

INFRA Uusimaa

1/2026



Helsingin Talosiirto Oy:

RAKENTEIDEN EIJÄNÄ IRROTUKSESTA TULI TRENDI

**Uusi
yhteistyö-
kumppani**
OneVision
Automotive
s. 12

Pikagallup: Onko vaikeuksia löytää osaajia? s. 3

**Konevuokraus-
markkinat
käyvät
kuumana s. 6**



**Kokonniemen
jättityömaalla
tehdään liikunta-
kaupunkia s. 8**



**Isot hankkeet – datakeskukset
rakennusalan veturina s. 4**

MAXUS

EDUT MAXIMISSA, HINNAT MINIMISSÄ

Maxus on ollut Suomessa jo 5 vuotta ja juhlat sen kuin jatkuvat. Juhlavuoden kunniaksi tarjoamme huikeat hinta- ja edut suosituimpiin malleihimme. Kuljetatpa sitten mitä vain, nelivetoinen eDeliver 7 (toimintamatka 332–464 km) ja uusi eDeliver 5 (toimintamatka 335–489 km) tarjoavat sinulle takuulla kilpailu- ja suorituskykyisen ratkaisun. Vertaile ja tule tutustumaan!



**Vetokoukku
veloituksetta!**

T60 MAX - 2-paikkaisen pakettiauton voimaa, johon voit luottaa

Nyt alk. **49 990 €** (sis. alv.) Rajoitettu erä

3500 kg vetomassa | Neliveto | Bi-Turbo | 500 Nm | Automaattivaihteisto



**eDeliver 7 -
luokkansa tehokkain
sähköinen neliveto**
Nyt alk. **58 813 €**

**Etusi verrattuna
kilpailijaan jopa 16 419 €**



**eDeliver 5 -
hintaluokkansa kyvykkäin
urbaani citysähkö**
Nyt alk. **42 921 €**

**Etusi verrattuna
kilpailijaan jopa 14 427 €**

Malli	Teho	Akusto (netto)	Kantavuus	Hinta
Maxus eDeliver 7 AWD L2H1	260 kW	teho 88 kWh	940 kg	58 813 €
Ford E-Transit Custom AWD L2H1	160 kW	teho 71 kWh	855 kg	69 390 €
Peugeot e-Expert AWD XL	100 kW	teho 68 kWh	772 kg	73 240 €

Malli	Teho	Tilavuus	Kantavuus	Hinta
Maxus eDeliver 5 L1H1	120 kW	6,6 m³	1 200 kg	42 921 €
Ford E-Transit Custom L2H1	100 kW	6,8 m³	1 045 kg	58 940 €
Peugeot e-Expert XL	100 kW	6,1 m³	927 kg	59 240 €
Opel Vivaro-e L	100 kW	6,1 m³	927 kg	59 340 €
Fiat e-Scudo Maxi	100 kW	6,1 m³	927 kg	57 380 €

>>> Kysy myös joustavat leasing tarjouksemme!

>>> Korko nyt vain 2,99 %

Avausmaksu 349 € ja 15 €/kk. Rahoitettava osuus max. 40 000 €

Tervetuloa tutustumaan!

OneVision Automotive Oy

Klaukkalantie 48A | 01800 Nurmijärvi

Automyynti: 09 42827749 | ma-pe 9-17 (viikonloput sovittavissa)

Maxus eDeliver 5 autoveroton hinta alk. 42 921 €, autovero 0 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 43 521 € (alv 25,5 %), CO2-päästöt 0 g/km.

Maxus eDeliver 7 AWD autoveroton hinta alk. 58 813 €, autovero 0 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 59 413 € (alv 25,5 %), CO2-päästöt 0 g/km.

Maxus T60 MAX autoveroton hinta alk. 49 337 €, autovero 6 564 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 56 501 € (alv 25,5 %), CO2-päästöt 239 g/km.

Auton toimintamatkaan sähköllä vaikuttavat muun muassa kuljettajan ajotapa, ajonopeus, lämpötila, keli- ja ajo-olosuhteet sekä auton kuormaus.

Maxus-takuu 5 vuotta tai 100 000 km, ajoakuston takuu 8 vuotta tai 160 000 km. Kuvien autot erikoisvarustein.

Rahoitusesimerkki eDeliver 5: auton hinta 43 521,00 € (sis. toimituskulut 600 €), vaihtoauto/käsiraha 10 500,00 €, rahoitettava osuus 33 370,00 € (sis. perustamiskulun 349 €), sopimusaika 60 kk, käsittelymaksu 15 €/erä, korko 2,99 %, kk-erä 492,27 € sis. ALV 25,5 % (sis.käsittelymaksun). Viimeinen suurempi erä 8 500,00 €. Todellinen vuosikorko 4,26 %. Luottokustannukset yhteensä 4 412,83 €, auton todellinen luottohinta 47 933,83 €. Rahoituksen tarjoaa DNB Auto Finance Oy, Urho Kekkosen katu 7B, 00100 Helsinki. Rahoitus edellyttää myönteisen luottopäätöksen sekä rahoitus- ja kasvakuutuksen. Korkotarjous voimassa 30.6.2026 mennessä käynnistyviin rahoitussopimuksiin.



Rakentamassa tulevaisuutta – jo 65 vuotta

Kuluvan vuoden aikana olen saanut aloittaa uuden ja merkittävän tehtävän INFRA ry:n hallituksen puheenjohtajana. Ensimmäiset kuukaudet ovat vahvistaneet käsitystäni siitä, että infra-ala on suomalaisen yhteiskunnan kannalta tärkeämpi kuin ehkä koskaan aiemmin.

Rakentamisen kokonaismarkkina on edelleen kaksijakoinen ja asuntorakentamisen näkymät ovat heikot, mutta datakeskushankkeet, energiasiirtymään liittyvät investoinnit, kaupunkien infrarakentaminen sekä muut suuret hankkeet pitävät alan pyörät käynnissä. Etenkin Uudellamaalla näkyy paljon myönteisiä merkkejä. Jäsenyritsystemme arjessa tämä näkyy työnä, investointeina ja uskona tulevaan.

Tässä lehdessä esitellään useita esimerkkejä siitä, kuinka jäsenyritsystemme ovat mukana rakentamassa uudenlaista Suomea. Datakeskukset, liikuntapaikat, katuverkot, vesihuolto ja energiainfra ei-

vät synny itsestään – niiden taustalla ovat osaavat infra-alan ammattilaiset ja yrittäjät.

Samalla tiedämme, että ala kohtaa myös haasteita. Osaavan työvoiman saatavuus puhuttaa edelleen laajasti. Siksi meidän on yhdessä huolehdittava siitä, että infra-ala säilyy houkuttelevana uravaihtoehtona nuorille ja alanvaihtajille. Tulevaisuuden hankkeet tarvitsevat tekijänsä.

Tämä vuosi on INFRA Uusimaalle erityinen. Syksyllä vietämme yhdistyksemme 65-vuotisjuhlaa. Samalla juhlistamme niitä yrittäjiä, työntekijöitä ja luottamushenkilöitä, jotka ovat rakentaneet yhdistyksen nykyiseen asemaansa. Kuuden ja puolen vuosikymmenen aikana yhdistys on kasvanut merkittäväksi vaikuttajaksi ja jäsenyritsystemensä yhteen tuojaksi.

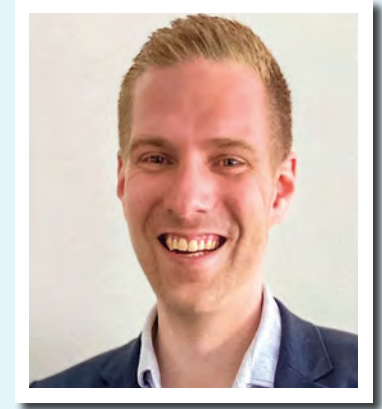
Juhlavuoden yhteydessä julkaistaan myös INFRA Uusimaa ry:n historiikki. Se kertoo paitsi yhdistyksen vaiheista myös

koko infra-alan kehityksestä Uudellamaalla. Menneisyyden tunteminen auttaa ymmärtämään, kuinka paljon ala on muuttunut – ja kuinka paljon sen perusarvot ovat pysyneet samoina. Työ tehdään edelleen ammattitaidolla, vastuullisesti ja yhteistyössä.

Haluan kiittää kaikkia jäsenyritsystemme luottamuksesta ja aktiivisuudesta. Ensimmäinen vuoteni INFRA ry:n puheenjohtajana on vasta alussa, mutta jo nyt on ollut hienoa nähdä, kuinka vahva ja eteenpäin katsova yhteisö infra-alalla toimii.

Rakennamme yhdessä ympäristöä, jossa suomalaiset elävät, liikkuvat ja tekevät työtä. Siksi infra ei ole vain rakentamista – se on tulevaisuuden mahdollistamista. ●

Emil Mäntylä
Puheenjohtaja
INFRA ry ja INFRA Uusimaa ry



EMIL MÄNTYLÄ

Pikagallup

Onko yritykselläsi ollut vaikeuksia löytää osaavaa työvoimaa?



Kyllä

Osaavaa työvoimaa on vaikea löytää, joten koulutamme itse. Nytkin on työssä oppimassa yksi ammattikoululainen. Nämä nuoret vaihtavat usein jossain vaiheessa toiseen firmaan. Niin sen pitää ollakin, jos on sidonnaisuuksia muualla Suomessa. Tilannetta helpottaisi aikuiskoulutustuen palauttaminen ja useammat väylät ammatinvaihtajille.

Esa Sorvari
Matti Sorvari Oy



Kyllä

Vanhat työntekijät eläköityvät, nuoria valmistuu vähän, ja koulutuspaikkoja tarvittaisiin lisää. Etenkin koneenkuljettajia on harvassa, mikä rajoittaa kasvua ja lisää kuormitusta. Alan vetovoiman ja oppilaitosyhteistyön lisääminen sekä harjoittelumahdollisuudet ovat välttämättömiä, jotta nuoret saadaan kehittymään alan osaajiksi asiakkaiden kasvaviin vaatimuksiin.

Sami Marjoniemi
A Kaivuu Oy



Ei

Yllättävän hyvin on onnistuttu palkkaamaan nuorta porukkaa. Olemme panostaneet sitouttamiseen, ja meille on muodostunut toimivia työpärejä sekä oppisopimuspolkuja. Hyvät tekijät rekrytoidaan usein jo koulun aikana. Alan vetovoiman vahvistaminen ja oppilaitosyhteistyö helpottaisivat työvoiman saatavuutta jatkossa.

Ari Heinänen
Heinänen Oy Maanrakennus



Kyllä

Osaavan työvoiman saatavuus on ollut pitkään haaste alalla. Se näkyy arjessa erityisesti kuormituksen lisääntymisenä, kun töitä joudutaan tekemään pienemmällä porukalla. Tilanne on kuitenkin viime aikoina hie-man helpottunut, kun ammatillisen koulutuksen kautta on tullut aiempaa enemmän uusia koneenkuljettajia alalle – esimerkiksi Luksia Nummelasta.

Niko Tuunanen
Kaivumestarit Oy



Kyllä

Osaavan työvoiman puute on pitkittänyt rekrytointeja, rajoittanut yrityksen kasvua ja lisännyt henkilöstön kuormitusta. Oppisopimuskoulutus on osoittautunut hyväksi käytännöksi, mutta yrittäjän näkökulmasta on haastavaa, että vastavalmistuneiden käytännön taidot vaihtelevat paljon. Työntekijöitä on jouduttu kouluttamaan pääasiassa itse.

Anders Berglund
A. Berglund Oy

Lopputulos 4/5:

Kyllä

INFRA
Uusimaa

INFRA Uusimaa
Julkaisija
INFRA Uusimaa ry
Päätoimittaja
Emil Mäntylä
Vastaava toimittaja
Kaisa Salminen

Lehtitoimikunta
Emil Mäntylä
Jukka Muhonen
Atte Jousi
Ville Mäkelä
Kaisa Salminen
Panu Tuominen
Sari Pietikäinen

Ulkoasu
Akku Design / Aku Rätty

Painopaikka
Savion Kirjapaino Oy, Kerava, ISSN 2736-822X
INFRA Uusimaa -piiriyhdistyksen toimisto
INFRA Uusimaa ry,
Eteläranta 10, 00130 Helsinki
www.infra.fi

Kannen pääkuva
Kaisa Salminen

Toiminnanjohtaja
Panu Tuominen
panu.tuominen@infra.fi
Toimistosihteerin ja
INFRA Uusimaa -lehden
ilmoitukset:
Sari Pietikäinen
0500 418 304
sari.pietikainen@infra.fi



Microsoftin Espoon datakeskustyömaalla etenevät samanaikaisesti sekä ensimmäisen rakennuksen toteutus että laajamittainen infra-asennus. Kuvassa Antti Finér Kaivuupalvelu Finér Oy:stä, jonka liikevaihto on kasvanut räjähdysnomaisesti viime vuosina.

TIUKAT SÄÄNNÖT, ISOT HANKKEET

- datakeskuksista tuli rakennusalan veturi

Datakeskushankkeet ovat tuoneet mukanaan paitsi pitkäkestoista ja ennustettavaa työtä myös täysin uudenlaisen toimintakulttuurin rakennusalan.

Teksti ja kuvat: Kaisa Salminen

Kehä kolmosen varrella Espoossa sijaitseva työmaa ulottuu Auroran portilta lähes Mii-lukorpeen asti. Työmaa jakautuu kahteen osaan, joiden väliin jää kapea metsikkö. Espoon kaupunki rakentaa sinne kuntoilu-reittiä, joka johtaa Oittaa ulkoilualueille.

Kyse on Microsoftin datakeskushankkeesta, joka levittäytyy useaan kuntaan. Espoon lisäksi työmaita on Vihdissä ja Kirkkonummella. Tämä kokonaisuus muodostaa yhden Suomen suurimmista käynnissä olevista rakennushankkeista.

Työmaan portilla on liikenteenohjaaja viittomassa suuntaa. Sisään ei ole asiaa kenellä tahansa, ei edes haastattelun vuoksi. Siksi tapaamme **Antti Finérin** työmaan ulkopuolella, aidan vieressä.

Turvallisuus- ja salassapitokäytännöt ovat tiukat. Työvaiheita dokumentoidaan tarkasti, mutta niistä ei saa maarakennusvaiheessa jakaa kuvia tai muita tietoja ulospäin.

– Työmaan perehdytyksestä lähtien tietojen jakamiskieltoa ja muuta turvallisuutta

Fakta

Mihin kannattaa varautua datakeskushankkeissa?

- Tiukka aikataulu: Työvaiheet aikataulutetaan ja resursoidaan tarkasti.
- Dokumentointi ja raportointi: Työmailla edellytetään tavallista tarkempaa töiden suunnittelua, seurantaa ja kirjallista raportointia.
- Vahva työturvallisuus ja ohjaus: Hankkeissa korostuvat tiukat HSE-vaatimukset.
- Hankkeiden monimutkaisuus: Kyse ei ole pelkistä serverihalleista, vaan kriittisistä järjestelmistä, joissa kaikki osat on suunniteltu toimimaan ilman käytötkotkoja.

painotetaan, hän kertoo.

Mikäli sääntöjä ei noudateta, se voi johtaa työmaalta poistamiseen, eikä pääsyä ole sen jälkeen muillekaan Microsoftin työmaalle.

Antti Finér omistaa yhdessä veljensä **Ville Finérin** kanssa Kaivuupalvelu Finér Oy:n, jolle datakeskushankkeet ovat olleet käänteentekeviä.

– Kun asuinrakentaminen käytännössä pysähtyi, isot datakeskushankkeet ovat tuoneet todella hyvän vastapainon. Liikevaihtomme on kasvanut muun muassa datakeskushankkeiden ansiosta muutamien viime vuosien aikana merkittävästi. Nyt se on jo noin 50 miljoonaa euroa, Antti kertoo.

Myös uutta liiketoimintaa on syntynyt.

– Olemme laajentaneet logistiikan puolella kappalevarasiirotiin ja hankkineet uutta kalustoa, kuten nosturiautoja.

Datakeskusbuumin hän uskoo jatkuvan vielä ainakin kymmenen vuotta.

– Valtava määrä yrityksiä hyötyy näistä työmaista. Lisäksi vaikutukset heijastuvat työmaiden ulkopuolelle kuljetusfirmoihin, huoltoyrityksiin, konevuokraamoihin, kiviainesmyyjiin ja betonitoimijoihin. Voisi sanoa, että jopa kuorma-autojen rengasmyyjillä on nyt kiireisempää.

Laaja kirjo kriittisiä järjestelmiä

Espoon datakeskustyömaa on laajuudeltaan noin 20 hehtaaria, mutta Microsoftin Kirkkonummen ja Vihdin datakeskustyömaat ovat vielä noin 2,5–3 kertaa suurempia.

– Jokainen näistä työmaista työllistää noin tuhat työntekijää, Microsoftin yhteiskuntasuhteista vastaava **Laura Kuokkanen** kertoo.

Työmailla on laaja kirjo kriittisiä järjestelmiä, joita infra-alanyrittäjät asentavat. On korkea- ja keskijännitekaapelointeja, muuntamoita, sähkönsiirtoverkkoja, valokuituverkkoja sekä vesi- ja vedenkäsittelyratkaisuja.

– Yksi yleisimmistä väärinkäsityksistä on se, että datakeskukset ovat pelkkiä serverihalleja, vaikka kyse on laajoista ja kriittisistä infrahankkeista. Panostaminen työn suunnitteluun ja sen toteutuksen valvontaan on kaiken a ja o, Microsoftin rakennuttamis-päällikkö **Frey Werner** korostaa.

Tämä näkyy esimerkiksi tiukkana suunnitteluna: työvaiheet aikataulutetaan usein tunnin tasolla, ja rinnakkaisia työvaiheita sovitetaan yhteen. Kaikilta toimijoilta edellytetään tinkimätöntä työturvallisuutta ja laatua.

– Se tarkoittaa parhaan saatavilla olevan teknologian ja toimintatapojen hyödyntämistä.

Projektikielenä on englanti

Suurimpana muutoksena Antti Finér ei ole kokenut niinkään teknisiä tai toimintata-

Aliurakoitsijoiden uusi arki

Mitä datakeskustyömaat todella tarkoittavat aliurakoitsijoille – uutta kasvua, kansainvälisiä pelisääntöjä vai työturvallisuuden totaalista uusiksi kirjoittamista? INFRA Uusimaa -lehti kysyi jäsenyrittäjiltä, miten jättihankkeet ovat muuttaneet arkea työmailla ja millaisia oppeja niistä jää koko infra-alalle.

Teksti: Kaisa Salminen

Petri Pölkki, Petri Pölkki Oy

Miten päädyit mukaan datakeskustyömaalle? Tuttu työnjohtaja otti yhteyttä. Vihdin datakeskustyömaalla tehtiin silloin laajoja louhintoja, ja minut kutsuttiin poistamaan irtokiviä, jotta lujitusvaiheessa työskentely on turvallista.

Miten nämä hankkeet ovat näkyneet liiketoiminnassasi? Omaan erikoisalaani eli rusnaukseen ne eivät ole vaikuttaneet kovinkaan paljon. Olen löytänyt datakeskustyömailta kuitenkin uusia yhteistyökumppaneita. Koko rakennusala ajatellen työllistävä vaikutus on myös merkittävä.

Mitä oppeja otat datakeskustyömaalta mukaasi? Työturvallisuudessa on ollut hyviä käytäntöjä. Esimerkiksi riskien ja vaaratekijöiden arviointia on tarkoitus tehdä niistä saatujen oppien perusteella vieläkin ennakoivammin jatkossa. Myös iskuvasaran ympärille laitettu suojauska vaikut-

taa hyvältä käytännöltä, jos on vaarana, että kivet sinkoilevat. Työluvat ja työmaa-alueiden eristäminenkin ovat olleet korostetusti esillä, mutta niissä ei ole samalla tavalla oppeja napattavaksi mukaan.

Entä onko noussut esiin haasteita? Joillekin työturvallisuusvaatimukset ovat olleet hetkittäin liiaksi.

Lähtisikö uudelleen mukaan vastaaviin hankkeisiin? Ilman muuta. Jos muita pitkäkestoisempia projekteja ei olisi nyt almassa, niin jatkaisin todennäköisesti Vihdissä datakeskustyömaalla.

Hannu Rinne-Laturi, Rinne-Laturi Oy

Miten datakeskushankkeet ovat näkyneet liiketoiminnassasi?

Ne ovat tuoneet jatkuvuutta ja vähän kasvuakin. Olemme työskennelleet Vihdin datakeskustyömaalla noin 1,5 vuotta kahdeksan hengen tiimin voimin. Hyvältä näyttää jatkossakin!

Mitä muuta positiivista ne ovat tuoneet mukanaan? Se on mielestäni hyvä, että kaikki konekuskit ovat suorittaneet datakeskustyömaalla kirjalliset tentit ja näytöt kolmannen osapuolen toimesta. Jos konekuljettajilta vaadittaisiin Suomessa vielä ammattipätevyyttä, se voisi nostaa koko alan arvostusta.

Onko joku asia vaatinut totuttelua? Työturvallisuus on selvästi tiukempaa kuin normityömaalla. Työskentely on tarkasti ohjattua, ja vain yksi kone voi tehdä kerrallaan tiettyä työvaihetta. Se vaatii kärsivällisyyttä. Koneita on katsastettu kolmannen osapuolen toimesta. Käytössä on ollut myös spotter-järjestelmä, jossa erillinen henkilö seuraa koneen toimintaa. Toisaalta työympäristö on poikkeuksellisen siisti ja järjestelmällinen. Monia käytäntöjä voisi hyödyntää laajemminkin Suomessa.

Onko ollut jotain haasteita? Työturvallisuushavainnoilla kilpailu alkaa mennä yleisesti ottaen rakennustyömailla liian pitkälle. Isot vaarat voivat jäädä sen takia havaitsematta.

Minkä viestin haluaisit lähettää urakoitsijalle, joka harkitsee lähtemistä datakeskustyömaalle? Vaatimukset eivät ole liian kovia, kun niihin suhtautuu avoimin mielin.

Tatu Lehmuskoski, Laitilan Linnee Oy

Miten datakeskushankkeet ovat vaikuttaneet liiketoimintaasi? Ne ovat hienoja investointeja ja positiivinen ruiske koko toimitusketjulle etenkin nyt, kun rakennusala on ollut pitkään suhdannealhossa.

Entä kuinka kansainväliset toimintatavat poikkeavat totutusta? Poikkeuksellista on ollut esimerkiksi NDA-sopimuksen (Non-Disclosure Agreement) käyttö. Lisäksi turvallisuudessa vaatimustaso on äärimmäisen korkea. Itse turvallisuuskäytännöt ovat sinänsä tuttuja, mutta vaatimuksia on noudatettava pilkulleen, jos aikoo työskennellä hankkeella. Koneiden kunto, varusteet ja toimintasäännöt on määritelty yksityiskohdaisesti.

Mitä muita vaikutuksia datakeskushankkeilla on ollut? Tiukat vaatimukset tasa-voimistavat kilpailua, koska säännöt ovat kaikille urakoitsijoille samat.

Onko uusien konstien oppiminen ollut vaikeaa? Alussa oli hieman totuttelua, mutta toimintamallien selkiytyttyä niiden omaksuminen ei ollut vaikeaa. Vastaavia käytäntöjähän on monilla kansainvälisillä työmailla Suomessa. Ulkomaisten toimijoiden ohjeistuksessa opitut päivittäiskäytännöt jalkautuvat pikkuhiljaa laajemminkin rakennusalaalle. ●

pohiin liittyviä vaatimuksia kuin sen, että asiakaskunta on kansainvälistynyt ja projektikieleksi on tullut englanti.

– Datakeskustyömaalla kaikki sähköpöytä, dokumentit ja turvallisuuteen liittyvät käytännöt hoidetaan englanniksi, tarvittaessa tulkkauksen avulla. Englanninkieliset ammattitermit opettelin heti alkuun.

Iso muutos on sekin, että toimintatavat ovat samaan aikaan kehittyneet vastaamaan suurten kansainvälisten tilaajien vaatimuksia. Kaivuupalvelu Finér on palkannut sen vuoksi esimerkiksi omat HSE-koordinaattorit (HSE = Health, Security and Environment). Työturvallisuus-, työhyvinvointi- sekä ympäristöasiat on integroitu pitkälti tilaajan käyttämiin järjestelmiin ja ohjelmistoihin.

– Nämä HSE-asiat ovat datakeskustyömailla ykkösasia ihan kaikessa.

Esimerkiksi työturvallisuutta johdetaan jatkuvasti.

– Kun mukana on yhdysvaltalainen tilaaja ja irlantilainen pääurakoitsija, etenkin turvallisuuskäytännöt ovat erittäin systemaattisia ja tarkkaan ohjeistettuja. Suomessa työturvallisuus on jo valmiiksi hyvällä tasolla, mutta näin tiiviissä ja nopeatempoisessa ympäristössä vaatimukset ovat vielä selvästi korkeammat, Finér vertaa.

Työpäivät alkavat usein niin sanotuilla ”toolbox talk” -keskusteluilla, joissa käydään läpi päivän työvaiheisiin liittyviä riskejä ja turvallisia toimintatapoja. Aiheina voivat olla esimerkiksi nostotyöt, kaivannot, putkiasennukset tai ergonomia, ja samoja asioita kerrataan säännöllisesti.

– Tavoitteena on varmistaa, että kaikki toimivat yhtenäisten käytäntöjen mukaan ja että työmaa pysyy turvallisena kaikille.

Toistaiseksi työvoimaa on Finérin mukaan ollut helppo saada, mutta hän ennakoii tilanteen kiristyvän datakeskushankkeiden yleistäessä eri puolilla Suomea.

– Erityisesti liikkuvan työvoiman saavuus voi heikentyä, kun töitä on tarjolla yhä enemmän ja lähempänä työntekijöiden kotipaikkakuntia.

Vaatimukset puhuttavat työmailla

Kansainvälinen toimintakulttuuri voi vaatia totuttelua. Infra-alan yrittäjien parissa on kiertänyt sitkeästi jopa sellainen huhu, että datakeskustyömaille on turha yrittää päästä, koska vaatimukset ovat liian kovia.

Werner rauhoittelee, ettei vaatimuksia tarvitse pelätä.

– Jos asenne oppia ja kehittyä on kunnon, työmaillamme pärjää kyllä, hän korostaa.

– Muussa tapauksessa vaatimustaso voi tulla nopeasti vastaan. Työntekijöiltä edellytetään kykyä sopeutua vaatimaan toimintakulttuuriin ja tarkkaan raportointiin, hän kuitenkin täydentää.

Jokaiselta datakeskustyömaalla työsken-

televältä vaaditaan esimerkiksi perehdytykset, työluvamenettelyt ja ennakkoon tehty riskienarviointi jokaista työvaihetta varten.

– Keskeinen käytäntö on Last Minute Risk Assessment eli viime hetken riskinarviointi. Se tarkoittaa, että juuri ennen työn aloittamista työporukka käy yhdessä läpi olosuhteet, ympärillä tapahtuvat muut työvaiheet ja mahdolliset riskit, sekä varmistaa, että kaikki on turvallista toteuttaa.

– Myös kielitaito helpottaa työskentelyä, vaikkei se ole ehdoton edellytys. Projekti-kielenä on englanti, minkä lisäksi työmaan arjessa puhutaan lukuisia eri kieliä.

Datakeskukset kouluttavat osaajia

Datakeskusten lisäksi Uudellamaalla on käynnissä muitakin suuria infrahankkeita. Wernerin mukaan kone- ja työntekijäresursit on ennakoitava tämän kokoluokan hankkeissa hyvissä ajoin, minkä ansiosta resurssipulaa ei ole pahemmin ollut.

– Vain pätevistä työnjohtotason henkilöistä ja työturvallisuuden asiantuntijoista on ollut pulaa, hän kertoo.

Pääurakoitsijat ovat vastanneet rekrytointihaasteisiin muun muassa sisäisillä koulutus- ja harjoitteluohjelmilla. Esimerkiksi Kirkkonummen ja Espoon datakeskushankkeiden pääurakoitsija Winthrop Technologies on perustanut vastavalmistuneille suunnatun ohjelman. Siinä tavoitteena on kouluttaa nimenomaan tulevaisuuden datakeskusrakentamisen osaajia.

Werner nostaa lopuksi esiin, että datakeskushankkeet ovat olleet opettavia puolin ja toisin.

– Suomessa ollaan hyviä käyttämään esimerkiksi digitaalisia työkaluja ja järjestelmiä niin tuotannonohjaukseen, -suunnitteluun kuin työturvallisuussuunnitteluun. Olemme ottaneet niistä opiksi ja levittäneet oppia myös hankkeissamme kansainvälisesti. ●



Datakeskuskokonaisuus muodostuu useista erillisistä serverihalleista sekä niitä tukevista sähkö-, jäähditys- ja teknisistä rakennuksista, kuten sähköasemista ja varavoimajärjestelmistä.

Fakta

Microsoftin datakeskustyömaat

- **Espoo & Kirkkonummi:**
 - Pinta-ala: Espoo n. 20 ha, Kirkkonummi n. 50 ha.
 - Pääurakoitsija: Winthrop Technologies Finland Oy, joka kuuluu datakeskuksia ja muita teknisesti vaativia hankkeita eri puolilla Eurooppaa toteuttavaan irlantilaiseen Winthrop-konserniin.
- **Vihti:**
 - Pinta-ala: n. 63 hehtaaria.
 - Pääurakoitsija: Mercury Engineering. Irlantilainen rakennus- ja projektinjohtoyhtiö, joka toimii laajasti datakeskusrakentamisessa Euroopassa.

Konevuokrausmarkkina KUUUMENI KASVUUN

Uusimaa on noussut datakeskusrakentamisen ytimeen, ja se näkyy suoraan infrarakentajien arjessa. Koneet ovat suurempia, työmaat monimutkaisempia ja kilpailu vuokrakalustosta on kovempaa.

Teksti: Kaisa Salminen Kuva: Rotarent

Kun aiemmin yksittäinen miljardiluokan rakennushanke oli harvinaisuus, nyt useita vastaavia projekteja on käynnissä tai käynnistymässä yhtä aikaa. Tämä on muuttanut koko infrarakentamisen kysyntärakennetta ja lisännyt erityisesti raskaan kaluston tarvetta.

Kalustopäällikkö **Pauliina Koponen** Rotarentista kertoo, että kalustoa on vuokrattu kuluneena talvena selvästi tavallista enemmän. Kylmä talvi on aiheuttanut lisäksi sen, että roudansulatukseen jouduttiin käyttämään enemmän rahaa ja kalustoa kuin yleensä.

– Talvi on yleensä hiljaisempaa aikaa, mutta nyt kysyntä on pysynyt korkeana ympäri vuoden. Erityisesti yli 30-tonniset kaivukoneet ovat olleet hyvin vuokrattuina. Suuri osa niistä työskentelee Uudenmaan datakeskustyömailla, mutta ne ovat kysytyjä myös tuulipuistohankkeissa, hän toteaa.

Taustalla on työmaiden mittakaava ja vaativuus. Datakeskuksissa siirretään suuria massoja, minkä vuoksi juuri isommille koneille on paljon kysyntää. Niitä käytetään paljon myös iskuvasaroiden kanssa, mikä osaltaan korostaa järeämmän kaluston ja lisälaitteiden merkitystä.

Tämä kaikki on näkynyt kaluston käyttöasteissa ja kysynnässä.

– Koneita ei riitä kaikille, ja ”ei oota” on jouduttu myymään joissakin koneiluokissa. Pitkissä hankkeissa kalusto on pyritty järjestämään, mutta sekin on vaatinut poikkeusratkaisuja, hän kertoo.

– Oma vuokrakalustoa on täydennetty hyödyntämällä emoyhtiö Rotatoria. Joissakin tapauksissa on ohitettu normaali toimitusjärjestys ja otettu uusia koneita vuokrakalustoon suoraan myyntiin tulevien rivistä. Myös reserviläisiä, eli myyntiin jo kertaalleen siirrettyjä entisiä vuokrakoneita, on kutsuttu takaisin työhön.

Rajoitetuista työmaista tuli arkea

Rotatorin Vantaalla sijaitseva korjaamo vastaa yhdessä kenttähuollon kanssa Etelä-Suomen alueen huolloista. Huoltomiehet liikkuvat tarvittaessa työmailla tekemään korjauksia ja huoltoja.

– Datakeskustyömailla toiminta on tavallista tarkemmin säädeltyä. Pyrin sen vuoksi aina muistuttamaan etukäteen, että työmaalle ei voi mennä noin vain. Alueille tarvitaan luvat, perehdytykset ja usein myös erilliset hyväksynnät, Koponen toteaa.

Käytännössä asentajat voivat työskennellä datakeskustyömailla vain, jos heillä on vaaditut koulutukset ja kulkuluvat kunnossa.

Kun perehdytykset ja lupa-asiat on hoidettu, työskentely on Koposen mielestä sujunut melko joustavasti.

Kaikkia huoltoja ei silti tehdä työmaalla. Esimerkiksi koneisiin asennettavat 3D-laitteet hoidetaan usein mieluummin omissa tiloissa, jolloin kone kuljetetaan lavetin avulla toimipisteeseen.

– Datakeskusalueella tällaisia asennuksia ei välttämättä voisi tehdä lainkaan, joten välillä pitää keksiä luovia ratkaisuja, Koponen sanoo.

– Työturvallisuudessa on rakennusalalla vielä parantamisen varaa. Datakeskuksista voi ottaa oppia soveltuvin osin, mutta yhtä tiukalle vaatimustasolle tuskin on tarvetta.

Ennakoinnin tarve kasvanut

Myös Cramosta kerrotaan, että raskaamman maarakennuskaluston tai isojen generaattoreiden kysyntä on kovaa, ja se painottuu suurille työmailla.

– Datakeskukset ovat selkeä keihäänkärki, mutta niiden lisäksi rakennetaan paljon muutakin infraa: ratoja, teitä ja siltoja, Cramon myyntipäällikkö **Juha Westerlund** toteaa.

Erityisesti yli viisitonnisten kaivukoneiden kysyntä on Westerlundin mukaan kasvanut merkittävästi. Lisäksi datakeskustyömailla tarvitaan paljon suuritehoista varavoimaa, sähköistykseen liittyvää kalustoa ja raskaita nostoja tarkkuutta vaativiin asennuksiin.

– Välillä joudumme tekemään hankintoja muista maista. Tässä meillä on Boels-Cramon kansainvälinen kalusto tukena.

Tarvetta lisää sekin, että datakeskukset vaativat ympärilleen mittavaa infrastruktuuria sähkönsiirtoa, tie- ja katuverkostoa sekä energia- ja jäähdytysratkaisuja varten.

– Kaluston saatavuus on toistaiseksi pysytty turvaamaan, mutta ennakoinnin tarve on kasvanut. Toimitusajat ovat pitkiä, eikä kapasiteettia voida kasvattaa hetkessä, Westerlund kuvaa haasteita.

Huoltovälit lyhentyneet

Koneet seuraavat Westerlundin mukaan sinne, missä kysyntä on kovinta – eli Etelä-Suomen datakeskustyömailla. Sama koskee työmaatiloja.

– Siinä missä tavallisella työmaalla puhutaan parista kymmenestä tilasta, datakeskuskohteissa niitä voi olla useita satoja. Ne alkavat muistuttaa jo pieniä kyliä palveluineen. Myös viihtyvyyteen panostetaan niissä merkittävästi, Westerlund kertoo.

Huollon tarve on kasvanut samaa vauhtia kaluston käyttöasteen kanssa. Cramolla on joissakin kohteissa nykyisin oma huol-



– Koneita ei riitä kaikille, ja ”ei oota” on jouduttu myymään joissakin koneiluokissa, kalustopäällikkö Pauliina Koponen Rotarentista kertoo.

tomies paikan päällä.

– Olemme rekrytoineet lisää huoltomiehiä, jotta pystymme palvelemaan omalla huollolla sellaisia työmaita, jotka syövät paljon kalustoa. Maarakennuskoneiden huoltovälit perustuvat käyttötunteihin. Kun koneita käytetään datakeskustyömailla jopa 24/7, huoltovälit lyhenevät selvästi.

Kova käyttöaste on lisännyt myös varautumista häiriöihin. Varakoneita tarvitaan enemmän. Kun käyttö on kovaa, moni tiedostaa, että jos kone hajoaa, uutta ei välttämättä saa heti tilalle.

Osaamisvaatimukset ovat samaan aikaan kasvaneet.

– Monilla työmailla vaaditaan nykyisin esimerkiksi kansainvälinen IPAF-nostin-kortti, vaikka laki ei sitä Suomessa edellytä. Siihen on vastattu lisäämällä koulutusta, Westerlund havainnollistaa.

Epävarmuus ruokkii vuokrausta

Konevuokraamon asiakaskunta koostuu pääosin infrarakentajista: suurista rakennusliikkeistä, maarakentajista ja erikoistomijoista kuten porapaalettajista. Konevuokrauksen suosio oli Pauliina Koposen mukaan kasvussa jo ennen datakeskusbuumia, ja hän uskoo saman trendin jatkuvan.

– Epävarma markkinatilanne lisää vuokraamista, ja investointihalukkuus on heikompa. Toisaalta olisi hyvä, jos yritykset uskaltaisivat taas investoida omiin koneisiin. Takavuosina saatettiin tehdä kolmen vuoden projekteja ja ostaa kalusto sen mukaan, mutta nyt pitkät hankkeet ovat harvinaisempia, hän harmittelee.

Myös Westerlund suhtautuu markkinanäkymiin näkyviin varovaisen myönteisesti, koska etenkin teollisuusrakentamisen kasvaa edelleen datakeskushankkeiden vetämänä. Hän on jopa hieman yllätynyt siitä, miten paljon projekteja on käynnissä samaan aikaan.

– Rakentaminen ei kuitenkaan käy kuumana kaikilla sektoreilla. Asuntorakentaminen on edelleen selvästi hiljaisempaa kuin teollisuusrakentaminen, hän huomauttaa.

Westerlund näkee suomalaisyrityksillä myös vahvaa kansainvälistä potentiaalia esimerkiksi vaativien talviolosuhteiden osamisessa, ja sitä kannattaa hyödyntää.

– Joitakin yrityksiä on jo siirtynyt kotimaan datakeskushankkeista ulkomaille, kuten Tanskaan. Datakeskusrakentaminen tarjoaa suomalaisyrityksille hyvän mahdollisuuden kasvaa ja kansainvälistyä, hän toteaa. ●

Inframarkkinassa selvä kahtiajako

Uudenmaan infrarakentaminen jatkaa maltillista kasvuaan, jota tukevat erityisesti kaupunkien investoinnit, liikennehankkeet ja energiasiirtymä. Toisaalta asuntorakentamisen pitkittynyt alavireisyys jarruttaa koko rakennusalan kehitystä.

Teksti: Kaisa Salminen Kuva: Antti Finér Oy

– Lyhyellä aikavälillä infrarakentamisen suhdanne on Uudellamaalla tasaisesti kasvava, ja tälle vuodelle ennakoidaan noin kahden prosentin kasvua määrissä, INFRA ry:n johtaja **Juha Laurila** toteaa.

Taustalla ovat erityisesti kaupunkien investoinnit, isot liikennehankkeet sekä energiasiirtymään liittyvä rakentaminen. Jos vertaa vuotta 2026 edellisvuoteen, niin 20 suurimman kaupungin investointien arvioidaan kasvavan noin kahdeksan prosenttia.

– Helsinki investoi näistä kaupungeista määrällisesti eniten, joten se on markkinana merkittävä, Laurila toteaa.

Uudellamaalla kehitys on ollut ylipäättään muuta maata vahvempaa. Paitsi Helsinki myös muut kasvukeskukset investoivat merkittävästi liikenneinfraan, verkostoihin ja tekniseen huoltoon. Lisäksi datakeskushankkeet ovat nousseet keskeiseksi kasvutekijäksi, ja niiden odotetaan työllistävän laajasti infra-alaa myös jatkossa. Myös joi-takin suuria aurinkovoimaloita on rakenteilla.

Asuntorakentamisen tilanne on edelleen selvästi heikoin osa markkinaa.

– Asuntorakentaminen näyttää todella synkältä. Uusia hankkeita käynnistyy vähän, eikä nopeaa elpymistä ole näköpiirissä, Laurila arvioi.

Tilanne on ylipäättään herkkä.

– Esimerkiksi Iranin sodan geopoliittiset jännitteet vaikuttavat voimakkaasti kaikkiin polttoaine- ja kaasutoimituksiin, ja voivat heilauttaa nopeasti rakentamisen volyymeja.

Asuntorakentaminen sakkaa

Rakennusteollisuus RT ry:n pääekonomisti **Jouni Vihmon** mukaan asunnoille olisi kysyntää väestönkasvun ja kaupungistumisen vuoksi, mutta uusien hankkeiden taloudellinen yhtälö ei toimi.

– Asuntorakentamisessa mennään tällä hetkellä excel-taulukko edellä. Korkotasot, rakennuskustannukset ja sijoittajien tuottovaatimukset jarruttavat uusien hankkei-

den käynnistämistä. Asuntorakentamisen markkina jatkuu hitaana ainakin pari seuraavaa vuotta, eikä vuosikymmenen loppupuolellekaan välttämättä ole odotettavissa voimakasta kasvua, hän ennakoii.

Vihmo havainnollisti Rakennusteollisuus RT ry:n keväisessä suhdannekatsauksessa ongelmaa toteamalla, että uusien asuntojen hinnat ovat korkeita suhteessa vanhoihin asuntoihin ja vuokratasoon, eikä sijoittajien tuottovaatimus täyty nykyisellä kustannusrakenteella. Samalla rahoituksen saatavuus on kiristynyt, vaikka korot ovat laskeneet. Kysyntää heikentävät kotitalouksien varovaisuus, heikko luottamus ja velkaantumishalun väheneminen.

Tarjontaa rajoittavat puolestaan korkeat rakennuskustannukset, sääntely sekä institutionaalisten sijoittajien ja valtion tueman tuotannon väheneminen. Aloitukset painuvat tämän seurauksena selvästi alle pitkän aikavälin tarpeen.

Positiivisena signaalina työllisyydessä näkyy kuitenkin lievää vakautumista ja korot ovat laskeneet tasolle, joka voisi tukea elpymistä. Lisäksi kaupungistumisen pitkän aikavälin kysyntä tarkoittaa, että perusongelma on suhdanne- ja rahoituslähtöinen, ei pysyvä kysynnän puute.

Toimitiloissa elpymistä

Toimitilarakentamisessa on sen sijaan nähtävissä elpymisen merkkejä. Rakennuslupia on monin paikoin enemmän kuin aloituksia, mikä kertoo hankkeiden odottavan parempaa suhdannetta. Samalla energia-hankkeet ja datakeskukset pitävät kysyntä yllä.

– Suomalainen puhdas ja edullinen energia houkuttelee edelleen investointeja, eikä kansainvälinen epävarmuus ole ainakaan toistaiseksi pysäyttänyt hankkeita, Vihmo toteaa.

Julkisella puolella investointitarpeita lisäävät ikääntyvät palvelurakennukset. Tämän lisäksi globaali turvallisuustilanne näkyy investoinneissa, ja esimerkiksi Senaatti-kiinteistöjen suunnitelmat ovat mittavia.



INFRA Uusimaan alue, suhdannekuva sektoreittain

	Muutos 2025	Muutos 2026		Muutos 2025	Muutos 2026
Liikenneinfra			Verkostot		
Maantiet	↑	↑	Tietoliikenne	↑	↑
Yksitystiet	↑	↑	Sähkö	↑	↑
Kadut	↑	↑	Kaukolämpö ja -kylmä	→	↑
Rautatiet, raitiotiet	↑	↑	Vesihuolto	↑	↑
Lentokentät	→	→	Kaivosteollisuus		
Talonrakentaminen			Kaivosten avaaminen	→	→
Esirakentaminen	↑	↑	Uusiutuva energia		
Talonrakennushankkeet	→	→	Suuret aurinkovoimalat	↑	↑
Kiinteistöalueiden hoito	→	→	Tuulivoimalat	→	→
Datakeskukset	↑	↑			

10.3.2026 © INFRA ry

Kaikki yhteensä
2025 2026
↑ ↑

↑ Kasvaa
→ Ennallaan
↓ Supistuu
● Ei merkitystä

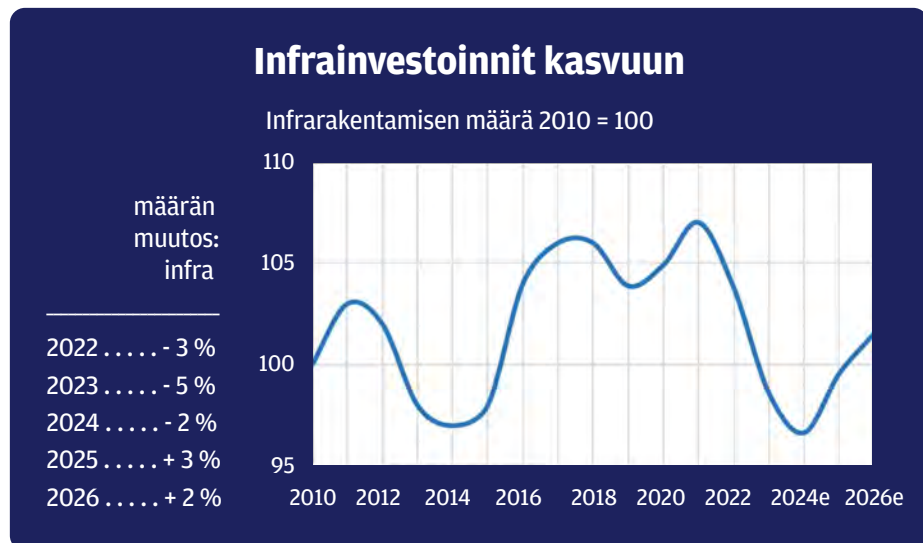
RT INFRA

Uudenmaan infrarakentamisen keskeiset kasvukohteet: raitiotie- ja ratainvestoinnit, datakeskukset, aurinkovoima, sähkö- ja tietoliikenneverkot, vesihuolto sekä vetyhankkeet. Lähde: Alueellinen suhdannekatsaus INFRA Uusimaa 2026 -raportti – Eero Nippala, Essi Anttila, Terttu Vainio ja Panu Tuominen.

Energiasiirtymä, huoltovarmuuden vahvistaminen ja kilpailukyvyyn parantaminen edellyttävät kuitenkin suuria investointeja ja laajoja rakenteellisia muutoksia.

– Tarvetta olisi esimerkiksi paremmille

yhteyksille Eurooppaan, kuten tunneleille ja silloille. Avoin kysymys on, löytyykö näihin hankkeisiin tarpeeksi halua ja resursseja. Isoja hankkeita pitäisi olla joka tapauksessa tulossa myös pidemmällä aikavälillä. ●



Lyhyellä aikavälillä infrarakentamisen suhdanne on Uudellamaalla tasaisesti kasvava. Lähde: Rakennusalan suhdanneryhmän raportti "RAKSU - Infrasuhdanteet", 24.3.2026, Eero Nippala.

FORCIT EXPLOSIVES

Kun **TEKNOLOGIA KOHTAA**
POHJOISEN OLOSUHTEET

Meiltä löydät kaikki palvelut räjäytystöihin.

Saat käyttöösi tarvitsemasi palvelukokonaisuuden, laajan tuotevalikoiman, joka kattaa kaikkien louhintakohteiden tarpeet. Samalla voit hyödyntää osaamistamme räjähteiden kuljetuksiin ja varastointiin liittyen.

Lue lisää palveluistamme
>> FORCITEXPLOSIVES.FI

KOKOAIKAINEN KUMPPANI

TOIMITUKSET AJALLAAN

KEHITTYNYT TEKNOLOGIA

LAADUKKAAT TUOTTEET



Yksi keskeisistä rakenteista Kokkonniemen työmaalla on uusi jäteveden pumppaamo, joka toteutetaan elementtirakenteisena. Kuvassa Porvoon kaupungin projektipäällikkö Veli-Matti Vilén (kuvassa oik.) ja vastaava työnjohtaja Toni Matikka.

Kokkonniemen jättityömaalla rakennetaan liikuntakaupunkia

Porvoon Kokkonniemeen rakentuu parhaillaan mittava liikuntakeskuskokonaisuus, joka muuttaa koko alueen infraa, liikennettä ja urheilukeskittymää vuosiksi eteenpäin.

Teksti ja kuvat: Kaisa Salminen

Alueelle nousee kaksi uutta jäähallia ja monitoimiareena osana Kehittyvä Kokkonniemi -hanketta. Lisäksi muita liikuntapaikkoja kehitetään vaiheittain uudeksi kokonaisuudeksi. Hankkeen yhteenlaskettu laajuus on liki 30 000 neliötä, mikä tekee siitä Porvoon suurimman käynnissä olevan hankkeen.

Arvion mukaan hankkeen ensimmäisen vaiheen eli infrarakentamisen budjetti on noin 5,5 miljoonaa euroa.

– Tässä on samaan aikaan käynnissä vesihuoltoa, esirakentamista ja pohjanvahvistuksia. Lisäksi rakennetaan uusia pysäköintialueita ja katujärjestelyjä koko alueelle, Porvoon kaupunki-infran projektipäällikkö **Veli-Matti Vilén** kuvaa huhtikuussa 2026 tilannetta.

Työmaallakin on aidattua aluetta lähes 80 000 neliötä, ja työmaa-aitaa on yhteensä kaksi kilometriä. Alueen läpi kulkevat vanhat reitit on jouduttu järjestelemään uudelleen, ja käyttöön on rakennettu tilapäisiä jalankulku- ja pyöräreittejä.

Erityispiirteenä hankkeessa on, että kaikki toiminnot pyritään pitämään käytössä rakentamisen aikana.

Työmaa

– Lähtökohtana on ollut alusta asti se, että urheilukentät ja toiminnot eivät saa pysähtyä. Se tekee rakentamisesta haastavaa, Vilén sanoo.

Alueelle rakennetaan täysin uusi katu-yhteys, Liikuntakaarre, koska vanha sääntölureitti jää rakennusten alle. Samalla siirretään vesihuolto ja muu kunnallistekniikka uuteen linjaan. Myös hulevesien päävirtausreitti joudutaan siirtämään, ja samalla parannetaan alueen kuivatusta.

Pohjaolosuhteet ovat vaativat, ja rakentaminen nojaa vahvasti paalutukseen ja stabilointiin. Alueelle tehdään teräsbetonipaaluja ja laajoja pilaristabilointeja yhteensä yli sata kilometriä.

– Kaikki rakennukset tulevat paaluperustuksille. Lisäksi stabilointia tehdään sekä katualueille että pysäköintialueille.

Pumppaamo palvelee koko aluetta

Infrarakentamisessa työnjako on selkeä: Porvoon kaupungilla on oma työjohto, mutta urakat toteutetaan ulkopuolisten urakoitsijoiden voimin. Työmaalla urakoitsijat ja työntekijät valikoituvat kilpailutusten ja puitesopimusten kautta. Paikkakunnalla tai yksittäisellä yrityksellä ei ole suoraa vaikutusta valintaan.

Fakta

Kehittyvä Kokkonniemi -hanke

Hanke koostuu kahdesta toisiaan tukevasta kokonaisuudesta:

1. Infrarakentaminen: Porvoon kaupunki-infra toteuttaa omana työnä infrarakentamisen, eli katujen, pysäköintialueiden, vesihuollon sekä ulkoliikuntapaikkojen toteutuksen. Maa- ja katurakentaminen käynnistyi syyskuussa 2025 ja sen odotetaan jatkuvan noin vuoden ajan.

2. Uudisrakentaminen: Porvoon kaupungin omistama yhtiö Kokkonniemen Liikuntakeskus Oy toimii uudisrakennushankkeessa rakennuttajana, ja projektinjohtourakoitsijaksi on valittu SRV. Tavoitteena on käynnistää ensimmäinen vaihe eli jäähallien rakentaminen syksyllä 2026. Kokonaisuuteen kuuluvat myös monitoimiareena ja matalan kynnyksen liikuntatilat.

– Urakoitsijat on kilpailutettu normaalin hankintamenettelyjen kautta. Joukossa on myös paljon paikallisia yrityksiä, Vilén kertoo.

Vesihuoltorakentaminen tehdään kaupungin infran ohjauksessa, mutta verkoston omistajana ja asiantuntijana toimii Porvoon Vesi.

Yksi keskeisistä rakenteista on uusi jäte-

veden pumppaamo, joka toteutetaan elementtirakenteisena. Pumppaamo palvelee koko aluetta, eli jäähallien, monitoimiareenan ja muiden rakennusten jätevedet johdetaan sen kautta eteenpäin.

– Jätevedet pumpataan paineviemäriellä eteenpäin kohti verkostoa, jossa virtaus muuttuu jälleen painovoimaiseksi, vastaava työnjohtaja **Toni Matikka** Porvoon kaupungilta kertoo.

Rakentaminen tapahtuu vaativissa olosuhteissa. Kaivannot ulottuvat jopa viiden metrin syvyyteen, ja työtilaa on vain vähän. Maaperä koostuu pehmeästä savesta, jota on paikoin kahdeksan metrin kerros.

– Tämä on yksi työn haasteista. Kaivantojen reunat on stabiloitu ja lisäksi käytetään tuentaelementtejä, jotta työ voidaan tehdä turvallisesti, Matikka kertoo.

– Samaa kaivantoon sijoitetaan niin vesijohto, jätevesiviemäri, hulevesiverkosto kuin sähkö-, tele- ja kaukolämpöputket. Lisäksi hulevesirakenteet ja ojat kulkevat poikittain koko alueen läpi.

Kalusto siirtomatkan mukaan

Vesihuoltolinjojen rakentaminen vaatii myös laajoja massanvaihtoja. Pehmeä savi-maa on kaivettava pois putkilinjojen alta, minkä jälkeen kaivannot täytetään kantavalla kalliomurskeella. Putkilinjaston pituus on noin kilometri.

Poistettava maa ei ole varsinaista ongelmajätettä, mutta stabiloidun saven vastaan-



Ramuddenin Teemu Löfberg suoristaa työmaan liikennemerkkiä Kokonniemen työmaalla. Kuvassa näkyvät myös tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävä sulkuaite ja työmaa-alueen suojaukset.



Janne Miettinen (kuvassa oik.) omistaa nykyisin Kuljetus ja Maanrakennus Katupojat Oy:n yhdessä Mika Ojosen kanssa. Kuvassa myös kuorma-auton kuljettaja Mikaela Malmberg.

otto ja sijoittaminen ovat luvanvaraista toimintaa. Siksi maa-aineksille on kilpailutettu erillinen vastaanottoaika, ja tällä hetkellä massoja kuljetetaan Kouvolaan.

– Pidemmällä kuljetuksilla suuremmat kasettiyhdistelmät ovat tehokkaita. Niihin saadaan paljon tavaraa kerralla, mikä helpottaa myös työmaan logistiikkaa ja työnjohtoa, Vilén toteaa.

– Pienemmät autot toimivat paremmin lähisiirroissa, toimitusjohtaja **Janne Miettinen** Kuljetus ja Maanrakennus Katupojat Oy:stä täydentää.

Miettinen työskenteli ennen Kuljetus ja Maanrakennus Katupojat Oy:ssä työntekijän roolissa, mutta hyppäsi toimitusjohtajan saappaisiin ostettuaan yhdessä **Mika Ojosen** kanssa koko yhtiön osakekannan keväällä 2025 toteutuneessa yrityskaupassa.

Katupojilla on Kokonniemen työmaalla kaksi kuorma-autoa, joita käytetään työmaan sisäisiin massansiirtoihin. Autot kuljettavat myös paljon maita maanvastaanottoaikoille sekä tuovat murskeita työmaalle. Nämä paikat ovat yleensä melko lähellä.

Lisäksi yrityksen kaivukoneita ja muuta raskasta maarakennuskalustoa on käytössä Porvoon kaupungin muilla työmailla.

– Kaupungilla on käytössä koneluokittain kilpailutettu puitesopimusverkosto, josta otetaan kulloinkin tarvittavat tekijät työn edetessä. Listalla on noin 50 urakoitsijaa eri tehtäviin, mutta kaikki eivät ole jatkuvasti töissä, vaan käyttö vaihtelee tarpeen mukaan, Vilén kertoo.

– Sopimukset ovat tyypillisesti useamman vuoden mittaisia, mutta yksittäiselle työmaalle urakoitsijat tulevat joustavasti ilman määräostovelvoitteita.

Liikennejärjestelyt keskiössä

Työmaa vaikuttaa koko Kokonniemen urheilupuistoon. Esimerkiksi maauimala ja ulko-

liikunta-alueet on sovittava uusiin rakenteisiin, ja alueen hulevesijärjestelmää parannetaan samalla laajasti. Myös logistiset haasteet ovat suuria, sillä alueen sisällä kulkee useita käyttäjäryhmiä urheiluseuroista koululiikuntaan.

Liikennejärjestelyt ovat tärkeässä roolissa.

– Ajatuksena on, että kun urakoitsija tulee työmaalle tekemään vaikka kaivutöitä, niin liikennejärjestelyt ja niihin liittyvä hallinnollinen puoli hoidetaan mahdollisimman pitkälle valmiiksi, Ramuddenin projektipäällikkö **Teemu Löfberg** kertoo.

Löfberg oli aikaisemmin osakkaana Jade Infrassa, mutta kertoo siirtyneensä Ramuddenille yrityskaupan myötä vuonna 2023.

– Tarjoamme tarvittaessa myös henkilöstön ja kaluston tilapäisiin sekä pysyviin liikennejärjestelyihin ja -ohjaukseen, hän jatkaa.

Kokonniemen hankkeessa kaupunki on laatinut liikennejärjestelyjen suunnitelmat itse, ja käytössä on Löfbergin mukaan tavalista enemmän kaupungin omaa kalustoa sekä materiaaleja. Ramuddenin roolina on täydentää kokonaisuutta siltä osin, kun kaupungilla ei ole tarvittavia resursseja.

Käytännössä liikennejärjestelyjä muutetaan sen mukaan, kun työmaa etenee eri vaiheisiin.

– Kaupungin työnjohto ilmoittaa meille, milloin työmaa siirtyy seuraavaan vaiheeseen tai alueelle tarvitaan uusia järjestelyjä. Me toteutamme liikennejärjestelyt työn etenemisen mukana. Esimerkiksi työmaan kiertoreittejä ja suojauksia on jouduttu muuttamaan useita kertoja hankkeen aikana.

Sähköistyminen vielä alussa

Työmaalla on käytössä myös Ramuddenin upouusi kuorma-auto, joka täyttää Löfbergin mukaan EU:n viimeisimmät päästö- ja tekniset vaatimukset. Yhtiöllä on useita vas-



Kaivantojen reunat on stabiloitu ja lisäksi käytetään tuentaelementtejä, jotta työ voidaan tehdä turvallisesti.

Työmaa elää vaiheittain

Kokonniemen jättityömaan toteutus perustuu tarkkaan vaiheistukseen, joka on osoittautunut keskeiseksi keinoksi pitää sekä työmaa että kalusto jatkuvasti liikkeessä.

Teksti ja kuva: Kaisa Salminen

– Työ etenee niin, että eri työvaiheet limittyvät toisiinsa eikä pitkiä seisokkeja synny. Esimerkiksi valmistelevia töitä, kuten johtosiirtoja ja esirakentamista, aloitettiin jo syksyllä 2025, vaikka infran suunnittelu valmistui vasta joulukuussa. Tämä oli tietoinen ratkaisu, jolla saatiin etumatkaa ja varmistettiin työmaan jatkuva eteneminen, kertoo Porvoon kaupungin projektipäällikkö Veli-Matti Vilén.

Hanke etenee vaiheittain seuraavasti: ensin infra, sitten ulkoliikuntapaikat kuten tekonurmikentät ja huoltorakennukset, joiden suunnittelu on jo käynnissä. Rakentaminen alkaa vuonna 2027. Uudisrakennuskokonaisuudella on oma etenemisaikataulunsa ja budjettinsa.

Maarakennus- ja infratyöt jatkuvat Vilénin mukaan vielä pitkään. Ensimmäisessä vaiheessa tavoitteena on saada katuyhteydet valmiiksi, jotta liikenne voidaan ohjata uuteen Liikennekaareen ja alueen rakentaminen etenee suunnitellusti.

– Meillä on syyskuun alkuun asti aikaa saada katuyhteys valmiiksi.

Vaiheistus vaikuttaa suoraan myös työvoiman ja kaluston käyttöön. Rekry-

toinnit on tehty hyvissä ajoin, ja työmaalla on pitkälti pysynyt sama henkilöstö koko infrahankkeen ajan. Kalustoa voidaan myös siirtää joustavasti Porvoon kaupungin muille työmaille tarpeen mukaan.

Kaluston saatavuus ei silti ole kaikissa kokoluokissa itsestäänselvyys. Tietyistä vuokrakoneista on jopa pulaa.

– Otetaan vaikka kymppitoninen 3D-pyöräalustainen kaivukone. Kerro mistä sen saan, niin käyn hakemassa – että pulaa on, Kuljetus ja Maanrakennus Katupojat Oy:n Janne Miettinen kuvaa tilannetta.

Aikataulu infraprojektissa on kriittinen, minkä vuoksi tulevaan infraan liittyviä asioita käsitellään säännöllisissä, jopa päivittäisissä palavereissa, koska ratkaisut vaikuttavat suoraan tuleviin työvaiheisiin.

Yhteensovittamista tehdään myös käytännön tasolla, jotta työnaikaiset liittymät ja tekniikka saadaan toteutettua kerralla valmiiksi ilman katujen myöhempää avaamista.

– Tavoite on tehdä mahdollisimman paljon valmiiksi jo nyt, jotta vältetään myöhemmät kaivuut ja saadaan kokonaisuus toimimaan sujuvasti, Vilén kertoo. ●

taavia ajoneuvoja, jotka on suunniteltu liikennejärjestelyjen vaativiin tehtäviin.

– Niillä voidaan hoitaa koko liikennejärjestelyjen logistiikka ja asennus. Kuljetamme ja asennamme esimerkiksi raskaskaiteita, muoviaitoja, betoniporsaita ja liikennemerkkejä sekä siirrämmme ajosiltoja ja muuta suojauskalustoa, hän kertoo.

Samalla seurataan tarkasti sähköistymisen kehitystä ja kaluston soveltuvuutta eri työmaakohteisiin. Pääkaupunkiseudulla yhtiöllä on jo ajossa kaksi täyssähköistä kuorma-autoa.

Vaikka sähköisiä työkoneita ja kuorma-autoja tulee markkinoille vähitellen, läpimurto ei alan toimijoiden mukaan kolkuttele vielä ovelta.

– Jollain mittakaavalla sähköisiä kuorma-autoja varmasti tulee, mutta en vielä näe niitä kovin nopeasti maansiirtopuolella,

Janne Miettinen arvioi.

– Pienemmissä jyrissä ja vastaavissa koneissa niitä näkyy varmasti aiemmin. Sellaisissa, jotka pystytään lataamaan päivän aikana tai työvuorojen välissä.

Käytännössä yleistymistä hidastavat korkeat hankintahinnat ja latausinfraan haasteet. Sähkökoneiden hinnat ovat edelleenkin moninkertaisia verrattuna perinteiseen kalustoon. Esiiin on noussut myös tilanteita, joissa päästöttömyys ei käytännössä ole toteutunut suunnitellulla tavalla.

– Esimerkiksi Norjassa käytetään jo täyssähköisiä roudansulattajia, mutta välillä niitä ladataan dieselaggregaattilla työmaan ulkopuolella ja tuodaan takaisin käyttöön, Löfberg kertoo.

– Se on vähän sama kuin ajaisi Teslaa aggregaatti perässä, Miettinen naurahtaa. ●

Mitä kuuluu työmaalle?

"Kevättä kohti herää huoli siitä, riittääkö tekijöitä kaikille", Jussi Hakasalo Tekhaka Oy:stä pohtii. Kuva Hyvinkään lämpövaraston työmaalta.



"Kaikki kalusto on jatkuvasti töissä, ja osaavia tekijöitä on vaikea löytää. Me ollaan koulutettu itse ja pidetty hyvistä tekijöistä kiinni", Henri Harju Heka Urakointi Oy:stä kertoo.



"Tuuraajia on lähes mahdotonta löytää, ja samoin osaavia perämiehiä. Kaikki hyvät tekijät ovat jo töissä", Aki Iivari Kaivuriurakointi Iivari Oy:stä toteaa.



Resurssit tiukilla työmailla

Näitkö uusmaalaisen infrarakentajan työn äärellä? Louhimassa ratikkatyömaan varressa tai kuljettamassa multakuormaa? Ahkerana ja tauotta uurastamassa? Totta vai tarua? Annetaan tekijöiden kertoa itse.

Teksti: Kaisa Salminen

Kuokkasenpolku 3, Kankaanpää 11.2. klo 9.05

Puhelimessa: Toimitusjohtaja **Jussi Hakasalo**, Tekhaka Oy

Ehditkö jutella? Sopii ihan heti, jätän vain ensin pojan päiväkotiin.

Mitä työmaan arkeen kuuluu? Asun Kankaanpäässä, mutta yrityksemme toimii pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Työtilanne on todella hyvä, ja kaikkeen kysyntään ei pystytä edes vastaamaan. Mukana on isoja hankkeita, kuten raitiotieitä ja datakeskuksia. Jonkin verran rautateitäkin. Fiilikset ovat luottavaiset myös jatkos suhteen.

Vuonna 2013 perustamasi Tekhakan liikevaihto on kasvanut lähes 5,5 miljoonaan euroon. Mitkä tekijät ovat kasvun taustalla?

Olen palkannut potentiaalisia tekijöitä ja kasvu on syntynyt tekemisen kautta. Näkyvyyden lisääntyessä mukaan on tullut lisää kiinnostuneita. Samalla olen siirtynyt itse operatiivisesta työstä varmistamaan toiminnan sujuvuutta ja vastuiden toimivuutta. En hae nopeaa kasvua, vaan pidän laadun etusijalla.

Mikä asia vaatii nyt eniten kehitystyötä? Vastuullisuusvaatimusten kasvu. Nykyään pieniltäkin yrityksiltä vaaditaan järjestelmiä, seurantaa ja raportointia päästöihin, kemikaaleihin ja tilaajavastuuseen liittyen. Ne voivat olla pienyrityksille raskaita, ja tarvitaan yhä enemmän sen kokoisia yrityksiä, jotka voivat työllistää myös pienempiä toimijoita.

Miten datakeskushankkeet vaikuttavat liiketoimintaanne? Olen ollut mukana Microsoftin datakeskushankkeissa alusta asti. Se on näkynyt suoraan työmäärän ja kalustotarpeen kasvuna. Myös tekemisen kulttuuri on tarkempi. Olemme olleet urakoimassa Espoossa ja tuntitöissä myös Vihdissä ja Kirkkonummella. Esirakentamisvaihe on

pitkälti takana, ja nyt siirrytään jatkorakentamiseen, putkituksiin sekä varsinaiseen rakentamiseen.

Alkamassa on muitakin isoja infrahankkeita.

Riittävätkö tekijät? Kevättä kohti herää huoli siitä, riittääkö tekijöitä kaikille. Tuntuu, että työvoimaa hamstrataan jo nyt, koska kesällä ei välttämättä saa mistään.

Haluatko lähettää terveisiä muille infrayrittäjille tai päättäjille? Toivoisin, että Suomessa ymmärrettäisiin paremmin työn ja yrittämisen merkitys. Kilpailukyky ja kasvu eivät synny verotusta kiristämällä, vaan motivoimalla ihmisiä tekemään töitä ja investoimaan.

Kenelle soitan seuraavaksi? Soita Henri Harjulle.

Valtatie 7, Kotkan kohdalla 20.3. klo 12.43

Puhelimessa: Toimitusjohtaja **Henri Harju**, Heka Urakointi Oy

Ehditkö jutella? Olen auton ratissa ja matkalla kotiin, joten ehdin hyvin.

Yrityksenne kotipaikka on Lappeenranta, mutta toimitte pääasiassa pääkaupunkiseudulla? Pitää paikkansa. Toimialueenamme on periaatteessa koko Suomi, mutta itse olen työskennellyt viimeiset kuusi vuotta pelkästään Uudenmaan alueella veljeni **Kasperin Harjun** kanssa. Hän on itseni lisäksi yrittäjänä Heka Urakoinnissa.

Mitä työmaan arkeen kuuluu? Hyvää, kiirettä on riittänyt. Kaikki kalusto on jatkuvasti töissä, ja lisäksi tekijöitä otettaisiin mielellään. Teemme pääasiassa töitä isoille toimijoille, kuten Destialle, Kreatelle, Louhintahiekalle ja GRK:lle. Toimialaamme kuuluvat infratekniikan työt hulevesistä vesijohtoihin ja katusaneerauksiin. Lisäksi on louhintatöitä ja jonkin verran ratatekniikkaa. Isoja hankkeita on alkamassa paljon. Se tietää lisää töitä tulevaisuudessa.

Onko kalustosta tai työvoimasta ollut pulaa?

Kalustoa on saatu hyvin, mutta osaavia tekijöitä on vaikea löytää. Olemme Kasperin kanssa kouluttaneet sen takia aika paljon itse. Meillä on nyt hyvä porukka kasassa, josta pyritään pitämään kiinni kilpailukyisen palkan ja etujen avulla.

Entä alan kustannustilanne, missä mennään? Uusien koneiden hinnat ovat nousseet koronapandemian jälkeen merkittävästi, eivätkä ne ole sieltä palanneet. Myös polttoaineen hintojen nousu tekee ison loven katteeseen. Meillä pyörii kymmenen konetta, joten kulut ovat merkittävät.

Mitä työkoneilta nyt vaaditaan? 3D-teknologia tehostaa työtä ja on nykyisin isoissa hankkeissa ehdoton. Jos mietitään ympäristöpuolta, niin Stage 5 -luokan laitteet ja uusimmat päästölaitteet ovat tärkeitä. Isoille hankkeille tilaajat haluavat myös sähkökoneita, mutta kuka niitä ostaa? Latausmahdollisuudet ovat haasteellisia, ja ympäristövastavuus häviää, jos koneita lataillaan yökaudet aggregaattilla.

Haluaisitko lähettää jotain terveisiä muille infrayrittäjille? "Iloisella mielellä eteenpäin!"

Kenelle soitan seuraavaksi? Soita Aki Iivarille.

Iivarinmäentie 22, Virolahti 7.4. klo 9.04

Puhelimessa: Toimitusjohtaja **Aki Iivari**, Kaivuriurakointi Iivari Oy

Ehditkö jutella? Kaivukone on huollossa, ja tänään on harvinainen huilipäivä, joten ehdin.

Missä päin Suomea työskentelet? Lähes kaikki työt ovat pääkaupunkiseudulla. Nyt olen tosin poikkeuksellisesti datakeskushankkeessa Haminassa, mutta parin viikon sisällä siirryn takaisin Vihtiin datakeskustyömaalle. Käytännössä asun sen jälkeen vii-

kot Espoossa ja viikonloput kotipaikkakunnallani Virolahdella.

Tuleeko paljon kilometrejä? Tulee, joskaan näillä polttoainehinnoilla ei viitsi ajella pääkaupunkiseudulta kotiin kuin kerran viikossa. Polttoaineen litrahinta on noussut eurolla. Se pistää miettimään, onko työn-teko ylipäättään kannattavaa. Kaivukone syö tuhat litraa kuukaudessa, eli lisäkuluja tulee tuhat euroa kuukaudessa. Toistaiseksi ollaan vielä plussalla.

Sähkö vai diesel? Diesel. Autoissa hybridit ja sähkö käyvät kaupaksi, mikä ihmetyttää, koska riskit ovat kovat, jos tulee vikoja. Uusi akku voi maksaa enemmän kuin auto. Työkoneissa sähkö on vielä kallista ja käyttöaika rajallinen. Kaupunkityömailla sähkö voisi toimia, mutta ei joka paikassa.

Miltä markkinatilanne näyttää nyt? Tällä hetkellä töitä riittää, mutta epävarmuus on aina mukana. Yrittäjälle on iso helpotus tietää, että työ jatkuu talven yli, se on melkein lottovoitto. Itselläni on ollut hyvä tilanne viime vuodet, joskin pieniä katkoksia on nähty.

Pitävätkö datakeskukset pyörät pyörimässä? Kyllä, ainakin hetkellisesti. Se näkyy muuallakin kuin Uudellamaalla: Haminassa laajennetaan datakeskusta, Kouvolaan tulee uutta ja Kaakkois-Suomeen on suunnitteilla lisää. Toivottavasti töitä jäisi myös paikallisille.

Mikä huolettaa eniten? Ammattitaitoisten tekijöiden puute. Tuuraajia on lähes mahdoton löytää, ja samoin osaavia perämiehiä. Kaikki hyvät tekijät ovat jo töissä. Isän kuoltua 2017 olen pyörittänyt yritystä yksin. INFRA Uusimaa -yhdistyksestä ja kollegoilta on saanut onneksi tarvittaessa tukea ja tietoa.

Minkä viestin lähettäisit päättäjille? AdBlue-järjestelmät aiheuttavat pakkasella ongelmia ja kustannuksia, koska pienikin vika voi puolittaa koneen tehon. Lisäksi polttoaineverotus on kova, ja se tuntuu suoraan arjessa. Näihin asioihin toivoisin helpotusta.

Kenelle soitan seuraavaksi? Eetu Grén, Rent Brothers Oy. ●

Rakenteet talteen ehjinä

Ehjinä purkamisesta uudelleenkäyttöä varten on tullut Helsingin Talosiirto Oy:n mukaan selvä trendi purkualalla. Suurin osa materiaaleista kierrätetään kuitenkin edelleen perinteisesti.

Teksti ja kuva: Kaisa Salminen

Muutos ei ole ollut helppo. Valmiita ratkaisuja ei juuri ole, joten työkaluja joudutaan usein kehittämään itse, jotta rakenteet saadaan irrotettua rikkomatta niitä.

– Jouduimme esimerkiksi kehittämään itse työkalun, jolla saatiin tiilirakenteita irrotettua. Tämä on kaikille vielä aika uutta ja vaatii kokeiluja, kertoo yhtiön talousjohtaja ja hallituksen puheenjohtaja **Mari Väisänen-Kaislasuo**.

Uudelleenkäyttö edellyttää myös tarkkaa suunnittelua, varastointia ja toimivia verkostoja, jotta materiaalit löytävät uuden käyttökohteen. Yritys on sen takia mukana Helsingin Kiertotalousklusterissa yhdessä kiinteistönomistajien, rakennusliikkeiden ja asiantuntijoiden kanssa.

– Purkutyöt ovat edelleen ydinliiketoimintaamme, mutta kiertotalous korostuu entistä enemmän, sanoo toimitusjohtaja **Tatu Väisänen**.

Vuonna 1994 perustettu Helsingin Talosiirto on perheyriutus, jossa sukupolvenvaihdos on toteutettu vaiheittain. Operatiivinen vastuu on siirtynyt vähitellen Tatu Väisänselle ja Mari Väisänen-Kaislasuolle, jotka ovat sisaruksia. Yrityksen perustaja isä **Jukka Väisänen** osallistuu edelleen esimerkiksi tarjouslaskentaan.

– Omistus ei ole vielä siirtynyt nuorelle polvelle, mutta se on työn alla. Omistajuuteen, verotukseen ja juridisiin kysymyksiin liittyvät ratkaisut täytyy selvittää huolelli-

Uusi jäsen-yritys

sesti, etenkin kun yrityksellä on emoyhtiö ja omaisuus, Mari pohtii.

Purkukohteet vaihtelevat omakotitaloista suuriin kerrostalo- ja julkisiin hankkeisiin. Haastatteluhetkellä käynnissä on pienkerrostalon runkopurku Helsingin Lauttasaassa, tilaajana Varte Oy.

Tatu Väisänen kertoo, että betoni muodostaa suurimman materiaalivirran, ja sen kierrätys on keskeinen osa toimintaa. Helsingin Talosiirrolla on myös oma kierrätysasema, jossa betonimurske testataan ja jalostetaan uusiokäyttöön. Lauttasaaren työmaalta sinne kuljetetaan arviolta satakunta kuormaa betonia.

– Betonimurskeen hyödyntäminen on helpottanut selvästi lainsäädännön muutosten myötä. Etenkin EEJ-murske on tehnyt käytöstä sujuvampaa, kun materiaalin jätestatus poistui ja tuote voidaan sertifioida uusiokäyttöön, Tatu toteaa.

Kilpailuetua haetaan nykyaikaisesta kalustosta ja kokemuksesta. Molemmat sisarukset ovat työskennelleet nuoresta iästään huolimatta jo pitkään perheyriutuksessa. Yrityksessä työskentelee kymmenkunta työntekijää, mutta työvoiman saatavuus on purkualalla haaste.

– Tämä on niin spesifi ala, ettei valmiita koulutuspolkua ole. Työntekijöitä ei käytännössä saa muuten kuin kouluttamalla itse tai kilpailijoilta.

Purkuala elää rakentamisen suhdanteiden mukana, ja viime vuodet ovat olleet vaikeita. Nyt näkökulma on kuitenkin varovaisen positiivinen.

– Alkuvuosi on ollut todella kiireinen. Olemme saaneet paljon erilaisia tarjouskyselyitä, ja osa asuntokohteista on lähtenyt käyntiin, Tatu kertoo.

– Purkutöissä ennustettavuus on aina haastavaa, ja urakat selviävät usein viime hetkellä. Nyt tuntuu, että suunnitelmallisuus on hieman parantunut. Sekin helpottaa toimintaamme, Mari täydentää.



Helsingin Lauttasaassa purettiin maaliskuussa pienkerrostaloa uuden tieltä. Kuvassa Mari Väisänen-Kaislasuo ja Tatu Väisänen Helsingin Talosiirto Oy:stä.

– Alkuvuosi on ollut todella kiireinen. Olemme saaneet paljon erilaisia tarjouskyselyitä, ja osa asuntokohteista on lähtenyt käyntiin, Tatu kertoo.

– Purkutöissä ennustettavuus on aina haastavaa, ja urakat selviävät usein viime hetkellä. Nyt tuntuu, että suunnitelmallisuus on hieman parantunut. Sekin helpottaa toimintaamme, Mari täydentää.

INFRA Uusimaa ry:n jäseneksi yritys liittyi syksyllä 2024. Tatu on mukana INFRA:n purku- ja kierrätysjaostossa, Mari INFRA Uusimaa nuorissa ja isä-Jukka INFRA seniorissa.

– Suurin hyöty on ollut verkostoituminen ja uudet kontaktit. Lisäksi pysyy paremmin kartalla alan ajankohtaisista asioista ja lainsäädännöstä. ●



INFRA Uusimaan 65-vuotisjuhlat ja historiikin julkistus 26.9.2026

INFRA Uusimaa juhlistaa pitkää ja kunniakasta historiaansa järjestämällä isot 65-vuotisjuhlat Hilton Helsinki Kalastajatorpalla.

Tilaisuus alkaa vuosikokouksella klo 15.30. Kokouksen ajaksi puolisoille on omaa ohjelmaa. Juhlailallinen alkaa noin klo 19.00.

Illan ohjelmassa on luvassa juhlaillallinen juomien kera, viihdyttävää ohjelmaa ja tietysti erinomaista maarakentajaseuraa!

Juontajana toimii ”Hovimuusikko-Ilkka” Ihämäki, ja juhlapuheen pitää **Jyri Häkämies**.

Juhlan yhteydessä julkistetaan myös INFRA Uusimaan historiikki.

Hotellista on varattu huonekiintiö INFRA Uusimaan jäsenille. Varaustunnus: SMRF15.

Ilmoittautuminen tapahtuu uutiskirjeessä olevan linkin kautta. ●

Lisätietoja:
Toiminnanjohtaja **Panu Tuominen**, puh. 044 595 6617, panu.tuominen@infra.fi



Kuvassa vasemmalta: Karim Nurudeen / Unto Maarakennus Oy, Valtteri Elg / Maarakennus Elg Oy, Mari Väisänen-Kaislasuo / Helsingin Talosiirto Oy, Julia Valtajärvi / Suomen Sorakauppa Oy, Joni Kumpumäki / Infralio Oy, Tommi Pärhä / Pärhä Oy, Sami Isomäki / Kaivuripalvelu Jari Isomäki Oy, Juho Vikstedt / Maa- ja vihertyö Vikstedt Oy, Niklas Malaska / NM-Rakennus & Kaivuu Oy, Mika Ojanen / Katupojat Oy, Valtteri Turpeinen / J. Turpeinen Oy, Atte Jousi / AaJii Maarakennus Oy, Niko Viitanen / Kivi-Group Oy, Panu Tuominen / INFRA Uusimaa ry ja Mikko Smalen / S-Kuljetus Oy.

INFRA Uusimaa Nuoret käynnisti toimintansa

Tammikuun alussa pidettiin kautta aikain ensimmäinen INFRA Uusimaa Nuorten kokoontuminen. Paikkana oli Helsingin jäähalli, josta porukalle oli varattu oma aitio tykötarpeineen. Paikalle saapui ilahduttavasti neljätoista uusimaalaista nuorta yrittäjää tai tulevaa perheyriutuksen jatkajaa.

Kokoontumisessa päätettiin, että tilaisuuksia järjestetään jatkossa 3–4 vuodessa,

ja niissä on sisältönä sopivassa suhteessa asiaa ja viihdettä. Puheenjohtajan nuijaa porukassa heiluttaa **Joni Kumpumäki** varamiehenään **Oskari Hyytinen**.

INFRA Uusimaa Nuorten lisäksi myös keskusliiton INFRA Nuorten toimintaa ollaan uudistamassa. Molempiin porukoihin on ovet auki, ja toimintaan pääsee mukaan ottamalla yhteyttä toiminnanjohtaja **Panu Tuomiseen**. ●

Fakta

OneVision Automotive Oy

- Perustettu vuonna 2022
- Toimiala: hyötyajoneuvojen myynti, osto, leasing ja huolto
- Toimipaikka: Klaukkala
- Henkilöstö: 3 myynnissä, 10 huollossa
- Tarjoaa INFRA Uusimaa ry:n jäsenille kausileasing-mallia
- Perustajat: Teemu Horkama ja Tomi Koivisto

Motto: "Ketterästi asiakkaan tarpeisiin."



– Tarjoamme Infra Uudenmaan jäsenyrityksille kausileasing-sopimusta, Teemu Horkama kertoo.

tusratkaisu on heille kustannustehokkain. Samalla mietitään myös vanhan kaluston myynti, Horkama kuvailee toimintatapaa.

Eniten he ovat tehneet osamaksu- tai leasing-sopimuksia keskikokoisista, noin kolmetonnisista pakettiautoista, jotka sopivat esimerkiksi pienen konekaluston, työkalujen ja polttoaineen kuljetuksiin infratyömaalle.

Myös kaluston sähköistymistä seurataan tiiviisti.

– Sähköpakettiautojen toimintasäteet ovat nykyisin 250–400 kilometriä, mikä riittää jo monessa työajossa, hän sanoo.

– Kehitys on nopeaa, ja uskomme, että tulevaisuudessa sähköisten hyötyajoneuvojen osuus kasvaa merkittävästi Pohjoismaissa. Ratkaisuja pitää kuitenkin miettiä tapauskohtaisesti, jotta asiakkaat saavat toimintavarmuutta.

Horkama on vastannut perheyhtiön operatiivisesta toiminnasta yhdessä puolisonsa **Katja Isoheikon** kanssa. Tänä päivänä yrityksessä työskentelee kolme henkilöä myynnissä ja kymmenen huollossa.

Yhtiön hallituksen puheenjohtajana ja sparraajana toimiva **Toni Koivisto** kertoo, että tarkoitus on kasvattaa OneVision Automotive Oy:n toimintaa hallitusti ja olla itskin jatkossa vahvemmin mukana yhtiön arjessa ja kehittämisessä. Toistaiseksi hän on ollut päivätöissä viheralalla.

INFRA Uusimaa ry:n jäsenyrityksille OneVision Automotive tarjoaa jäsenetuna kausisopimusmallia.

– Tiedetään, että keväästä syksyyn kalusto on kovassa käytössä, mutta talvella osa autoista seisoo. Halusimme ratkaista tämän ongelman. Asiakkaan ei tarvitse sitoa pääomaa autoihin, jotka ovat osan vuodesta käyttämättä. Se tuo heille suoraa säästöä. ●

Lisätietoja:

Teemu Horkama, puh. +358 40 911 2864, teemu.horkama@onevisionauto.fi

OneVision Automotive ui vastavirtaan

Teemu Horkama teki ystävänsä Tomi Koiviston kanssa pari vuotta sitten rohkean siirron lähteä yrittäjän uralle keskellä markkinoiden epävarmuutta. Tavoitteena on rakentaa ketterä ja asiakaslähtöinen hyötyajoneuvobisnes.

Teksti ja kuva: Kaisa Salminen

Alun perin Horkamasta piti tulla jääkiekkoilija, mutta loukkaantuminen katkaisi lupaavan uran. Se ohjasi kuitenkin uudelle polulle.

– Pelasin maalivahtina Mestis-tasolla, mutta polvi ei kestänyt. Kävelin paikalliseen autoliikkeeseen Forssassa ja sanoin, että haluan myyjäksi. Sillä tiellä ollaan, hän kertoo.

Työskenneltään yli 25 vuotta autoalalla hän teki ystävänsä Tomi Koiviston kanssa päätöksen lähteä yrittäjän uralle. Markkina-

Uusi yhteistyökumppani

tilanne oli haastava, kun he perustivat hyötyajoneuvojen ostoon, myyntiin ja leasingiin erikoistuneen OneVision Automotive Oy:n vuonna 2022.

– Ajatus oli, että jos toiminta saadaan käyntiin huonossa suhdanteessa, se kantaa myös paremmassa markkinatilanteessa, Horkama kertoo.

Hän toteaa tyytyväisenä, että infra vetää jo paremmin kuin viime vuonna – siitä huolimatta, että Iranin sota veti mattoa alta, eikä kerrostalo- ja korjausrakentaminen ole vielä piristynyt.

– Meidän pitää pystyä elämään muutosten mukana, hän korostaa.

Sähköistyminen etenee nopeasti

OneVision Automotive toimii Maxus-hyötyajoneuvojen jälleenmyyjänä ja huoltopisteenä, mutta myy ja huoltaa muitakin automerkkejä. Tarjolla on sekä uusia että käytettyjä hyötyajoneuvoja.

Horkama kertoo, että kilpailuetua on haettu kevyestä kustannusrakenteesta, joka mahdollistaa nopeat liikkeet ja räätälöidyt palvelut markkinatilanteen mukaan. Alkuvaiheessa toimittiin paljolti läppäriin ja kännykän varassa ilman kivijalkaliikettä, mutta nykyisin yrityksellä on autoliike, showroom ja huolto Klaukkalassa.

– Asiakkaat kertovat meille, mitä tarvitsevat, ja me selvitämme, mikä kalusto ja rahoi-

INFRA Uusimaa ry:n yhteistyökumppanit



Uusimaan aluemyyntipäällikkö Jesse Nyberg
p. 045 171 3532 jesse.nyberg@st1.com



p. 010 503 8818



Varaosaparatiisi, Koskelontie 18 C 02920 Espoo,
puh: +358 440 343 307 www.varaosaparatiisi.fi
email: info@varaosaparatiisi.fi



Yhteyshenkilö Mika Helin 040 031 5424



OP Yrityspankki Oyj



Espoo

Portti 1-5, 02270 Espoo
Puh. 0201 323 750*
info.espoo@ikh.fi

www.ikh.fi

Konala

Ristipellontie 23, 00390 Helsinki
Vaihde 0201 323 780*
info.konala@ikh.fi

Vantaa

Kärkikuja 6, 01740 Vantaa
Puh. 0201 323 530*
info.vantaa@ikh.fi



TANKKAUSPARTIO
Valmiina palvelukseen.

050 460 4999 / tankkaus@tankkauspartio.fi