



Mats Rosin
Toimitusjohtaja
Suomen Lauttaliikenne Oy

Minkä vesi erottaa, sen Finferries yhdistää

**Millä kulkee halkokuorma Hailuotoon,
kuinka haetaan maidot Saimaan saaresta,
miten mökkiläiset pääsevät Mossalaan?**

Toimivien liikenneyhteyksien ylläpitäminen tuhansien järvien ja saarien kirjomassa maassamme vaatii losseja ja lauttoja. Finferriesin aluksilla kuljetetaan vuosittain noin 5 miljoonaa ajoneuvoa ja 10 miljoonaa matkustajaa.

Finferriesin historia ulottuu osana entistä Destiaa, Tieliikelaitosta ja Tielaitosta yli 200 vuoden päähän: vuosina 1799–1809 Suomessa toimi **Kustaa IV Adolfin** perustama Kuninkaallinen Suomen Koskenperkausjohtokunta. Suomen itsenäistymisen myötä vuonna 1925 perustettiin Tie- ja vesirakennushallitus (TVH),

joka jatkoi tieverkon kehittämistä ja rakentamista.

TVH:ta seurasi TVL ja Tielaitos. Vuonna 1998 Tielaitoksen hallinnolliset viranomaistehtävät ja varsinainen tienpito erotettiin toisistaan hallinnoksi ja tuotannoksi. Tuotanto, suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito ja sitä myötä lossien lisääminen tieverkolle olivat kuitenkin edelleen osa viranomaistoimintaa.

Vuonna 1998 Tielaitos Tuotantoon perustettiin valtakunnallinen Lauttayksikkö, joka otti vastuulleen koko Suomen ennen 9 eri tiepiiriin alueella

olleet lauttapaikat. Lauttayksiköllä oli konttori Turussa ja sivutoimipisteet sekä Sulkavalla että Kempeleellä.

Tielaitoskausi päättyi

Tielaitoskausi Suomen yleisten teiden historiassa päättyi vuonna 2001, jolloin tuotanto ja hallinto erotettiin lopullisesti kahdeksi erilliseksi organisaatioksi. Tielaitoksen tehtävää vastuullisena tienpitäjänä ja tienpidon tilaajana jatkoi Tiehallinto. Entinen Tielaitoksen tuotanto siirtyi Tieliikelaitoksen nimellä kilpailemaan tiealan

Suomessa on 42 lauttapaikkaa yleisillä teillä. Ylläpidettävät yhteydet vaihtelevat pienehköistä salmien ylityksistä vaativiin merimatkoihin.

Kuva: Timo Snällström



Oman yrityksen muodostamisen syynä oli valtio-omistajan halu kehittää ja tehostaa lauttaliikennetoimintaa.

urakoista muiden maarakennusyrityksien kanssa. Lauttatoiminta jatkui nimellä Tieliikelaitos Lauttavarustamo. Lauttaliikenne jäi vielä tässä vaiheessa kilpailun ulkopuolelle ja sopimukset tehtiin neuvottelusopimuksina.

Destia-nimi syntyi ystävänpäivänä 14.2.2007, kun Tieliikelaitos otti sen käyttöön markkinointinimenään. Tieliikelaitos Lauttavarustamo muuttui nimeksi Destia Lauttapalvelut. Vuoden 2008 alussa Destiasta tuli valtion kokonaan omistama osakeyhtiö, joka perustettiin jatkamaan Tieliikelaitoksen liiketoimintaa. Destia Oy jatkaa toimintaansa palveluyrityksenä.

Destiasta Finferries

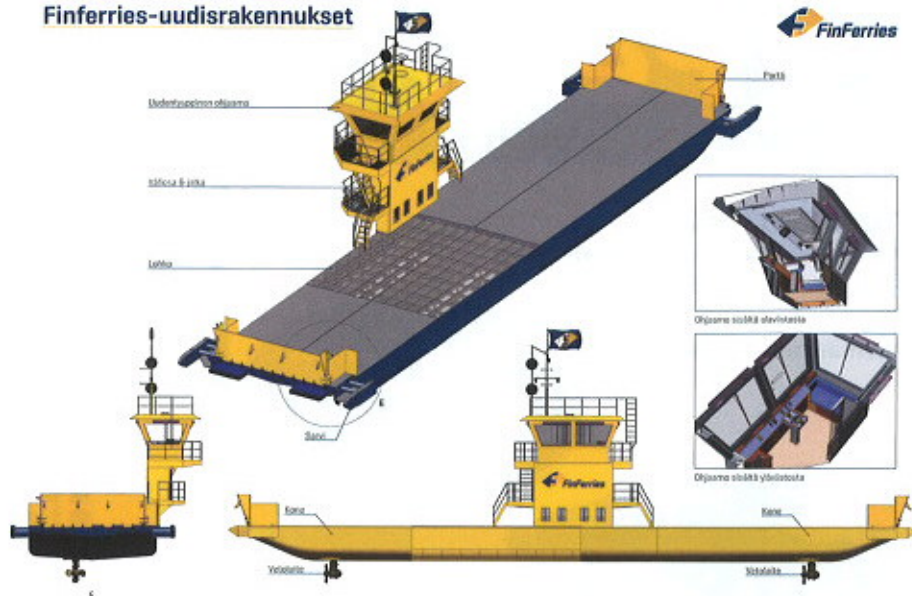
Valtioneuvosto teki yleisistunnessaan 15.10.2009 päätöksen Destian lauttaliiketoiminnan eriyttämisestä. Päätös oikeutti valtion edustajan hyväksymään Destia Oy:n ylimääräisessä yhtiökokouksessa osittaisjakautumisen siten, että lauttaliiketoiminta eriytyy erilliseksi valtion suoraan ja kokonaan omistamaksi valtionyhtiöksi. Oman yrityksen muodostamisen syynä oli valtio-omistajan halu kehittää ja tehostaa lauttaliikennetoimintaa.

Destia Oy:n jakautuminen tapahtui siten, että Suomen Lauttaliikenne Oy, ruotsiksi Finlands Färjetrafik Ab jatkaa lauttaliiketoimintaa 1.1.2010 alkaen. Suomen Lauttaliikenne Oy käyttää viestinnässään myös lyhyempää aputoiminimeään Finferries ja sen toimitusjohtajana toimii **Mats Rosin**. Yrityksen palveluksessa on 287 henkeä. Finferriesin kotipaikka on Turku, jossa sijaitsee pääkonttori. Turusta käsin vastataan myös Meri-Suomen lauttojen ja lautta-alusten toiminnasta. Järvi-Suomen lossien kulkua valvotaan Sulkavan toimistosta.

Lossin ja lautan ero kulkee vaijerissa

Yleisillä teillä oli vielä n. 110 lautta-paikkaa 1970-luvulla. Vuosien varrella

Finferries-uudisrakennukset



Uusilla losseilla on mahdollista rahdata raskastakin kalustoa ja kuormia talopaketeista isoihin työkoneisiin.

uusia lauttayhteyksiä on joko perustettu tai siirretty maantielautoiksi valtion ylläpidettäviksi. Muutama paikka on syntynyt siten, että lautta on siirretty seuraavaan väliin ja vanhaan väylään on rakennettu silta. Nykyisin lautta-paikkoja Suomessa yleisillä teillä on 42. Ylläpidettävät yhteydet vaihtelevat pienehköistä, suojaisista salmien ylityksistä vaativiin merimatkoihin: lyhyin lauttamatka on Kivimon 159 metriä ja pisin, 9,5 km:n reitti kulkee Korppoosta Houtskariin.

Myös aluksia on erilaisia. Lossin ja lautan ero kulkee vaijerissa: lossi kulkee ohjausvaijeria pitkin ja lautta on vapaasti ohjattavissa. Lautta-alukset puolestaan ovat isoja lauttoja, joilla hoidetaan meritieyhteyksiä Oulun edustalla Hailuotoon ja Turun saaristossa Nauvoon, Paraisille ja Korppooseen.

Uudet lossit kasvattavat kertakuljetuskapasiteettia

Suomen lauttaliikenteestä vastaava Finferries ja APX-Metalli ovat sopineet kolmen uuden lossin rakennusurakasta. Uusien lossien pituus on 37 metriä ja ne korvaavat nykyiset lossit, joiden pituus on 27 metriä. Merkittävintä on kuitenkin kantavuuden kasvattaminen nykyisestä 44 tonnista 60 tonniin. Kantavuuden kasvun myötä kolmen lauttapaikan kertakuljetuskapasiteetti kasvaa noin 37 prosenttia. Losseista kaksi tulee sijoittumaan Turun saaristoon ja yksi Järvi-Suomeen. Tilauksen arvo on noin neljä miljoonaa euroa. Ensimmäinen lossi luovutetaan Finferriesille toukokuussa 2011 ja seuraavat kolmen kuukauden välein.

Kun lossin kantavuus on 60 tonnia, se on aidosti maantien jatke: sama

kantavuusvaatimus on Suomen tieverkolla. Uusilla losseilla on siten mahdollista rahdata raskastakin kalustoa ja kuormia talopaketeista isoihin työkoneisiin. Ja kun ennen piti jättää esimerkiksi sora- tai tukkikuljetuksesta toinen puolikas rannalle odottamaan, nyt lossille voi ajaa koko rekan. Näin kuljetusmatkat ja niihin käytettävä aika lyhenevät merkittävästi.

Kestävän kehityksen periaatteet mukana suunnitteluvaiheessa

Suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota henkilökunnan työergonomiaan, esimerkkinä ohjaamon nouseva ja laskeva ohjauspulttetti, ja kestävän kehityksen periaatteeseen: lossien rakenteissa tullaan hyödyntämään käyttökelpoisia osia olemassa olevien varalossien rungoista. Losseihin rakennetaan uudet kansirakennukset ja ajorampit. Niiden molemmat päämoottorit ja ruoripotkurilaitteet samoin kuin ohjausjärjestelmät uusitaan. Tekniikaltaan alukset tulevat vastaamaan uudisrakennuksen tasoa.

Lossin ja lautan ero kulkee vaijerissa: lossi kulkee ohjausvaijeria pitkin ja lautta on vapaasti ohjattavissa.