

Maailman ensimmäisen sähkövetoisen lämpösäädellyn perävaunun talvitestit ajot

s. 3



Ahvenanmaalla on lähes 3 000 yritystä

s. 14-15



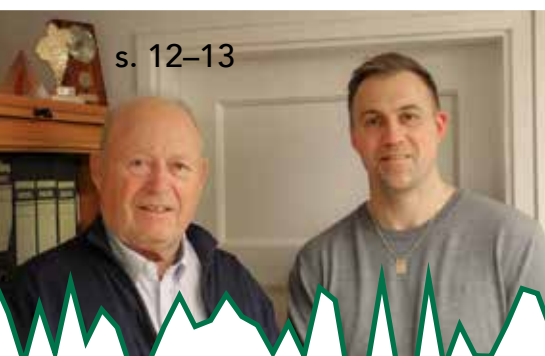
Makkaraa ja lihaa 100 vuotta

s. 6-7



Rundbergiltä löytyy energiaa kaikkiin tarpeisiin

s. 12-13



# tempen

## Tässä numerossa:

Haasteita ja edistysaskeleita – nyt ja tulevaisuudessa .....	2
Menestyksekkäitä talvitestejä – Ensimmäisenä Pohjoismaissa .....	3
Uusi strategia ohjenuorana kohti fossiilittomuutta ....	4
AX Transport saa lisää kaasuautoja.....	5
Hyvää ruokaa joka päivä .....	6
Uusi verkkosivusto on saanut hyvän vastaanoton ...	8
Transmar valmistelee muuttoa mantereella.....	9
Uutta saaristoliikennettä arvostetaan .....	9
Paljon muuta kuin jätettä.....	10

Tulevaisuudessa on monia energiamuotoja .....	12
Yrittäjyys on arkipäivää Ahvenanmaalla .....	14
Yksi hallitun kaaoksen avaintekijöistä .....	16
Uusi sopimus varustamon kanssa .....	16
Panostus HCT-yhdistelmiin Ruotsissa .....	17
Uusi organisaatio otettiin käyttöön.....	18
Paras lomapaikka? .....	18
Transmar sopeutti toimintaansa lakkoihin .....	18
Budbil on siirtynyt uusiin tiloihin.....	18
Avoimet ovet –tapahtuma Transmarilla .....	19
Lemströmin kanava .....	20



**AX Transport saa lisää kaasuautoja** sivu 5



**Paljon muuta kuin jätettä** sivu 10



**Yksi hallitun kaaoksen avaintekijöistä** sivut 16-17



## Menestyksekkäitä talvitestejä – Ensimmäisenä Pohjoismaissa

**Transmar on talvella 2023/2024 osallistunut ensimmäisiin sähkövetoisella lämpösäädellyllä perävaunulla Pohjoismaissa suoritettuihin testeihin. Vaikka testit osoittivat, että perävaunuun on vielä tehtävä joitakin parannuksia, ne kasvattivat Transmarin kiinnostusta uusia, entistä ympäristöystävällisempiä logististisia ratkaisuja kohtaan.**

Pohjoismaiset talviolosuhteet asettavat monia haasteita. Olosuhteet vaikuttavat myös uusiin, ympäristöystävällisempiin logistisiin ratkaisuihin, joita perävaunvalmistaja Schmitz Cargobull lähti talvella ratkaisemaan yhteistyössä Transmarin kanssa. Puhtaasti sähkövetoisista lämpösäädelyä perävaunua testattiin nyt ensimmäistä kertaa liikenteessä Pohjoismaissa. Transmarin päivittäin kolmen kuukauden ajan Ahvenanmaan Maarianhaminan ja Manner-Suomen Liedon välillä reitillä testaama traileri on yksi Schmitz Cargobullin eri puolilla maailmaa samanaikaisesti testaamista yhteensä 15 perävaunusta.

– Tarkoituksena oli, että mahdolliset akkujen talvikäyttöön liittyvät ongelmat paljastuisivat testissä. Myös autolautat kiinnostavat valmistajaa, sanoo Transmarin kalustopäällikkö Hans-Erik Eker.

Testi antoi Transmarille arvokkaita kokemuksia sen työssä kaiken toimintansa hiilijalanjäljen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on lisäksi, että yrityksen koko ajoneuvokanta on täysin hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.

– Testit sujuivat hyvin. Niissä ilmenneet mahdolliset ongelmakohdat, kuten

akkujen lataus aluksilla ja kondensaatio-reaktiot, kun ajoneuvo on vuoroin kylmässä ja vuoroin lämpimämmällä aluksella, vastasivat odotuksiamme, Eker sanoo.

### Monia etuja

Osa haasteista onnistuttiin ratkomaan jo testien yhteydessä, mutta sähkövetoisien lämpösäädelytjen täysperävaunujen tuleva käyttö edellyttää Transmarilta entistä tarkempaa reittien suunnittelua, koska ajoneuvot eivät ole läheskään kaikkialla tankattavissa. Valmistaja voi nyt ryhtyä toimenpiteisiin muiden korjausten suorittamiseksi voidakseen tulevaisuudessa aloittaa perävaunujen sarjatuotannon.



**Hans-Erik Eker, Mats Clemes ja Robert Nylund Transmarilta sekä Tommy Lindholm Volvoilta esittelevät Volvon sähkökuorma-auton vetämää sähkövetoisista lämpösäädelyä perävaunua.**

– Niitä tulee liikenteeseen, mutta ajan-kohta on tietenkin vielä avoin. Tämä oli joka tapauksessa tärkeä askel tällä tiellä, sanoo Hans-Erik Eker.

Sähkövetoinen lämpösäädely vaunu on sekä hiljaisempi että vähäpäästöisempi kuin perinteiset dieselmootorilla varustetut jäähdytysvaunut. Näistä ominaisuuksista on hyötyä etenkin varastohalleissa ja kaupunkiolosuhteissa ajattaessa. Yhdistelmien sähkömoottorit ovat lisäksi ladattavissa sekä ajon aikana että ulkoisilla latauslaitteilla.

Transmarilla odotetaan mielenkiinnolla vastaavia testejä myös jatkossa. Aiemmissä koekäytöissä ja -ajoissa on ollut kyse muista sähköajoneuvoista. Infrastruktuuri ja korkeat kustannukset rajoittavat edelleen jossain määrin uudistuksia, mutta kehitys on siitä huolimatta ripeää.

– Haluamme olla myös jatkossa eturintamassa tässä asiassa. Siksi osallistumme mielellään testeihin aina kun niitä on tarjolla. Niistä on hyötyä sekä meille että asiakkaillemme, Hans-Erik Eker vaikuttaa.

## Toimitusjohtajan palsta

### Haasteita ja edistysaskeleita – nyt ja tulevaisuudessa

Vuosi 2023 jäi Transmarin historiaan haasteiden ja edistysaskeleiden kyllästyksenä vuotena. Sitä se oli myös tänään yhä levottomammalta näyttävän maailman historiassa. Sekä Suomi että Ruotsi ovat kuitenkin nyt täysivaltaisia Naton jäseniä. Maailmantalous sitä vastoin kärsii pahasta taantumasta.

Kaikki tämä vaikuttaa myös Transmarin toimintaan, meidän suunnitelmiin ja päätöksiin niin Ahvenanmaalla kuin toimintalueillamme Ruotsissa ja Manner-Suomessa.

Kohdataksemme nykyiset ja tulevat haasteemme Transmarilla on käynnistetty suuri muutosprosessi, johon on tavoitteena valjastaa koko henkilökunta kehittämään yritystämme. Kaikkien on saatava vapaasti ilmaista mielipiteensä, osallistua ja vaikuttaa omia tehtäviään koskeviin asioihin. Tämä on erityisen tärkeää nykymaailmassa, joka näyttää yhä epävakammalta ja arvaamattomammalta.

Hieman paikallisemmasta toimintaympäristöstämme voimme todeta, että toimivat kuljetukset ovat tärkeä edellytys Ahvenanmaan hyvinvoinnille ja menestykselle. Rederi Ab Fjärd-

vägen ja Transmar ovat solmineet vuonna 2024 sopimuksen, jolla varmistetaan m/s Fjärdvägenin liikennöinnin jatkuminen Långnäsin ja Naantalin välillä. Lauttalinja turvaa tänään yli 80 % kaikista tavaratoimituksista Ahvenanmaalle ja Ahvenanmaalta sekä 100 % kaikista polttoainekuljetuksista.

Kestävyys on yhä keskeisempi tekijä kaikessa toiminnassamme. Kestävyudessa ei ole kyse ainoastaan ympäristöstä ja sähköautoista. Se koskee kaikkea työehdoista koko yhteiskunnan toimivuuteen.

Voit lukea tästä ja paljon muuta tästä Tempen -asiakas-, sidosryhmä- ja henkilöstölehtemme toisesta numerosta. Keväällä 2023 ilmestynyt ensimmäinen Tempen-lehti sai hyvän vastaanoton teiltä lukijoilta. Toivottavasti myös tämä numero antaa teille lisätietoja yrityksestämme, asiakkaistamme ja toimittajistamme sekä logistiikka-alasta yleensä.

Mukavaa kesää!

Mats Clemes



# Uusi strategia ohjenuorana kohti fossiilittomuutta

Transmar laati vuonna 2023 uuden kestävyysstrategian, jolla varmistetaan konsernin työturvallisuus ja ammattitaito myös tulevaisuudessa ja vahvistetaan tavoite, että yrityksen koko ajoneuvokanta on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.

Transmar on laatinut YK:n kestävän kehityksen 17 tavoitteen pohjalta konsernille oman kestävyysstrategian. Transmar keskittyy moniin kestävään kehitykseen vaikuttaviin tekijöihin kuuden oman pää-tavoitteen pohjalta.

– Olemme Transmarilla jo pitkään ottaneet ympäristötekijät huomioon toiminnassamme ja tehneet jatkuvia, myös epäsuoria parannuksia ympäristön hyväksi. Suurin muutos on se, että olemme viime vuosina alkaneet mitata ja seurata useampia ympäristötekijöitä. Tämä

työ täydentyy näillä nyt asettamillamme konkreettisilla tavoitteilla, sanoo myynti- ja markkinointipäällikkö Robert Nylund.

Nylund korostaa, että kestävässä kehityksessä on kyse paljon enemmän kuin ympäristöstä, vaikka nimenomaan ympäristönäkökulmat ovatkin juuri nyt erityisen huomion kohteena monissa yrityksissä.

– Yrityksen ja sen toiminnan on oltava ympäristön kannalta sekä taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä.

Transmarilla tämä näkyy siten, että asetetut tavoitteet käsittävät myös työturvallisuuden ja henkilöstön koulutuksen sekä taloudellisen kasvun ja asianmukaiset työehdot.

– Kestävyys ei ole enää mikään suuntaus, vaan uusi normi, Nylund toteaa.

## Hiilineutraali ajoneuvokanta

Kuljetusalaan kohdistuu kuitenkin monenlaisia juuri ympäristövaikutuksia ja niiden eteen tehtävää työtä koskevia tavoitteita ja odotuksia.

– Transmarin kaltaisen kuljetusalan yrityksen hiilidioksidipäästöistä 99 prosenttia tulee tietenkin varsinaisista kuljetuksista. Ne ovat suurin haasteemme, Nylund vahvistaa.

Kantaakseen kortensa kehoon tässä asiassa Transmar on laatinut kunnianhimoisen mutta realistisen strategisen tavoitteen itselleen. Konsernin raskaan ajoneuvokaluston tulee olla vuoteen 2035 mennessä hiilineutraali. Tekniikka on tosin tässä muutoksessa avaintekijä. Olemme jo nyt testanneet sähkövetoisia ajoneuvoja ja perävaunuja, mutta paljon riippuu kuorma-autonvalmistajien teknisistä ratkaisuista, asiakkaiden toivomuksista ja yhteiskunnan infrastruktuurista, Nylund selittää.

Muussa toiminnassa on jo paljon hyviä ratkaisuja. Transmar on muun muassa asentanut aurinkopaneeleja ja siirtynyt käyttämään lämmön talteenotolla varustettuja jäähdytyslaitteita.

– Meidän on uudistuttava, jos haluamme olla kestävä yritys, Nylund kiteyttää.



Robert Nylund vastaa Transmarilla konsernin uudesta kestävyysstrategiasta. Strategia käsittää myös panostukset aurinkovoimaan. Esimerkiksi Maarianhaminan terminaali on varustettu aurinkopaneeleilla.



## AX Transport saa lisää kaasuautoja

Transmarin Ruotsin tytäryhtiön investoinnit hiilineutraaliin ajoneuvokantaan etenee suunnitelmien mukaisesti. Etuja on paljon ja AX Transportille toimitetaan vuonna 2024 kahdeksan uutta biokaasuvetoista lämpösäädelyihin kuljetuksiin soveltuvaa ajoneuvoa.

AX Transportin ja Transmarin kunnianhimoiset tavoitteet hiilineutraalista ajoneuvokannasta vuoteen 2035 mennessä ovat erinomaisesti linjassa Tukholman ydinkeskustalle hiilineutraalista tuotejakelusta asetettujen uusien vaatimusten kanssa. Eivätkä investoinnilla saavutettavat edut ole ainoastaan ympäristöllisiä.

– Ajoneuvot ovat vastanneet täydellisesti odotuksiamme. Ne ovat lisäksi merkittävästi hiljaisempia kuin dieselajoneuvot, mikä on suuri etu etenkin ydin-kaupunkialueella, sanoo AX Transportin toimitusjohtaja Henrik Lindahl.

Tukholman kaupunki tulee todennäköisesti kieltämään dieselajoneuvojen käytön nykyistä laajemmalla alueella, mistä on selkeää etua kaasu- ja sähköautoja käyttäville jakeluyhtiöille.

## Täyttävät monia tavoitteita

Investoinnit seuraavat sekä AX Transportin omia tavoitteita täysin kaasu- ja sähkövetoisesta autokannasta vuoteen 2030 mennessä että Transmar-konsernin strategiaa, että yrityksen kaikki raskaat ajoneuvot ovat hiilineutraaleja vuoteen 2035 mennessä. AX Transport liikennöi nyt keväällä 2024 yhdeksällä kaasu-

autolla, mikä vastaa noin neljännessä yrityksen koko autokannasta. Investoinnit jatkuvat vuonna 2024.

– Olemme tilanneet kahdeksan biokaasuautoa lisää toimituksella vuonna 2024, mikä tarkoittaa, että lähes puolet ajoneuvoistamme on fossiilittomia vuoden loppuun mennessä. Tavoitteemme sataprosenttisesti hiilineutraalista ajoneuvokannasta vuoden 2030 loppuun mennessä edistyy siis aimo harppauksin, Lindahl sanoo.

## Tarvitaan parempi infrastruktuuri

Kaasuautojen valmistaja Scania toimiti ensimmäiset kaasuautot kesällä 2023 tietyllä viiveellä maailmantilanteesta johdettujen maailmanlaajuisten toimitusvai-

keuksien ja komponenttipulan johdosta. Tilanne on nyt kohentunut ja AX Transport odottaa jo seuraavia toimituksia.

– Kaasun tankkausasemien tarjonta on sitä vastoin rajallisempaa kuin mitä olimme ajatelleet. Se aiheuttaa tiettyjä logistisia haasteita, Lindahl toteaa.

Tankkausmahdollisuudet paranevat kuitenkin jatkuvasti ja Lindahl toivoo, että kaikki osapuolet voisivat yhdessä edistää paremman tulevaisuuden hyväksi tehtävää siirtymää hiilineutraaleihin kuljetuksiin.

Investointi on suuri, mutta AX Transportille itsestäänselvyys. AX Transport vastaa useiden kuljetusyritysten lämpösäädelyistä kuljetuksista Tukholman alueella. Yrityksellä on varasto ja terminaali Tukholman edustalla Tumbassa.



Henrik Lindahl odottaa mielenkiinnolla tulevia panostuksia fossiilittomiin ajoneuvoihin.

# Hyvää ruokaa joka päivä

**Perheyritys W.J. Dahlman on 100 vuoden ajan harjoittanut lihanjalostamotoimintaa Ahvenanmaalla. Yritys on viimeisen kymmenvuotiskauden aikana kasvanut vauhdikkaasti ja kehittynyt ruoka- ja keittiövarusteiden kokonaistoimittajaksi. Kuljetuksissa täsmällisyys on tärkeintä.**

Ahvenanmaalainen W.J. Dahlman täyttää 100 vuotta vuonna 2024. Kaikki alkoi makkaran valmistuksesta pienessä, pimeässä kellarissa vuonna 1924. Yritys aloitti sittemmin teurastamotoiminnan ja 1970-luvulla se hankki suuremmat tuotantotilat.

– Yritys on tehnyt minuun suuren vaikutuksen. Sata vuotta toiminut perheyritys on osoittanut tietävänsä, mitä se tekee. Helpolla kukaan ei varmastikaan ole päässyt, vaan erilaisia käännteitä on ollut paljon ja yritys on kehittynyt valtavasti vuosien varrella.

Näin sanoo yrityksen varatoimitusjohtaja ja tuotantopäällikkö Mats Lindman. Hän johtaa tänään yritystä sen perustajan Wilhelm Johannes Dahlmanin pojanpojan, Johannes Dahlmanin sekä ammattitaitoisen henkilökunnan kanssa. Monilla Dahlmanin työntekijöistä on takanaan todella pitkä ura yrityksen palveluksessa.

– Eräs makkaramestareistamme päätti äskettäin yli 40 vuotta kestäneen työuran sa Dahlmanilla. Lisäksi meillä oli kunnia kiittää erästä talousostomme uskollista palvelijaa 45 vuoden työrasta, Lindman sanoo.

## ”Mitään ei saa pitää itsestäänselvyytenä”

Perheyritys W.J. Dahlman ei satavuotisesta historiastaan ja yrityksen merkittävästä jatkuvuudesta huolimatta perusta tulevaisuuttaan sen varaan.

– Joitakin asioita pidetään Ahvenanmaalla usein itsestäänselvyyksinä, vaikka muutosta tarvitaan ja sitä tapahtuu, Mats Lindman sanoo.

Mats Lindman tuli Dahlmanille pian sen jälkeen, kun Johannes Dahlmanista oli tullut toimitusjohtaja ja yritystoimintaa oli päätetty laajentaa.

– Ostimme vuonna 2017 elintarvike-

tukkuliike Dineran, Lindman kertoo.

Lihanjalostamo Dahlman siirtyi yrityskaupan myötä seuraavaan kehitysvaiheeseensa.

– Jokainen sukupolvi on tehnyt omat strategiset päätöksensä. Tästä tuli meidän juttumme.

## Maihinnousu mantereelle

Lisäksi Dahlmanilla on katse edelleen tulevaisuudessa. Yritys on viime vuosina hankkinut itselleen yrityskaupalla jalsijaa myös Manner-Suomesta ja se on laajentanut palveluvalikoimaansa voidakseen palvella kaikkia yksityisistä kahviloista kunnallisiin suurkeittiöihin.

– Panostamme tänään myös keittiövarusteisiin. Meillä on kaikki tarvittava ammattitaito, jotta voimme kalustaa ja varustaa keittiön kaikella tarvittavalla. Olemme kokonaistoimittaja ja haluamme palvella kaikkia: kauppoja, ravintoloita, kahviloita ja muita keittiöitä kaikkialla Ahvenanmaalla, Lindman toteaa.

Muut suuret tukut ja lihanjalostamot Suomessa ja Ruotsissa eivät ole uhka.

– Päinvastoin. Yhteistyö on meille tärkeämpää kuin kilpailu. Meillä on paras paikallistuntemus Ahvenanmaalla.

## Transmar hoitaa jakelun

Dahlmanin liikevaihto on tänään lähes 20 miljoonaa euroa. Vihannesten ja muiden elintarvikkeiden sekä keittiötarpeiden tuonti tulee kasvamaan, vaikka kaikki liha- raaka-aine on ahvenanmaalaista. Toimitamme sekä lihatuotteita että muuta ruokaa ja keittiötarpeita kaikkialle Ahvenanmaalla. Osa lihasta myydään myös mantereelle.

Transmar on huolehtinut Dahlmanin kuljetuksista vuosikymmeniä, todennäköisesti jopa Transmarin toiminnan alkuvuosista eli 1960-luvulta alkaen

– Meille tulee päivittäin, joka aamu kuljetuksia mantereelta. Lisäksi Ruotsista



W.J. Dahlmanilla on teurastamon ja lihanjalostamon lisäksi myös kattavaa ruokaan liittyvää tukku-kauppatoimintaa.

tulee kolmesti viikossa tavaraa myös iltaisin, Mats Lindman kertoo.

Toimitusten täsmällisyys on tärkeintä yritykselle.

– Raaka-aineiden tullessa aamulla kello 6.15 ne kuormataan uudelleen ja täydennyyksiä aiemmin kuormatuille toimituksille. Kello 7 kaikki lähtee jakeluun asiakkaille. On kyse minuuteista.

Transmar hoitaa myös Dahlmanin kylmäkuljetukset mantereelle sekä tehdään jätekuljetukset ja eläinten ruhojen erikoiskuljetukset. Kuljetukset Ahvenanmaalle ja Ahvenanmaalta on ulkoistettu Transmarille. Ahvenanmaalla Dahlman sitä vastoin hoitaa pääosan kuljetuksista omilla ajoneuvoilla, mutta myös täällä Transmarin osittain omistama tytär-



Transmarin autot kuljettavat joka aamu tuotteita Dahlmanille Maarianhaminaan ja Maarianhaminasta.



Dahlmanin erikoisuus, savustettu Wienimakkara tulossa ulos savustusuunista.

yritys Budbil on tärkeä kumppani.

– Meillä on säännöllisesti kokouksia ja yhteistyö on hyvää, mutta tuki kehitettävääkin aina löytyy. Kaikessa on kyse ihmisistä, siitä kenen kanssa hoitaa asioita oli paikka kuljettajista tai toimistohenkilökunnasta. Digitalisaatio, jatkuvuus ja laatu ovat juuri nyt ajankohtaisia keskustelunaiheita Transmarin kanssa, Lindman sanoo.

## Katse mantereeseen suuntaan

Sekä Transmarin kanssa tehtävän yhteistyön että Dahlmanin oman toiminnan tulevaisuus näyttää valoisalta. Ruotsi ei ole toistaiseksi ollut yrityksen laajentumisaluetta, mutta Manner-Suomessa Dahlman on päässyt hyvään alkuun.

– Emme kilpaile hinnalla tai määrillä. Tarjoamme sen sijaan Manner-Suomessa valmistettuja tuotteita ”ruotsalaisempia” tai kansainvälisempiä tuotteita, Lindman selittää.

Tulevaisuuden tavoitteet ovat selvillä.

– Olemme myös tulevaisuudessa ahvenanmaalainen perheyritys, jonka päämarkkina on täällä Ahvenanmaalla, vaikka



Hygienia ja turvallisuus ovat avain-tekijöitä Dahlmanin toiminnassa.

samalla vahvistammekin asemaamme mantereella. Lisäksi olemme suunnanneet katseemme myös länteen.



Dahlmanin varatoimitusjohtaja Mats Lindman on ylpeä yrityksen pitkästä historiasta ja nopeasta kasvusta.



**Laura Hietala**

**Perhe:** Avoliitossa 20 vuotta.

**Työtehtävä:** Asiakaspalvelupäällikkö, Transmar Ab, Maarianhamina.

**Milloin tulit Transmarille?** 2011

**Mitä arvostat eniten työtovereissasi?** Heidän avuliaisuuttaan.

**Mitä teet vapaa-ajalla?**

Puuhastelen puutarhassa ja remppaan taloamme. Myös historiallisen sisustuksen ja designtuotteiden keräily kuuluu harrastuksiini ja käytän siihen mielellään mahdollisimman paljon aikaa.

**Lempiruokasi ja -juomasi?**

Riippuu vuodenajasta. Esimerkiksi juuri nyt keväällä/alkukesästä simpukat ja lasi kuohuvaa ovat mahtava makuelämys.

**Lempielokuvasi tai -sarjasi?**

Ehdottomasti Seinfeld.

**Unelmalomasi?**

Klassinen autoajelu Kanadan ja USA:n halki avopuolisoni kanssa.

**Erityinen muisto työelämästä?**

Covid 19, kaikki muuttui sen myötä.

**Visiosi Transmarista 5–10 vuoden kuluttua?**

Kasvamme ja menestymme rinnakkain asiakkaittemme kanssa.

## Uusi verkkosivusto on saanut hyvän vastaanoton

**Transmar-konserni uusi syksyllä 2023 verkkosivunsa. Uudella sivustolla on entistä enemmän yksityiskohtaista tietoa yrityksestä ja sen palveluista.**

Sivustoa uusittiin sekä visuaalisesti että sisällöllisesti paremmin koko konsernikokonaisuuden kattavaksi. Uudistuksen päätavoitteet käyttäjystävällisemmästä ja sisällöllisesti kattavammasta sivustosta ovat täyttyneet.

Yritys ja sen historia esitellään nyt selkeämmin ja sivustolla julkaistaan entistä säännöllisemmin myös erilaisia tiedotteita. Lisäksi Transmarin henkilöstö- ja sidosryhmälehti Tempenin digitaalinen näköislehti löytyy sivustolta.

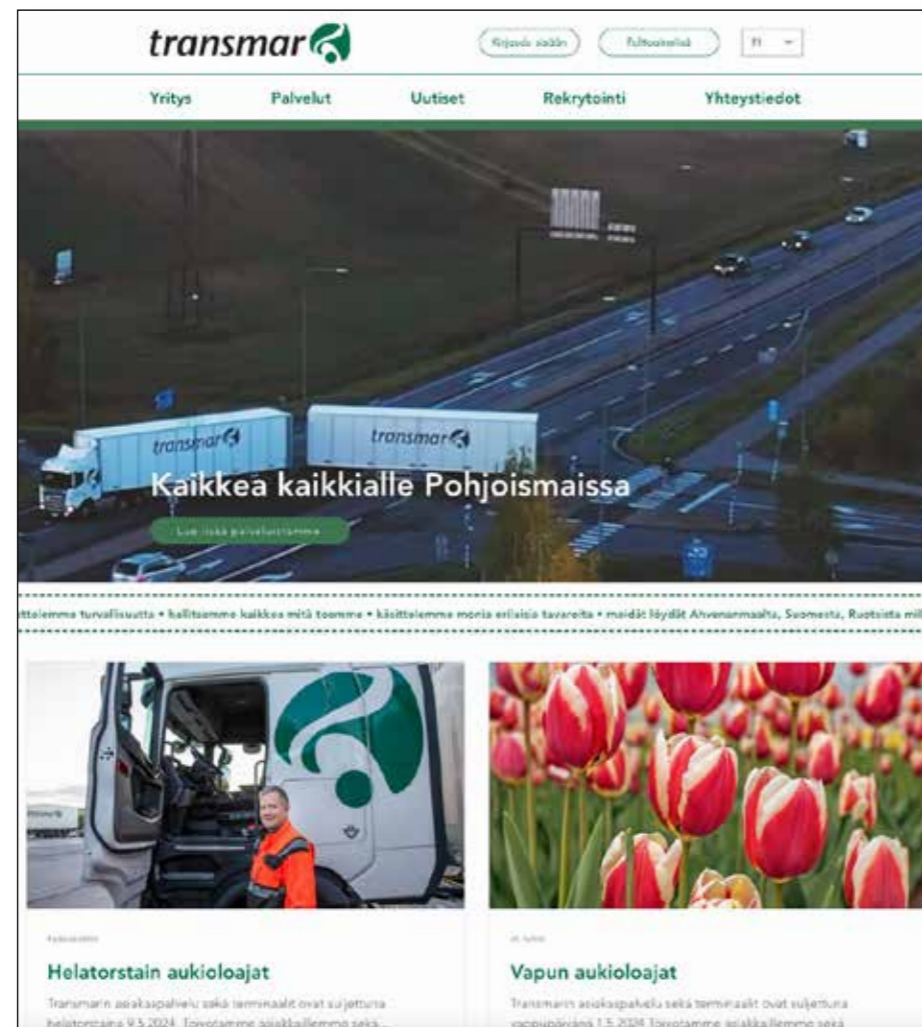
Asiakasportaali on linkitetty entiseen tapaan sivustolle, mutta sitä on täydennetty uusilla apuvälineillä, joiden ansiosta asiakas saa käyttöönsä omaa sopimustaan ja omia kuljetuksiaan koskevat tiedot.

– Haluamme tällä uudistuksella antaa

asiakkaillemme, yhteistyökumppaneillemme ja muille meistä kiinnostuneille kattavamman ja aina käytettävissä olevan kanavan, josta he saavat tietoja yrityksestämme ja sen palveluista. Lisäksi haluamme tiedottaa Transmar-konsernin ajankohtaisista uutisista ja tapahtumista, sanoo toimitusjohtaja Mats Clemes.

Uudistus sisältyy hankkeeseen, jolla lisätään Transmarin näkyvyyttä ja markkinointia. Uudet verkkosivut linkittyvät myös yrityksen sosiaalisen median Facebook, Instagram ja LinkedIn -sivuihin, joita myös tullaan päivittämään yrityksen viestinnän ja saavutettavuuden lisäämiseksi.

Uusi sivusto on kehitetty yhteistyössä mediayrityksen Oy HolmMediaData Ab ja graafisen alan yrityksen Oy Hausa Ab kanssa.



## Transmar valmistelelee muuttoa mantereella

**Transmar luopuu syksyllä tiloistaan Naantalissa ja muuttaa Turkuun kuljetusyritys Scandic Transin tiloihin. Pidemmällä aikavälillä Transmar saa omat uudet tilat Naantalın sataman läheisyydestä.**

Transmar muuttaa syksyllä joitakin vuosia sitten tekemänsä strategisten päätösten ja Naantalın kaupungin terminaali-alueella varten laatiman uuden asemakaavan johdosta nykyisestä Naantalın terminaali-alueella Turkuun.

– Olemme jo joitakin vuosia sitten tehneet strategisen päätöksen kylmävarastointitoiminnasta luopumisesta. Keskitämme toimintamme sen sijaan entistä tiiviimmin muiden tuoteryhmien kumipyöräkuljetuksiin sekä terminaali- ja varastotoimintaan, sanoo toimitusjohtaja Mats Clemes.

Transmar on siksi alkanut etsiä uusia, tarkoituksenmukaisempia tiloja. Naantalın kaupunki on laatinut uuden asemakaavan

alueelle, jolla Transmar on toiminut tähän saakka, jolloin yrityksen tilapäinen muutto muualle ja uusi yhteistyö on käynyt ajankohtaiseksi. Transmar muuttaa nimittäin aluksi Turun sataman lähistöllä sijaitseviin Scandic Transin tiloihin.

– Uskomme, että tämä yhteistyö osoittautuu mielenkiintoiseksi ja kehityskelpoiseksi. Ensinnäkin meidän on tietenkin kuitenkin arvioitava järjestelyn toimivuus, Clemes sanoo.

**Paluu Naantaliin**

Koska Transmarin Naantalın terminaali- ja toimistoalueen uusi asemakaava todennäköisesti saa lainvoiman elokuussa,

muutto tapahtuu sen jälkeen.

– Mutta se tapahtuu tietenkin varauksella, ettei kaupungin päätösprosessissa tapahdu muutoksia, Clemes selittää.

Transmar jatkaa toimintaansa Naantalın terminaali-alueella siihen saakka kunnes rakennukset on purettava ja alue täytetty asemakaavan mukaisesti liike- ja myymälätiloilla. Transmarilla on kuitenkin katse jo kauempana tulevaisuudessa. Omaa, kiinteää terminaali- ja varastoaluetta koskevat suunnitelmat ovat muotoutumassa.

– Tavoittelemme strategista sijaintia Naantalın sataman läheisyydestä. Kerromme tästä lisää heti konkreettisten suunnitelmien saatua muotonsa, sanoo Clemes.

## Uutta saaristo-liikennettä arvostetaan

**Transmar on lisännyt vuodesta 2024 alkaen linjaliikennettään Ahvenanmaalla. Pääpaino on elintarvikekuljetuksissa Manner-Ahvenanmaalta ja Turusta Ahvenanmaan saariston pohjoisosiin.**

Uusi kuljetuslinja mahdollistaa säännölliset edestakaiset kuljetukset saariston pohjoisosiin, Kumlingeen ja Brändöhön. Linjalla liikennöidään kolmena päivänä viikossa: maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin.

– Aloittamamme linjaliikenne on avannut monille tavarantoimittajille uusia mahdollisuuksia nopeisiin ja joustaviin ym-

päri vuotisiin tavaratoimituksiin saariston pohjoisosiin, sanoo Transmarin myynti- ja markkinointipäällikkö Robert Nylund.

Kuljetusten pääpaino on elintarvikekuljetuksissa, mutta myös kappaletavarakuljetukset kuuluvat palveluvalikoimaan.

Kesäkaudella kuljetuksia lisätään useammalla ajoneuvolla. Alku on ollut lupaava.

– Saaristolinja on käynnistynyt hyvin.

Asiakkaat olivat aluksi hieman epäileväisiä, mutta nyt meistä tuntuu, että he ovat tyytyväisiä, sanoo Transmarin Ahvenanmaan kuljetusten esimies vastaava ajajärjestelijä Niclas Sundberg.

Osa kuljetettavista tavarista tulee Manner-Ahvenanmaalle saaristosta eli kuljetustarjonta on edestakaista.



# Paljon muuta kuin jätettä

**Kun jätehuoltoyritys Ålands Renhållning Ab perustettiin vuonna 1980 ajatukset ja edellytykset lajitella ja kierrättää jätettä sekä ottaa huomioon ympäristövaikutukset olivat täysin erilaisia kuin tänään. Mutta yritys perustettiin juuri uudet ajatustavat mielessä ja se on siitä alkaen ollut monin tavoin edelläkävijä. Tänään Ålands Renhållning on Ahvenanmaan johtava jätehuoltoyritys.**

Yrityksen ajoneuvot ovat useimmille ahvenanmaalaisille tuttu näky kaduilla ja kujilla, kaupungissa ja maaseudulla. Transmarista tuli vuonna 1991 yrityksen osakas ja vuonna 2009 yritys siirtyi kokonaan Transmarin omistukseen. Vuonna 2017 tytäryhtiö fuusioitiin konserniin. Nykyisin jätehuoltoyritys tunnetaan nimellä Renhållningen.

– Paljon on tapahtunut 1980-luvun jälkeen. Jätehuolto on tänään merkittävä toimiala, joka pyrkii tarjoamaan kokonaisvaltaisia ja räätälöityjä jätehuoltopalveluja Ahvenanmaalla. Palvelemme yrityksiä, kuntia ja yksityishenkilöitä. Osa kunnista ostaa meiltä vain kuljetukset kun taas toiset ostavat myös materiaalinhallinnan, jolloin me keräämme, lajittelemme, kierrätämme ja kuljetamme kaikki jätteet, sanoo Robert Nylund, joka vastaa konsernitason Transmarin myynnistä ja markkinoinnista.

Näin kokonaisvaltaista Renhållningeinin, eikä alan palvelutarjontaa yleensäkin suinkaan ole aina ollut. Kun yritys perustettiin vuonna 1980, Ahvenanmaalla oli noin 15 kaatopaikkaa, joille lähes kaikki jätteet tosin sanoen päättyivät.

## Pioneeri Ahvenanmaalla

Kierrätys oli jo 1970-luvulla alkanut tehdä tuloaan, mutta kaatopaikat säilyttivät siitä huolimatta asemansa pitkään. Vähitellen niitä alettiin kuitenkin sulkea ja Ålands Renhållning oli tässä työssä kokoava voima.

– Yritys oli varhain liikkeellä. Se oli yksityisyrittäjien eräänlainen pioneeri. Kunnat ovat tulleet mukaan vasta myöhemmin lain edellyttäessä niiltä suurempaa vastuunottoa. Muutos on ollut suuri. Me olemme aina kiinnittäneet palvelusamme huomiota ympäristövaikutuksiin, mutta emme tietenkään voi pakottaa asiakkaita lajittelemaan. Olemme törmänneet jopa siihen, että asiakas on vaihtanut vähäisempiä vaatimuksia asettavaan urakoitsijaan. Tänään useimmat kuitenkin ajattelevat toisin. Ympäristöä arvostetaan, Nylund toteaa.

Renhållningeinin on nykyisin paljon erilaisia palveluja peruskierrätyksestä kuivaimuun ja öljytankkien puhdistukseen sekä omaan jäteasemaan. Erilaiset materiaalit lajitellaan asemalla kuljetettaviksi Manner-Suomeen tai Ruotsiin kierrätettä-

viksi. Muun muassa Leif Ask työskentelee jäteasemalla. Renhållningen on ollut hänen työnantajansa peräti 36 vuotta.

– Aloitin urani Ödånbölen kaatopaikan jätepuhdistimen kuljettajana. Monet asiat ovat muuttuneet sen jälkeen.

Ödånbölen kaatopaikka, Svinryggens Deponi, on tänään ainoa jäljellä oleva kaatopaikka Ahvenanmaalla. Askin työskennellessä siellä kaatopaikkoja oli paljon enemmän. Nyt pääosa kaikesta tapahtuu Renhållningeinin lajitteluasemalla. Erilaiset koneet lastaavat uudelleen, puristavat kokoon ja käsittelevät kiertoon tai energiajätteeksi siirtyvät jätteet. Asemalla tehdään tiimityötä, hierarkia ja tittelit on unohdettu.

– Ei, ne eivät ole tärkeitä. Autamme toisiamme parhaan kykymme mukaan. Kaikki kantavat vastuuta, Ask selittää.

## Kaikki päivät ovat erilaisia

Työ on erittäin vaihtelevaa. Askin kollega Tom Jansson siirtää rakennusjätettä jatkokuljetusta varten. Jansson on tehnyt Transmarilla lähes kaikkea ja on myös yrityksen osakas. Hän komppaa Askia. Työt tehdään yhdessä ja kaikki asemalla työskentelevät tekevät enemmän tai vähemmän kaikkea.

– Täällä ei ole mitään tavallisia päiviä ja juuri se on kaikkein mielenkiintoisinta. Osa jätteenkeräyksestä tapahtuu tietenkin säännöllisesti, mutta lisäksi saamme öljynpoiston ja kuivaimun kaltaisia erikoistehtäviä.

Sekä Jansson että Ask pitävät erikoistehtävistä.

– Tulemme tänne aamulla ja ryhdymme kaikkiin tarvittaviin hommiin. Osaamme työömme, mutta mukavinta ovat tietenkin haasteet, Ask toteaa.

## Asioita pidetään helposti itsestäänselvyyksinä

On melko ainutlaatuista, että yksityisyrittäjä alkaa vastata jätehuollosta, kuten Ahvenanmaalla on tehty. Sama pätee edelleen, vaikka kunnat nyt tekevät pääosan työstä ja palkkaavat avukseen erilaisia alihankkijoita. Renhållningen on yksi näistä yrityksistä.

– Yrityksellämme ei ollut silloin, eikä ole nytkään mitään velvoitetta hoitaa jätehuoltoa. Yritys on ottanut suuren yhteiskunnallisen vastuun ja on ilmeistä, että tätä saatetaan pitää itsestäänselvytenä. Ellemme me huolehdi tästä toiminnasta, kunnat ja yritykset joutuisivat itse järjestämään jätehuollon tai ostamaan sen Ahvenanmaan ulkopuolelta, Robert Nylund sanoo.

Ålands Renhållning aloitti esimerkiksi palavan jätteen kuljetukset Uppsalaan, Ruotsiin 1990-luvulla. Oman kompostointitoiminnan yritys aloitti 2000-luvun alussa yhteistyössä teurastamo- ja elintarvikealaa harjoittavan Dahlmanin ja



Tom Jansson ja Leif Ask arvostavat tiimityötä jätehuoltoyrityksen kierrätysasemalla.



Susanne Smedsillä on laaja asiakasverkosto palveltavanaan.

erään alihankkijan kanssa. Siihen saakka kaikki jätteet oli toimitettu kaatopaikalle.

– Ahvenanmaa on ehdottomasti hyötynyt toiminnasta, Nylund sanoo.

Kaatopaikalle 3 prosenttia 45 prosentin sijaan

Yhä useammat säädökset ja määräykset ovat vuosien varrella tiukentaneet lajittelu- ja kierrätysvelvoitteita. Ålands Renhållning on kehittynyt niiden myötä, mutta joissakin asioissa yritys on ollut myös edelläkävijä.

– Ammattitaidon ylläpito on tietenkin yksi haasteistamme etenkin, kun on kyse erikoistehtävistä. Varsinkin Ahvenanmaan vähäiset jätemäärät ovat tässä suhteessa merkittävä haaste. Emme voi aina investoida erikoislaitteisiin ja -varusteisiin, ja meillä on siksi yhteistyökumppaneita myös mantereella, Nylund selittää.

Vain 3 prosenttia jätehuoltoyrityksen tänään käsittelemistä jätteistä päätyy kaatopaikalle. Vielä 20 vuotta sitten vastaava luku oli 45 prosenttia.

Viimeaikaiset lakimuutokset ovat lisänneet kuntien suoraa vastuuta, ja kun-



nat puolestaan ulkoistavat merkittävän osan tästä työstä jätehuoltoyritykselle. Jätteitä kerätään tuhansilta asiakkailta: yrityksiltä, kunnilta, taloyhtiöiltä sekä kotitalouksilta.

– Asiakasmäärämme väheni Ahvenanmaan ympäristöpalvelujen kuntaliiton MISEn perustamisen myötä 5000:stä 1500:een, mutta hoidamme siitä huolimatta lähes yhtä monen asiakkaan jättekuljetukset kuin ennenkin, Nylund kertoo.

## Kysymyksiä taivaan ja maan väliltä

Asiakasyhteyksiä on joka tapauksessa paljon. Muun muassa Susanne Smeds vastaa niistä.

– Otan vastaan muun muassa jätelavavarauksia ja toivomuksia tyhjennysvälien muuttamisesta. Koska asiakasverkko on niin laaja, kysymyksetkin vaihtelevat laidasta laitaan.

Smeds arvostaa sekä vaihtelua että ongelmanratkaisuja, vaikka työ ajoittain onkin varsin hektistä. Niiden 15 vuoden aikana, joina hän on työskennellyt Renhållningeinin palveluksessa, on tapahtunut paljon.

– Asiakkaiden esittämät kysymykset ovat tänään täysin erilaisia kuin 15 vuotta sitten. Pyrimme tietenkin löytämään vastauksen ja ratkaisun kaikkiin kysymyksiin.

Jätehuolto unohdetaan usein tai sitä pidetään itsestään selvänä yhdyskunta-palveluna, mutta Ålands Renhållningeinin se on keskiössä. Joka päivä.

# Tulevaisuudessa on monia energiamuotoja

**Rundbergs Bil & Service AB:n palveluvalikoima kattaa yrityksen nimestä huolimatta paljon muutakin kuin autojen huoltotoimintaa. Erilaiset polttoaineet ovat olleet yksi yrityksen päätuotealueista jo vuosikymmeniä ja RBS on tänään energiayhtiö, jolla on valmiudet vastata myös tuleviin haasteisiin.**

Isä ja poika Rundberg istuvat vastakkain pöydän äärellä. He edustavat kahta sukunimeään kantavan perheyrittäjänsä sukupolvea. Isällä ja pojalla on erilainen osaaamistausta, mutta molemmilla on siitä huolimatta katse tulevaisuudessa tällä lähtökohtaisesti melko konservatiivisella alalla.

– Meillä on melkoinen matka taivallettavana ennen kuin selviää, mitkä energiamuodot ovat tulleet jäädäkseen. Mutta mielenkiintoista tämä on, sanoo RBS:n toimitusjohtaja Roger Rundberg.

Hänen poikansa, yrityksen operatiivisena johtajana toimiva Daniel Rundberg, on samaa mieltä.

– Käytämme varmasti melko pitkään erilaisia kaasun ja sähkön sekä bioperäisten ja perinteisten polttoaineiden yhdistelmiä.



Roger Rundberg on pyörittänyt perheyrittäjänsä nuoruudestaan saakka.

Molemmat vakuuttavat pitävänsä mielenkiintoisena sähkön käyttöönottoa erilaisten ajoneuvojen polttoaineen lähteenä. Koko ajoneuvokannan lataaminen tehokkaasti on kuitenkin toistaiseksi kaikkea muuta kuin yksinkertaista.



Rundbergs Bil & Service AB:llä on Långnäsissä sekä polttoainetankkeja että pellettivarasto. Operatiivinen johtaja Daniel Rundberg näyttää sisätiloissa olevaa polttoainevarastoa.

## Pitkä yhteinen taival

Sen lisäksi, että RBS käyttää omia ajoneuvoja pääliiketoiminnassaan polttoaineen jakelussa Ahvenanmaalla sekä isä että poika ovat tutustuneet läheltä kuljetusalaan myös Transmarin ajoneuvojen polttoaineiden toimittajana. Rogerin isä oli lisäksi mukana perustamassa Transmaria ja nykyinen RBS alkoi jo varhaisessa vaiheessa huolehtia Transmarin ajoneuvokannan polttoainetoimittamisesta. Tänä päivänä asiakassuhde on kahdensuuntainen.

– Yhteistyö Transmarin kanssa on meille erittäin tärkeää. Transmar on meille ja RBS heille suuri asiakas, Roger Rundberg vakuuttaa.

RBS:llä on Transmarin Maarianhaminan terminaalien edustalla kylmäasema, jolla Transmar tankkaa ajoneuvonsa. RBS toimittaa polttoaineet energiayhtiö St1:n välityksellä.

– Transmar puolestaan vastaa joidenkin Ruotsista tuomien tuotteiden kuljetuksista ja auttaa tuonnissa käyttämiemme polttoainesäiliöiden saamisessa perille, Daniel Rundberg sanoo.

## Laajentumista vuosien saatossa

Rundbergin perheellä on pitkät perinteet yrittäjinä. Roger Rundbergin isoisä harjoitti puutavarakauppaa. Öljynjakelu tuli perheen maataloustaustasta huolimatta kuvaan Rogerin vanhempien yrityksen myötä. Se alkoi 1950-luvun lopulla Esson kuorma-autolla.

– Vanhempani kuolivat jo kun olin melko nuori, ja yritys siirtyi sen jälkeen hallintaani. Meillä oli tuolloin kuljetusyritys ja yksi bensa-asema, Roger kertoo.

Toimintaa laajennettiin 1980 – 1990-luvulla siten, että se kattoi valtaosan kaikesta öljynjakelusta Ahvenanmaalla. Esson suljettua ja purettua Länsisatamassa olleen öljyvarastonsa RBS rakensi uuden öljyvaraston Långnäsissä ja käynnisti öljyntuonnin. Tänä päivänä kaikki ABC:n, Shellin ja St1:n Ahvenanmaalla myymä öljy on RBS:n välittämää.

– Mutta koska öljyn osuus polttoaineena vähenee koko ajan, olemme jo pitkään panostaneet muihin vaihtoehtoihin. Yrityksemme on tänään ennen muuta energiayhtiö, Daniel Rundberg toteaa.

Esimerkiksi pellettilämmitys omis-

sa lämpölaitoksissa astui kuvaan 2000-luvulla. Kunnat ja teollisuusyritykset ovat tällaisia asiakkaita.

– Kaikki alkaa mopoista, Roger sanoo pilke silmäkulmassa ja tarkoittaa toteamuksellaan, että RBS:n asiakaskunta nykyisin kattaa niin yksityisautoilijat kuin suurteollisuuden.

Rundbergit vastaavat myös useimista polttoaineasemista ja kylmäasemista Ahvenanmaalla. Yritys omistaa myös aurinkopaneelilla varustetun varastohotellin ja on investoinut vuonna 2023

sähköautojen latauskalustoon. Lisäksi muun muassa autojen vuokraus- ja korjaamotoiminta sekä venehuolto löytyvät emo- ja tytäryhtiöiden palveluvalikoimasta. RBS:n liikevaihto on noin 40 miljoonaa euroa.

## Muutoksiin on varauduttu

RBS toimii Ahvenanmaalla, mutta yritys on tietenkin riippuvainen tuonnista. Sen lisäksi, että RBS tuo öljyä mantereelta, yritys joutuu tuomaan pellettejä Ruotsista.



Ruotsista tuotavat pelletit varastoidaan Långnäsissä ennen jatkotoimitusta Ahvenanmaan eri osissa sijaitseville lämpölaitoksille.

Tämä edellyttää muutosvalmiutta samoin kuin energia-alan muutokset.

– Pyrimme seuraamaan kehitystä, mutta ilmassa on monia kysymysmerkkejä ja haasteita, sanoo Daniel Rundberg.

Kysymykseen RBS:n tilanteesta viiden vuoden kuluttua, hän vastaa, että yrityksellä on katse alati tulevaisuudessa.

– Olemme toivottavasti onnistuneet ennakoimaan alaan vaikuttavat muutokset, sopeuttamaan toimintamme ja kasvamaan, Daniel Rundberg kiteyttää.

# Ahvenanmaalla yrittäjyys on arkipäivää

**Ahvenanmaalla on jo yli kymmenen vuotta toiminut paikallisten yritysten parhaaksi työskentelevä yrittäjäjärjestö Ålands Näringsliv. Maakunta on pieni, mutta osaaminen on vahvaa, ja koska lähes joka kymmenes ahvenanmaalainen on yrittäjä, Ahvenanmaan yrittäjäjärjestöllä on tärkeä tehtävä.**

– Yrittäjätiheys Ahvenanmaalla erittäin korkea. Ahvenanmaalla on peräti 2 900 yritystä, ja maakunnan yrittäjätiheys on Suomen suurin. Ahvenanmaalaisista elinkeinoelämää edustavalla Ålands Näringsliv -järjestöllä on siksi tärkeä tehtävä.

Näin toteaa Ålands Näringsliv -järjestön toimitusjohtaja Susanne Olofsson. Olofssonilla on itselläänkin yrittäjätausta, mutta vuodesta 2016 alkaen hän on työskennellyt yrittäjäjärjestön palveluksessa ja vuodesta 2023 alkaen sen toimitusjohtajana.

– Se, että olen itse toiminut yrittäjänä antaa minulle voimaa, uskottavuutta ja ennen muuta käytännön tuntemusta yrittäjyydestä. Mahdollisuus kehittää Ahvenanmaan vetovoimaa, edistää entisestään yrittäjien toimintaedellytyksiä on minulle tärkeää - yrittäjyys on intohimoni.

Olofsson kokee, että vaikka Ahvenanmaalla jo on enemmän yrityksiä asukasta kohden kuin missään muualla Suomessa, sijaa löytyy vieläkin useammalle.

– Tarvitsemme koko Ahvenanmaata ajatellen lisää yrityksiä. Yrittäjäjärjestöme tekee lujasti töitä houkutellessaan uusia kykyjä saarelle. Mielenkiintoisinta

työssämme on löytää keinot edistää tätä kehitystä.

## Tarvitaan laaja-alaisuutta

Yhteiskunnan toimivuus taataan monipuolisuudella. Kaikkia tarvitaan: eri ammatti- ja ikäryhmiä, yrittäjiä ja työnantajia. Ahvenanmaalla on kuitenkin selvää, että pienet yritykset ovat avainasemassa.

– Ålands Näringsliv -järjestöön kuuluu sekä pieniä että suuria yrityksiä, kuntia ja erilaisia järjestöjä. Valtaosa jäsenistä eli 50–60 prosenttia on kuitenkin yhdestä kahteen työntekijää työllistäviä yrityksiä.

Järjestön kokonaisuusjäsenmäärä on lähes 500, ja se edustaa noin 80 prosenttia Ahvenanmaan kaikista työpaikoista. Ålands Näringsliv on toiminut vuodesta 2011, jolloin Ahvenanmaan kauppa-kamari, työnantajajärjestö ja kauppiasyhdistys yhdistyivät. Kukin organisaatio toi järjestöön omaa osaamistaan ja oman historiansa kasvattaen järjestön voimavaroja. Ålands Näringsliv työllistää tänään useampia henkilöitä, sen puitteissa toimii erilaisia erityistoimikuntia ja Ahvenanmaan elinkeinoelämä on laaja-alaisesti



edustettuna sen hallituksessa.

– Haasteemme on kuitenkin voida melko rajallisin resurssein vastata erilaisiin tarpeisiin ja tarjota monialaista asiantuntija-apua. Eri yritysten tarpeet ja mielipiteet poikkeavat suuresti toisistaan, Olofsson sanoo.

## Parempia edellytyksiä

Ålands Näringsliv -järjestön päätehtävät ovat edunvalvonta ja yritysneuvonta. Lisäksi järjestö järjestää kurssitoimintaa ja tekee kaikkensa säilyttääkseen ja vahvistaa sivistyssektorin mahdollisuuksia tyydyttää työvoimaan kohdistuvat tarpeet.

– Kyse on aktiivisesta yhteistyöstä yritysten, maakuntahallinnon, muiden kauppakamareiden ja järjestöjen kanssa. Lisäksi hallinnoimme useita EU-hankkeita, joiden ansiosta voimme laajentaa palvelujamme. Teemme yhteistyötä haastaen samalla kaikki kehitystyöhön, Olofsson toteaa.

Yksi tällainen kehityssarka on niin kutsuttu veroraja, joka työllistää etenkin pieniä yrityksiä valtavalla byrokratialla, kun kaikki vienti ja tuonti on tullikäytäntöjen johdosta veronalaista. Ålands Näringslivillä on parhaillaan menossa kolmivuotinen, näiden töiden yksinkertaistamiseen tähtäävä hanke.

– Järjestöme voi verorajatoimistoksi nimetyn hankkeen puitteissa tehdä työtä verorajakysymyksen ratkaisemiseksi sekä pitkällä aikavälillä että antamalla tässä ja nyt neuvoja ja opastusta tullauksen tekemisestä käytännössä, Olofsson selittää.

Ålands Näringsliv on viime vuosien ja etenkin koronapandemian aikaisen turbulenssin johdosta joutunut sopeuttamaan toimintaansa jäsenkunnan muuttuneiden

tarpeiden mukaisesti.

– Avustimme yrityksiä pandemian aikana kustannustukuihin ja muun muassa käytännön työhön liittyvissä asioissa. Sen jälkeen käynnistimme liiketoiminnan kehittämiseen keskittyvän hankkeen auttaaksemme yrityksiä tiedostamaan, minkälaisia kehittämistä- tai supistamistarpeita niillä on.

## Kestävyyteen kannattaa panostaa

Ålands Näringsliv tekee yhä enemmän työtä myös kestävä kehityksen saralla. Etenkin suuremmille yrityksille, mutta enenevässä määrin myös keskisuurille yrityksille asetetaan jatkuvasti yhä enemmän lakisääteisiä velvoitteita.

– Pyrimme jo ennalta tiedottamaan ja kertomaan, mitä asioita on syytä tarkastella. Uusia yrityksiä neuvoessamme painotamme panostuksia pitkällä aikavälillä kestävien tuotteiden ja palvelujen tuottamiseen. Näin välttytään jo muutaman vuoden kuluttua välttämättömyiltä muutoksilta, Olofsson sanoo.

Ålands Näringslivissä puhutaan etenkin kestävästä kehityksestä, jossa on kyse muustakin kuin ympäristökysymyksistä.

– Kyse on edellytysten luomisesta pitkäaikaiselle toiminnalle. Ahvenanmaa tarvitsee kasvua sekä maakuntaan muuttamisen muodossa että yritysten uskalluksena panostaa ja kasvaa. Yritysten on kyettävä tutkimaan myös Ahvenanmaan ulkopuolella olevia markkinoita. Pelkkä Ahvenanmaa ei riitä.

## Etuja ja haittoja

Ahvenanmaan pienuus on Susanne Olofssonista sekä heikkous että vahvuus.

– Pienuudesta on monia etuja. Voit

Yrittäjäjärjestön Ålands näringsliv toimitusjohtaja Susanne Olofsson toivoo vilkkaampaa vuorovaikutusta yritysten ja yhteiskunnan välille.

tehdä nopeita päätöksiä ja päättäjien ja oikeiden henkilöiden tavoittaminen on helppoa. Lisäksi Ahvenanmaa on pienestä koostaan huolimatta erittäin monimuotoinen maakunta ja yrittäjähenkisyys on täällä voimissaan.

Olofsson kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että samoilla tekijöillä on myös varjopuolensa.

– Tänne tulevan uuden yrittäjän pääsy niin sanotusti piireihin, saada rahoitusta ja niin edelleen saattaa olla haasteellista.

Toimintansa vakiinnuttaneita yrityksiä tutkittaessa ilmenee, että monilla niistä on ollut sama johto jo vuosia. Siitä on useimmiten etua, mutta myös uusia ajatuksia tarvitaan, vaikka mahdollisuudet pienen väestömäärän puitteissa ovatkin ehkä jossain määrin rajalliset.

– Törmäämme ajoittain siihen, että täältä muutetaan pois, koska Ahvenanmaan koko koetaan rasitteeksi. Järjestöme haluaa siksi saada tällä saralla parannuksia aikaan.

Veroraja on toinen ongelmakenttä. Se aiheuttaa haasteita, vaikka esimerkiksi kuljetusreitit ovat tehokkaita sekä länsi-että itäsuunnassa.

## Enemmän yhteistyötä

Ålands Näringslivillä on siis paljon tehtävää ja puolustettavaa, mutta Susanne Olofsson iloitsee siitä, että järjestö on tänään vahva ja ammattitaitoinen.

– Haluan, että olemme myös jatkossa varteenotettava järjestö, että ahvenanmaalaiset yritykset haluavat jatkaa jäsenyyttään ja että niillä on parhaat edellytykset menestyä ja kehittyä.

Ahvenanmaalaiset yritykset ovat olleet pitkään erittäin menestyksekkäitä. Monet Ahvenanmaan suurista yrityksistä ovat menestyneet hyvin myös saaren ulkopuolella.

– Visioidessani toivon, että Ahvenanmaa voi lisätä yhteistyötään entisestään, olla vieläkin yhtenäisempi maakuntana. Myös ulospäin antamaamme kuvaa olisi parannettava, jotta houkuttelisimme Ahvenanmaalle lisää ammattitaitoista työvoimaa ja onnistuisimme osoittamaan, mitä mahdollisuuksia täällä on. Teemme paljon, mutta elinkeinoelämän ja julkishallinnon voimat yhdistäen voimme tehdä vielä enemmän.



## Kalle Ekström

**Perhe:** Vaimo Sanna, lapset Livia (4 v), Linus (2 v) ja Freya (10 kk).

**Työnantaja ja -tehtävä:** Operatiivinen päällikkö Transmarilla Naantalissa.

**Milloin tulit Transmarille?** Kesäkuussa 2011.

**Mitä arvostat eniten työtovereissasi?** Avoimuutta, palautteen antamista ja rakentavaa kritiikkiä. Kollegat ovat aina valmiita tukemaan ja auttamaan.

## Mitä teet vapaa-ajalla?

Pääasiassa vietän aikaa perheen kanssa, mutta parhaillaan on menossa myös talonrakennushanke. Ulkoilu perheen ja kahden koiramme kanssa on aina yhtä mieluista.

**Lempiruokasi ja -juomasi?** Pasta ja vesi.

**Lempielokuvasi tai -sarjasi?** Elokuvasarja Taken.

## Unelmalomasii?

"Roadtrip" Euroopassa hyvästä säästä ja maukkaasta ruuasta nauttien.

## Erityinen muisto työelämästä?

Minulla on paljon hyviä ja erityisiä muistoja työuraltani. Yksi erityisesti mieleeni jäänyt tapahtuma on vuodelta 2011, jolloin olin äskettäin aloittanut toimistotehtävissä Transmarilla. Pääsin osana perehdytystä kuorma-auton kyytiin apumieheksi ja sain tavata asiakkaita ja osallistua kuormien purkuun ja lastaamiseen.

## Visiosi Transmarista 5–10 vuoden kuluttua?

Yritys kasvaa vakaasti. Asiakastytyvyisyys on korkealla tasolla ja kaikki työntekijät viihtyvät vielä nykyistäänkin paremmin töissä ja Transmar on parhaista paras työpaikka.



Ahvenanmaalla toimii sekä pienyrityksiä että suuryrityksiä, kuten kuvan Orkla.





## Yksi hallitun kaaoksen avaintekijöistä

**”Daniel, jos kuka, osaa peruuttaa HCT-yhdistelmällä”. Näin kuuluu kollegojen arvio Maarianhaminan terminaalissa. Kuljettaja Daniel Åberg hallitsee 21 vuoden kokemuksellaan kaiken suurilla ajoneuvoilla ajamisesta Ahvenanmaan teillä.**

Daniel Åbergille oli aina itsestään selvää, että hänestä tulisi ammattikuljettaja. Kesällä 2024 hänellä tulee täyteen 21 vuotta kuljettajana Transmarilla.

– Aloitin täällä heti valmistuttuani. Se oli minulle itsestään selvä juttu. Lisäksi isäni työskenteli Transmarilla, Åberg sanoo.

Kuorma-autot olivat siis mukana hänen elämässään jo nuoresta alkaen. Kesäisin Åberg sai seurata isäänsä tämän pyöritellessä kuorma-auton rattia Ahvenanmaan maanteillä.

– Olen varmaan aina ollut kiinnostunut isoista autoista.

### Hallittu kaaos

Åberg työskentelee maanantaista perjantain kuljettaen kaikkea mahdollista

LVI-tuotteista perunalastuihin. Työpäivänsä hän aloittaa kello 5 noutamalla perävaunullisen tavaraa Fjärdvägeniltä Naantalin ja Långnäsin välillä liikennöivältä laualta.

– Yleensä työpäivä kuluu mantereelta tulevien toimitusten noudossa ja uudelleenkuormauksessa sekä mantereelle toimitettavia tavaroita kuskatessa.

Yksi työpäivän kiireisimmistä työrupeamista on Transmarin terminaalissa kukonlaulun aikaan tehtävä uudelleenkuormaus. Juuri hektisyytensä ansiosta se on kuitenkin myös yksi päivän mielenkiintoisimmista hetkistä.

– Uudelleenkuormattavaa on paljon jakelukuljetuksia ja varaston jatkolajittelua varten.

Åberg hoitaa itse omat uudelleenkuormaukset ja vastaa siitä, että kaikki on

lastattu oikein ja turvallisesti. Se kuuluu kuljettajan työtehtäviin.

– Minä en tietenkään ole ainoa, jolla on tällainen työpäiväjärjestely. Monilla muilla kuljettajilla on samat kuviot. Mutta juuri se on mielenkiintoista, että saa omat asiansa hoidettua terminaalien hallitussa kaaoksessa. Välillä on mukava pysähtyä hetkeksi ihan vain tarkkailemaan, miten kaikki sujuu, vaikka välillä ärsyttääkin, kun kaikki ovat tiellä, Åberg naurahtaa.

### Asiakasyhteydet mukavinta

Daniel Åbergista mieluisinta työssä ovat kuitenkin yhteydet asiakkaisiin. Hänen yhteysverkostonsa on vuosien varrella painunut suureksi ja valtaosa Ahvenanmaan alueesta on tullut varsin tutuksi.

– Kun on tehnyt näitä töitä näin



Kuljettaja Daniel Åberg tietää, että yli 30 metrin pituisella HCT-yhdistelmällä ajaminen ja etenkin peruuttaminen vaatii tarkkuutta.



pitkään, paljon sujuu rutiinilla, mutta asiakkaiden tapaaminen on silti aina yhtä mukavaa.

Åberg arvostaa myös mahdollisuutta käydä eri paikoissa ja työtehtävien rutiinomaisuudesta huolimatta työssä on myös paljon vaihtelua.

– Minähän en tee töitä vain yhdessä ja samassa paikassa. Työpaikkani on kaikkialla, Ahvenanmaan joka kolkassa.

Säävaihtelut lisäävät Åbergin mukaan työn vaativuutta.

– Työ on tietenkin raskaampaa talvela kelien ollessa huonot. Ajoittain tuntuu kuin kaikki menisi pieleen. Mutta aikalautuistahan on pidettävä kiinni, vaikka

välillä onkin kuin sinulla olisi sekä säät että muut teillä liikkuvat vastassasi.

### ”Haka HCT-yhdistelmien hallinnassa”

Åberg viihtyy Transmarilla.

– Kuljettajien välinen yhteishenki on mielestäni erinomainen ja työtehtävät vaihtelevia.

Åbergin seistessä yhdistelmänsä edessä terminaalien pihalla, hänen kollegansa jutustelevat keskenään pienen matkan päässä. Alaa koskevia vitsejä len-telee ilmassa, mutta puheen kääntyessä Åbergiin, kaikki ovat yhtä mieltä: ”Hän osaa taatusti kaikista meistä parhaiten

peruuttaa HCT-yhdistelmällä”, ”Daniel jos kuka osaa peruuttaa HCT-yhdistelmällä”.

Åberg istuu mielellään suurten, yli 30 metrin pituisten HCT-yhdistelmien ratissa (High Capacity Transport).

– Tietysti niitä ajaessa on mietittävä monia asioita. On selvää, että ne vaativat enemmän tilaa, vaikka ne loppujen lopuksi ovatkin yllättävän ketteriä.

Tässäkin asiassa Åbergin kokemuksella on merkitystä, mutta saamiinsa kehuihin hän asennoituu vaatimattomasti.

– Haha, niinkö he sanovat? Siitä on sekä etua että haittaa, miten pitkään on ajanut. Osa sujuu rutiinilla, mutta tietysti koko ajan on tullut opittua yhtä ja toista.

## Uusi sopimus varustamon kanssa

Transmar-konserni ja varustamo Rederi Ab Fjärdvägen ovat solmineet vuonna 2024 uuden sopimuksen, joka turvaa m/s Fjärdvägenin Långnäsin ja Naantalin välisen lauttaliikenteen jatkuvuuden. Trans-

mar käyttää kaikkia viittä trailereita ja kuorma-autoja Ahvenanmaalta kuljettavia varustamoja. Parisenkymmentä Transmarin perävaunua kulkee päivittäin edestakaisin Fjärdvägenin laualta. Varustamo on toisin sanoen merkittävä palveluntarjoaja Transmarille ja koko Ahvenanmaan tavaraliikenteelle. Lauttalinja turvaa tänään yli 80 prosenttia kaikista tavarakuljetuksista Ahvenanmaalle ja Ahvenanmaalta ja 100 prosenttia kaikista polttoainekuljetuksista.

## Panostus HCT-yhdistelmiin Ruotsissa

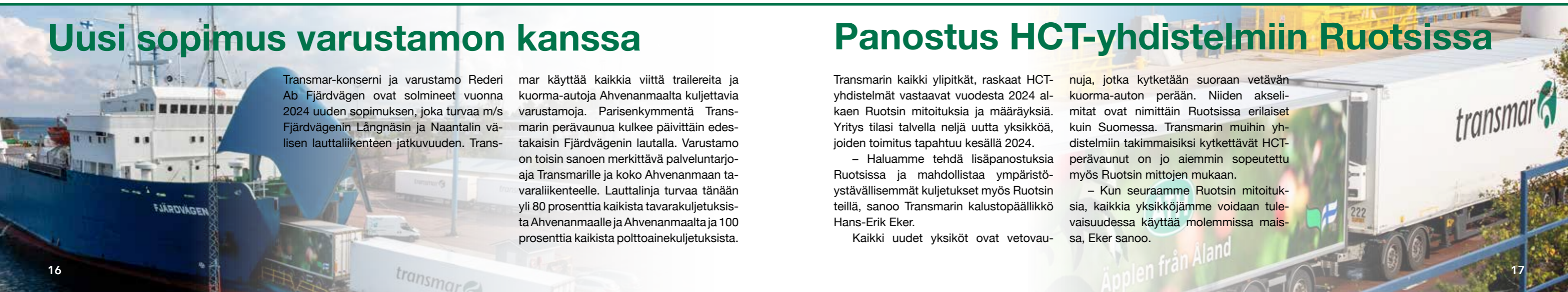
Transmarin kaikki ylipitkät, raskaat HCT-yhdistelmät vastaavat vuodesta 2024 alkaen Ruotsin mitoituksia ja määräyksiä. Yritys tilasi talvella neljä uutta yksikköä, joiden toimitus tapahtuu kesällä 2024.

– Haluamme tehdä lisäpanostuksia Ruotsissa ja mahdollistaa ympäristöystävällisemmät kuljetukset myös Ruotsin teillä, sanoo Transmarin kalustopäällikkö Hans-Erik Eker.

Kaikki uudet yksiköt ovat vetovau-

nuja, jotka kytketään suoraan vetävän kuorma-auton perään. Niiden akselimitat ovat nimittäin Ruotsissa erilaiset kuin Suomessa. Transmarin muihin yhdistelmiin takimmaisiksi kytkettävät HCT-perävaunut on jo aiemmin sopeutettu myös Ruotsin mittojen mukaan.

– Kun seuraamme Ruotsin mitoituksia, kaikkia yksikköjämme voidaan tulevaisuudessa käyttää molemmissa maissa, Eker sanoo.





## Budbil on siirtynyt uusiin tiloihin

Budbilinä paremmin tunnettu paketti- ja kuriiripalveluyritys Ålands Budbilsservice on viime vuosina käynnistänyt yhteistyön useiden logistiikkayritysten kanssa. Transmarin osittain omistama Budbil on jo pitkään ollut Ahvenanmaan suurin paikallinen pientoimitusten jakeluyritys. Nyt yritys laajentaa palvelutarjontaansa UPS:in ja Matkahuollon sekä huonekalujätti Ikean kaltaisten uusien yhteistöiden myötä.

– Yhteistyö on alkanut kaikkien kanssa mainiosti ja asiakkaat vaikuttavat tyytyväisiltä. Toimitukset Ikealta ovat täysin

uusi palvelu Ahvenanmaalla, sanoo Budbilin toimitusjohtaja Tommy Eriksson.

Budbil on uusia yhteistyösopimuksia solmiessaan panostanut myös uuteen, entistä suurempaan jakelupisteeseen.

– Olemme päätyneet tähän ratkaisuun, jotta meillä olisi tarjota paremmat tilat asiakkaillemme samalla kun omat toimintomme helpottuvat. Esimerkiksi varastoon pääsy on nyt sujuvampaa, sanoo Eriksson.

Asiakkaat ovat ottaneet uudet tilat hyvin vastaan.



## Uusi organisaatio otettiin käyttöön

Transmar käynnisti syksyllä 2023 muutokset neuvottelut konsernin organisaation ja palvelutuotannon päivittämiseksi. Tavoite oli organisoida muun muassa hallinnolliset palvelut, kuljetusten suunnittelu- ja johtotehtävät uudella tavalla. Lisäksi palvelutarjontaa uusittiin muun muassa tarkistamalla ja tehostamalla kuljetusreitit, kuljettajien työsuunnitelmia ja terminaalitoimintoja.

Rakentavan vuoropuhelun sekä vapaaehtoisten ratkaisujen ja sopimusten ansiosta neuvottelut saatiin rajattua enintään 15 irtisanomiseen Naantalissa ja Maarianhaminassa. Heistä 4 olisi toimihenkilöitä ja 11 kuljettajia. Työtehtävien muutosten ja vapaaehtoisten ratkaisujen ansiosta irtisanottavien määrää onnistuttiin vielä vähentämään siten, että lopulta päädyttiin 13 työsuhteen päättymiseen.

## Transmar sopeutti toimintaansa lakkoihin

Talven ja kevään aikaisella kahdella lyhyemmällä ja yhdellä pidemmällä lakolla oli vaikutuksia logistiikka- ja kaupan alan yritystoimintaan Suomessa. Prosessiteollisuuden ja satamien lakot maaliskuussa ja huhtikuun alussa vaikuttivat myös Transmariin, mutta valtaosin kuljetukset toimivat normaalisti. Koska matkustajaliikenne Manner-Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä sekä Transmar eivät olleet lakon piirissä, häiriöt näkyivät lähinnä aikatauluviivinä ja siten, että terminaalit ja varastot jouduttiin pitämään suljettuina tai toimivat vähäisemmällä miehityksellä. Lakot saattoivat vaikuttaa myös Transmarin lastien purkamiseen ja kuormaamiseen. Transmar pyrkii myös jatkossa vastaavissa tilanteissa keskit-

tymään asiakkaitensa toiminnan tukemiseen.

– Teemme tällaisissa tilanteissa kaikkemme varmistaaksemme, että ammattiliittojen työtaistelutoimenpiteiden vaikutukset asiakkaille pysyvät mahdollisimman pieninä. Olemme aina yhteydessä asiakkaisiin, joiden toimituksissa saattaa olla poikkeamia, sanoo Transmarin Naantalien toimintojen operatiivinen päällikkö Kalle Ekström.

Lakoilla saattoi olla vielä huhtikuun lopulla tiettyjä vaikutuksia Transmarin toiminnalle. Lakkojen aiheuttamat viiveet kasvattivat nimittäin entisestään kevät-sesongin volyyymihiippuja, mikä näkyi jossain määrin eräänlaisena kapasiteettivajeena.

## Avoimet ovet –tapahtuma Transmarilla



Transmar on viime vuosina konsernin uuden strategisen ajattelun myötä panostanut entistä enemmän viestintään ja yhteiskunnalliseen avoimuuteen. Yksi osoitus tästä on myös entistä tiivistämisempi viestintä yrityksen toiminnasta asiakkaiden ja muiden sidosryhmien suuntaan. Tätä viestintää lisätään vuonna 2024 myös asiakkaille, kaikille yrityksestä kiinnostuneille ja

henkilökunnalle järjestettävien kevät-tapahtumien merkeissä.

Vuoden 2024 tapahtumapäivät ovat 23.–25.5. Asiakkaat, kaikki yrityksestä kiinnostuneet ja henkilökunta kutsutaan juuri heille kohdennettuun tapahtumaan. Ohjelmassa on muun muassa tervehdyspuhe, ajoneuvonäyttely, opastettuja kierroksia, tarjoilua ja musiikkiohjelmaa.

## Paras lomapaikka?



**Dan Lindholm**, ajojärjestelijä, Maarianhamina

Lempipaikkani on kesämökkimme Ekerössä. Siellä voi vain oleskella ja rentoutua. Kalastelen vähän ja olen vesillä. Menemme syksyisin mökille niin pitkään kuin se suinkin on mahdollista.



**Monica Sundberg**, tullaus, Maarianhamina

Suosikkilomakohteeni on Houtskari, jossa voin levätä luonnon keskellä, poimia marjoja ja kerätä sieniä. Menen sinne melko usein sekä lomalla että viikonloppuisin.



**Kent Yttin**, kuljettaja, AX Transport, Tukholma

Lempipaikkani on appivanhempien maatila/asuinpaikka Björkbossa Taa-lainmaalla. Olen työskennellyt Transmarilla (entinen Axelsson) 26 vuotta, joten tunnen yrityksen kuin omat taskuni. Se on minulle kuin toinen koti, mutta tauko on siitä huolimatta aina silloin tällöin paikallaan.



**Jouni Revo**, ajojärjestelijä, Naantali

Vuosnaisten Meriasema Kustavissa on todella mukava ja merellinen paikka. Ruokakin on todella hyvää.



**Ove Hamnström**, kuljettaja, Maarianhamina

Hyviä lomapaikkoja on paljon, mutta lempipaikkani on setäni kesäpaikka Knåpnäsissä Pohjanmaalla. Sinne on aina yhtä mukavaa mennä. Mutta on täällä Ahvenanmaallakin paljon hienoja paikkoja. Hakeudun myös vapaa-ajallani paikkoihin, joissa on mielenkiintoista nähtävää tai tehtävää.



**Nils-Erik Persson**, myyntijohtaja, Naantali

Turkulaisena pidän tietenkin erityisesti Turunmaan saaristosta. Vaimoni ja minä veneilemme lastemme ja lastenlastemme kanssa saaristossa aina kun se on suinkin mahdollista. Otamme kaiken irti rakkaan kotimaamme kesästä, joka valitettavasti tosin on aivan liian lyhyt.

# Lemströmin kanava



Ahvenanmaalla virisi 1800-luvun jälkipuoliskolla keskustelu kanavan tarpeellisuudesta. Suomen suuriruhtinaskunnan venäläishallinto ei katsonut hyvällä silmällä sitä, että vuonna 1861 perustettu uusi Maarianhaminan kaupunki kävi enemmän kauppaa Ruotsin kuin Manner-Suomen kanssa. Epäsuhta päätettiin ratkaista rakentamalla kunnollinen kanava Maarianhaminan itäsatamasta ja Slemmernin merenlahdelta Ahvenanmaan sisämerelle Lumparnille.

Vuonna 1865 muun muassa sanomalehdessä *Åbo Underrättelser* kerrottiin Maarianhaminan kasvusta Eckerön kustannuksella. Eckerön postitoimistoa ja tullikamaria pidettiin turhina, koska Maarianhamina oli tietystä vastustuksesta huolimatta kasvanut ja saanut samat palvelulaitokset. Ahvenanmaan niin ikään jatkuvasti kasvava kauppalaivasto oli suu-

relta osin jo siirtynyt Maarianhaminaan, jonne kauppiat olivat asettuneet myös asumaan. Kaupungin lisäkasvun mahdollistamiseksi tarvittiin kuitenkin kunnan kanavaa Lumparnille.

Lemströmin kanavasta taitettiin kaikesta huolimatta vuosikymmeniä peistä ennen hankkeen toteuttamista. Kanavahankkeen 180 000 markan kustannuksia pidettiin joissakin lehdissä liian suurina niemenkärjen ylittävän pienen oikotien kaivamiseksi - ”för att gräfvä en liten genväg öfver ett näs”. Samanaikaisesti Suomen muita merikaupunkeja paljon pidempään merenkulkua harjoittaneiden ahvenanmaalaisten tarve saada kanava tiedostettiin.

Kanavan rakennustyöt käynnistyivät viimein vuonna 1880. Kanavaa laajennettiin ja sen kiveykseen käytettiin punaista graniittia senaatin kustannuksella. Kana-

van rakensivat Suomen vankiloista kootut vangit, mikä aiheutti jonkinasteista levottomuutta. Vuonna 1881 kanava täytettiin vedellä ja kesällä 1882 järjestettiin juhlalliset vihkiäiset. Juhlallisuuksiin osallistui tuhat henkeä ja ne kruunasi kanava-ajelu höyryalus Ålandilla Maamme-laulun saatelemana. Kääntösilta ei ollut vielä tuolloin valmis, mutta kanava voitiin siitä huolimatta ottaa käyttöön.

Jo vuonna 1883 kanavan halki kulki 555 alusta, joista 408 oli höyrylaivoja. Seuraavana vuonna lehdissä kerrottiin, miten iso hylje oli eksynyt kanavaan ja saanut kyytiä valppaalta kanavavahdilta.

Lemströmin 350 metrin pituinen kanava kääntösiltoineen on edelleen tärkeä kulkuväylä pienemmille ja suuremmille veneille. Lisäksi se on kesäkuukausina ahvenanmaalaisten ja matkailijoiden suosima retkikohde.