



Lagertjänster sparar pengar s.5



Jordbruksfrakterna  
viktiga för Transmar s.8-9



Åländska odlare:  
Finlands äppelleverantörer  
s.6-7

Större laster -  
bättre miljö  
s.4



# tempen



## I denna tidning:

På Åland och utanför Åland .....	2
Eldrift för framtidens distribution ...	3
En pionjär bland stora laster .....	4
Efterfrågan på lagertjänster ökar ...	5
Stolta odlare levererar året om .....	6-7



Snabba takter inom jordbruksfrakterna .....	8
Nya verktyg för ännu effektivare kundtjänst .....	9
Tydligare flöden och effektivare transporter .....	10-11

Marknadsledaren håller tempen .....	12
Transmars dotterbolag växer i Stockholm .....	13
Inte störst men ofta först .....	14-15



Egen verkstad viktig för driftsäkerheten .....	16
Ålands egna budbilar expanderar ..	16
God kvalitet kan bli ännu bättre .....	17
Ny organisation ger tydligare roller .....	18
Nio nya gasbilar till AX Transport ...	18



Branding på trailers ökar .....	18
Vad är det bästa med din bostadsort? .....	18-19
Nya fordon på Renhållningen .....	19
Transmar förnyar sina webbsidor ..	19
Vy från Åland: Kastelholms slott .....	20

## VD:s hörna

# På Åland och utanför Åland

Bästa läsare, framför dig har du nu det första numret av Transmar-koncernens nya företagstidning. Tidningen är riktad till såväl kunder och leverantörer som andra samarbetspartners och personal. För oss är det viktigt att alla vet vad vi gör och hur vi utvecklas, samt hur detta är till nytta för allas verksamhet. För att stärka detta har vi för avsikt att öka informationen om oss genom denna tidning, meddelanden och helt förnyade hemsidor som lanseras i höst. Vår målsättning är en kontinuerlig personlig kommunikation med er alla.

Transmar är ett mycket känt bolag och en betydande aktör inom logistiken på Åland, som är bolagets hemort. Men vi verkar också i rätt stor omfattning både på fastlandet i Finland och i Sverige. Att öka närvaron på dessa marknader på båda sidorna om Åland och haven omkring oss är en viktig del av vår strategi för framtiden. Om dessa målsättningar och utveckling, och inte minst vår dagliga verksamhet, kommer vi att berätta i ännu större utsträckning än vi haft möjlighet till tidigare.

Tidningens namn Tempen är symboliskt i två avseenden. En betydande del av vår verksamhet handlar om att transportera och förvara livsmedel och annat gods som behöver tempererade fordon och utrymmen. Vi bör alltså ständigt ha koll på

temperaturen i vår verksamhet. Dessutom vill vi ge er en bättre uppfattning om "temperaturen" på vårt företag och dess utveckling, kort sagt hur det går för oss. Det gör vi genom den ökade informationen.

I denna första tidning ingår artiklar som berättar om vilka tjänster vi kan erbjuda, men också vart vi är på väg och vad som kan förväntas av oss i framtiden. Vi presenterar några av våra kunder och leverantörer och ger litet mer personliga porträtt och tankar av våra anställda. Även landskapets syn på logistiken på Åland och i hela Europa belyser vi i en intervju med landskapsregeringens minister för infrastrukturfrågor. Därtill får både ålänningarna och inte minst läsare från andra delar av Finland och Sverige en inblick i Ålands historia med en vy från Åland.

Det här är vår första tidning och vi hoppas nu och även i fortsättningen ge er motsvarande läsvärt innehåll årligen. Kom gärna med respons på tidningen, så kan vi utvecklas även här. Vårt motto är att utvecklas tillsammans med våra kunder, samarbetspartners och personal inom all vår verksamhet.

Trevliga lässtunder och en vacker sommar!

Mats Clemes



Volvos och Transmars representanter diskuterade elbilar i ett vintrigt Mariehamn.

# Eldrift för framtidens distribution

**För Transmar är det självklart att framtidens fordonsflotta ska vara så miljövänlig som möjligt. Just nu händer det mycket inom utvecklingen av särskilt eldrift. Det stod klart då Volvo Trucks besökte Transmar i vintras.**

Både EU:s målsättningar och utvecklingen av nya modeller hos samtliga stora lastbilstillverkare talar sitt tydliga språk. Eldrift kommer inom kort bli allt vanligare hos europeiska transportbolag. Hos Transmar är man mycket positiva till eldrift. Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar, har följt utvecklingen en längre tid. De senaste åren har alltför eldrivna modeller lanserats.

- Vi vill satsa på miljövänligare fordon. Tack vare de korta avstånden på Åland skulle samtliga transporter dessutom kunna skötas med el, men dilemmat är att utvecklingen är så snabb.

Olika alternativ lanseras kontinuerligt och el konkurrerar med vätgas och olika miljöbränslen. Framför allt hindrar ändå politiken och en del flaskhalsar större investeringar. Ett fordon som laddas på natten är inget problem, men med flera uppstår utmaningar. Enligt Eker är de största hindren laddningsinfrastrukturen och priset på själva fordonen.

## Flera möjligheter

Som största transportbolag på Åland och en föregångare i många andra utvecklingar i branschen ser Transmar ändå att man har ett ansvar även i elektrifieringen.

- Vi vill absolut vara en föregångare, men frågan är när tiden är den rätta, säger Eker.

Eftersom en investering i en större fordonskombination med eldrift kan vara

upptill tre gånger större än ett köp av en med förbränningsmotor behövs draghjälp. Om stödet inte kommer på politisk väg tror Eker att en gemensam satsning med kunden kan vara en lösning.

- Att enas om detta i en upphandling skulle vara en möjlighet. För att vi ska lyckas måste vi hjälpa varandra.

Även längre avtalstider och mer framförhållning inför upphandlingar skulle hjälpa. Eftersom framför allt EU talar om eldrift och en utfasning av förbränningsmotorer redan inom 15 år är frågan mycket aktuell.

- Politiskt finns det en vilja, men den motsvarar tyvärr inte verkligheten, säger Eker.

## Genombrott på gång

Besöket av Volvo Trucks i vintras gav ändå mersmak. Volvo visade upp en av sina nya modeller som nyligen hade tagits i trafik i Finland och presenterade nuläget för medier, branschfolk samt representanter från företag och myndigheter som hade bjudits in av Transmar.

- Besöket var väldigt viktigt för oss, för att kunna berätta vad som händer inom branschen men också få feedback och frågor om olika aspekter som vi tar med oss till produktutvecklingen, säger Tommy Lindholm, Aftermarket Director på Volvo Trucks i Finland.

Inför besöket hade Lindholm och hans kollegor utarbetat konkreta transportrutter där eldrift kan användas i varu-

distribution eller renhållning på Åland. Lindholm poängterade också att man de senaste åren kommit mycket långt i utvecklingen.

- Volvo har nu lanserat hela modellprogrammet för tunga lastbilar globalt. Den maximala totalvikten för en kombination som drivs med el är nu 44 ton, och modellerna utvecklas hela tiden för att få flera olika varianter och egenskaper.

Utmaningar finns men potentialen är stor. I Finland hade Volvo i slutet av 2022 levererat närmare 20 eldrivna lastbilar. Under 2023 beräknas den siffran öka till närmare 40.

- Genombrottet är redan på gång. Alla lastbilstillverkare har lanserat någon eldriven lastbilsmodell. Många aktörer deltar i utvecklingen av laddstationer och infrastruktur för tunga fordon. Staten bidrar med pengar och vi tror på en snabb utveckling, säger Lindholm.



Tommy Lindholm från Volvo är nöjd med det ökade intresset för elfordon.





# En pionjär bland stora laster

**År 2015 skaffade Transmar en första jumbotrailer för transporter med större volymer. Redan året därpå fick bolaget speciallov för så kallade HCT-transporter på Åland.**

- Satsningarna har uteslutande handlat om miljöaspekterna. Om man ser på koldioxidutsläppen är HCT-kombinationerna faktiskt just nu de bästa och effektivaste för miljön.

Det konstaterar Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar. Beslutet att börja köra HCT-transporter, eller High Capacity Transports, redan 2016 följde på viljan att minska bolagets koldioxidavtryck. Satsningen möjliggjordes av att kundernas transporter var lämpliga att frakta även i större volymer.

- Det började med att vi beviljades specialtillstånd för att köra med extra långa kombinationer, bestående av dubbla trailers, på Åland. Det var ett tidsbundet försök där testrutiner gjordes upp och

myndighet och polis deltog i de första körningarna, säger Eker.

## Lyckat test

Försöket gav mersmak och ledde till att Transmar var en av de första att investera i nya HCT-kombinationer då de blev lagliga utan specialtillstånd i Finland år 2019.

- Idag har vi elva dragbilar som kör enbart HCT-kombinationer till och från Helsingfors. Båda vägarna handlar det främst om livsmedel. På Åland finns ytterligare närmare tio kombinationer, säger Eker.

Redan innan 2016 hade bolaget testat ett släp för större volymer, en så kallad jumbotrailer, specialbyggd med dubbla



Transmars "dubbeldäckare", ett specialbyggt släp med hydrauliska mellanvåningar för att optimera lastmängderna i två våningar.



Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar, ser många fördelar i HCT-fordon.

däck som lämpade sig för dagligvaruhandels rullhäckar.

- Det var ett första steg för att testa transporter med större volymer och därmed miljövänligare transporter.

Transmar hade då övergått från helsläp-kombinationer till enbart trailers vilket var en fördel då HCT-kombinationerna kom något senare och man kunde börja kombinera standardtrailers till längre specialkombinationer. Transmar har därmed ofta varit en föregångare då nya, mer miljövänliga sätt att transportera har möjliggjorts. Detsamma har gällt då nya maxvikter och -längder införts i finländsk lagstiftning.

- Nu ser vi också fram emot att HCT-kombinationer införs i Sverige, troligtvis vid årsskiftet 2023-2024, säger Eker.

# Efterfrågan på lagertjänster ökar



**Att kunna erbjuda kunden en heltäckande tjänst har redan länge varit viktigt för Transmar. Omfattande lagertjänster inklusive omlastning, sortering och ompackning efterfrågas nu alltmer.**

Vid Transmars terminaler optimeras laster dagligen, men vid sidan av omlastningen erbjuder Transmar också omfattande lagertjänster.

- Lagertjänsterna är givetvis nära kopplade till logistiken. Att erbjuda dem som en tilläggstjänst till kunden är självklart för oss, säger Kalle Ekström, operativ chef i Nådendal och ansvarig för trafikledning, omlastningen och lagerverksamheten hos Transmar.

I Nådendal har Transmar erbjudit lagertjänster sedan 2008, i Mariehamn ännu längre. Idag är det ändå Nådendal som står för merparten av verksamheten, men erfarenheten och kunskanden finns på båda orterna. Det behövs för bland annat de mer krävande kyllagren som Transmar upprätthåller.

- För dem finns krav på hygien och temperaturer av livsmedelsverket. Man måste ha kunnig personal, skolningar och egen kontrollplan. Dessutom auditeras verksamheten regelbundet, säger Ekström.

## Fabrikens råvarulager

Kundernas intresse för både kyllager och vanliga lager har enligt Ekström ökat

de senaste åren.

- Efterfrågan går lite i vågor men har överlag ökat. Kunderna vill fokusera på den egna verksamheten och önskar mindre egna lager. Dessutom har kunderna blivit flera.

Transmar hanterar och lagrar idag både råvaror, som senare åker vidare till fabriker, och färdiga produkter, som mellanlagras i väntan på transport till handeln.

- Majoriteten består av råvaror som ska matas vidare till fabrik. Dessutom har vi en hel del livsmedel som ofta lagras en mycket kort tid hos oss innan de åker vidare, säger Ekström.

Exempelvis lossas och lagras varor som anlänt från Åland nattetid, för att kanske redan på morgonen transporteras vidare till butik.

- Många kunder hämtar även själva sitt gods till terminalen. Det kan vara färdigpackat eller så önskar de ompackning för lagring eller direkt vidaretransport. Allt beror på kundens behov, säger Ekström.

## Lager enligt säsong

Lagret i Nådendal omfattar runt 10 000 pallplatser och kan temperaturjusteras enligt behov. En del av lagringen är även automatiserad. I Mariehamn är lagerverksamheten mindre, men även där lagras



Kalle Ekström, operativ chef i Nådendal, vill erbjuda kunderna helhetslösningar.

exempelvis samhällsnyttiga produkter som därefter distribueras till bland annat myndigheter. Dessutom växer dotterbolaget AX Transports lagertjänster i Stockholm.

- Vi har ett stort intresse av att jobba nära kunden och vara en del av deras verksamhet och transportkedja. Lagertjänsterna svarar på det, säger Ekström.

Transmar är också redo då kunderna kan behöva extra lagerkapacitet till exempel enligt säsong. Under den tidiga våren står potatisodlarna för ett sådant behov. Då mellanlagras och sorteras sätpotatis i Transmars lager i Nådendal. Potatisen kommer från fastlandet och skickas till Åland där odlarna inte har möjlighet att lagra den själva men efterfrågar den inför säsongen.

- En del behov och produktion är ganska säsongsbunden. Då kan kunden behöva mera råvara i lagret eller så produceras större mängder i väntan på leverans. Även då kan vi erbjuda extra lagerutrymme, säger Ekström.





# Stolta odlare levererar året om

Ålands betydelse för det finländska jordbruket har vuxit konstant sedan 1950-talet. I dag kommer över 70 procent av de inhemska äpplena som säljs i finländska matbutiker från ön. Transmar sköter transporterna.

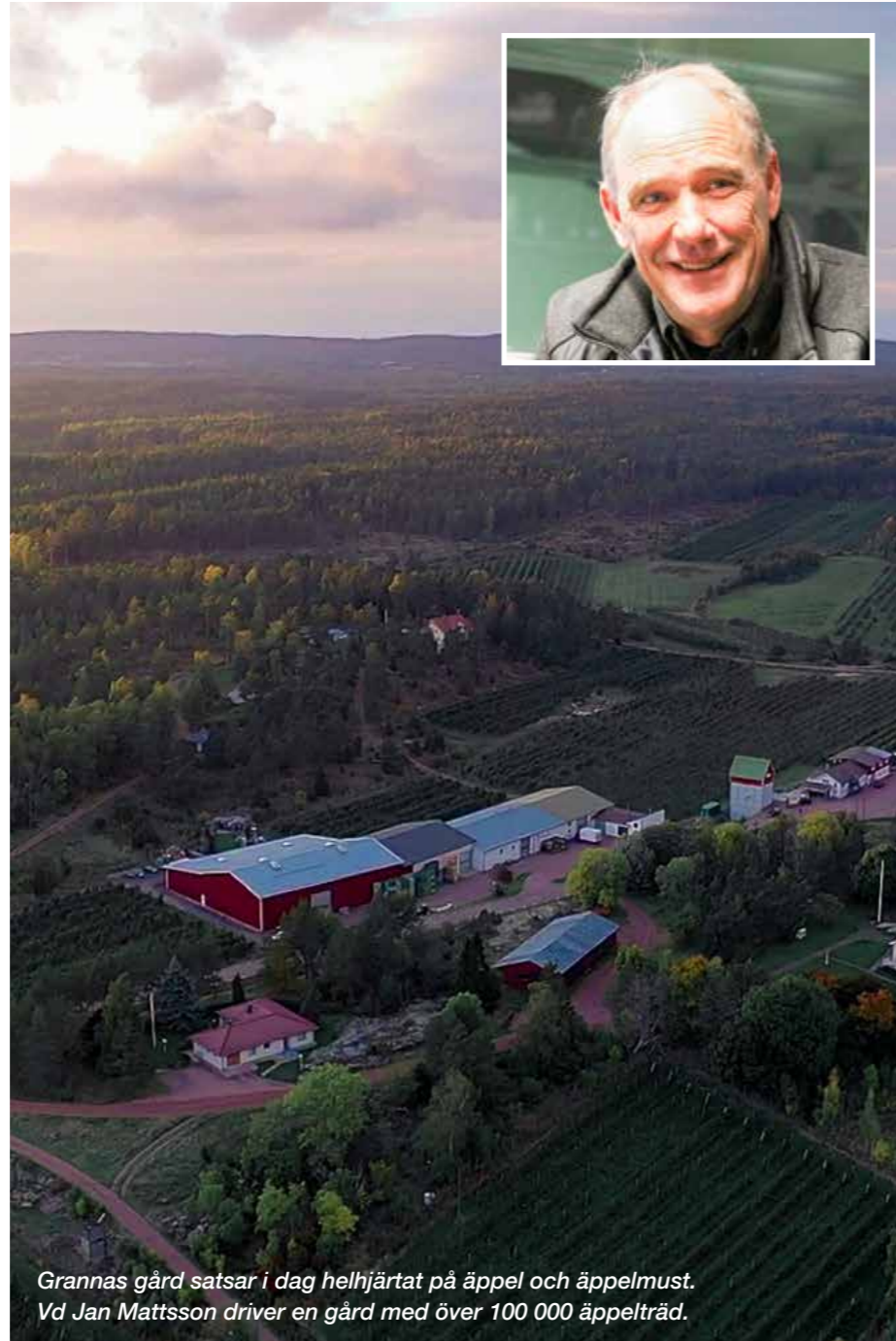
Med flest soltimmar i Norden är Åland en idealisk plats för jordbruk och odling av olika slag. Bland produkterna finns potatis, lök, grönsaker, päron och plommon, men en produkt sticker ut lite extra. På Åland odlas nämligen mer än två tredjedelar av alla inhemska äpplen som säljs i Finland. Äppelodlingarna sträcker sig över tiotals hektar mark och består av hundratusentals äppelträd. En av de största odlarna är Grannas Äppel på norra Åland.

- Tidigare odlade vi alla typer av grönsaker, men efter EU-inträdet nischade vi oss på äpplen. Många odlare var oroliga för att södra Europa med sitt fördelaktigare klimat skulle slå ut till exempel äppelodlingen i norr. Därför slutade de. Men vi trodde på en fortsättning, säger Jan Mattsson, vd på familjegården som idag blivit en storproducent av både äpplen och äppelmust.

## ÅTH samlar odlarna

Gården Grannas anor går tillbaka till 1700-talet, men dagens företag är grundat på 1950-talet. Då startade gården också en fabrik som fokuserade på gurk-konserver. Samarbetet med Transmar inleddes direkt efter Transmars grundande 1961. Samma decennium började Grannas odla äpplen.

- På 2000-talet började vi utveckla och modernisera odlingarna. Vi införde ny odlingsteknik, och planterade nya träd. I dag är vi helt koncentrerade på äpplen och



Grannas gård satsar i dag helhjärtat på äppel och äppelmust. Vd Jan Mattsson driver en gård med över 100 000 äppelträd.

äppelmust, säger Mattsson.

Från Grannas fabrik går det med Transmars fordon dagligen ut både must direkt till kunderna och äpplen som först transporteras till andelslaget Ålands Trädgårdshalls (ÅTH:s) centrallager.

- Efterfrågan på musten ökar hela tiden, men volymen kommer via äpplena. Nästan allt går till det finländska fastlan-

det, en liten del till Sverige, säger Mattsson.

Även äpplena som går via ÅTH:s centrallager transporteras vidare av Transmar. ÅTH är grundat 1975 och har varit kund hos Transmar ändå från start. Andelslaget ägs av över 100 åländska odlare och lagrar, marknadsför och distribuerar deras produkter.



Hos Grannas Äppel lagras äpplena i syrefria kylkällare för att förlänga säsongen. Målet är att kunna leverera äppel och äppelmust så gott som året om.

- Från början fokuserade vi på lök. Då fanns det på Åland ännu runt tio olika handlare som distribuerade jordbruksprodukter, men det var för splittrat. I början av 2000-talet gick de sista större privata ihop och idag sköter Ålands Trädgårdshall majoriteten av distributionen, säger Tord Sarling, vd på ÅTH.



Tord Sarling, vd på Ålands Trädgårdshall, säger att de åländska odlarna ska vara stolta över sin insats för den finländska självförsörjningen.

Idag är ÅTH en av Transmars största kunder. Äpplen och lök hör till de främsta produkterna. Tack vare samarbetet mellan ÅTH och Transmar når åländska produkter effektivt butiker både på Åland och det finländska fastlandet, och i små mängder, men allt oftare, även i Sverige.

- Som en stor central aktör har vi mycket större möjligheter att nå ut och göra landsomfattande kampanjer, samarbeten, produktutveckling och mycket mer, säger Sarling.

## Stolthet och självförsörjning

Det exporterande jordbruket på Åland har sina rötter i 1950-talet då lök och grönsaksodlingen startade i större skala. Sen dess har efterfrågan på nordiska produkter för att öka självförsörjningsgraden ökat och odlarna har stärkt sitt kunnande. Skärgårdsklimatet på Åland och produktutveckling har bidragit till att man kan odla produkter som vanligtvis inte växer så långt norrut.

- Vi har kommit långt, men fortfarande finns det utvecklingspotential, säger Sarling.

Bland ÅTH:s delägare finns idag odlare med alltifrån 1 till 40 hektar mark.

- Alla är viktiga. De större bidrar med volymer medan de mindre täpper luckor och kan ha en annan flexibilitet, säger Sarling.

Grannas hör med sina 40 hektar och över 100 000 äppelträd till de stora. Tack vare syrefri lagring har man kunnat förlänga säsongen.

- Beroende på skörden kan vi leverera äpplen till butik nästan året om. Äppelmusten försöker vi också få ut i butik året om. Att lyckas med lagringen och att hitta äppelsorter som håller längre i lager är avgörande, säger Jan Mattsson.

Hos både Grannas och ÅTH märks en avgörande faktor för framgången. De åländska odlarna känner en ökande stolthet och vill ständigt utveckla. Det underlättar även generationsväxlingen.

- Det är något vi arbetar för. Odlarna ska vara stolta. Det handlar inte bara om att sysselsätta och producera. Odlarna upprätthåller också ett landskap som har betydelse för exempelvis matturism och hela landets självförsörjning, säger Tord Sarling.





## Snabba taktar inom jordbruksfrakterna

**På mindre än ett dygn når en mängd åländska livsmedel butikerna på fastlandet. Erfarenhet och samarbete möjliggör effektiva transporter av fräska jordbruksprodukter över land och hav.**

Varje vardag året om rullar åtminstone något fordon i väg från Åland med jordbruksprodukter, under högsäsong många fler. Transmar är den huvudsakliga transportören och samarbetar nära med både enskilda odlare och Ålands Trädgårdshall som lagrar, distribuerar och marknadsför över 100 åländska odlares produkter. Punktlighet och flexibilitet liksom en bibehållen kylkedja är avgörande.

- Kraven på logistik och leveranstakten har ökat mycket med åren. Då antalet produkter i butikerna har ökat har också butikernas lagerkapacitet per produkt minskat. Om något säljs snabbare och i större mängder än tänkt måste lagren snabbt fyllas på ända från producenten. I den kedjan är transporten väldigt viktig.

**”Kraven på logistik och leveranstakten har ökat mycket.”**

Det säger Tord Sarling, vd på Ålands Trädgårdshall. Han påpekar att kundens önskemål inte ska falla på att transport och logistik inte fungerar. Då behövs en pålitlig transportör.

- Transmar har tagit ett stort ansvar för den fortlöpande logistiken och vi har ett väldigt bra samarbete idag. Det finns dagar då vi skickar i väg närmare 200 pallar

frukt och grönt, ibland är det 30–40 pallar. Men Transmar klarar av att anpassa sig till det spektrumet. De känner till säsongvariationerna och har den behövliga erfarenheten.

### Effektiviteten överraskar

Även hos en av Ålands största äppelodlare är man nöjda. Vd Jan Mattsson på Grannas Äppel berömmar hur snabbt logistikkedjan fungerar, från deras egen gård på norra Åland, via Ålands Trädgårdshalls (ÅTH:s) centrallager och över till fastlandet.

- En kund frågade till och med var i Helsingforsstrakten vi har vårt lager då leveransen kom fram så snabbt. Jag svarade att lagret nog finns på Åland.

För Grannas, som med Transmar levererar både äppelmust direkt till grossisterna och äpplen via ÅTH, är leveranssäkerheten avgörande. Det gäller hela sektorn. Alla parter måste på förhand veta ungefär vad som ska köras en viss dag och sedan vara flexibla då detaljerna klarnar några timmar innan lastning.

- Det är viktigt att alla är involverade. Ändringar kan komma på kort varsel, säger Tord Sarling.

Transmar deltar i en stor del av transportkedjan och levererar också bland



*Kurt-Ove Lindh, försäljningschef på Transmar, påpekar hur viktig Ålands livsmedelsbransch är för öns godsbalans.*



*Varje vardag lastar och lossar Transmar produkter med mindre och större fordon i Ålands Trädgårdshalls förpacknings- och distributionscenter.*

annat förpackningsmaterial och gödsel till de åländska odlarna. För ÅTH sköter Transmar också majoriteten av uppsamlingen från ett flertal odlingar till ÅTH:s centrallager, innan varorna i sin tur distribueras därifrån till grossister på fastlandet. Kedjan kan vara mycket effektiv.

- På förmiddagen lastar vi i centrallagret, på eftermiddagen åker produkterna över till fastlandet med fartyget Fjärdvägen, och så kanske de lossas hos grossisten på fastlandet på natten. I teorin kan det ta mindre än ett dygn för ett äpple att komma från lagret på Åland till att det följande morgon säljs i en stor matbutik i Helsingfors, säger försäljningschef Kurt-Ove Lindh på Transmar.

### Balans i pusslet

För att allt ska fungera måste pusslet läggas rätt, varje dag. Transporterna utvärderas och planeras kontinuerligt.

- De som dagligen jobbar med det här gör ett stort jobb, och då det är säsong måste man ta i det lilla extra, säger Lindh.

På ÅTH berömmar Tord Sarling att diskussionen nuförtiden förs direkt mellan trafikplanerare och försäljare. Så kan konkreta aspekter utvärderas och planeras.

- Allt fungerar ju nuförtiden elektroniskt. Det underlättar massor, men den mänskliga kontakten behövs också. Så kan man identifiera utmaningar och utvecklas tillsammans.

Bland Transmars kunder finns förutom Grannas och ÅTH, med sina drygt 100 odlare, ytterligare några företag inom jordbrukssektorn, både på produktions- och förädlingsidan.

- Hela jordbrukssektorn är rätt så viktig för Transmar, men också för Åland. I och med att vi har den här dagliga exporten gynnar det även importen. Godsflödena blir mer balanserade vilket även stabiliserar priserna, säger Kurt-Ove Lindh.

## Nya verktyg för ännu effektivare kundtjänst

**Sedan slutet av 2022 har Transmar genomfört en organisationsförändring med kunden i fokus. Olika transportslag och tjänster är nu mer integrerade och verktygen för kundtjänsten flera.**

- Det är en jättefördel att ha allt på samma plats. Alla företag står inför samma utmaning: att skapa en så välfungerande kommunikation som möjligt inom teamen, mellan teamen och med kunden. Med den nya organisationen är vi på god väg.

Det säger Laura Hietala, kundtjänstansvarig i Transmars nya organisation. Tidigare var kundtjänsten mer splittrad mellan olika transportslag och tjänster. Både inom kundtjänst och trafikledning är Transmars huvudsakliga transportverksamhet nu integrerad med Renhållningen, Transmars transportavdelning för avfallshantering och återvinning på Åland. Dessutom är dialogen mellan kundtjänst, terminal, chaufför och trafikledning mer strömlinjeformad än förr.

- Kunden märker förändringen genom att det är mycket tydligare vart man ska vända sig med en specifik fråga. Internt är kontakten närmare, problemlösningen effektivare och verktygen för kundtjänsten flera. Responstiden blir också kortare, säger Hietala.

### Nya kanaler

Förutom de traditionella kanalerna kan kunden nu höra av sig via en chattfunktion på webben.

- Den funktionen kommer ännu att utvecklas och i höst lanseras också egna kundsidor. Där kommer kunden hitta all behövlig info om den egna tjänsten, så-



*Laura Hietala ansvarar för kundtjänsten i Transmars nya organisation.*

som avtal, fakturor och bokningar, säger Hietala.

Hietala påpekar att kundtjänstens mål är att ständigt förbättras. Till kunderna räknar hon även olika interna parter. Även trafikledningen, chauffören och terminalen ska betjäna av kundtjänstavdelningen.

- Det är viktigt, och helt klar blir man aldrig. Vi vill fortsätta utveckla, särskilt utifrån kundernas respons, vilket vi har större möjlighet till nu.

För Transmar står kunden i fokus. Det arbetar kundtjänsten för, tillsammans med resten av organisationen.

- Allt handlar om att lyssna och förstå samt att leverera rätt information i rätt tid. Nu kan vi göra det med flera verktyg, förstärkt engagemang och mer tydlighet än tidigare.



*Den kundnära verksamheten backas dagligen upp av kundtjänsten.*



# Tydligare flöden och effektivare transporter

**Sedan hösten 2022 sköts trafikledningen hos Transmar utifrån nya tankesätt och effektivare arbetsmetoder. Enheten i Nådendal har fått ett större ansvar.**

Transmars trafikledning ser dagligen till att tiotals fordon och hundratals laster kommer fram till rätt plats i rätt tid. Trafikledningen arbetar stolt enligt mottot "från dörr till dörr över land och hav", något som kräver noggrann planering, välfungerande kommunikation och en hel del problemlösning. Niclas Sundberg, teamledare för trafikledningen i Mariehamn, påpekar att erfarenhet är avgörande.

- Man måste vara väldigt flexibel. Vi har ett gäng som varit med länge, de vet vad de pratar om och vad som gäller. Därför fungerar det bra.

Många trafikledare har egen erfarenhet av arbetet på landsvägar och hos kunder. Niclas Sundberg har själv ett förflutet som lastbilschaufför. År 2008 blev han trafikledare, byggde upp Transmars Sverigetrafik och fungerar i dag som teamledare.

- Erfarenheten har hjälpt mycket.

## Färre mellanhänder

Hösten 2022 valde Transmar att effektivisera trafikledningen och transportorganisationen ytterligare. Ansvaret mellan trafikledningen i Nådendal och Mariehamn har omfördelats och ansvarspersonerna har nu ett helhetsansvar för trafikledning, terminal och omlastning på båda orterna.

Nådendal sköter nu fjärrtransporterna för kunderna på Åland och fastlandet samt i Sverige, medan Mariehamn sköter den lokala distributionen och omlastningen.

- Det ger färre mellanhänder och överlämningar, tydligare flöden och effektivare planering, säger Kalle Ekström, operativ chef i Nådendal och ansvarig för trafikledningen, omlastningen och lagerverksamheten hos Transmar.

**"Målet är alltid att bli ännu bättre."**

Slutresultatet är att en och samma trafikledare kan hålla koll på hela resan från lastning till lossning. För kunden betyder det personligare service och tydligare kommunikation.

- Kunden märker det också i att lasterna och tidtabellerna är ännu bättre optimerade, säger Ekström.

I det hektiska arbetet med att planera och optimera dagliga transporter utgör allt detta stora fördelar. Trafikledarna får också mer ansvar och en bättre helhetsbild. Chaufförerna har i sin tur en del nya kontakter till trafikledningen i Nådendal.

- Det har varit en stor förändring, men alla ser nu positivt på den, säger Niclas

Sundberg.

Mycket av transportarbetet utgår precis som förr från Mariehamn. Där börjar dagen med inkommande laster, en omfattande distribution och omlastningar. Både färjornas och kundernas tidtabeller är avgörande faktorer.

- Varje morgon kommer ett stort antal fordon via fartygslinjen Fjärdvägen. Arbetet börjar vid halv sex. Många åker direkt till kund och lossar, andra kommer via terminalen för omlastning, säger Sundberg.

Några timmar senare rullar distributionen och inhämtningen av varor i gång på allvar, totalt till tiotals ställen. Tidtabellerna är stränga och lasterna måste vara optimerade.

- Annars påverkas hela kedjan. Målet är alltid att bli ännu bättre och göra vad vi kan i förhållande till färjetidtabellerna, säger Sundberg.

## Havet centralt

På eftermiddagen och kvällen åker laster i sin tur i väg från Åland. Transmar använder samtliga fem rederier och linjer som trafikerar ön och transporterar trailers och lastbilar. Enbart på Fjärdvägen mellan Långnäs hamn och Nådendal transporteras runt 20 trailers tur och retur dagligen.

- Färjetidtabellerna ger oss ramarna som vi måste arbeta enligt. Ibland medför de utmaningar. Samtidigt utgör de en grund som vi har byggt vår verksamhet på. Oavsett väderlek strävar vi efter att hålla de tidtabeller vi lovar, säger Kai Kuivalainen, teamledare i Nådendal.

I Nådendal ser Kuivalainen och hans fyra kollegor till att lasterna som skeppas över havet kommer fram till sina destinationer så effektivt som möjligt. Även Kuivalainen har ett förflutet som chaufför på Transmar. Idag arbetar han med både vardaglig trafikledning och mer framåtblickande och utvecklande arbete.

- Trafikledningen sker i en mycket digital, hektisk och föränderlig miljö och fungerar som ett nav i verksamheten.

Arbetet är varierande och fordrar gott



Trafikplaneraren Dan Lindblom (t.v.) har över 30 års erfarenhet av tunga transporter. Niclas Sundberg är teamledare för trafikledningen i Mariehamn.

omdöme och snabba åtgärder när situationen kräver det. Dessutom måste trafikledningen vara förberedd på stora säsongsvariationer.

Kai Kuivalainen uppskattar omorganiseringen av trafikledningen.

- Det ökade ansvaret för Nådendal-enheten är en betydande och operativt fördelaktig åtgärd. Nu har vi mer informa-

tion tillgänglig och styrningen är centraliserad.

Det ger även Mariehamns tre trafikledare möjlighet att fokusera på den lokala distributionen samt Renhållningens avfallstransporter, sortering och transport till deponi. En av trafikledarna i Mariehamn är Dan Lindblom som jobbat hela 33 år på Transmar.

- Jag började på terminalen, sen blev det lokaltrafiken. Efter en paus var jag tillbaka på Transmar år 2000. Att känna hela Åland och så gott som varje liten väg är en fördel i jobbet idag, säger Lindblom med ett skrat.

## Ett dagligt pussel

Idag ansvarar Lindblom för Transmars lokaltrafik på Åland och distributionen av gods som kommer till ön med färjorna. Arbetsdagen börjar klockan 7 med planering av dagens köror.

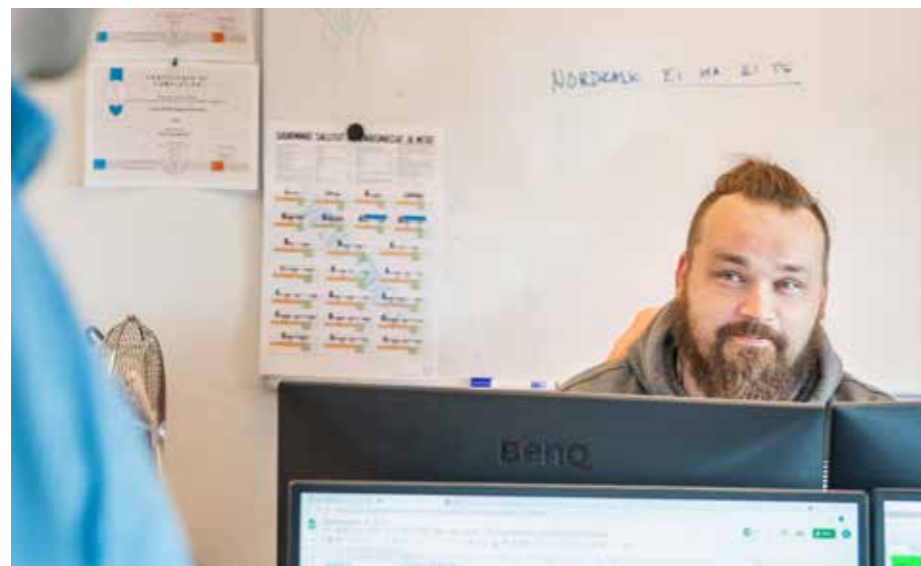
- Rutterna är oftast färdiga men godset ska planeras. Fraktsedlarna granskas och uppdragen diskuteras med chaufförerna.

På morgonen är kontakten med chaufförerna intensiv. Därefter åker de i väg och Lindblom börjar planera kvällens laster, främst trailers till fastlandet.

- Samarbetet är utmärkt, arbetskamraterna bra och jobbet intressant. Annars skulle jag inte ha stannat här i 33 år. Det kommer alltid nya utmaningar och allt handlar om att lägga pussel. Ingen dag är den andra lik.



Från terminalen i Mariehamn sköts en stor del av distributionen på Åland, men även omlastning för laster till och från fastlandet.



Kai Kuivalainen, trafikplanerare i Nådendal, ser stora fördelar i omorganiseringen.



# Marknadsledaren håller tempen



Matti Virtanen, försäljningschef på VAK, är glad över det långvariga samarbetet med Transmar.

**Släpvagnstillverkaren VAK är en innovatör med lång erfarenhet. VAK:s släpvagnar syns på vägar över hela Norden, och hemma i Finland är företaget störst på släp för tempererade transporter. För Transmar är VAK huvudleverantör.**

Allt började med en liten verkstad år 1972. Då grundade Lassi Virtanen företaget Virtasen Autokori i det lilla samhället Vahto norr om Åbo. Den första släpvagnen byggdes på en begagnad plattform och till en början var kunderna få och lokala. Idag heter Virtasen Autokori kort och gott VAK och sysselsätter över 500 experter inom utveckling, produktion och försäljning av tunga släp och fordonsutrustning samt ett landsomfattande servicenätverk.

- Vi är marknadsledande i Finland på isolerade lastutrymmen och släpvagnar. Ungefär en tredjedel av vår produktion går på export, främst till de nordiska länderna. I de nordiska länderna satsar vi på



Testning av ett nytt släp på väg till Transmar år 1998.

framtida tillväxt, säger Matti Virtanen, försäljningschef på VAK.

Rollen som marknadsledare inom temperaturreglerad transportutrustning har varit viktig för samarbetet mellan VAK och Transmar. Den första släpvagnen för Transmar byggde VAK redan 1994.

- Då fick vi bygga ett första helsläp åt Transmar. Sammanlagt har vi genom åren fått leverera runt 100 olika transportenheter till dem, det är en fantastisk siffra, säger Virtanen.

## Många innovationer

Förutom olika sorters släpvagnar har VAK genom åren byggt olika flak och specialutrustning för Transmar. Bland produkterna finns även en del innovationer, bland annat släp med hydrauliska mellanvåningar och tak för att optimera lastmängderna i två våningar. Ett annat exempel är den hydrauliska V-Sliden som kopplar ihop två trailers. Flera av innovationerna har visats upp på transportmässor.

- Vårt produktsortiment är omfattande och vi är en kundfokuserad föregångare som utvecklar nya produkter tillsammans med våra kunder, säger Virtanen.

Det samarbetet uppskattas av Transmar. En öppen och ärlig dialog har varit ett trumfkort.

- Tillsammans har vi arbetat fram

många, innovativa speciallösningar. Från Transmars sida har vi kunnat slänga fram idéer som VAK endera arbetat vidare på eller som de i och med sitt kunnande bromsat ifall de inte fungerat, säger Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar.

Virtanen intygar att samarbetet har varit mycket givande.

- Produktutvecklingen har gjorts tillsammans, och flera nya produkter har utvecklats genom åren.

## HCT och hållbarhet

Transmar var också med tidigt då VAK år 2015 började tillverka HCT-ekipage i samband med de första försöken med extra långa fordonskombinationer i Finland. År 2016 fick Transmar sitt första HCT-ekipage och år 2019 blev de flera, då VAK inledde serietillverkning i samband med att HCT-ekipagen fick börja trafikera utan speciallov. Transmar uppskattade VAK:s snabba leveranser och har idag ett tjugotal HCT-kombinationer. Båda parterna hoppas att samarbetet ska fortsätta minst lika bra i framtiden, gärna med fokus på hållbar utveckling.

- Hållbarhet är ett viktigt fokus för vår produktutveckling. I framtiden kommer vi att satsa speciellt på ansvarsfulla transporter och utveckla energieffektiva och säkra lösningar, säger Virtanen.

# Transmars dotterbolag växer i Stockholm

**AX Transport, Transmar-koncernens dotterbolag i Sverige, har under våren utökat sin verksamhet i Stockholmsregionen genom ett förvärv av verksamheten hos bolaget Tempcon Stockholm. Totalt omfattar affären 14 distributionsbilar, personal samt hyrda terminalutrymmen.**

Sedan 1986 har AX Transport och dess föregångare, företaget Lars-Åke Axelsson AB, skött distributionsverksamhet inom tempererade transporter i Stockholmsområdet. Genom åren har flera förvärv utökat verksamheten. Nu tas följande steg. Sedan 2019 har AX Transport och Tempcon Stockholm verkat från samma fastighet i Tumba, strategiskt belägen nära E4, och därifrån skött sin respektive distributionsverksamhet samt terminal- och logistiktjänster. Från och med april drivs hela verksamheten av AX Transport.

Samtidigt med köpet har de två parterna ingått ett samarbetsavtal som innebär att AX Transport kommer att vara underleverantör till den nordiska transportkoncernen Tempcons temperaturkontrollerade transport- och logistiktjänster i Stockholmsområdet.

- För oss på AX Transport känns det här nya, strategiska samarbetet mycket bra. Vi har redan tidigare haft en välutvecklad verksamhet som nu fortsätter med utökad kapacitet, säger vd Henrik Lindahl.

Lindahl ser stor potential i samarbetet med Tempcon-koncernen som har en

flotta på över 500 egna fordon och är en stor aktör inom temperaturkontrollerad logistik i Sverige och närområdet.

- Samarbetsavtalet påverkar inte verksamheten för våra nuvarande kunder, och AX Transport fungerar fortsättningsvis som en hubb i Transmar-koncernens Åland-Sverige trafik. Men i och med det nya samarbetet får vi nya möjligheter, inte minst vad gäller kontakten med Tempcon-bolagen, säger Lindahl.

**”I och med det nya samarbetet får vi nya möjligheter.”**

Även från Tempcons sida gläder man sig över att den gemensamma kapaciteten för temperaturkontrollerade lager-, terminal- och transporttjänster i Stockholmsområdet nu ökar kraftigt.

- Genom överlåtelsen och det strategiska samarbetet med AX Transport får vi ännu bättre möjligheter att ta nya och större affärer, säger Christian Hallberg, koncernchef för Tempcon Group.



Vd Henrik Lindahl ser stor potential för AX Transports tjänster efter förvärvet av Tempcon Stockholm.



## Petter Himmelroos

**Familj:** Fru Ina, och barnen Livia (2 år), Elton (4 mån)

**Arbetsplats:** HR-Chef, stationerad i Nådendal. Bl.a sköter jag arbetarskydd, kollektivavtal och hälsovård.

**När började du jobba hos Transmar?** År 2012 som logistikassistent i Nådendal. Jag sökte egentligen sommarjobb. Över 10 år senare kan man konstatera att det blev en lång sommar.

**Vad uppskattar du mest hos arbetskamraterna?** Öppenheten, vi vågar oftast säga våra åsikter.

**Vad gör du på fritiden?** Familjen med två små barn tar mycket tid, om möjligt blir det golf, sport/motion eller att kocka något gott.

**Favoritmat och -dryck?** Variation. Finns så mycket gott, kan ej välja.

**Favoritfilm eller -serie?** Jag kan fastna i nästan vad som helst. Allt från "På spåret", till någon sci-fi actionfilm eller julkalendern.

**Din drömsemester?** Bra väder, god mat och något roligt att göra tillsammans med familj & vänner. (Utan frun blir det gärna golf)

**Ett speciellt minne från arbetslivet?** Min första resa på M/S Fjärdvägen.

**Din vision för Transmar om 5-10 år?** Finlands ishockeyframgång 2019 var otrolig. Det är min vision också för Transmar, att vi alla samarbetar och hjälps åt, kämpar för att nå de målsättningar vi satt tillsammans. Laget före jaget, vinner alltid!



# Inte störst men ofta först

Ålands lilla storlek har ofta kompenseras av att landskapet varit tidigt ute med nya satsningar och tankesätt. Det kan inte minst infrastrukturminister Christian Wikström intyga i fråga om transporter, både på land och till sjöss. Det viktigaste är att fokusera på grundförutsättningarna, och vara modig.

- Det är bättre att våga och riskera att det kan gå fel, än att inte göra någonting. Det är den åländska andan.

Så svarar infrastrukturminister Christian Wikström, vid Ålands landskapsregering, på frågan varifrån drivkraften att blicka framåt och våga testa nya lösningar inom infrastruktur och logistik på Åland härstammar.

- Det handlar om att skapa förutsättningar för näringslivet. Personligen är jag inte förtjust i stödpolitik. I stället ska samhället bygga den kritiska infrastrukturen som behövs för att till exempel transportbolag ska kunna verka och utvecklas.

Sådana projekt handlar om alltifrån vägar och broar till förbindelsefärjor och framtida infrastruktur för laddning av elfordon, även inom den tunga trafiken. Ibland står visioner i fokus, ibland grundförutsättningarna.

- Fokus just nu ligger på investeringar i broar som behöver byggas om, bland annat för att tåla tunga laster på upp till 76 ton. Vi har många broar på Åland, en

del från 1970-talet, särskilt i skärgården. Och även där rör sig överraskande många tunga transporter, säger Wikström.

## Positiv till elektrifiering

Även investeringar i infrastruktur som kan minska samhällets miljöbelastning är något Wikström gärna ser att samhället satsar på.

- Tack vare korta avstånd är ju Åland väldigt lämpat för en elektrifiering av landsvägstransporterna.

Wikström poängterar ändå att Åland, Finland och hela EU-området just nu befinner sig i en brytningspunkt. Reglering uppifrån styr mycket samtidigt som marknaden och enskilda länder och aktörer ännu inte är redo.

- Miljödebatten handlar inte enbart om faktiska utsläpp utan om politik och lagstiftning som går in för elektrifiering år 2030 eller 2035, utan att vi kan garantera att förutsättningarna för att byta ut fossila bränslen faktiskt finns.



Infrastrukturminister Christian Wikström påtalar betydelsen av goda kontakter mellan politiker och den för Åland så viktiga transportbranschen.

I Ålands fall behövs därtill förenhetligande lagstiftning för närregionerna. Ur ett åländskt perspektiv kan landskapsregeringen givetvis arbeta för elektrifieringen, men för import och export, vilket Åland är mycket beroende av, räcker det inte.

- Ska vi göra den omställningen måste EU ställa krav på att viss infrastruktur, såsom laddningsstationer, ska vara gemensam för närregionerna, på bägge sidorna om havet. Annars fungerar det inte. Hybridalternativ blir mycket dyra.

Wikström är ändå hoppfull eftersom Åland har en bra dialog med särskilt trafikverket Traficom i Finland.

## Välfärd möjliggör satsningar

Angående miljösatningar överlag påpekar Wikström ändå att de måste göras i rätt tid. Att blint satsa innan man är redo underminerar samhällsekonomin.

- Visst kan man profilera sig starkt på klimatfrågan politiskt, men i praktiken gäller annat. För att bekämpa klimatförändring måste välfärden tryggas först.

Trots att den åländska ekonomin mår bra begränsar landskapets storlek vilka satsningar man kan göra. Ålands landskapsregering jobbar hursomhelst aktivt med miljö- och klimatfrågor. Under våren har en referensgrupp verkat för att diskutera bland annat elektrifiering och utbyggnaden av vindkraften.

- De frågorna hör givetvis ihop. Om vi börjar producera stora mängder energi i närheten så är det lättare att elektrifiera samhället. Och EU-direktiven leder ditåt.

Det är väldigt tydligt att el ska ingå i det framtida europeiska transportnätet.

## Sjöfarten hotad

Såsom med mycket annat påpekar Wikström ändå att EU-lagstiftningen sällan tar i beaktande specialfall.

- Direktiven är sällan anpassade för nordiska förhållanden, glesbygd och vårt landsvägsnät, eller för öar såsom Åland.

Ett exempel är de nya utsläppsdirektiven och utsläppshandeln för handelssjöfarten som planeras av EU från och med 2024. Den för Åland så livsviktiga sjöfarten kommer då att behöva betala för utsläppsrätter.

## "Det viktigaste är att lyssna på branschen.

- Jag förstår att man måste jobba mot klimatförändringar, men när det ännu inte finns teknik som man lönsamt och i praktiken kan investera i för att bli kvitt fossila bränslen så blir det svårt.

Trafiken till och från Åland, liksom hela Finland, drabbas extra hårt då nästan allt sker till sjöss. Wikström ser de kommande direktiven som en orsak till att en del turer och fartyg redan försvunnit.

- Direktiven ger ändå en möjlighet till undantag för små öar, men det är anpassat för inrikestrafik i Medelhavet, inte Åland och trafiken till Sverige. Det lobbar vi mycket för nu. Börjar företag och turer gå under så minskar konkurrensen och priserna stiger.

Trots att exempelvis EU-direktiv begränsar handlingsutrymmet har Åland flera gånger varit en föregångare i olika lösningar som gynnat miljön, effektiviteten och lönsamheten inom både sjöfart och landsvägstransporter. Tester med HCT-transporter och nya miljövänligare lösningar inom sjöfarten är två exempel.

- Det stämmer att vi varit tidigt ute, bland annat tack vare att vi har en egen vägtrafiklag, men nuförtiden kommer fler och fler av direktiven via EU. I teorin är handlingsutrymmet fortfarande stort, men eftersom vi är ett litet samhälle har vi inte resurser att sätta oss in i större direktiv och anpassa dem till åländska förhållanden, säger Wikström.

Trots begränsningarna vill landskapsregeringen göra sitt bästa för att stöda det åländska näringslivet.

- Det viktigaste är att lyssna på branschen, de kan det här allra bäst, säger Wikström.

Wikström påpekar att åländska företag är livsviktiga för landskapet. Därför ska de stödas.

- Det finns en marknad på Åland, men den är liten. Däremot kan Åland vara en bas för att bygga upp företag och utvidga till närregionerna, att exportera tjänster och kunskaper.

Då grunden är väl lagd menar Wikström att åländska företag har alla förutsättningar för att verka både lokalt, nationellt och internationellt.

- Utan grunden kan inte varor och tjänster röra sig. Infrastrukturen är grunden till samhällsekonomin, och logistiken är den första pusselbiten.



## Monica Westberg

**Familj:** Maken Bo-Erik och en vuxen son Kenth

**Arbetsplats och arbetsuppgifter:** Bokförfattare hos Transmar

**När började du jobba hos Transmar?** 18 januari 1988

**Vad uppskattar du mest hos arbetskamraterna?** Att de är positiva och glada

**Vad gör du på fritiden?** Promenerar och fotograferar, simmar, läser böcker

**Favoritmat och -dryck?** Stekt sik och potatismos, bubbelvatten

**Favoritfilm eller -serie?** Vår tid är nu

**Din drömsemester?** Någonstans där det är varmt och finns mycket att se och göra

**Ett speciellt minne från arbetslivet?** Det finns många. För mig personligen att jag fick frågan om att jobba på ekonomiavdelningen på 90-talet

**Din vision för Transmar om 5-10 år?** Att alla som jobbar på Transmar är positivt inställda till sina jobb och att vi alla gör vårt bästa varje dag. Det leder också till att resultatet för Transmar blir bra.



Sjötrafiken till och från Åland sker via tre större hamnar. Hamnen i Långnäs ägs av Ålands landskapsregering.



En egen verkstad är viktig för smidiga och kostnads-effektiva reparationer och regelbunden service.



## Egen verkstad viktig för driftsäkerheten

Dagens tunga fordon är fulla av teknik som kräver ett omfattande kunnande av både chaufförer och montörer. Hos Transmars dotterbolag Teknikpartner vill man ligga i framkant av utvecklingen.

Sedan 2008 har det egna verkstadsbolaget Teknikpartner sett till att Transmars fordon rullar problemfritt och att kostnaderna för service hålls nere samtidigt som kvaliteten är på topp. Bolaget grundades genom en sammanslagning av moderbolaget Transmars och dotterbolaget Ålands Renhållnings verkstadsfunktioner.

- Tanken med sammanslagningen var att skapa en konkurrenskraftig oberoende verkstad för tunga fordon på Åland, säger verkstadschef Johan Hedbom, och intygar att satsningen visade sig vara helt rätt.

Idag är cirka 60 procent av Teknikpart-

ners kunder externa. Allt fler tunga fordon underhålls och repareras på verkstaden i Mariehamn. På listan över tjänster finns förutom de vanligaste verkstadstjänsterna även alla slag av service- och justeringsingrepp i bromssystem, installation och kontroll av digitala färdskrivare, liksom hjulvinkelmätningar och justeringar som både minskar bränsleförbrukningen och förlänger däckens livslängd. En vardag på verkstaden är ofta hektisk.

- Vi bokar in fordon, utför olika reparationer, beställer reservdelar, säljer reservdelar över disk och besiktigar fordon åt våra kunder, säger Hedbom.

Tack vare ett eget reservdelslager på runt 5 000 artiklar kan kundens reparationer utföras både snabbt och till konkurrenskraftiga priser. Därtill har verkstaden ett extra stort kunnande inom motorteknik för miljöklassen Euro 6 och originaldatorutrustning för att utföra diagnos och felsökning på lastbilar, samt felsökning och reparation för ABS/EBS-bromssystem på trailers och släp.

- Dessutom har vi börjat förbereda oss för de nya utmaningarna som kommer med elbilar. Det är mycket på gång, säger Hedbom.

## Ålands egna budbilar expanderar

Sedan 1985 har Ålands budbilsservice utfört varutransporter på hela Åland. Idag satsar man på utveckling och synergieffekter med delägaren Transmar.

Med cirka 15 bilar och runt 15 anställda är Ålands budbilsservice en synlig aktör på Åland och den största lokala transportören av smågods. Bolaget, mer känt som enbart Budbil, transporterar dagligen paket, brev, mat, värdeförsändelser och mycket annat.

- Vi jobbar ju mycket ihop med Transmar. Vi sköter mindre leveranser, de sköter större. Vi har mycket kontakt med deras försäljning och arbetar för att hitta den bästa lösningen för kunden, säger vd Tommy Eriksson.

Miljötankande och ständig utveckling är viktigt. Sommaren 2023 planeras bland annat ett försök med leveranser med spe-

cialbyggda elcyklar i samarbete med en extern samarbetspartner och Transmar.

- Jag ser positivt på framtiden. Både pandemin och de ekonomiska svängningarna efteråt har förstås varit tuffa, men nu blickar vi framåt, säger Eriksson.

Vid sidan av de egna varuleveranserna representerar Budbil också flera inhemska och internationella logistikföretag på Åland, bland dem finländska Matka-huolto. Under våren 2023 har Transmar och Budbil också ingått nya avtal med ett internationellt logistikföretag samt möbelföretaget Ikea om leveranserna på Åland. Ålands budbilsservice har funnits sedan 1985 då företaget grundades med



Tommy Eriksson, vd på Ålands Budbil, ser positivt på framtiden.

förebild från den snabba utvecklingen av budbilstjänster i Stockholmsregionen. Sedan 1986 har Transmar varit delägare i bolaget.

Så här jobbar jag

## God kvalitet kan bli ännu bättre

Sedan hösten 2022 har Transmar en egen kvalitetschef i Lucas Granholm. Förbättrad kommunikation, finslipade arbetsrutiner och certifieringar finns på arbetslistan.

Kvalitet inom logistikbranschen inkluderar mer än vad man kan tro. Förutom leveranser i tid, kunnig personal och säkra transporter ingår bland annat smidig kommunikation, enhetliga arbetskläder och tydliga direktiv för samtliga arbetsprocesser.

- Då kunden är nöjd, då gör vi ett bra jobb. Så bedömer jag kvaliteten hos Transmar och målet är alltid att bli ännu bättre, göra kunden ännu nöjdare, säger kvalitetschef Lucas Granholm.

För Granholm och Transmar är kvalitet en självklarhet. Bolaget har redan länge jobbat med kvalitet, men utan att ha en egen ansvarsperson för både analys och rapportering samt uppföljning och utvecklingsprojekt.

- Jag trivs jättebra i det här jobbet. Man kan se det lite tudelat. Jag jobbar ju med att kontrollera och aktivt söka brister och negativa siffror. Det kan låta negativt, men tankesättet ska vara positivt, att vi kan göra något ännu bättre. Och det är roligt att se lösningarna. Utdelningen kommer då man löser utmaningar och åtgärdar brister, säger Granholm.



Sedan hösten 2022 ansvarar Lucas Granholm för kvalitetsfrågor hos Transmar.



Granholm har ett förflutet både som långtradarchaufför och trafikledare på Transmar. Där började han jobba med utvecklingsprojekt.

- Jag såg utvecklingsmöjligheter redan i det jobbet och lyckades snart implementera nya sätt att arbeta. Till slut var vi flera på kontoret som tänkte samma sak och så skapades tjänsten som kvalitetschef.

### Yttre faktorer påverkar

På kort sikt hoppas Granholm kunna förbättra kommunikationen och arbetsprocesserna inom bolaget, men fokus ligger alltid på kunden.

- Jag väljer alltid kundprojekt först. Kunden måste få chansen att förstå oss och vi ska förstå dem. Det viktigaste är att kommunikationen fungerar klanderfritt.

Under våren har Granholm jobbat mycket med leveranstider. Om något går

fel utreds ärendet grundligt.

- Vi jobbar ju i en bransch där många yttre faktorer påverkar kvaliteten: väder, vägunderhåll och färjetrafik. Det finns mycket som vi inte kan påverka, men trots det ska vi göra vårt yttersta för att vara förberedda även på dessa situationer.

Utöver det påverkar även Ålands läge en hel del.

- För transporter till och från en ö kan du inte ha samma kvalitet tidsmässigt som för leveranser på fastlandet, men även där gör vi vårt yttersta för att betjäna kunden så bra som möjligt. Och våra egna misstag accepterar vi inte.

### Certifieringar på längre sikt

På lång sikt arbetar Granholm för att Transmar ska få olika certifieringar som blir allt vanligare mätare på bland annat kvalitets- och miljöarbete.

- Egentligen är vi ganska nära kraven för dessa i praktiken, men för att få dem behövs ett annat tanke- och arbetssätt, samt att överföra det till pappret. Sådana här certifieringar tar tid att genomföra.

Internt vill Granholm därtill att personalen ska känna att arbetet är kvalitativt. Det inkluderar ordning och reda, ordentliga arbetsverktyg samt tydliga arbetsprocesser. Även skolningar ingår. Alla ska få rätt typ av stöd enligt de egna behoven.

- Vi har redan länge arbetat med att förbättra vår kvalitet och gjort enorma framsteg som kanske inte alltid syns utåt, men som märks i slutresultatet.



### Ny organisation ger tydligare roller

Under slutet av 2022 genomförde Transmar en organisationsförnyelse. Syftet är att strömlinjeforma verksamheten och förtydliga ansvarsrollerna inom koncernen. Resultatet är en effektivare orga-

nisation och en konkret praktisk följd är att kundtjänsten har integrerats för hela bolaget samt att trafikledningen för en specifik transport sköts av en och samma person för hela logistikkedjan.

### Nio nya gasbilar till AX Transport

Under 2023 och 2024 kommer totalt nio nya gasdrivna distributionsbilar levereras till AX Transport, Transmar-koncernens dotterbolag i Sverige. Investeringsbeslutet fattades redan för två år sedan, men i och med globala leveranssvårigheter och komponentbrist på grund av världsläget har leveransen skjutits upp till 2023.

- Investeringen görs för att vi ska kunna leva upp till kundernas förväntningar även i fortsättningen och uppnå de miljömål som är viktiga för oss alla, säger AX Transports vd Henrik Lindahl.

De första bilarna för tempererad varudistribution i Stockholmsområdet kommer att levereras av tillverkaren Scania sommaren 2023. De sista anländer från fabriken 2024. För AX Transport är investeringen stor, men självklar.

- Alla nya fordon som vi investerar i ska drivas av gas. Det beslutet fattades redan för två år sedan. Vi räknar dessutom med att Stockholm så småningom kommer att införa förbud mot dieselfordon. El och gas är då de enda drivmedlen som kan komma att godkännas, åtminstone på vissa områden i stadskärnan, säger Lindahl.



### Nya fordon på Renhållningen

De senaste åren har Transmars avdelning för avfallshanteringstransporter och återvinning, Renhållningen, investerat stort i nya moderna fordon. Även under 2023 moderniseras flottan med en ny sopbil och två krokbiar, lastbilar som kan lasta flak med krokfunktion.

Renhållningen är grundad som ett eget bolag, Ålands Renhållning, år 1980. År 2017 fusionerades bolaget med moderbolaget Transmar. Idag erbjuder Renhållningen miljöriktiga och skräddarsydda lösningar inom avfallshantering och återvinning. Bolaget är också specialiserat på energibränsle, slutdeponering och omhändertagande av farligt avfall. Kunderna uppgår till runt 5000, alltifrån privatpersoner och fastighetsbolag till företag och kommuner.

### Transmar förnyar sina webbsidor

Under hösten 2023 kommer Transmar göra en fullständig både visuell och informationsmässig förnyelse av sina webbsidor. De gamla hemsidornas mer marknadsorienterade innehåll görs om för att vara mer allmänt inriktat om hela koncernen. Dessutom inkluderas levande bildmaterial och moderniserade visuella element. Efter förnyelsen ska sidorna vara mer användarvänliga och informativa. Förutom redan existerande funktioner kommer webbsidorna att omfatta ett nytt verktyg där kunden kan logga in på sina egna sidor och komma åt info om det egna avtalet och de egna transportererna. Även nyheter och aktuella meddelanden om företaget kommer att introduceras på sidorna och i fortsättningen publiceras regelbundet.



### Branding på trailers ökar

Sedan ett par år tillbaka har Transmar ingått avtal om kundspecifik branding på trailers. Tilläggstjänsten erbjuds för trailers som för majoriteten av tiden används för en viss kunds transporter. Brandingen ger kunden ett mervärde i form av synlighet på vägar både på Åland och fastlandet. Fram till 2023 har fyra trailers brandats för livsmedelskoncer-

nen Orklas transporter från fabriken på Åland, medan två trailers har burit andelslaget Ålands Trädgårdshalls (ÅTH:s) branding. Under 2023 har Transmar investerat i tre nya trailers som samtliga fått ÅTH:s branding. De har tillverkats av den tyska tillverkaren Schmitz Cargobull och sattes i trafik under våren 2023.



### Vad är det bästa med din bostadsort?



**Susanna Lind**, fakturering, Saltvik, Åland

I Saltvik är allt bra, som farmor är det enligt mig viktigt att vi har två fina daghem och två skolor. Kommunen är också smidig om man ska ha bygglov med mera. Från och med sommaren får jag njuta ännu mer av Saltvik då jag går i pension efter över 40 år på Transmar.



**Sari Ojala**, trafikledare, Mariehamn, Åland

Havet och lugnet, samt närheten till färjorna som kan ta dig österut och västerut är det bästa i Mariehamn.



**Conny Malmberg**, trafikledare, Hammarland, Åland

Hammarland är numera min bostadsort. Det bästa med den är att man får lugn och ro i tillvaron och att det finns en plats att koppla av på när jobbet är stressigt.



**Mikael Wahlqvist**, operativ chef, AX Transport, Tyresö, Sverige

Jag är född och uppvuxen, och bor ännu idag, i Tyresö utanför Stockholm. Det bästa med Tyresö är lugnet, men också närheten till både naturen och storstaden.



**Niclas Andersson**, trafikledare, Pargas, Finland

Pargas, "Finlands Beverly Hills", är en lämpligt "lill-stor" stad med alla bekvämligheter, men där alla ändå "känner varandra". Skärgården är viktig. Dessutom har Pargas sundet som går tvärs genom staden, och så är Pargas en idrottsstad, allt som behövs för att leva ett sunt liv.



**Mats Nyström**, chaufförernas stödperson, Åbo, Finland

Det är nära till havet och dessutom bor jag nära ån i Åbo. Det är också nära till jobbet och det finns bra friluftsområden i närheten där jag promenerar mycket dagligen.



# Kastelholms slott



År 1745 kunde mycket väl ha inneburit slutet för vad som idag är ett av Ålands främsta kulturarv och en välbesökt sevärdhet. År 1745 bröt nämligen en kraftig brand ut på Kastelholms slott och ödelade nästan hela slottet. Därefter fick det förfalla, men i slutet av 1800-talet inleddes renoveringar som fortsatte ända till 1990-talet.

Slottet samlar idag en mängd spännande berättelser från hundratals år av historia. Det har byggts om och utvidgats i flera omgångar. Storhetstiden inföll på 1500-talet. Mest händelserik blev tiden under Gustav Vasas och hans söners styre, då Åland och Finland var en del av det svenska riket. Då blev slottet ett jaktstolt och Vasas intresse för Åland ledde till att han lät utvidga slottet och den närbelägna

kungsgården. Senare bodde även sonen Johan några år på slottet, efter att ha blivit hertig över Finland och Åland. På slottet lät han även hålla sin bror Erik XIV och hans fru Karin Månsdotter fängslade.

Ursprungligen var slottet, grundlagt på 1380-talet, en försvarsborg och har upplevt flera konflikter, beläringar och bränder. I och med det strategiska läget drogs slottet bland annat in i Engelbrektsupproret 1434 och knappt hundra år senare intog den fruktade kaparkaptenen Sören Norby slottet med sin flotta. Då låg slottet på en liten holme. Idag har landhöjningen kopplat ihop holmen med de omgivande markerna.

På den tiden var Åland ett självständigt förvaltningsområde. Efter en brand 1619 renoverades slottet ännu en gång och

fram till 1634 var Kastelholm Ålands administrativa centrum. Efter det, och slutligen branden 1745, var storhetstiden definitivt över. Numera är Kastelholms slott ett museum. På området finns också ett gammalt kronohäkte och en 1800-talsgård som båda fungerar som museer.

