vierailu työllisti parhaimmillaan kymmeniä busseja. Matkailijoita kuljetettiin Helsingin lisäksi esimerkiksi Porvooseen tutustumaan.

Toisessa päässä Suomea incoming-tyyppinen bussimatkailu eli vähintään yhtä voimasta kasvua,

kun Lappiin alkoi virrata lentokoneasteittain matkailijoita erityisesti Britannian alueelta. Laskettelemaan, hiihtämään ja elämyksiä hakemaan tulleiden brittituristien kuljettaminen oli kasvava osa bussimatkailua erityisesti 2000-luvulla.

Takaiskuja tällaiselle bussimatkailulle ovat yleensä aiheuttaneet tekijät, joihin ei Suomessa ole voitu vaikuttaa. Yksi tällainen oli SARS-epidemia ja etenkin sen herättämä hysteria 2000-luvun alkupuolella; amerikkalaisturistit jäivät kotiin turvaan.

Elämää Neuvostoliiton jälkeen

Pohjoiset naapurimaat Ruotsi ja Norja olivat suomalaisten bussiryhmien kestopuosikkeja pitkään. Tukholma tuli tutuksi lukuisille suomalaisille turistiryhmille, ja länsinaapurin vetovoima näytti säilyvän myös 2000-luvun alkuvuosikymmeninä.

Ruotsiin suuntautuvat ryhmämatkat olivat myös perheiden suosiossa. Tärkeimpiä kiinnostuksen kohteita oli Kolmårdenin safaripuisto eläimiseen ja elämyksineen.

Norjaan suuntautuva bussimatkailu sen sijaan näytti esimerkiksi 1980-lukuun verrattuna kärsivän maan kalleudesta, joka tuntui korostuvan Norjan jäätyä EU:n ulkopuolelle.

Kun itäinen suuri naapuri Neuvostoliitto kaatui 1991 ja itä-blokki hajosi, vaikutukset suomalaiselle bussimatkailulle olivat kahtalaiset.

Leningradiin suuntautuneessa bussimatkailussa oli eletty hyvää aikaa useiden vuosikymmenten ajan, ja etenkin 1970- ja 1980-luvuilla suomalaisia turistiryhmiä ajettiin naapuriin rentoutumaan suorastaan urakalla. Usein matkojen luonteeseen liittyi värikäs kaupankäynti, jossa liikkui tavarat että valuutta. Neuvostoliiton hajoaminen hämmensi bussimatkailua: epävakaisiin oloihin ei haluttu lähteä entiseen malliin.

Leningradista luopumisen jälkeen kesti pitkään palata Pietariin. Monipuolisen ja tarjonnaltaan ehtymättömän metropolin sekä kulttuurikaupungin nousu takaisin bussiryhmien suosikkien joukkoon alkoi 2000-luvun alkaessa. Kasvupotentiaalia tulevaisuudessa uskottiin olevan kosolti, vaikka Pietarin hintataso nousikin kovaa vauhtia 2000-luvulla.

Neuvostoliiton hajoaminen ja rajaliikenteen helpottuminen muutti vuosikausiksi itään suuntautuvan ryhmämatkailun painopisteen menetetyn Karjalan alueelle, jonne alettiin tehdä kotiseu-

tumatkoja. Matkailua helpottivat myös itärajan uudet rajanylityspaikat, jotka auttoivat bussiryhmien mielekkäämpien reittien ja matkapakettien suunnittelua.

Menneitä muistelevaan ja juuria tutkimaan sekä samalla edullisille ostoksille Viipuriin matkattiin runsaasti etenkin rajaseuduilta, mutta bussilasteja riitti myös läntisestä Suomesta. Alkuinnostuksen jälkeen kotiseutumatkailu sittemmin tasaantui, mutta Viipurin ja Karjalan muiden kaupunkien kiinnostavuus näytti olevan pysyvämpää.

Vetovoimainen Viro

Suomea 1990-luvun alussa riepottaneen laman jälkikuohuissa syntyi myös pysyvyyttä, kun risteilymatkailusta vapautuneesta Virosta kehittyi edullinen ja vaivaton mahdollisuus päästä irti arjesta. Ennen Viron itsenäistymistä laivalle oli matkattu vain yhdeksi yöksi ja ”minimijaksiksi”, että pystyi tuomaan verovapaita tuliaisia.

Tullisäädökset muuttuivat ja Virokin liittyi lopulta Euroopan Unioniin vuonna 2004. Lyhytkestoiselle risteilymatkailulle oli kuitenkin luotu pitävä pohja, jolla oli myös 2010-luvulla edelleen suuri taloudellinen merkitys myös risteilymatkalaisia kuljettaville bussiryityksille.

Viisumivapauden toteuduttua 1997 ryhmämatkailu Viroon sai valtavasti lisää pontta. Laiva- vuorojen tarjonta Suomen ja Viron välillä kasvoi merkittävästi, mikä mahdollisti uusia vaihtoehtoja myös bussiryhmille.

Suureen suosioon nousseen Tallinnan ohella ryhmiä alkoi kiinnostaa myös muu Viro ja muut kuin kaupunkielämykset. Vaihtoehdoksi kotimaan suosituille kylpylöille valittiin yhä useammin Pärnu upeine hiekkarantoineen. Lähellä sijaitsevasta Virosta muotoutui etenkin eteläsuomalaisille matkailijaryhmille erittäin suosittu, edullinen ja monipuolisia vaihtoehtoja tarjoava kohdema. Ainakaan vuoden 2012 tienoilla Viron imu ei ole osoittanut minkäänlaisia heikkenemisen merkkejä.

Viron uusi ”löytäminen” avasi tietä bussiryhmille myös pitemmälle. Infrastruktuurin ja käytäntöjen paranemisen myötä Via Balticasta tuli vähitellen kiinnostava väylä syvemmälle Eurooppaan.

Elämyksillä halpalentoja vastaan

Suomalaiset ovat kautta aikain matkailleet rohkeasti bussilla jopa kaukaisiin kohteisiin. Niin varhain kuin 1950-luvulla käytiin Israelissa asti, ja 1970-luvulle tultaessa oli jo tavallista, että bussilla suunnattiin Keski-Eurooppaan. Usein matkalla olivat mukana omat teltat ja camping-välineet, mikä osaltaan kevensi matkakustannuksia.

Retkeilyhenkinen bussimatkailu sopi mainiosti suomalaisten elin- ja tulotasoon. Myös laadukkaammille ryhmämatkoille oli kysyntää. Vielä 1990-luvulla pitkät, reilusti yli viikon kestäneet Euroopan-kiertomatkat bussilla tuntuivat vetävän hyvin.

Vaurauden lisääntymisen myötä kasvoi halu matkustaa yksilöllisemmin. Lentämisestä tuli yhä yleisempää, ja kun Ruotsin maisemat olivat tulleet tarpeeksi monta kertaa nähtyä, monelle tuli halu päästä suoraan kohteeseen esimerkiksi Keski-Euroopassa.

Jo 1990-luvulla matkanjärjestäjät alkoivat yhä enemmän tarjota asiakkailleen matkatuotteita, joissa meno- tai paluukuljetus Keski-Eurooppaan hoidettiin bussilla ja toinen osuus lentokoneella. Bussiryitysten omatkin matkatoimistot alkoivat mukautua tilanteeseen ja rakentaa matkatuotteita, joissa sekä meno että paluu olivat lentäen.

Ratkaisevasti pitkien bussiryhmämatkojen suosi-oon vaikutti lentoliikenteen kilpailun vapautuminen ja sitä seurannut lentolippujen hintojen mahalasku. Halpojen lentohintojen myötä katosi bussilla tehtävien pitkien ryhmämatkojen hintakilpailukyky. Bussi ei hinnallisesti pärjännyt enää kilpailussa, koska bussikuljetuksen kustannusrakenne muodostui yhä raskaammaksi muun muassa kohonneiden palkka- ja polttoainekustannusten takia.

Hintakilpailukyvyn heikkeneminen ei kuitenkaan lannistanut kaikkia matkanjärjestäjiä, minkä ansiosta pitkiä Eurooppaan suuntautuneita bussimatkoja tehtiin edelleen 2010-luvullakin. Tässä tilanteessa alkoi korostua matkaosuuksien suunnittelun merkitys: matkalaisille piti tarjota nähtävää, elämyksiä, kokemuksia ja lepoa sopivassa sekoituksessa. Pelkkä penkissä istuminen on puuduttava kokemus, joka ei houkuttele lähtemään uudestaan.

Innovatiiviset matkanjärjestäjät onnistuivat luomaan matkaohjelmia, joissa pitkä bussimatka ei ollutkaan haitta, vaan mahdollisuus nähdä ja kokea enemmän. 2010-luvun alkuvuosina näytti vahvasti siltä, että pitkillä ulkomaille suuntautuvilla bussimatkoilla olisi mahdollisuus uuteen tulemiseen.

Tuhkapilvessä ja maailman ympäri

Yllättävä bussimatkailun markkinointikanava aukesi, kun Islannin Eyjafjalla-jäätikön alla sijaitseva tulivuori alkoi purkautua 14. huhtikuuta 2010. Euroopan lentoliikenne oli loppukuun täysin sekaisin; valtaisa tuhkapilvi tuhosi lentoliikenteen normaalin operoinnin. Moottorivaurioiden pelossa viranomaiset asettivat lentokieltoja, ja ilmatiloja suljettiin laajalti ympäri Eurooppaa. Tuhkauhka vaikutti yli sataan tuhanteen lentoon ja kahdeksan miljoonan ihmisen matkasuunnitelmiin.

Pilven vaikutukset leijasivat myös Suomeen. Kun lentokiellot alkoivat uhkaavasti näyttää hetkellistä pysyvämmiltä, alkoivat puhelimet soida suomalaisissa bussiyrityksissä. Eri puolille Eurooppaa jumiin jääneet ryhmät etsivät kuumeisesti mielekäs-tä tapaa palata kotiin mahdollisimman pian. Pääosa ajoista oli hakuja Euroopasta, mutta jokunen vienti-kin toteutui. Ryhmien pelastamiseen osallistui arviolta muutamia kymmeniä suomalaisia bussifirmoja.

Suomalaiset yritykset hoitivat kotiutukset ansiokkaasti, ja moni reissaaja pääsi ensi kertaa elämässään tutustumaan bussimatkailun hyviin puoliin.

Kauas suuntautuva bussimatkailu sai uutta nostetta seuraavana vuonna, kun eräs suomalainen bussiyritys toteutti pätkähullulta kuulostavan idean: yli 20-vuotiaalla bussilla Suomesta Bangkokiin! Tammikuun pakkasia pakoon lähti Suomesta 15 uskalikon ryhmä. Määränpäähän saavuttiin maaliskuun alussa, ja takana oli värikästä taivalta 12 500 kilometriä halki Venäjän, Kazakstanin, Kiinan ja Laosin.

”Pikavuoro maailman ympäri” jatkoi samaa villiä ideaa vuonna 2012. Bangkokista matka jatkui Australiaan, ja suunnitelmissa oli ajaa Pohjois- ja Etelä-Amerikan turneella Alaskasta kohti Chilen eteläisintä kärkeä. Matkasuunnitelman mukaan bussi aiottiin laivata Chilestä Etelä-Afrikkaan. Paluu Afrikan ja Euroopan halki oli tarkoitus toteuttaa vuoden 2014 aikana.

Lähteet:

*Bussiammattilainen-lehti 1981-2012
(v. 1990 asti Linja-auto -lehti)*



Pekka Paloranta

*Lahtelainen viestintäalan yrittäjä ja toimittaja
Oma, joukkoliikenteeseen erikoistunut yritys*

*Viestintä Omniplus aloitti toimintansa vuonna 1989
Harrastanut linja-autoja lapsesta lähtien ja toiminut ammatillisesti bussialalla vuodesta 1987*