



65

**UUTTA MAATA
RAKENTAMASSA**

– INFRA Uusimaa 1960–2025

ESA RANTAMO



65

**UUTTA MAATA
RAKENTAMASSA**

– INFRA Uusimaa 1960–2025

ESA RANTAMO



Julkaisija: INFRA Uusimaa ry

Kustantaja: INFRA Uusimaa ry

Kirjoittanut: Esa Rantamo, FM

Ulkoasu ja taitto: Akku Design/Aku Rätty

ISBN 978-952-88-2499-2 (kovakantinen)

ISBN 978-952-88-2500-5 (PDF)

Paino: Savion Kirjapaino Oy, Kerava 2026

Sisällys

Lukijalle	1	3 1980-2000 – Kasvun kaudesta lamaan ja ylös	62	Työturvallisuutta ja -terveyttä edistämässä	115
1 Uudenmaan piiriyhdistyksen perustaminen ja alkuvuodet	2	Jäsenyritykset laman kourissa	65	Tietoisku: Suojavarusteet ja teknologia	116
Väestönkasvu ja rakentamisen kasvu Uudellamaalla	3	Myös piiriyhdistys tiukoilla	69	turvallisuutta parantamassa	118
Maa- ja vesirakentamisen koneistuminen ja kasvava yrittäjäkunta	6	Uratarinoita: Markku Salikoski – pienten ja suurten hankkeiden maarakentaja	70	Kamppailua työvoimapulaa vastaan	118
Tietoisku: Yhdistyksen ensimmäiset jäsenet	8	Hengen nostatusta laman aikana	71	Uratarinoita: Reijo Wuorio – monialayrittäjä	120
Maarakennusyrittäjät järjestäytyvät	9	ja sen jälkeenkin	73	ja nuoren rakentajapolven kasvattaja	122
SML:n Uudenmaan piirin perustaminen	11	Piiriyhdistyksen koulutus- ja virkistysmatkat	76	Ala tarvitsee lisää tekijöitä	122
Uudenmaan piiriyhdistyksen toimintaa alkuvuosina	14	Tietoisku: Matkoilla tapahtunutta	78	Tietoisku: Eri ikäryhmät huomioon	126
Uratarinoita: Maalaispojista maarakentajiksi – Armas Kallio, Rauno Lehtonen ja Klaus Laavainen	18	Harmaan talouden torjunta	80	Tietoisku: Tapahtumia ja sattumuksia	130
Vaihtuvia toiminnanjohtajia ja keskustelua taloudesta	21	Tietoisku: Henkilökortti työmaalle	82	2020-luvulla	130
Tietoisku: Vajjerikoneiden aikakausi	24	Tietoisku: Yhteishenkeä, kehittämistyötä ja toistasataa snapsia	83	Jäsenyritysten uuden vuosituhan haasteita	131
Alkuvuosien jäsenistö	25	Arvonlisäverouudistus	85	Tietoisku: Konerinki Oy	132
		Koulutusta muuttuvassa toimintaympäristössä	87	Uratarinoita: Pienen yrityksen matkassa – Tuomo Piekka	134
		Liikennelupakysymys			
2 Piiriyhdistyksen vakiintumisen ja kasvun kausi	28	Uratarinoita: Kolme tunnelirakentajaa piirin puheenjohtajina – Tarmo Vyyryläinen sekä Markku ja Juha Halonen	88	5 Panu Tuominen: INFRA Uusimaa 2020-luvulla ja tulevaisuudessa	136
Tietoisku: Ensimmäiset puheenjohtajat – Karppinen, Brotherus ja Varakas	32	Tietoisku: Kopiokone kävi kuumana	90	Kunta- ja vaalivaikuttaminen	137
Omiin toimitiloihin	35	Tietoisku: Japanilaisten ja muiden aasialaisten koneiden läpimurto	92	Green Deal ja vähäpäästöisyys	137
Konevälitys	35	Jaostot toiminnan edistäjinä ja tiedonvälittäjinä	93	Yhteistyö Rakennusteollisuus RT ry:n sisällä	139
Tietoisku: "Rikollinen" toimistokauppa ja reikä seinässä	36	Tietoisku: Tiukkoja tilanteita ja harmitusta työmailla	94	Rakennuspooli	139
Kaupallinen yhteistyö	40			Jäsenpalvelu	139
Kuntien hintaneuvottelut	43			Vapaa-ajan toiminta	140
Tietoisku: Kaivuri-Kaisat	48			Viestintä	140
TES-asioita ja muutakin neuvontaa	50	4 Piiriyhdistys 2000-luvulla	98	Tulevaisuus	140
Uratarinoita: Harvinaisuus jäsenistössä – vesirakentaja Jussi Sorsamo	52	SML:stä INFRA ry:ksi	101	Ansioimerkit, kunniamerkit ja arvonimet	143
Vuoden 1982 lakko	54	Jäsenet 2000-luvulla	104	Puheenjohtajat, varapuheenjohtajat, toiminnanjohtajat, kunniajäsenet ja useamman sukupolven hallitukset	144
Jäsenkoulutus ja tiedotustoiminta	55	Ympäristöasiat kasvavassa roolissa	106	Kirjallisuus, lähteet ja henkilöt	145
Tietoisku: Mustosen työluja	56	Ylijäämämassaongelma	107		
Uratarinoita: Jyrki Murto ja Arno Ruusunlehti	60	Tietoisku: Villiä menoa ja kaatopaikkalappuja	110		
		Työmaiden hiilidioksidipäästöt kuriin	112		
		Uratarinoita: Nina Lindström	114		

Lukijalle

INFRA Uusimaa ry:llä on hieno ja kunniakas historia. Siksi oli päivän selvää, että se tulee saada taltioitua koviin kansiin. Voisi sanoa, että vihdoinkin! Onneksemme moni yhdistyksen alkupäässä vaikuttanut toimija on edelleen kertomassa aikalaisen näkemystä tapahtumien kulusta.

Tämä historiikki on tarkoitettu ennen kaikkea yhdistyksen jäsenelle. On kyseessä sitten kolmannessa sukupolvessa perheyritystä jatkava, tai äskettäin oman yrityksen perustanut nuori ammattilainen. Olette yhtäläisesti osa tätä hienoa jatkumoa. Toki toivomme, että kirja löytää lukijoita kenen tahansa alasta kiinnostuneen kädessä.

On syytä huomata, että kyse on nimenomaan SML:n Uudenmaan piirinä alkaneen, ja tänä päivänä INFRA Uusimaana toimivan yhdistyksen historiikista. Näin olleen kyseessä ei ole kattava historiikki Uudellamaalla tapahtuneesta maarakennuksesta, vaan nimenomaan yhdistyksen toiminnasta ja siinä vaikuttaneista henkilöistä. Toki teoksessa käydään läpi myös alan kehitystä, mielenkiintoisia projekteja ja alan muutosta.

Teosta on haluttu elävöittää mahdollisimman suurella määrällä kuvia, ja lisäksi tekstin sekaan on sijoitettu muisteluja, ajankuvia ja uratarinoita. Toivottavasti nämä innostavat selaamaan kirjaa sieltä täältä. Tätä historiikkia ei tarvitse lukea alusta loppuun, vaan voit poi-

mia itseäsi kiinnostavat palat oman maun mukaan.

Haluan antaa ison kiitoksen historiatoimikuntaan osallistuneille! Ilman teidän työtänne tämä teos ei olisi valmistunut. Etenkin porukan nestorit Pertti Varakas ja Klaus Laavainen kaivelivat muistiaan kunnioitettavan tarkkaan, jotta saatiin moni yhdistyksen alkupään kuvio selville. Arvokasta aikaansa antoivat myös Nina Lindström, Erkki Mäntylä, Jukka Lehikoinen, Sari Pietikäinen, Reijo Wuorio ja Juha Halonen. Teille kaikille iso kiitos.

Kiitos myös kirjan kirjoittaneelle filosofian maisteri Esa Rantamolle. Esa on ollut tekemässä jo aikoinaan SML:n (Suomen maarakentajien keskusliitto) vuonna 1997 valmistunutta historiikkia. Esa on käynyt läpi ison määrän yhdistykselle vuosien varrella kertynyttä aineistoa, mappeja, papereita ja vanhoja julkaisuja ja poiminut tähän teokseen tiivistyksen yhdistyksen historiasta. Teosta taustoittaa myös piiriyhdistyksen toiminnassa olleiden henkilöiden laaja haastatteluaineisto. Kiitos kaikille haastatteluihin osallistuneille piiriyhdistysaktiiveille.

Arvoisa lukija, toivotan Sinulle antoisia lukuhetkiä tämän teoksen parissa. Toivottavasti teos kuluu käytössä, se on paras mahdollinen kiitos.

Etelärannassa, 1.6.2026

Panu Tuominen



Uudenmaan piiriyhdistyksen perustaminen ja ALKUVUODET

Sotavuosia seuranneet jälleenrakennusvuodet vaihtuivat 1950-1960-luvuilla modernisoituvan Suomen rakentamiseksi. Teollistuminen alkoi vetää maaseudulta työperäistä muuttoa kaupunkikeskuksiin. Suurin muuttoliike kohdistui Uudellemaalle, ja suurten ikäluokkien tulo työikään vauhditti 1960-luvulla muuttoliikettä.

Väestönkasvun ja rakentamisen kasvu Uudellamaalla

Suurin muualta muuttaneiden määrä kohdistui 1960-luvun alkuun ja Helsinkiin, mutta väestömäärä alkoi nopeasti kasvaa myös muualla pääkaupunkiseudulla. Helsingin maalaiskunnan - vuodesta 1972 Vantaan kaupunki - väkiluku yli kymmenkertaistui aikavälillä 1950-1980 nousten lähes 130 000 asukkaaseen. Espoon maalaiskunnassa asui vuonna 1950 noin 22 000 henkeä. Espoosta tuli kaupunki vuonna 1972, ja 1980-luvun alussa kaupungin

väkiluku oli runsaat 133 000 ihmistä.

Pääkaupunkiseudun kriittinen asuntotarve ratkaistiin pääosin rakennusliikkeiden ja kuntien keskinäisin aluerakentamissopimuksin. Niitä alettiin solmia pääkaupunkiseudulle 1950-1960-luvuilta lähtien. Rakennusliikkeet hankkivat maata sieltä, mistä sitä oli edullisimmin saatavilla, ja laaditutivat näille alueille suunnitelmat. Kunnat kaavoittivat alueen tietylle kerroslamäärälle, ja rakennusliike sitoutui rakentamaan asunnot, palvelut ja kunnallistekniikan. Samalla Helsingin pientalovaltaisten naapurikuntien ilme muuttui merkittäväällä tavalla: pientalovaltaiset maalaiskunnat muuttuivat muualta maasta muuttaneiden ihmisten asuttamien kerrostalolähiöiden täplittämiksi kaupunkikeskuksiksi.

Näkymä Länsiväylän tietyömaalle 1960-luvun alussa. Vasemmalla Caterpillar-telakuormaaja, repijä on nostettuna yläasentoon. Oikealla telakuormaaja tekee kuormaa auton lavalle.

JÄLLEENRAKENNUSVUOSIEN JÄLKEEN PÄÄSTIIN MYÖS KEHITTÄMÄÄN LIKENNEVERKOSTOA.

Kiivaan asuntorakentamisen myötä rakennusliikkeitä tuli tärkein tilaajataho uusmaalaisille maarakennusliikkeille. Asuntotuotanto ylitti 1970-luvun alkuvuosina yhteensä 50 000 uutta asuntoa vuodessa, ja lähiörakentamisen hulluina vuosina uusia koteja valmistui jopa 70 000 asuntoa vuodessa. Se oli väkilukuun suhteutettuna kansainvälistä ennätystahtia. Aluerakennuskohteiden raivaukseen, talojen pohjarakennustöihin sekä asuntoalueiden viimeistelyyn sisältyi monipuolisia maarakennustöitä. Edellisten töiden ohella lisääntyvä elementtirakentaminen tarjosi töitä uusmaalaisille nosturiyrittäjille.

Uutta kunnallistekniikkaa rakennettiin eri puolille pääkaupunkiseutua kohoaviin lähiöihin. Myös vanhojen, puutteellisesta vesihuollosta kärsineiden asuinalueiden kunnallistekniikan modernisointi toi runsaasti työtilaisuuksia. Vantaalla rakennettiin 1970-luvulla noin 200 kilometriä vesijohtoa. 1980-luvun puolivälissä 98 prosentilla vantaalaisista oli oma vesijohto ja viemäröinti sekä 96 prosentilla sisä-wc. Tilanne oli samantapainen Espoossa, jossa 1960-luvulta lähtien vesihuoltoverkostoa laajennettiin kymmenillä kilometreillä vuodessa. 1960-1970-luvuilla käynnistyi useita seutukunnallisia pääkaupunkiseudun vesihuoltohankkeita. Pitkälän seutukunnallisia hankkeita. Näitäkin suurempi oli vuosina 1973-1982 rakenteilla ollut Päijännetunneli. Yrittäjiä työ-

listivät myös alkava kaukolämpö- ja yhteiskäyttötunnelien rakentaminen.

Jälleenrakennusvuosien jälkeen päästiin kehittämään liikenneverkostoa. Tie- ja vesirakennuslaitoksen tiehankkeista merkittävä osa oli pienehköjä perusparannustöitä, mutta myös kuntien katutyöt ja pääkaupunkiseudun kehäteiden sekä moottoritieverkoston rakentaminen työllistivät isoa joukkoa uusmaalaisia maarakennusliikkeitä. Esimerkiksi Lahdenväylää jatkettiin Vanhastakungasta Viikkiin. Järvenpään tie ulottui vuonna 1974. Porvoonväylän ensimmäinen osuus valmistui vuonna 1972.

VR:n Pasilan ratapihan mittava laajennustyö alkoi 1960-luvulla ja jatkui 1980-luvulle saakka. Ratapihan pohjoispuolelle rakennettiin Postin lajittelukeskus ja Metsälän maaliikennekeskus. Vantaankosken kaupunkirata otettiin käyttöön vuonna 1975. Helsingin kaupungin miljardihanke, eli metroradan ja asemien rakentaminen alkoi 1970-luvun taitteessa. Metroliikenne Helsingin keskustan ja Itäkeskuksen välillä alkoi vuonna 1982.



Pohjavedenalennusta 1970-luvulla tyhjiöpumppauksella Friherssin runkoviemäriyömaalla Helsingin maalaiskunnassa.



Erkki Murto ja kuljettaja
Eino Hakala vuodelta 1959.
Puskulevyllä varustettu
Ford County.

MAA- JA VESIRAKENTAMINEN ALKOI KONEELLISTUA 50-LUVULLA.

Isoja maarakennusurakoita sisältyi 1960- ja 1970-luvuilla myös Uudenmaan suurten teollisuuskoh- teiden, kuten hiilivoimaloiden ja Loviisan ydinvoi- malan sekä muun muassa Nesteen Sköldvikin öljynja- lostamon rakentamiseen Porvoossa. Tavanomaisten pohja-vesihuolto- ja liikenneverkostotöiden ohella hankkeisiin kuului satama- ja tunnelirakentamista sekä maanalaisten varmuusvarastojen louhintaa. Nesteen jalostamon yhteyteen suunnitellun petrokemiallisen jalostuslaitoksen Pekema Oy:n alueen laajat rakennus- työt olivat käynnissä 1969-1971.

Vesipiirin töitä sekä metsäautoteiden rakentamista oli tarjolla Uudellamaalla, joskaan ei siinä määrin kuin monin paikoin muualla Suomessa. Töitä oli myös pur- ku-urakoitsijoiden suoritettaviksi. Yksittäisistä suurta kiinnostusta ja polemiikkia herättäneistä hankkeista voi- daan mainita Helsingin Temppeliaukion kirkon rakenta- minen. Kirkon louhinta ja rakennustyöt olivat käynnissä vuosina 1968-1969.

Maa- ja vesirakentamisen koneistuminen ja kasvava yrittäjäkunta

Maa- ja vesirakentaminen koneellistui 1950-1960-luvuil- la, ja alan yrittäjien määrä kääntyi voimakkaaseen kas- vuun. 1950-luvun alkuvuosien pula sopivista rakennus- koneista sekä julkisten maa- ja vesirakennushankkeiden käyttö pääosin talvikausiin ajoittuvina työttömyystöinä



tosin hidasti koneellistumista, mutta ei pysäyttänyt sitä.

Konkurssit olivat yleisiä, sillä aloittelevien yrittäjien talousosaaminen oli monesti heikolla tasolla. Piiriyhdis- tyksen puheenjohtaja Anssi Karppinen kiinnitti tähän asiaan erityistä huomiota yhdistyksen sääntömääräises- sä syyskokouksessa marraskuussa 1970. Vaikka vuonna 1968 alkanut korkeasuhdanne suosi Karppisen mukaan maarakennusalaa, monet yrittäjät eivät päässeet naut- timaan sen tuomista eduista. Hyvä työllisyys ei ollut tae menestykselle. Osittain tämä johtui alan palkkojen suurista liukumista, sosiaalikustannusten kasvusta ja esimerkiksi polttoaineiden hinnan nopeasta noususta. Monia pienyrityksiä vaivasi Karppisen sanoin ”kalky- lointitaitojen” puute: yrittäjät eivät hallinneet riittävästi kustannuslaskentaa, ja kustannusarvioidenkin laatimi-

Kumipyöräkuormaajat alkoivat vähitellen yleis- tyä Suomen työmailla 1950-luvulla. Kuva on vuo- delta 1966, jolloin yrityksen vuonna 1954 ostama kone oli edelleen käytössä.

sessä oli runsaasti toivomisen varaa. ”Ja vaikka laskutaitoa olikin, kyllähän se pitkään sellaista riskinottoa oli. Vaikka numerot näyttivät jotakin muuta, homma oli otettava, jos muuta aloittelut Pertti Varakas muistelee.

Maa- ja vesirakentamisen urakointia tutkineen Jouko Kaikkaisen mukaan Suomessa oli 1960-luvun alussa arviolta toistatuhatta maa- ja vesirakennusalan yritystä. Lukuun sisältyi joitakin kymmeniä suuria ja keskisuuria yleis- ja erikoisurakoitsijoita. Valtaosan yrittäjäkunnasta kuitenkin muodostivat yhden tai maksimissaan muutaman koneen omistavat konevuokrausta harjoittavat pienyritykset.

Pienyrittäjien konekanta vaihteli vielä 1960-luvun alussa lisälaitteilla varustetuista traktoreista puskutraktoreihin, pyörä- ja telakuormaajiin sekä vajerikäyttöisiin kaivukoneisiin. Monet niistä oli valmistettu kotimaassa. Vuosina 1956-1962 valmistui Suomen ensimmäinen moottoritieosuus, eli Helsingin Munkkiniemestä Espoon Gumböleen johtanut Tarvontie, jonka rakennustyömaalla työskenteli enimmillään 250 vuokrattua koneyksikköä. Joidenkin erikoistöiden urakointia - louhintaa, maansiirtoa ja kuljetuksia sekä siltatöitä - voitiin sen sijaan jo teettää urakoitsijoilla.



Kokonaisurakointi maarakennusosalalla alkoi lisääntyä, kun Suomeen alettiin rakentaa 1960-luvulla Maailmanpankin myöntämien lainojen avulla moottoriteitä. Alueellisina kokonaisurakoina toteutettuja moottoritiehankkeita Uudellamaalla olivat 1968-1971 rakennettu Veikkola-Lohjanharju ja Viikki-Tattariharju-osuudet sekä Porvoon moottoritien Tattariharju-Massby ja Massby-Boxby. Myös Saimaan kanavan rakentamiseen 1963-1968 osallistui uusmaalaisia rakennusyrityksiä sekä pääettä aliurakoitsijoina.

Urakointiasteen määrä virastojen töissä kohosi koko maassa 1950-luvun alkuvuosien noin neljästä prosentista vuoden 1956 kymmeneen prosenttiin. 1970-luvulle tultaessa jo noin kolmannes virastojen töistä teetettiin urakoitsijoilla. Näissäkin luvuissa oli suuria virasto- ja

Oy Fiskars Ab teki vuonna 1966 Komatsun kanssa edustus- ja lisenssivalmistussopimuksen telaketju- traktoreista. Suomeen tuotiin aluksi kahta mallia: Komatsu D 60 (12hv/14000kg) ja D 80 (165hv/19000kg). Traktorit vahvistettiin kestäämään suomalaisia olosuhteita. Osaksi vahvistus tehtiin jo Japanissa, osaksi Fiskarsin Porvoon tehtaalla.

Yhdistyksen ensimmäiset jäsenet

Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry:n Uudenmaan piiriyhdistyksen ensimmäinen jäsenluettelo vuodelta 1960 luetteli seuraavat jäsenliikkeet: T:mi Ajalin & Åkerfel, Espoon Tehokuorma Ohonen & Co., Granlund B., Von Haartman Roland, Helsingin Maansiirto Oy, Kaivu Oy, Kantele Paavo, Karppinen Oy, Korpinen Esko, H. Kullberg & Co, Maa- ja vesirak. Tsto. K. A. Niemelä, Kommand. Yht. V. E. Mattila & Co, Mura Oy, Mäntsälän Maarakennus Oy, Paavo Niemi & Kumpp., Pellonraivaus Oy, Raivaus Oy, E. Salmi ja Kumpp., Sassi Lauri, Teräsbetoni Oy, Vantaan Kaivin Oy, P. Viljander & Co., Ab Örnberg-Kämpe Oy.

Vuonna 1962 päivätyn kiertokirjeen mukaan jäseneksi liittymismaksu oli 5 000 markkaa eli vuoden 2025 rahanarvolla mitaten noin 134 euroa. Vuotuisen jäsenmaksu 3 000 markkaa (v. 2025 noin 80 €). Isojen koneiden konemaksu oli 2 500 markkaa/kone (v. 2025 noin 67 €) ja pienten 1 500 markkaa (v. 2025 noin 40 €) koneelta.

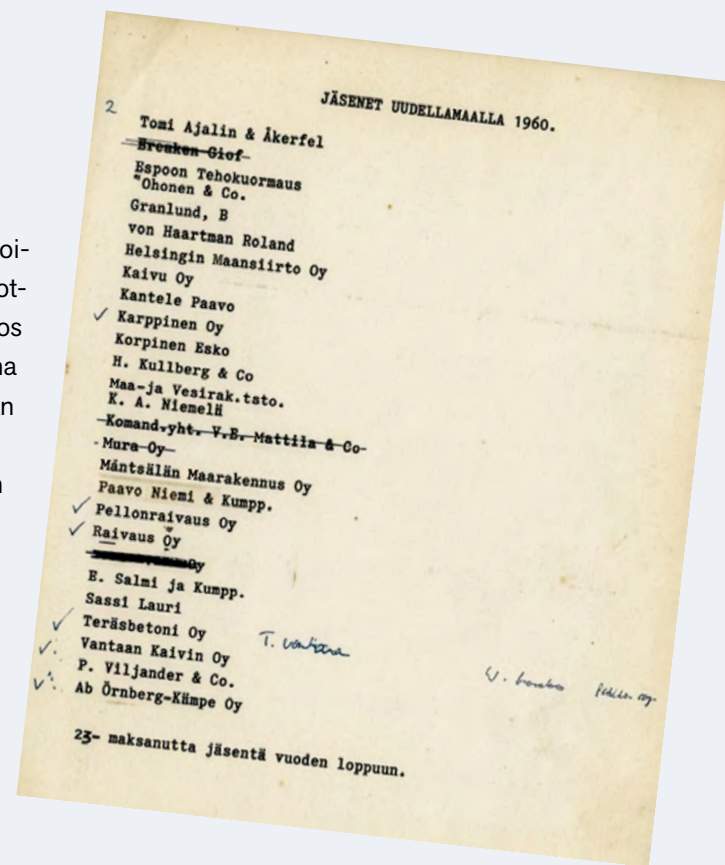
Jäseneksi hyväksymisen ehtona oli se, että maarakennustoiminta on jäsenkandidaatin päätoiminta-alaa. Mukaan ei esimerkiksi otettu yrittäjiä, joilla oli yksi tai kaksi maarakennuskonetta, mutta pää-

ammattina oli maanviljelys. Jäsen, joka tarkoituksella rikkoi yhdistyksen sääntöjä, voitiin erottaa yhdistyksestä johtokunnan päätöksellä. Jos jäsen laiminlöi jäsenmaksujaan kahtena vuonna peräkkäin, hänet erotettiin yhdistyksestä ilman valitusoikeutta.

SML:n Uudenmaan piirin ensimmäinen jäsenluettelo vuodelta 1960 sisälsi 23 jäsenmaksun maksaneen yrittäjän tiedot. Vuoden 1963 lopussa yhdistykseen kuului 75 jäsentä ja vuonna 1966 jäseniä oli jo 85.

Vuonna 1966 suurin osa jäsenistä oli 1–4 koneyksikön omistavia yrityksiä. 50 jäsenyrityksen konttori sijaitsi joko Helsingissä tai nykyisellä Vantaalla tai Espoossa. Suurimpia jäsenyrityksiä olivat maanlaajuisesti urakoivat A. E. Lilljeborg Oy/AB, Maarakennusliike E.M. Pekkinen Oy, Louhintaliike Karppinen Oy, Oy I.A. Fagerström AB sekä Louhintaliike Elovuori Oy. Helsingissä konttoriaan piti myös Pellonraivaus Oy, mutta maanlaajuisena toimijana yritys oli suoraan keskusliiton jäsen.

Vantaalla suurin yritys oli kuusi konetta jäsentietoihin ilmoittanut urakoitsija Kurt Juslin ja Espoossa seitsemän konetta omistanut kauklahtelainen Maansiirtoliike Eino Haakana. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella konemäärällä mitaten suurin yksittäinen jäsenyritys oli loviisalainen H. Kullberg & Co –



Vuoden 1960 jäsenluettelon mukaan Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry:n Uudenmaan piiriyhdistyksessä oli 23 jäsenliikettä.

yhteensä 23 koneyksikköä. Hyvinkäältä ja Lohjalta jäsenrekisterissä oli vuonna 1966 kummastakin viisi yritystä, Nurmijärveltä neljä. Muista Uudenmaan kunnista piirin jäsenyrityksiä oli yhdestä kahteen kappaletta. Mielenkiintoinen huomio on se, että Uudenmaan piirin jäsenrekisteriin oli vuonna 1966 merkitty myös kaksi yritystä Hämeestä eli Valkeakoskelta ja Jokioisilta.

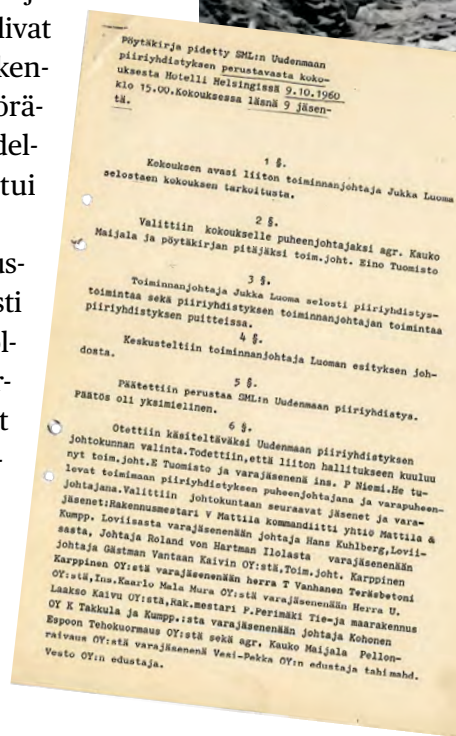
SUOMEN MAANSIIRTOKONEIDEN LIITTO RY SYNTYI VUONNA 1954.

kuntakohtaisia eroja. Teollisuuslaitoksilla oli perinteisesti ollut omat rakennusosastot, mutta 1970-luvulle tultaessa nekin alkoivat laajemmin teettää työt ulkopuolisilla urakoitsijoilla.

Maarakennusyrittäjät järjestäytyvät

Maarakennuspalveluista oli 1950-luvun alkuvuosina paljon kysyntää, ja alalle tuli uusia yrittäjiä monilta eri ammattialoilta. Monet heistä olivat kuorma-autoilijoita, jotka hankkivat maarakennuskoneita - erityisesti kaivukoneita ja pyöräkuormaajia - kuormausta varten. Koska Uudellamaalla oli paljon töitä, yrittäjiä hakeutui pääkaupunkiseudulle myös maakunnista.

Maarakennusalan yrittäjien ja heidän hallussaan olleiden koneiden määrä kasvoi nopeasti 1950-luvun alkuvuosina. Samaan aikaan tarjolla olevien töiden määrä pysytteli suurin piirtein samalla tasolla, ja vuonna 1954 työmäärät kääntyivät jopa selvään laskuun. Tämä johti urakoitsijoiden välisen kilpailun kiristymiseen, hallitsemattomaan hintakilpailuun ja hintatason laskuun. Samanaikainen kustannustason selvä kohoaminen johti yritysten kannattavuuden heikkenemiseen, minkä takia monet urakoitsijat joutuivat taloudellisiin vaikeuksiin.



Useat kuorma-autoilijat olivat liittyneet jo aikaisemmin Kuljetuskeskusten liitto ry:n alaisiin kuorma-autojen tilauskeskuksiin. Sitä kautta heille oli kertynyt kokemusta järjestäytymisen eduista. Kuljetuskeskusten liiton vuoden 1954 kokouksessa tehtiin aloite koko maan käsittävän lii-

Silvolan tekojärven rakentamisen taustalla oli Helsinkiä vaivannut vesipula. Tekojärven rakentaminen aloitettiin kaupunginvaltuuston joulukuussa 1960. Tekojärvi toimii nykyisin varavesialtaana ja paineen tasaajana Päijännetunnelista otettavalle vedelle.

Uudenmaan piiriyhdistyksen perustamispöytäkirja



Jussi 35-50 -kaivukone tekee kuormaa Kontio-Sisun lavalle. Auto kuuluu ovitekstin mukaan jäsenurakoitsija V. Lundbergille Porvoosta.

PIIRIYHDISTYKSEN PERUSTAVA KOKOUS PIDETTIIN 9.10.1960.

ton perustamisesta turvaamaan maarakennuskoneita omistavien yritysten etuja. Helsinkiin kokoontui joulukuun 12. päivänä samana vuonna 58 kaivu- ja maansiirtokoneiden omistajaa. Kokouksessa hyväksyttiin uuden liiton nimeksi Suomen Maansiirtokoneiden Liitto ry Uudeltamaalta kokouksessa oli toistakymmentä edustajaa.

SML:n Uudenmaan piirin perustaminen

Melko pian liiton perustamisen jälkeen huomattiin, että yrittäjien työtilanne ja muut olosuhteet ympäri maata olivat hyvin erilaiset. Lisäksi kerran vuodessa kokoontuva vuosikokous ja silloin tällöin järjestettävät neuvottelupäivät eivät pystyneet riittävässä määrin palvelemaan jäsenyrittäjien tarpeita. Paikallisen edunvalvonnan tarvetta vauhdittivat 1950-luvun jälkipuoliskolla rakennusalan yritysten kannattavuutta koetelleet vuodet. Vuosikymmenen lopulla esimerkiksi lappilaiset ja keskisuomalaiset koneurakoitsijat perustivatkin paikallisia yhdistyksiä etujensa ajamiseen.

Vuonna 1960 päätettiin muodostaa Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry. Liiton nimestä oli jo perustamisvuonna alettu käyttää lyhennettä SML, joka soveltui myös uuden keskusliiton nimilyhenteeksi. Liiton uudistettuihin sääntöihin lisättiin myös kohta ”Liiton jäsenet voivat perustaa piireittäin liiton alaosastoja”. Piirijaon pohjaksi otettiin silloiset TVL:n piirien rajat.



Vaasan piiri oli aloittanut toimintansa ensimmäisenä piirinä elokuussa 1960, ja samana vuonna ehdittiin perustaa useita muitakin piiriyhdistyksiä. Pääosin piiriyhdistysverkko saatiin valmiiksi seuraavan kahden vuoden kuluessa. Kainuun ja Keski-Pohjanmaan piiriyhdistykset aloittivat toimintansa vuonna 1967 sekä Ahvenanmaan piiriyhdistys Ålands Jordschaktingsförening 1976. Keskusliitto toimi neljäntoista piiriyhdistyksen järjestönä 2000-luvulle saakka, jolloin Ahvenanmaan piiriyhdistys lopetti toimintansa. Lisäksi Oulun, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun sekä Kymen ja Mikkelin piirit yhdistivät toimintansa INFRA Pohjoinen ry:ksi ja INFRA Kaakkois-Suomi ry:ksi.

SML:n Uudenmaan piiriyhdistys piti perustavan kokouksen samana päivänä Turun piirin kanssa, eli 9. lokakuuta 1960. Uudenmaan piiri aloitti toimintansa

Toimitusjohtaja Anssi Karpinen toimi Uudenmaan piiriyhdistyksen puheenjohtajana 1961–1977. Suomen Maarakentajien Keskusliitto r.y. hallituksen puheenjohtajana Karppinen oli 1978–1981. Rakennusneuvos Karppisesta tuli 1976.

YHTEISTYÖTÄ JÄSENISTÖN KESKEN JA KESKUSLIITON SEKÄ TÄRKEIMPIEN SIDOSRYHMIEN KANSSA OLI SELVÄSTI LISÄTTÄVÄ.

epävirallisena yhdistyksenä, ja se sai virallisen yhdistysstatuksen vasta vuonna 1962.

Hotelli Helsingin kabinetissa 5 pidetyssä perustamiskokouksessa valittiin yhdistyksen ensimmäinen johtokunta, jonka valinnasta pöytäkirja kertoo seuraavaa: ”Todettiin, että liiton hallitukseen kuuluu nyt toimitusjohtaja E. Tuomisto ja varajäsenenä insinööri P. Niemi. He tulevat toimimaan piiriyhdistyksen puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana. Valittiin johtokuntaan seuraavat jäsenet ja varajäsenet: rakennusmestari V. Mattila Kommandiittiyhtiö Mattila & Kumpp. Loviisasta, varajäsenenään johtaja H. Kuhlberg Loviisasta, johtaja Roland von Hartman Ilolasta, varajäsenenään johtaja Gäckman Vantaan Kaivin Oy:stä, johtaja Karppinen Karppinen Oy:stä, varajäsenenään herra T. Vanhanen Teräsbetoni Oy:stä, insinööri Kaarlo Mala Mala Oy:stä, varajäsenenään herra U. Laakso Kaivu Oy:stä, rakennusmestari P. Perimäki Tie- ja maarakennus Takkula & Kumpp.:sta, varajäsenenään johtaja Kohonen Espoon Tehokuorma Oy:stä sekä agronomi Kauko Maijala Pellonraivaus Oy:stä, varajäsenenään edustaja Vesi-Pekka Oy:stä tahi mahdollisesti Vesto Oy:n edustaja.”

Kokouksen puheenjohtajana toimi agronomi Kauko Maijala Pellonraivaus Oy:stä. Maijalan ohella perustamiskokouksen pöytäkirjan allekirjoittivat SML:n toiminnanjohtaja Kaarlo Mala sekä toimitusjohtaja Erkki Numminen Riihimäeltä. Perustamiskokouksen

valitseman johtokunnan puheenjohtaja E. Tuomiston korvasi vuonna 1961 toimitusjohtaja Anssi Karppinen.

Perustava kokous asetti johtokunnan tehtäväksi etsiä piirille toiminnanjohtajan. Toimeen löytyi rakennusmestari Seppo J. Massinen, joka määritteli vastaperustetun yhdistyksen toimintatavoitteita seuraavasti: ”Maarakennusalan kustannuskehitys on varsin huolestuttava, ja sanomattakin jokainen urakoitsija tietää, että jos asiantila jatkuu yhä huononevaan suuntaan, saattaa urakoinnista tulla jopa täysin kannattamatonta. Asian tilan joutuessa tähän pisteeseen voitaisiin ehkä kuvitella, että syy on työnantajassa. Näinhän eivät kuitenkaan asiat ole. Työnantajan edun mukaista on, että tämä jo kansantaloudellisesti merkittävä työala, pystyisi toimimaan sellaisissa puitteissa, joissa työnantaja saisi työnsä suoritetuksi tasapuolisesti lasketuilla kustannuksilla ja jotka takaisivat yrittäjille kohtuullisen yrittäjän voiton. Eikä myöskään syntyisi hintojen alitarjontaa niissäkään tilanteissa, joihin urakoitsija on joutunut yhä kiristyvän kilpailun puitteissa.”

Piiriyhdistyksen pyrkimyksenä ei Massisen mukaan suinkaan ollut rajoittaa kilpailua ja yksityistä yritteliäisyyttä. Päämääränä oli parantaa jäsenten kilpailukykyä auttamalla ja ohjaamalla urakoitsijoiden toimintaa kohti taloudellisesti tuottavampaa sekä teknisesti kehittyneempää yrittäjätoimintaa.

Miten tämä tilanne oli saavutettavissa? Yhteistyö-

SML:n Uudenmaan piirin perustavan kokouksen pöytäkirjan allekirjoittivat agronomi Kauko Maijala Pellonraivaus Oy:stä, SML:n toiminnanjohtaja Kaarlo Mala sekä toimitusjohtaja Erkki Numminen Riihimäeltä. Mala (vasemmalla) ja Maijala (keskellä) messukahveilla 1960-luvun alussa. Oikealla istuva on henkilö tuntematon.





tä jäsenistön kesken ja keskusliiton sekä tärkeimpien sidosryhmien kanssa oli selvästi lisättävä. Tätä varten piiriyhdistyksen piti järjestää erilaisia kokouksia ja neuvottelutilaisuuksia.

Yhdistyksen piti seurata työllisyyden, maarakennuskoneiden lukumäärän ja laatutason kehitystä, ansiotason ja hintakirjavuuden tasoa sekä ilmoittaa havainnoista keskusliitolle. Keinoja olivat esimerkiksi ohjehinnat, standardoidut urakkasopimuskaavakkeet sekä hankintojen perustaminen piiriyhdistykseltä saatuihin tosiasiallisiin tietoihin kalustotarpeesta. Myös yrittäjien talouden kannalta tärkeitä yhteishankintoja piti edistää.

Piiriyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja Anssi Karppinen nosti vuonna 1962 päivätyssä kiertokirjeessä alan epäkohdiksi ja yhdistyksen toiminnan haasteiksi alan korkean verotuksen sekä työehtosopimuk-



sen puutteen. Toiminnan tavoitteiden saavuttamiseksi yhdistyksen tuli antaa koulutusta sekä tarjota edullista ja asiantuntevaa juridista apua jäsenurakoitsijoille. Tämä oli jäsenurakoitsijoille arvokas lisäapu, sillä tuolloin oli tyypillistä, että harvalla juristilla oli erityisosaamista maarakennusalaan liittyvissä lakiteknisissä pulmakysymyksissä.

Uudenmaan piiriyhdistyksen toimintaa alkuvuosina

Puheenjohtaja Anssi Karppinen kuvasi piiritoiminnan alkutaivalta Maansiirto-lehdessä 1962 seuraavasti: “Lapsikin opetellessaan kävelemään kolhii alussa itseään, mutta pian löytää askeleet ja käynti varmistuu. On otettu epävarmoja askeleita eri suuntiin kuin kokeillen maaperää oikeiden toimintamuotojen löytämiseksi. Tuloksena ovatkin tavoitteet selventyneet, samoin ne esteet, jot-

SML:n matkalaiset lentokoneessa Seutulan lentokentällä valmiina lähtemään kohti Hannoverin messuille toukokuussa 1961. Oikealla ensimmäisessä penkissä keskusliiton toiminnanjohtaja Jukka Luoma.

Puskutraktori maansiirtöissä talvisella työmaalla 1960-luvun alkuvuosina.

YHDISTYKSEN TOIMINTA OLI KESTÄVÄLLÄ POHJALLA 1963.

ka pyrkivät sitomaan ja rajoittamaan järjestötoimintaa.”

Kysyttäessä, mitä odotuksia ja tavoitteita piiriyhdistystoiminnalle on lähivuosiksi, Karppinen vastasi seuraavaa: “Piiriyhdistyksiä ja niiden jäseniä kiinnostaa ennen kaikkea se, että toiminnasta syntyy sekä taloudellisia tuloksia jäsenille että myöskin urakointitoiminnassa esiintyvät moninaiset epäselvyydet ja epäkohdat poistetaan.” Lisäksi ammattikunta ei Karppisen mukaan nauttinut sille kuuluvaa tasavertaista asemaa muihin yrittäjiin nähden, joten ammattikunnan arvo oli nostettava sille kuuluvaan asemaan.

Karppinen käsitteli tammikuussa 1963 järjestetyssä tapaillassa yhdistyksen alkutaivalta. Piiriyhdistyksen toiminta oli saatu vakiintuneisiin puitteisiin. Yhdistyksen talous oli alkuvaikeuksien jälkeen saatu kestäväälle pohjalle, ja yhdistyksen alussa ottama pankkilaina oli saatu kokonaan maksetuksi. Jäsenmaksutkin olivat pienempiä kuin muissa SML:n piiriyhdistyksissä.

Piiriyhdistyksen vuoden 1964 toimintakertomuksen mukaan hyvä kehityssuunta jatkui, ja jäsenyritysten kalustoa oli saatu käyttöön tyydyttävästi. SML oli vuonna 1961 antanut ensimmäisen konevuokrauksen ohjehintasuosituksensa, mutta sillä ei ilmeisesti ollut merkittävää vaikutusta: sekä urakatöiden että vuokrahintojen hintatason raportoititiin seuraavina vuosina säilyneen kohtuuttoman alhaisella tasolla. Keskusliiton ja TVH:n neuvottelemat konevuokrien



uudet tuntihinnat astuivat voimaan vuonna 1964, ja tällä katsottiin olleen positiivinen vaikutus myös yritystoiminnan kannattavuuteen.

Piirin urakoitsijoita oli pyydettyäessä autettu urakka- ja konevuokraussopimusten laatimisessa. Jäsenille oli annettu neuvoja ja ohjeita kiertokirjein, lausunnoin ja henkilökohtaisesti. Töiden tilaajille oli annettu tietoja töihin soveltuvista urakoitsijoista sekä heidän konekannastaan.

Vuoden 1965 toimintakertomuksessa piirin toiminnan kuvattiin jatkuneen vilkkaana. Omat erityispiirteensä toiminnalle antoivat lukuisat aloitteet, joita jäsenistön ja johtokunnan taholta oli tehty yhdistyksen toiminnan kehittämiseksi. Kertomusvuoden aikana oli järjestetty useita jäsenkokouksia, tupailtoja ja retkeilyjä. Myös ulkomaan matkoille osallistuttiin, esimerkiksi Hannoverin konemessuille, min-

Viemäryömaa vilkasliikenteisellä kadulla Helsingissä 1960-luvun puolivälissä. Vilkaasti liikennöidyn kadun reunassa olevan kaivannon reunaa oli yritetty eristää pukkien varaan kiinnitetyillä kaiteilla.

PIIRIYHDISTYKSEN TALOUDEN PERUSTAN MUODOSTIVAT KONEVÄLITYSTOIMINTA JA KONEKALUSTON MÄÄRÄÄN JA KOKOLUOKKAAN PERUSTUVAT JÄSENMAKSUT.

ne keskusliitto oli järjestänyt jäsenyrittäjilleen ekskursion vuodesta 1960 lähtien. Vuonna 1965 ensimmäinen naisyrittäjä jätti piiriyhdistykselle jäsenanomuksensa. Hakemusta ei kuitenkaan hyväksytty, eikä asiakirjoista ilmene syytä hylkäämiselle.

Keskusliitto SML sai aikaan muutoksen vuoden 1965 moottoriajoneuvolakiin. Tämä muutos antoi urakoitsijoille oikeuden käyttää lievemmin verotettua polttoöljyä maarakennuskoneissa, mikä helpotti jäsenurakoitsijoiden kustannuspaineita. SML sai saman vuonna myös oikeuden käydä Kulkulaitosten ja Yleisten töiden ministeriön kanssa neuvotteluja maarakennusala koskevissa asioissa.

Piiriyhdistyksen kokousten ylläpidon tarjosivat alkuvuosista lähtien usein kotimaiset konevalmistajat ja varaosia myyvät liikkeet. Vuoden 1962 syyskokouksen päätteeksi Tiekone Oy kertoi omista konetyypeistään. Helsingin kaupungin rakennusviraston HKR:n ja uusmaalaisten yksityisten konevuokraajien huhtikuussa 1964 pitämän yhteistilaisuuden kustansi Oy Rolac Ab. Kokouksen aiheina olivat Helsingin kaupungin rakennusvirastolle vuokrattujen koneiden hinnoissa esiintyneet vaihtelut sekä yrittäjien kesken tapahtuva epäterve kilpailu. Kokouksen päätteeksi nautittiin Oy Rolac Ab:n tarjoama illallinen, ja katsottiin kotimaisten Jussi-koneiden valmistuksesta ja työsuorituksesta kertova filmi. Tilaisuuksia toiminnan alkuvuosina sponso-

roineista yrityksistä mainitaan myös Tukon Kone Oy, Ekströmin koneliike, Kone-Diesel Oy ja Oy Fiskars Ab.

SML:n hallituksen työvaliokunnan helmikuun kokouksessa 1962 päätettiin perustaa toimikunta, joka suunnitteli ja laati urakkasopimuskavaketta ja kone-tuntimaksuja. Uudenmaan piiriyhdistystä toimikunnassa edustivat agronomi Kauko Maijala sekä toimitusjohtaja Anssi Karppinen. Uudenmaan piirin oma koneiden vuokraushintoja käsittelevä toimikunta aloitti toimintansa keväällä 1964.

SML:n vuoden 1962 kokouksessa nimettiin piiriyhdistysten yhteishankintoja edistävä toimikunta, jossa Uudeltamaalta mukana oli A. Karppinen. Uudenmaan piiriyhdistys solmi ensimmäisen yhteishankintasopimuksen Union Oy:n kanssa vuonna 1961. Seuraavana vuonna tehtiin yhteishankintasopimus Oy Perlan kanssa, jolta saatiin lupaus jäsenistölle myönnettävästä tuntuvasta öljytuotteiden alennuksesta. Myöhemmin mukaan saatiin Akku Oy, joka antoi jäsenille jopa 40 prosentin alennuksen omista tuotteistaan.

Piiriyhdistyksen talouden perustan muodostivat konevälitystoiminta ja konekaluston määrään ja kokoluokkaan perustuvat jäsenmaksut. Konevälitys nähtiin huomattavana palvelumuotona ja yhdyssiteenä jäsenkuntaan. Sen avulla pyrittiin myös tekemään yrittäjien ja piirin toimintaa tunnetuksi. Kun työtä välitettiin jäsenyrittäjälle, yhdistys sai yrittäjältä provision. Aja-



tuksena oli, että toiminnanjohtajan palkkakulut voitaisiin rahoittaa konevälityksestä saaduilla tuloilla. Alkuun välityksiä ei ollut riittävästi toiminnanjohtajan palkan kattamiseen, joten tarvittiin muitakin tulonlähteitä. Näitä saatiinkin tarvikkeiden ja palvelujen yhteishankintasopimuksista kertyneillä provisioilla sekä yritysten ilmoitustuloilla.

Yhdistyksen toimintaa hoidettiin alkuvuosina pääosin vapaaehtoisin voimin, lukuun ottamatta piiriasiamies Lauri Jopilaa, joka kantoi pienellä perus- ja provisiopalkalla päävastuun konevälityksestä joulukuuhun 1965 asti. Konevälitysten määrä vaihteli 1961-1966 vuosittain noin 50 ja 160 kappaleen välillä.

Konevälitysmäärien kasvaessa piiriyhdistyksen johtokunta katsoi, että tehtävää hoitamaan tarvittiin päätoiminen henkilö. Johtokunnan 13.10.1965 pöytäkirja toteaa asiasta seuraavaa: ”Konevälitystoiminnan tehostamiseksi päätettiin toimia seuraavasti: lehti-ilmoitus, jolla saataisiin pätevä alaa tunteva henkilö, joka hoitaisi konevälitystä ja mahdollista ylijäämään varastointia sekä myyntiä.” Tehtävää saatiinkin vuoden 1965 lopulla hoitamaan Pentti K. Kaisla. Piiriyhdistyksen kokouksessa 29.9.1966 todettiin, että Helsingin kaupungilla oli turhaan kaksi konekortistoa. Yhdistyksen konevälitystoiminnan edistämiseksi päätettiin ehdottaa viranomaisille, että kaupunki konetilauksia tehdessään käyttäisi suuremmassa määrin hyväkseen Maarakentajien

Piiriyhdistyksiä perustettaessa oli edellytetty, että johtokunnat kutsuivat silloin tällöin jäsenet virkistysiltoihin yhteenkuuluvaisuuden tehostamiseksi. Maarakentajien Uudenmaan piiriyhdistyksen jäsenten illanvietossa helmikuussa 1964 kuunneltiin esitystä liikevaihtoverolaista. Oikealla piippu suussa yhdistyksen puheenjohtaja Anssi Karppinen.

Maalaispojista maarakentajiksi – Armas Kallio, Rauno Lehtonen ja Klaus Laavainen

Kiikalasta, Varsinais-Suomesta kotoisin oleva Armas Kallio vaihtoi kaupan alan ammattinsa paremmin tuottavaan maarakennusyrityksen työhön vuonna 1963. Tähän houkutteli hänen serkkunsa, jolla oli kaksi traktorikompressoria, joista hän myi Kalliolle huonomman. Kallio lähetti velipöikansa edeltä käsin alaa harjoittelemaan, ja tuli sitten itse perästä, kunhan vihdoinkin onnistui irtisanoutumaan paikallisen osuuskauppaliikkeen myymälänhoitajan tehtävästä, jota hän oli hoitanut menestyksellä.

Armas Kallion ja veljen yritykselle löytyi pääkaupunkiseudulla mukavasti sekalaisia poraus- ja louhintatöitä. Alkuvaiheessa asuttiin veljen kanssa vanhassa Renault-merkkisessä pakettiautossa ja kompressoria pyöritettiin yötä päivää. Töiden lisäantyyssä ostettiin lisää kalustoa, ja vanhojen koneiden tuloilla maksettiin uusien lyhennyksiä ja vekseleitä.

Eräs alkuvuosien mieleen jäänyt työ oli Weisteen joulukoristetehtaan laajennuksen pohjatyöt Helsingin Pukinmäessä. "Sitä ei meinannut saada millään.

He sanoivat, että urakoitsija Viki Laine oli heillä tehnyt jo aikaisemmin. Minulla oli aika paljon halvempi hinta ja sanoin heille, että jos siitä työstä ei tule mitään, niin antakaa sitten se Laineelle. Homma sitten onnistui. Tappiohommia ei kyllä tehty ja siinä rupesi sitten pärjäämään. Aikaisempi kaupan pitäminen siinä varmaan auttoi, ja kun kuunteli toisten tarjouksia, niin pitkaisen piti alle pistää. Siitähän se sitten lähti leviämään kuin pullataikina. Pekkisellä olin välillä louhijana ja sitten omia töitä tehtiin, kun niitä sattui saamaan: aliurakointia pääasiassa tuntitöinä ja poraus laskutettiin metritöinä."

Maarakennusliike Armas Kallio Oy:n kasvuvauhti kiihtyi 1970-luvulle tultaessa. 1980-luvulle tultaessa Kallion yritys oli kasvanut Suomen suurimmaksi yksityiseksi maarakennusalan yritykseksi. Parhaimmillaan yrityksen palveluksessa oli yli 500 henkilöä ja teknistä henkilökuntaakin oli 46. Yritys herätti rakennusalan isojen monitoimikonsernien kiinnostuksen ja neuvottelut johtivat yrityskauppaan. Kallion 150 miljoonan markan liikevaihdolla toiminut yritys siirtyi YIT:n omistukseen vuonna 1983. Vuoden 1987 alusta Armas Kallio Oy siirtyi piirijäsenyydestä keskusliiton suoraksi jäseneksi.

Veri veti Kallion viiden vuoden karenssiajan umpeuduttua uudelleen yritysmaailmaan. Perustettiin Graniittirakennus Kallio Oy, josta 2010-luvulla kasvoi Destian jälkeen Suomen toiseksi suurin inf-

ra-alan yritys GRK. Kallio itse jäi 2010-luvun alkuvuosina pois yrityksen toiminnasta, ja hän toimii tällä hetkellä mentorina tyttärenpoikansa yritykselle.

Myös Kiikalasta kotoisin ollut Rauno Lehtonen on hyvä esimerkki siitä, miten tieto toisen pärjäämisestä rohkaisi lähtemään. Lehtonen tunsikin Armas Kallion veljen, ja hän pääsi sitä kautta vuonna 1965 Kallion firmaan töihin. "Tein aikaisemmin renkihommia, ja niitä paikkakunnalla olisi ollut, mutta maksukyky oli aika huono. Oli pakko lähteä, ei silloin meille sotaorvoille ollut sellaista yhteiskunnan suojelusta. Olin myös kuullut, että maarakennustöissä maksetaan hyvin."

Ura alkoi Weisteen työmaalla. "Pelkäsin aluksi sitä porakonetta, mutta aika pian se homma kookutti. Porukka oli reilua. Kun alkoi saada kunnon palkkaa, päätin syksyllä 1965 ostaa oman traktorin. Jo sitä ennen oli havainnut, ettei tähän hommaan isoja pääomia tarvita, ja kouluttamattomana pääsi aika hyvin aseisiin. Kallioulouhinnassa pienillä pääomilla liikuteltiin aika suuria rahoja."

"Lähdin alkuun liikkeelle toiminimellä. Hommaan tarvittiin kuusi miestä, että sai räjäytyksen tehtyä. Aluksi tarvittiin luottamusta, että joku tulisi tällaiselle persaukiselle miehelle töihin ja sitten tarvittiin luottamusta työnantajilta, että saatiin hommia. Niihin aikoihin oli alettu rakentaa lähiöitä, ja sitä kautta kysyntää alkoi olla. Oli kova halu tehdä. Kun oli muutaman



**Maanrakennusliike Armas Kallio
Oy:n toimitusjohtaja Armas Kallio
soralouhoksella Huolintakeskuksen
tontilla Seutulassa 1984.**

töihin. "Tajusin siellä maalla, että tänne en kyllä jää. Takana oli huonosti käyty kansakoulu, ja minulla oli kova halu lähteä. Juslenius oli ostanut Roima nelosen kaivinkoneen. Aloitin yrityksessä aluksi apumiehenä, mutta rupesin sitten kuskiksi, kun siellä oli niin arka kuljettaja, että hän ei uskaltanut mennä pahoihin paikkoihin. Tehtiin tuntihommia TVH:lle Turun seudulla ja esimerkiksi Nesteen öljynjalostamon työmaalla", hän kertoo. Jusleniuksen jälkeen Laavainen oli konemiehenä Keijo Laivolalla ja Elovuori Oy:llä.

"Tulin keväällä 1960 Helsinkiin Maa ja Kallion toimistoon kyselemään kuskin töitä. Katsoivat varmaan, että mikähän pojankloppi tuossakin töiden perään kyselee, eivätkä aluksi ottaneet. Mutta ennen kuin ehdin ovesta ulos, sanoivat että mene iltavuoroon tuonne Vuorimiehenkadulle. Marraskuusta 1961 lähtien olin loviisalaisen V.E. Mattilan hommissa kuusi vuotta, ja Mattilan koneet olivat paljolti Pekkisen työmailla."

"Tammikuussa 1968 sitten perustin oman firman. Se oli semmoinen nopea päätös". Laavainen soitti eräänä päivänä Espoon vesihuoltotoista vastaavalle päällikölle, joka kertoi, että koneelle olisi kyllä tarvetta – ja huomenna aamulla pitää aloittaa. Laavainen lupasi koneen aamuksi, mutta ensin piti sellainen hankkia. Vaimon veljen kautta järjestyivät käsirahat, ja Lokomo Oy:n Raimo Mannisen tuella saatiin myyntijohtaja Yrjö Ora Tampereelta vakuutettua siitä, että

homman tehnyt, niin siitä alkoi töitä sitten paremmin löytymään."

Pienestä alusta kehkeytyi Lehtoselle vuosikymmeniä kestänyt ura maarakennusalan yrittäjänä. Maltillisesti kasvanut yritys selviytyi 1990-luvun alun lamastakin kuivin jaloin, koska onnistui saamaan Espooseen rakennetun Suomen ensimmäisen Ikean ison pohjarakennusurakan itselleen. "Se oli ainoa iso työmaa silloin, ja sen ansiosta yritys pääsi oikein hyvään iskuun". Menestystä edesauttoivat myös hyvät työnjohtajat Aimo Rämö ja Esa Hakkarainen,

joiden kanssa Lehtosella oli onni työskennellä pitkälle 2000-luvulle. Yrittäjän askel alkoi 2010-luvulle tultaessa jo vähän lyhentyä, ja pääomasijoittajien samanaikainen tulo alalle kasvatti liiketoiminnan riskejä. Yhdessä perheen kanssa tehtiin kipeältäkin tuntunut päätös myydä koneet pois. Sen jälkeen Lehtosen ura on jatkunut kiinteistöalalla.

Edellisten herrojen tapaan alkoi myös kolmannen varsinaissuomalaisen maalaisnuorukaisen yrittäjäura. Klaus Laavainen oli vuoden 1956 yleislakon jälkeen mennyt 17-vuotiaana urakoitsija Jusleniukselle

**Rakentajakonkarit vasemmalta alkaen
Rauno Lehtonen, Klaus Laavainen ja
Armas Kallio. Kuva vuodelta 2025.**

Laavaiseen voi luottaa ja että hän hoitaa velvoitteet. Laavainen oli aiemmin hankkinut pankkilainan, mutta se ei ehtinyt tähän kiireeseen. Aamulla Lokomo 23 oli sitten Suomenojalla viemäryömaalla kaivamassa ja lastaamassa. "Vedellä pesty kone oli pakkasyön jäljiltä jäässä, ja vähän piti ensin sulatella, ennen kuin homma saatiin käyntiin."

"Keväällä sitten rakennettiin paalulaitteet samaiseen koneeseen – Peijon laivaromuttamolta saatiin laiva-akseli järkäleeksi. Siitä homma ja konemäärä lähti laajenemaan. Meillä oli paalutuksessa aika iso markkinaosuus. Teimme sellaisia erikoisia hommia, esimerkiksi mataliin tiloihin paalutushommia, joihin ei ollut olemassa samanlaisia koneita kuin nykyi-kaan. Kuljettiin myös kaikkien sillanrakentajien matkassa. Ne olivat vaativia paikkoja, kun piti olla vetten päällä telineitä tehtäessä."

Laavainen teki paalutustöitä vaativissa kohteissa. Tällaisia olivat Hanasaaren voimalaitos, Postin jakelukeskus ja monien paperitehtaiden pohjatyömaat. Erikoisimpia paalutuksia oli VR:n ratojen sähköpylväiden ja asemien perustustyöt. Vaativia töitä tehtiin myös ratojen sähköjohtojen ja -pylväiden välissä junaliikenteeltä rajoitettuin aikoina.

Työt jatkuivat aina vuoteen 1986, jolloin Laavainen päätti myydä firman pois. Sen jälkeen maarakennushommat jäivät, mutta aktiivijäsenyys Uudenmaan piirissä urakointijaoston vetäjänä jatkui useita vuosia



tästä eteenpäin. Piiriyhdistyksen jäseneksi sekä Kallion, Lehtosen että Laavaisen kannusti aktiivinen järjestömiehes ja pitkän linjan rakentaja Erkki Pekkinen. Jos nimittäin mieli tehdä hommia Pekkiselle, piti kuulua piiriyhdistykseen.

Kallio, Lehtonen ja Laavainen ovat yhtä mieltä siitä, että pitkän yrittäjäuran onnistumisen taustalla oli yksinkertainen resepti: kova työ ja vankka osaaminen. Koulutusta alalle ei ollut, taidot oli hankittu käytännön työtä tekemällä ja kantapään kautta oppimalla. Työn piti valmistua sovitussa ajassa, mieluummin tingittiin unesta. Sillä jos hommat eivät edenneet tai

tulivat huonosti tehdyiksi, työt menivät toiselle teki-
jälle. Tärkeintä oli luottamus. "Saadaan ensin luottamus, että joku tulisi meikäläiselle töihin ja sitten alettiin luottamusta hankkimaan tilaajien suunnalta. Jos pystyttiin siihen, mitä luvattiin, tilauksia alkoi tulla", Rauno Lehtonen muistelee

Maaseudulta tuli pääkaupunkiseudulle jatkuvas-
ti uusia yrittäjiä. Monet maanviljelijät ostivat koneita, koska luulivat, että rakennushommat ovat kulta-
kaivos. Osaamista ei vaan ollut tarpeeksi. Moni lähti verissä päin takaisin rahat menettäneenä. Joiltakin lähti maatilat ja metsätkin.

TOIMINNANJOHTAJAT VAIHTUIVAT PIIRIN ALKUVUOSINA USEASTI.

Uudenmaan piiriyhdistyksen välityspalvelua.

Yhdistys otti toimintansa alkuvuosista lähtien aktiivisesti kantaa useisiin jäsenkuntaansa koskeviin kysymyksiin. Yhdistys kirjelmöi vuonna 1966 Tempeliaukion kirkon rakennustoimikunnalle normaalista poikkeavasta tarjouskäsittelystä. Yhdistys esitti tämän takia vakavan huolensa esitettyjen tarjousten salassa pysymisestä ennen niiden lopullista hyväksymistä.

Yhdistys toimitti vuonna 1996 Helsingin kaupungin rakennusvirastolle kirjelmän, joka koski kaupungin suunnitelmaa perustaa rakentamisessa syntyneiden massojen maankaatopaikkojen suunnittelutoimikunta. Kannanotossa esitettiin toive, että urakoitsijoita otettaisiin komitean jäseniksi suunnittelemaan sopivien ja taloudellisen matkan päässä olevien kaatopaikkojen käyttöönottoa. Kannanotosta on pääteltävissä, että rakentamisen ylijäämämaakysymyksestä alkoi jo 1960-luvun puolivälissä muodostua kasvava ongelma pääkaupunkiseudulla.

Helsingin puhelinyhdistystä lähestyttiin, jotta voitaisiin muuttaa puhelinluettelon ammattihakemistossa esiintyviä maarakennusalan yrityksiä koskeva otsikko muotoon ”Maarakennusalan töitä”. Aiempi kirjava ja moninainen otsikointi oli aiheuttanut sekaannusta ja turhia kustannuksia urakoitsijoille, jotka tahtoivat saada yrityksensä hyvin esille kyseisessä hakemistossa. Todettiin, että maarakennusalan yrityk-



sä esiintyi Helsingin puhelinluettelon ammattihakemistossa ainakin seitsemän eri otsikon alla. Urakoitsijoita ohjattiin tästä lähin käyttämään vain yllä mainittua otsikkoa ilmoittaessaan yrityksensä seuraavan vuoden puhelinluettelon ammattihakemisto-osioon.

Piiriyhdistys esitti lausunnon ja parannusehdotuksia vuoden 1966 ”Asetukseen räjäytystyön valvojen pätevyyskirjoista.” Keskusliitto pyysi vuonna 1966 piiriyhdistyksen kantaa Piiriyhdistyksen urakka- ja työkoneen vuokrasopimuskäytöksen uudistamiseksi. Uusien jäsenten hankinnan edistämiseksi piiriyhdistyksen johtokunta päätti lähettää jäsen ehdokkaille esittelykirjeen, mainospakkauksen ja Maansiirto-lehden. Johtokunta kehotti maaliskuun 1966 kokouksessaan toiminnanjohtajaa kutsumaan myös traktorimiehiä yhdistyksen kokouksiin.

Vaihtuvia toiminnanjohtajia ja keskustelua taloudesta

Piiriyhdistyksen toiminnanjohtajat vaihtuivat piirin alkuvuosina useasti. Yhdistyksen ensimmäiseksi toiminnan-

Työnsuorituksesta varoittavia liikennemerkkejä. Taustalla Saab 96 ohittamassa työmaata.

TILANNE ON SE, ETTÄ KESKUSLIITTO ON ”PYHÄ LEHMÄ”.

johtajaksi palkattiin Seppo Massinen, joka yhdistyksen vaikean taloustilanteen takia jo muutaman kuukauden kuluttua siirtyi Rotator Oy:n palvelukseen. Massinen kuitenkin jatkoi jonkin aikaa sivutoimisena toiminnanjohtajana. Piiriasiamiehen tehtävää yhdistyksen alkuvuosina hoiti sivutoimisesti rakennusmestari Lauri Jopila. Kii-reaikoina - esimerkiksi postitustehtävissä - aputyövoimana työskenteli myös urakoitsijoiden vaimoja.

Pentti K. Kaisla valittiin piiriyhdistyksen toiminnanjohtajaksi joulukuussa 1965. Kaislan lyhyestä ja ilmeisen riitaisasta kaudesta on jäänyt jäljelle mielenkiintoinen dokumentti, jossa Kaisla vuodatti toukokuussa 1966 tuntojaan: ”Nyt on tilanne kunnioittavasti sanottuna se, että keskusliitto on ”pyhä lehmä”, johon piirien varat uppoavat. Esim. jäsen- ja konemaksuista ei piireille jää mitään. Se tuntuu ehkä hämmästyttävältä, mutta kun otetaan kynä käteen ja lasketaan, päädytään vääjäämättömästi tähän tulokseen. Keskusliitto saa em. maksuista viisi osaa ja piirit yhden osan. Piirit kuitenkin tekevät kaiken työn: karhuavat, hankkivat uudet jäsenet, hoitavat kirjanpidon, maksavat vuokrat jne. Tämä tie vie siihen, että ensin laantuu piiriyhdistysten toiminta ja myöhemmin se tuntuu keskusliiton toiminnassa.” Kaislan mukaan tästä oli selviä merkkejä havaittavissa: jäsen- ja konemaksuja oli monilta jäseniltä jäänyt maksamatta useiden vuosien ajalta.

Kaislan mukaan piirien taloudellista asemaa tulisi parantaa konevälitysmaksuja nostamalla sekä poista-



malla ”mainosrajoitukset”. Asiakirjasta ei tosin käy ilmi, mitä Kaisla jälkimmäisellä asialla tarkoitti. Keskusliiton piti Kaislan mukaan itsenäisesti hankkia omat varansa toimintansa tueksi muun muassa Maansiirto-lehden avulla, myymällä mainontaa, matrikkeleja, jäsenluetteiloita, suosituksia sekä järjestämällä arpajaisia jne.

Lopuksi Kaisla kysyy ja vastaa: ”Vallitseeko piirien ja keskusliiton välillä sellainen team work -henki? Vastaus on ehdottomasti EI. Seitsemättä kuukautta on kulunut, eikä yhtään neuvottelua ole pidetty keskusliiton ja Uudenmaan piirin välillä.”

Oliko Kaislan suorasukainen kannanotto keskusliiton ja piirien tulehtuneista väleistä ja piirien talousahdingosta perusteltu? Mahdollisesti, sillä vuonna 1966 Uudenmaan piiriyhdistyksen talous oli painunut miinukselle.

Kaisla jätti eronpyyntönsä piiriyhdistyksen hallitukselle kesäkuussa 1966 toimittuaan tehtävässä vain runsaat puoli vuotta. Saman kuun lopulla toiminnanjohtajan postia hoitamaan palkattiin Kari Castrén, mutta

Traktoriin yhdistetyllä maaporalla kairataan paaluilla alkureiät kuiva-kuorikerroksen läpi Lahden moottoritietyömaalla. Kuvan maaporan oli rakentanut Maansiirtoliike Kullervo Kares.

Louhintatyöt käynnissä, kyseessä todennäköisesti Ympyrätalon työmaa Hakaniemessä Helsingissä. Ympyrätalo valmistui vuonna 1968 (viereinen sivu).

PIIRIYHDISTYKSEN TILAT VAIHTUIVAT USEASTI.

hänkin otti vain puolen vuoden työskentelyn jälkeen eron toiminnanjohtajan tehtävästä. Asiakirjat eivät suoraan kerro Castrénin eron syistä, mutta jotain mahdollisesti on pääteltävissä piiriyhdistyksen johtokunnan kokouspöytäkirjasta 2.12.1966: ”Todettiin, että leväperäisen asioiden hoidon vuoksi yhdistyksen talous ei ole tasapainossa, vaan velat ylittävät saatavat”. Castrénin jälkeen tehtävää hoidettiin jonkin aikaa sivutoimisesti, kunnes vakituisesti toiminnanjohtajaksi saatiin vuonna 1968 palkattua rakennusmestari Juhani Mustonen.

Myös piiriyhdistyksen toimitilat vaihtuivat useaan otteeseen. Toimistotilat sijaitsivat alkuvuosina Helsingin Töölössä osoitteessa Linnankoskenkatu 4 A. Vuoden 1965 loppupuolella piiri muutti toimistonsa saman kaupunginosan Minervankadulle, josta piirille vuokrattiin tilat keskusliiton toimiston yhteydestä. Vuonna 1966 piirin toimisto piti kuukauden verran väliaikaista toimistohuonetta keskusliiton tiloissa Liisankadulla. Tämä toimistohuone todettiin kuitenkin vanhanaikaiseksi ja toimintaan soveltumattomaksi, jonka takia marraskuussa 1966 piiriyhdistys muutti Rakennusliike Karppisen vuokralaiseksi osoitteeseen Linnankoskenkatu 12. Vuoden 1966 toimintakertomus mainitsee, että toiminnanjohtajien vaihtuvuus ja jatkuvat muutot haittasivat mainittuna vuonna merkittävästi hyvin vauhtiin lähtenyttä piiriyhdistystoimintaa.



Vaijerikoneiden aikakausi

Koneiden saanti maarakennustyömaalle oli sotien jälkeen hankalaa. Ulkomaisten koneiden tuontia rajoitti tiukka hintasäännöstely, eikä vähäinen kotimainen konevalmistus kyennyt tyydyttämään kasvavaa kysyntää. Maarakennuskoneiden tuontisäännöstely alkoi purkautua vasta 1956, jolloin eurooppalaiskoneet sekä eräät amerikkalaiskoneet vapautuivat lisenssipakosta.

1950-luvun tietyömaiden peruskone oli raskas tai keskiraskas puskutraktori, tunnetuimpana legendaarinen amerikkalainen Caterpillar. Koska muita koneita oli vähän, puskutraktoria hyödynnettiin monipuolisesti raivaamisesta kuormaamiseen.

Kun lisenssipakko päättyi, ja kotimainen konetuotanto pääsi vauhtiin, työmaiden yleiskoneen paikan ottivat kaivukoneet. Tunnettuja kotimaisia kaivukoneiden valmistajia ja tuotemerkkejä olivat August Eklöfin konepaja (Jussi), Auran Rautatehdas Oy (ARA), Lokomo Oy (Teräsmies), Raahe Oy (Roima ja Temmes), Lännen (Mestari) sekä Vammaskosken tehtaas (Vammas). Osa koneista perustui konepajojen omiin innovaatioihin, osaa valmistettiin ulkomaisella lisenssillä, mutta markkinoitiin kotimaisella nimellä.

Monen valinta ensimmäiseksi koneeksi oli Aug.



Erilaisten kaivulaitteiden rakentamisessa ei suomalaisen kekseliäisyys ole tuntenut rajoja. Tässä traktorin vetämä kaivukone, jonka kuljettajaa ei hemmoteltu liialla mukavuudella.

Eklöfin pajan valmistama Pikku-Jussi. Pienikokoinen traktorin perään kiinnitettävä kone oli melko edullinen, koska se oli kevytrakenteinen eikä salaajitus-koneeksi luokitellusta Pikku-Jussista tarvinnut maksaa liikevaihtoveroa. Kun pahin kilpailija 1950-luvun alkuvuosina oli Billnäsin lapio, Pikku-Jussin kysyntä kasvoi nopeasti. Koneita myyneellä Rolac Oy:llä oli kauppiaana hyvä maine. Myyntivalttina oli myös myyjäryhtyksen antama kuljettajakoulutus. Vuonna 1964 August Eklöfin konepaja siirtyi Oy Fiskars AB:n omistukseen, joka ryhtyi muutamaksi vuodeksi tuottamaan kaivukoneita Eklöfin omistaman Åkerman-lisenssin pohjalta.

Hydraulisia kaivukoneita ryhdyttiin tuomaan Suomeen 1960-luvun alkupuolella, ja mekaanisia koneita tehokkaampina ne alkoivat melko nopeasti vallata markkinaa. 1960-luvun jälkipuoliskolla hydrauliset kaivurit olivat vallanneet jo pääosan töistä. Suoma-



Lokomo aloitti Teräsmies-kaivukoneiden valmistamisen 1950-luvun lopulla. Vaijerikoneista suurin oli paineilmaohjauksella varustettu telaketjuaalustainen 44 tonnin kaivukone Lokomo JT 43.

laiset valmistajat eivät päässeet riittävän nopeasti mukaan kilpailuun, mikä tulevana vuosina sitten johdettikin kotimaisen kaivukonevalmistuksen vähittäiseen kuihtumiseen.

Alussa hydrauliset kaivukoneet herättivät osassa rakentajakaartia epäluuloa. Armas Kallio hankki ensimmäisen, pienehkön 12-tonnisen hydraulisen kaivukoneen vuonna 1966. Uudenmaan piirin johdettokunnan puheenjohtaja ja kokenut louhintayrittäjä Anssi Karppinen epäili pystyykö hänen "Mehumaijansa" mihinkään. Kyseenalaistaminen oli kuitenkin turhaa: "Toimi ihan hyvin ja ison kiven se sai kyytiin kyllä", Kallio muistelee.

Kun hydrauliset kaivukoneet alkoivat syrjäyttää mekaanisia koneita varsinaisissa kaivutöissä, moni käytetty vanhempi kone varustettiin paalutuslaitteilla. Tämän jälkeen vaijerikone palveli uudessa tehtävässään omistajaansa vielä useiden vuosien ajan.



Helsingin Maansiirto Oy oli SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen perustajajäseniä. Yhtiö perustettiin nimellä Karlsson & Kni jo 1955, mutta se muutti nimensä Helsingin Maansiirroksi seuraavana vuonna. Yhtiö oli mukana mm. Tarvontien ja Jorvaksen moottoritien rakentamisessa. Kuva yrityksen 10-vuotisjuhlista 1966.

Alkuvuosien jäsenistö

Piiriyhdistyksen jäseneksi pystyi yhdistyksen sääntöjen mukaan liittymään jokainen piirin alueelle rekisteröitynyt ammattimaista maarakennustoimintaa harjoittava

henkilö tai oikeuskelpoinen yhteisö, jonka johtokunta hyväksyy jäseneksi. Pyrkijän oli annettava kahden henkilön todistama liittymisilmoitus, missä oli tiedot hänen omistamistaan koneista ja niiden lukumäärästä. Kaluston määräästä riippui myös jäsenmaksun suuruus.



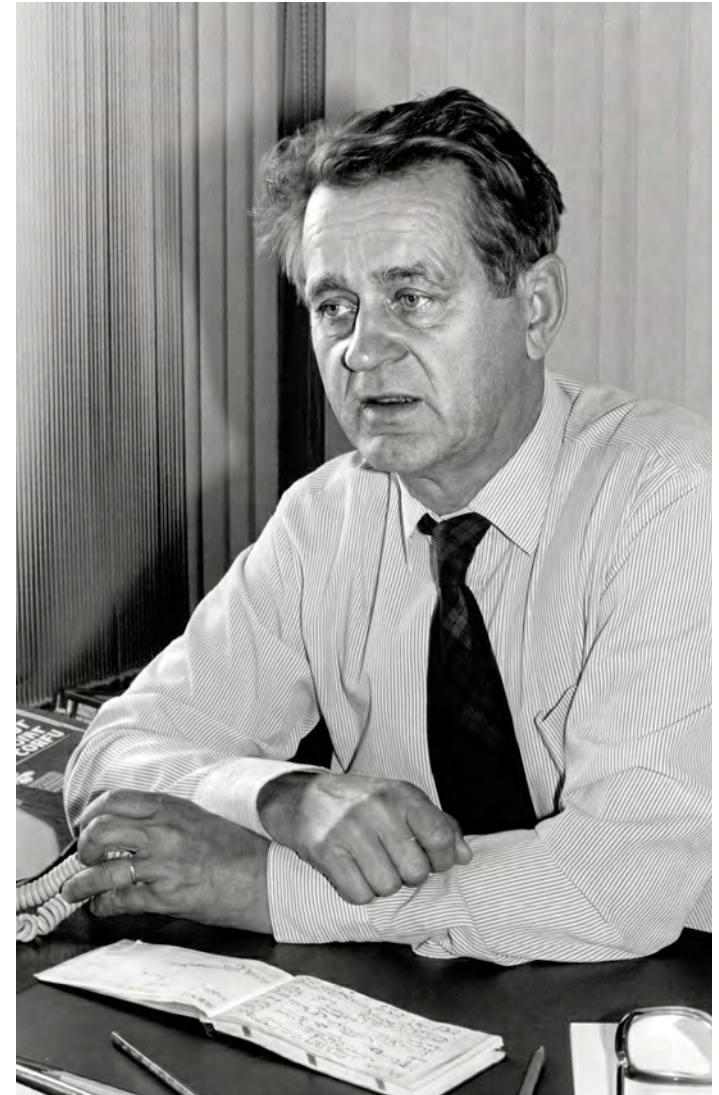
Hotelli Hesperian työmaalla
kallionlouhintaurakan
hoitaneen Kommandiitti-
yhtiö E.M. Pekkinen&K:nin
porareita Hesperian
työmaalla. Kaikkiaan kal-
liota louhittiin 50 000 m³.
Kuva vuodelta 1969.

JÄSENEKSI PYRKIJÄN OLI ANNETTAVA KAHDEN HENKILÖN TODISTAMA LIITTYMISILMOITUS, MISSÄ OLI TIEDOT HÄNEN OMISTAMISTAAN KONEISTA.



Puheenjohtaja Anssi Karppinen kukittaa piiriyhdistyksen 100:n jäsenen lokakuussa 1969.

Teollisuusneuvos Erkki Pekkinen, Maanrakennusliike Ky E.M. Pekkinen toimitusjohtaja täytti 60 vuotta 10.8.1983. Pekkinen oli piiriyhdistyksen alkuvuosilta lähtien Uudenmaan piirin pitkäaikaisia kantavia voimia. Pekkinen toimi myös SML:n valtuuskunnan jäsenenä, puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana. Pekkinen korosti järjestäytymisen merkitystä, ja hän edellytti, että hänelle työskentelevien aliurakoitsijoidenkin piti kuulua yhdistykseen.





Piiriyhdistyksen vakiintumisen ja KASVUN KAUSI

SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen johtokunta valitsi kokouksessaan 8.12.1967 uudeksi toiminnanjohtajaksi rakennusmestari Juhani Mustosen. Rakennusmestari Jukka Lehikoinen tuli eläkkeelle siirtyneen Mustosen tilalle vuonna 1986. Lehikoisen kausi piiriyhdistyksen johdossa jatkui vuoteen 1999.

SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen johtokunta valitsi kokouksessaan 8.12.1967 uudeksi toiminnanjohtajaksi rakennusmestari Juhani Mustosen, joka otti tehtävän vastaan 1.1.1968. Tästä alkoi Mustosen pitkä vuoteen 1986 kestänyt ura Uudenmaan piiriyhdistyksen toiminnanjohtajana.

Mustonen oli työskennellyt sitä ennen TVH:lla laske-massa massoja, jonka jälkeen hän työskenteli insinööritoimistojen Maa ja Vesi Oy sekä Katutekniikka Oy palveluksessa pintatutkimustöissä ympäri Suomea sekä tekemässä kustannusarvioita. Myöhemmin hänet pestattiin myös E.M. Pekkinen Oy:n palvelukseen.

Vammautumiseen johtaneen työtapaturman jälkeen

Erkki Pekkinen auttoi Juhani Mustosta saamaan vuonna 1967 korvaavan työn piirijärjestön toiminnanjohtajana. ”Muistan, kun olin vielä sairaalassa toipumassa, piirin hallituksen puheenjohtaja Anssi Karppinen tuli paikalle paksu paperinivaska kainalossaan ja sanoi, että tuosta se lähtee. En ollut aikaisemmin ollut mukana minkäänlaisessa yhdistystoiminnassa, mutta selasin papereita ja ajattelin, että eiköhän se onnistu.”

Piiriyhdistyksen jäsenmäärä kasvoi 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa ripeään tahtiin. Piiriyhdistyksen 200:s jäsen kukitettiin vuonna 1972. Puheenjohtaja Anssi Karppinen totesi vuoden 1974 syyskokouksessa piirin toiminnan tehostuneen huomattavasti: jäseniä oli 362 ja jäsenistön koneiden määrä ylitti 900 kappaletta. Sama-

Ruusunlehden kone
Ympyrätalon työmaalla
Helsingin Hakaniemessä
noin vuonna 1976.

PIIRIYHDISTYKSEN JÄSENMÄÄRÄ KASVOI RIPEÄSTI. VUONNA 1974 OHITETTIIN 400 JÄSENEEN RAJAPYYKKI.

na vuonna ohitettiin 400 jäsenen rajapyykki. Puheenjohtaja Karppinen ojensi orkidean piirin ensimmäiselle naisurakoitsijalle rouva Elli Seppälälle kevätkokouksessa vuonna 1975.

Vuosien 1973-1974 kansainvälinen öljykriisi vaikutti merkittäväällä tavalla Suomen talouteen ja sitä kautta voimakkaasti myös rakennusinvestointeihin. Valtion väylähankkeiden rahoitus jäi selvästi jälkeen kustannuskehityksestä, minkä seurauksena niin uusmaalaisten kuin koko Suomen maarakentajien työllisyystilanne heikkeni selvästi. Valtion töitä korvasivat osittain kuntien investoinnit, jotka tarjosivat töitä monille koneyrityksille.

Rakentamisen matalasuhdanne näkyi yrittäjien kasvavina talousvaikeuksina, lisääntyvinä konkurssina sekä piirin jäsenmäärän kasvun selvänä hidastumisena. Piirin jäsenille elokuussa 1974 toimitetussa kiertokirjeessä todettiin matalasuhdanteen vallitsevan, ja urakoitsijoita kehoitettiin pidättäytymään uusien koneiden hankinnasta.

Piiriyhdistyksen toimintakertomus vuodelta 1976 arvioi tilannetta seuraavasti: yleismaailmallinen lama oli kohdellut poikkeuksellisen voimakkaasti myös maarakennusalan yrittäjiä. Valtiovalta ja kunnat sekä myös yksityinen sektori olivat joutuneet supistamaan huomattavasti määrärahojaan. Yrittäjille oli lisätty erilaisia kustannuksia, kuten veroja, sosiaalikuluja sekä työsuoje-

luun ja työehtosopimukseen liittyviä velvoitteita. Pankkien harjoittama kireä rahapolitiikka osaltaan kiristi yrittäjien toimintamahdollisuuksia. Työmäärien väheneminen oli lisännyt yrittäjien välistä kilpailua ja johtanut hintatason polkemiseen. Monet yritykset olivat joutuneet lopettamaan toimintansa tai lomauttamaan työntekijöitään kuluneen vuoden aikana.

Anssi Karppinen kehotti kevään 1976 piiriyhdistysristeilyllä jäsenyrityksiä lykkäämään suuria investointeja. ”Urakka- ja tuntihintatarjouksissa on kaikesta huolimatta syytä pitäytyä tervehdykseen tarjousmenettelyyn, koska siitä poikkeaminen kuluu kumminkin. Erikoistuminen tiettyihin alan tehtäviin takaa parhaan tuloksen. Nyt on myös aikaa kouluttaa itseään alan kursseilla”, Karppinen opasti. Hän kehotti jäseniä vaikeista ajoista huolimatta puhaltamaan yhteen hiileen eikä ryhtymään repimään järjestöä.

Väistyvä puheenjohtaja Anssi Karppinen totesi vuoden 1977 syyskokouksessa, että työllisyysnäkökulma ovat edelleen maarakennusalan sangen heikot, joskin Pohjois- ja Itä-Suomessa tilanne on vieläkin huonompi. Talonrakennusalan lakko aiheutti lisäksi sen, että kevään mukanaan tuoma rakennustöiden työllis-



Auran Rautateollisuus Oy aloitti traktorikaivureiden valmistamisen vuonna 1958. ARA:n täyshydraulisten kaivukoneiden tuotanto alkoi 1960-luvun jälkipuoliskolla. Kuvassa ARA AK-31 kaivukone 1970-luvun alussa.



syys siirtyi eteenpäin. Uusia yrityksiä oli liittynyt piiriyhdistykseen edelleen kiitettävästi, mutta samalla jäsen-
ten poistuma oli niin suurta, ettei jäsenmäärässä ollut
tapahtunut kasvua.

Maa- ja vesirakennusinvestoinnit pysyivät 1970-luvun
loppupuolelle tultaessa vuosikymmenen alun huippu-

vuosien alapuolella, mutta suhteellisen vakaina. Raken-
tamisen uusi nousu alkoi vasta 1980-luvun alkuvuosi-
na, kun kansantalous kääntyi voimakkaaseen kasvuun.
Piirin jäsenmäärän uutta nousua jouduttiinkin odotta-
maan seuraavan vuosikymmenen alkuvuosiin saakka,
kun suhdanteet taas paranivat.

**Poclain RC 200 -kaivu-
koneella tehtiin kuormaa
Valmetin Vuosaaren
telakan työmaalla vuonna
1972. Kuokkakauhalla
varustettu kone kuului
Klaus Mäntylä Ky:lle.**

Ensimmäiset puheenjohtajat – Karppinen, Brotherus ja Varakas

Anssi Karppinen tuli maarakennusalalle vuonna 1949, kun Karppinen ja Uuno Pyyhtiä perustivat louhintaliikkeen Savonlinnaan. Yrityksen toimisto siirtyi Helsinkiin vuonna 1953, ja neljä vuotta myöhemmin Karppisesta tuli osakeyhtiöksi muutetun yrityksen pääosakas ja toimitusjohtaja.

Yritys erikoistui 1950-luvulla tunnelilouhintaan ja urakoi muun muassa Helsingin kaupungille vesijohdotunneleita ja väestönsuojia. Myöhemmin yritys laajensi toimintaa maanlaajuiseksi, ja se tuli tunnetuksi vaativien louhinta- ja tunnelihankkeiden toteuttajana. Vuonna 1982 yrityksen nimi muuttui Louhinta- ja Rakennusliike Karppinen Oy:ksi, ja vuonna 1990 yhtiön osakekanta myytiin Teräsbetoni Oy:lle.

Anssi Karppinen kuului SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen perustajajäseniin. Hän luotsasi puheenjohtajakaudellaan 1961–1977 Uudenmaan piiriyhdistyksen SML:n selvästi suurimmaksi paikallisyhdistykseksi. Karppisen kaudella piiriyhdistyksen toimintamuodot muotoutuivat pitkälti sellaisiksi, jollaisia ne ovat nykyaikanakin 2020-luvulla. Anssi Karppinen oli puheenjohtajana tarkka siitä, että yhdistyksen jäseniksi pääsivät vain alalla päätoimi-



sesti leipänsä hankkivat urakoitsijat – eivät esimerkiksi sivutoimisesti maarakennustoimintaa harjoittavat maanviljelijät. Ison yrityksen vetäjänä ja suuren työntekijäjoukon pomona Karppisella oli talous- ja työmarkkinaosaaminen hyvin hallussa, ja tämä heijastui myös Karppisen toimintaan ja tavoitteisiin yhdistyksen johtajana. Rakennusneuvoksen arvonimi Anssi Karppiselle myönnettiin vuonna 1976.

Karppinen siirtyi vuonna 1978 SML:n hallituksen puheenjohtajaksi. Karppisen tilalle Uudenmaan piiriyhdistyksen uudeksi puheenjohtajaksi nimitettiin

Uudelleenvalinnasta kieltäytynyt Uudenmaan piiriyhdistyksen johtokunnan puheenjohtaja Anssi Karppinen vastaanotti vuoden 1977 syyskokouksessa kukkakimpun uudelta puheenjohtajalta Harri Brotherukselta, naistoimikunta Kaivuri-Kaisojen edustajalta Taimi Leskiseltä ja johtokunnan varapuheenjohtaja Matti Pasaselta.

espoolainen Harri Brotherus. Ennen puheenjohtajuuttaan Brotherus oli toiminut muun muassa yhdistyksen edustajana Keskusliiton valtuuskunnassa sekä Vuokrakoneiden hintaneuvottelutoimikunnan

Pertti Varakas Rakva Oy:stä johti Uudenmaan piirin hallitusta vuosina 1981–1989. Tämän jälkeen hänet valittiin Keskusliitto SML:n hallituksen puheenjohtajaksi, jossa tehtävässä hän toimi vuoteen 1996. Rakennusneuvoksen arvonimi Varakkaalle myönnettiin vuonna 2010.

puheenjohtajana. Jälkimmäiseen tehtävään Brotheruksella olikin hyvä käytännön näkemys – edustihan hän, Karppisesta poiketen, yhdistyksen pääjäsenkuntaa eli konevuokraustoiminnasta päätulonsa hankkivia pienyrittäjiä.

Rakva Oy:n toimitusjohtaja Pertti Varakas nimettiin Harri Brotheruksen seuraajaksi vuonna 1981. "Aloitin urani isän perustamassa, pääosin purkutöitä tekevässä yrityksessä 1950-luvun lopulla. Teimme myös maarakennustöitä. Kiinnostuin paikallisyhdistyksestä, kun etsimme hommia yrityksellemme ja kun luin lehdistä ilmoituksia yhdistyksen konevälitystoiminnasta. Jäseneksi Rakva Oy liittyi vuonna 1962."

Pertti Varakas oli vuonna 1973 ollut perustamassa Uudenmaan piiriyhdistyksen Kaupallista toimikuntaa, joka tavoitteena oli yhdistyksen talouden turvaaminen ja parantaminen. Sama päätavoite määrittä myös hänen puheenjohtajakauttaan. Jäsenmaksujen ja konevälitystulojen rinnalla kaupallinen yhteistoiminta sidosryhmien – esimerkiksi öljy-, vakuutus- ja varaosaliikkeiden – kanssa sai tärkeän roolin piiriyhdistyksen toiminnassa ja varainhankinnassa. Pertti Varakkaan yritys oli myös rahoittamassa yhdistyksen Pukinmäen toimistojen ja yksión ostoja lainoilla. Varakas muistelee, että hänen puheenjohtajakaudellaan jokaisen hallituksen jäsenen piti tulla kokouksiin mukanaan aina yksi uusi idea siitä, miten yhdistystä ja oman yrityksen toimintaa saattoi edistää.



"Halusimme kehittää jäsenurakoitsijoiden ammatitaitoa. Urakoinnin osuus yritysten töissä oli lisääntymässä, ja urakkalaskentaan tarvittiin kipeästi lisäosaamista. Sama koski myös muun muassa yrittäjien vakuutusturvaa: moni yrittäjä tutustui ehtoihin vain ylimalkaisesti, ja kun vahinko sitten sattui, vakuutus ei korvannutkaan. Myös tällaisiin asioihin yhdistys jär-

jesti jäsenyrittäjille koulutusta."

Pertti Varakkaan puheenjohtajakausi päättyi, kun hän vuoden 1989 alusta siirtyi Suomen Maarakentäjien Keskusliitto ry:n hallituksen puheenjohtajaksi. Tasavallan Presidentti myönsi piiriyhdistyksen aloitteesta Pertti Varakkaalle rakennusneuvoksen arvoniemen vuonna 2010.



PIIRIYHDISTYKSEN TOIMISTON TYÖSKENTELYMUKAVUUS EI ENNEN VUOTTA 1976 OLLUT PARHAIMMASTA PÄÄSTÄ: PAIKKA NIMETTIINKIN HÄKKISEN KELLARIKSI.

Omiin toimitiloihin

Juhani Mustonen piti toimintakautensa alkuvuosina konttoria kotonaan Helsingin Myllypurossa. Kesällä 1974 tarjoutui tilaisuus päästä piiriyhdistyksen jäsenen, Aarno Häkkisen kuljetusliikkeen kautta alivuokralaiseksi Vuosaaren vanhan ostoskeskuksen kellarikerrokseen. Häkkinen palkattiin samalla auttamaan Mustosta piiriyhdistyksen työtehtävissä päävastuualueena työehtosopimusasiat. Aarno Häkkinen työskenteli Mustosen piiriasiamiehenä vuosina 1974-1976.

Toimiston työskentelymukavuus ei Mustosen mukaan ollut parhaimmasta päästä: yhdistys jakoi 20 neliön toimitilan Häkkisen yrityksen kanssa, naapurissa sijainnut anniskeluravintolaa aiheutti häiriöitä, ja työskentely tapahtui konttoritilasta erotetussa äänieristetyssä pienessä huoneessa. Paikka nimettiin vähemmän mairittelevasti Häkkisen kellariksi.

Piiriyhdistys sai vuonna 1976 vuokrattua toimistotilat saman ostoskeskuksen yläkerroksesta. Mustosen mukaan tämä oli selvä muutos parempaan. ”Saimme isomman tilan, jonka pystyi sisustamaan niin, että siellä oli tilaa pitää kokouksia ja tapaamisia.” Vuoden 1976 toimintakertomuksessa todettiin, että piiriyhdistyksen toimintaa voitiin samalla ajanmukaistaa hankkimalla toimistolle uudenaikaista konttorikoneistusta, kuten monistus- ja valokopiokone sekä osoitetarjottimen tulostamiseen käytetty Adrema-kone.

Johtokunta Vuosaaren toimistolla vuonna 1980. Henry Remander, Matti Pasanen, Pertti Varakas, Unto Salo, puheenjohtaja Harri Brotherus, Raimo T.A. Virtanen, Heikki Huoponen, Erkki Andersson, Aarno Häkkinen ja Seppo Teini. Seisomassa toimistosiihteerii Eeva-Kaarina Niemelä ja oikealla takana istumassa toiminnanjohtaja Juhani Mustonen.

Piiriyhdistyksen toimisto sijaitsi Vuosaarentie 8:ssa aina helmikuuhun 1983 asti, jolloin SML:n Uudenmaan piiriyhdistys osti toimitilat Helsingin Pukinmäessä Säterintie 7:stä. Sieltä piiriyhdistys siirtyi edelleen uusiin tiloihin Säterintie 3:een joulukuun alussa 1985. Vuonna 1988 yhdistys hankki toimiston yläkerrasta yksiön omistukseensa. Yksiön ostoon vaikutti se, että yhdistykselle oli kertynyt omaisuutta, ja kaupalla haluttiin rakentamisen vilkkaina vuosina turvata yhdistyksen taloutta tulevaisuutta varten. Asunto voitiin tarvittaessa vuokrata myös omien työntekijöiden käyttöön.

Vuonna 1977 piiriyhdistyksen järjestösihteeriksi palkattiin Eeva-Kaarina Niemelä, joka toimi tässä tehtävässä vuoden 1980 loppuun. Jukka Lehikoinen aloitti työssä yhdistyksen piiriasiamiehenä helmikuussa 1981.

Juhani Mustonen jäi sairaseläkkeelle vuoden 1986 loka-kuussa. Lehikoinen jatkoi alussa vt. toiminnanjohtajan tittelillä ja marraskuun 1987 alusta toiminnanjohtajana.

Konevälitys

Uudenmaan piirin konevälitystoiminta oli 1960-luvun lopulla saavuttanut vakiintuneet muodot. Välitystoiminnan päävastuun kantoi toimitusjohtaja Juhani Mustonen, jonka palkkakin muodostui alussa välityspalkkioista. Konevälitys muodosti pääosan toiminnanjohtajan työstä, ja Maansiirto-lehdessä 2/1970 kerrottiin, että piiriyhdistyksen hallitus oli päättänyt perustaa myös Espoo-

”Rikollinen” toimistokauppa ja reikä seinässä

Jukka Lehikoisen mukaan vuonna 1983 tehtyyn Pukinmäen Säterintie 7:n toimistokauppaan liittyy hauska muisto. Toimistotiloissa oli aiemmin työskennellyt yritys nimeltään Työkalumyynti Oy. ”Kauppa tehtiin, leimaverot maksettiin. Mustosen Jussi oli kiireinen ja minut laitettiin kiikuttamaan osakekirjoja Hakaniemeen, jossa sijaitsi kuuluisa Isännöitsijätoimisto Mäkelä. Minä sitten, että tämänöinen kauppa on tehty ja te olette taloyhtiön isännöitsijä. Mäkelä katsoi papereita ja totesi, että tässä hän on tehty rikos. Hän otti paperit käsiinsä ja sanoi, että rekisterissä täällä on Toiminimi Työkalumyynti ja papereissa myyjänä lukee Työkalumyynti Oy. Yritys ei ole maksanut omistuksen siirrosta mitään eikä osakekirjoissakaan ole asiasta merkintää. Minä sitten siihen, että kaupat on kyllä tehty ja minä olen tässä asiassa juoksupoika. Nappasin osakekirjat isännöitsijän kädestä ja palasin toimistolle. Hallituksen puheenjohtaja Pertti Varakas ja Mustonen ottivat yhteyttä myyjään, ja myyjä joutui sen perusteella maksamaan yhtiöidensä välillä tehdystä kaupasta leimaverot. Niiden papereiden kanssa sitten mentiin uudestaan isännöitsijän puheille.”



Toimistoa pidettiin Säterintie 7:ssä sitten pari vuotta, ennen kuin päätettiin muuttaa uusiin tiloihin Perusyhtymän rakentamaan Säterintie 3:een. Muuttoon vaikutti paljon se, että pyörätuolia tarvitseva Mustonen joutui Säterintie 7:ssä parkkeeraamaan autonsa talon edustan jalkakäytävän reunan ja kadun väliselle nurmikkokaistalle. Siitä hän helpoimmin pääsi kiertämään talon takaosassa sijaitsevalle toimiston sisäänkäynnille. Asia häiritsi kovin erästä taloyhtiössä asunutta linja-auton kuljettajaa, joka hankki usein poliisit paikalle sakottamaan asiasta. Parkkipaikkoja oli toimiston lähellä muutenkin niukalti, mikä vaikeutti jäsenten asiointia toimistolla.

Säterintie 3:n toimisto oli sijainniltaan sekä kulku- ja tilaratkaisuiltaan selvästi aikaisempaa toimistotilaa

Piirin toimisto muutti Säterintie 7:n toimistotiloista uusiin tiloihin Säterintie 3:een vuonna 1985. Toimisto sijaitsi toisessa kerroksessa ja sinne kuljettiin kuvan oikealla sijaitsevasta pyöreästä lasitiiliportaikosta.

käytännöllisempi. ”Talon suunnitteluvaiheessa saimme lisäksi neuvoteltua rakennuttajan arkkitehdin ja suunnittelijan kanssa, että rappukäytävään saatiin toimiston puolelle tehtyä seinään ylimääräinen reikä ja siihen normaali huoneiston ovi. Siitä Mustosen Jussi pääsi kätevästi hissiltä porraskäytävästä toimiston sisään”, Lehikoinen muistelee. ”Lisäksi puheenjohtaja Varakkaan vaimo oli sisustussuunnittelija, ja sen ansioista toimistosta saatiin oikein tyylikäs ja viihtyisä.”

MENESTYKSEKÄS KONEVÄLITYS-TOIMINTA OLI POIKKEUS.

seen oman konevälityspisteen ja palkata tehtävää hoitamaan yrittäjä Veikko Örnin. Lisäksi piiriyhdistysten H. Remanderin Lohjalla ja V. Piekkarin Hyvinkäällä mainittiin harjoittavan alueellista konevälitystä. Myöhemmät lähteet eivät kuitenkaan kerro edellä mainitusta toiminnasta ja kuinka pitkään se mahdollisesti jatkui.

Uudenmaan piirin menestyksekkäs konevälitystoiminta oli poikkeus piiriyhdistysten joukossa. Vain Uudenmaan piiriyhdistys pystyi laajan jäsenkuntansa ja vilkkaan konevälitystoimintansa ansiosta pitämään päätoimisen toiminnanjohtajan omalla palkkalistallaan. Näin jatkui Mustosen toimikauden loppuun eli vuoteen 1986 asti. Tämän jälkeen toiminnanjohtajan palkkauksesta alkoi muiden piirien tapaan vastata keskusliitto. Piiriasiamies ja Mustosen jälkeinen toiminnanjohtaja Jukka Lehikoinen oli siirtynyt muiden piiriyhdistysten tapaan keskusliiton palkkalistoille jo vuodesta 1983 lähtien. ”Tämä olikin kohtuullista, sillä Uudenmaan piiriyhdistys tuotti keskusliiton tuloista noin 25 prosenttia”, Lehikoinen muistelee.

Konevälitys toimi seuraavanlaisesti: Piirin jäsenet saivat ilmoittaa piirin toimistoon vapaana olevat koneensa. Tilaajat, jotka tarvitsivat koneita, ottivat yhteyttä piiriin, josta tilaajalle annettiin tietoja vapaina olevista sopivista koneista. Tilaajille konevälityspalvelu oli maksutonta, mutta jäsenet maksoivat tilaajalta saamastaan summasta piirille kolmen prosentin provision.



Konevälitystoimintaa mainostettiin julkaisemalla ilmoituksia Helsingin Sanomissa. SML:n Uudenmaan piiri alkoi myös vuoden 1970 alussa julkaista koneluetteloa, jossa olivat jäsenyritysten yhteystiedot ja heidän ilmoittamansa koneet. Luettelosta tuli kaksiosainen: Ensin oli aakkosellinen liikekohtainen koneluettelo. Sen jälkeen tuli varsinainen luettelo konelajeittain, jotka oli puolestaan jaettu määrättyihin painoluokkiin. Luetteloon saivat ilmoituksen kaikki jäsenyrittäjät, jotka olivat ilmoittaneet ajoissa kone- ja palkkatietonsa keskusliittoon.

Koneluetteloa ryhdyttiin jakamaan ilmaisjakeluna työnantajapiireille. Vuoden tai kahden vuoden välein julkaistua koneluetteloa alettiin käyttää myös urakoitsijoiden jäsenmaksun perusteena. Jäsenmaksu määräytyi

Toimistos sihteeri Anu Veijalainen, toiminnanjohtaja Juhani Mustonen ja piiriasiamies Jukka Lehikoinen. Anun edessä konevälityksen kuuluisa ”Mustosen laatikko”, jossa oli tiedot vapaista koneista ja kaikista jäsenistä.

UUOTUISTEN KONEVÄLITYSTEN MÄÄRÄ KOHOSI 1980-LUVUN ALKUVUOSINA JO YLI 1300 KAPPALEESEEN.

yrii'ksen konekaluston lukumäärän mukaan. Jäsenmäärän kasvaessa piiriyhdistyksen juoksevat kulut pystyttiin kattamaan konevuokrauksesta saaduilla tuloilla. Jäsenmaksujen korotustarvetta ei ollut, ja kertyneet maksut pystyttiin laittamaan sivuun. ”Jäseninä alkoi olla isoja yrii'ksiä, joilla oli kymmeniä koneita - eli kyllähän niitä jäsenmaksuja sieltä kertyi. Taisi olla niin, ettei ensimmäisen oman toimiston hankintaankaan jouduttu ottamaan yhtään velkaa”, Mustonen muistelee.

Konevälitys vilkastui jäsenmäärän kasvaessa merkittävästi. Piirin alkuvuosina konevälityksiä oli ollut muutamasta kymmenestä vajaan pariin sataan kappaletta vuosittain, mutta vuonna 1978 välityksiä tehtiin jo 780 kappaletta, ja vuotuisten välitysten määrä kohosi 1980-luvun alkuvuosina jo yli 1300 kappaleeseen. Tästä aiheutui toiminnanjohtajalle suuri työmäärä, ja välitystoiminta olikin 1980-luvulle tullessa siirtynyt pääosin toimistosihteerin tehtäväksi.

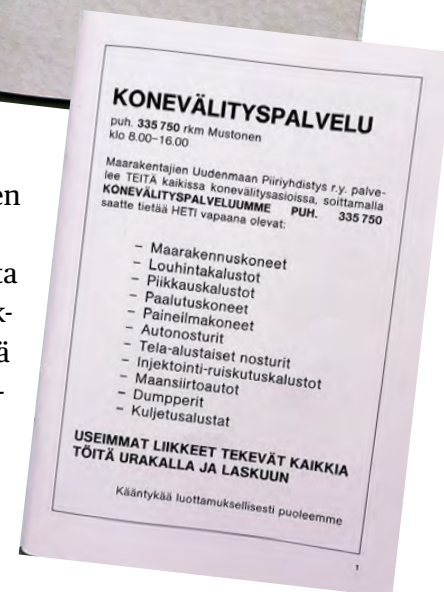
Tilaajapuolella konevälityksen palveluja käyttivät eniten rakennusliikkeet. Huomattava osa välityksistä tehtiin omille jäsenliikkeille, jotka tarvitsivat tädenystä kalustoonsa. Pertti Varakkaan mukaan yritettiin aina neuvotella niin, että jäsenliikkeet käyttäisivät vain yhdistyksen jäsenten koneita. ”Kaikenlaisia boikottejaakin yritettiin saada aikaan, mikäli yrii'tys hankki koneensa muualta.” Merkittäviä vuokratoneiden tilaajia olivat myös kunnat ja omakotirakentajat.

Pääosa konevälitystöistä oli lyhytaikaisia, parista tunnista muutamaan päivään kestäviä keikkoja, mutta joskus tarjolla oli selvästi pidempiäkin työrupeamia. ”Kerrankin eräs tilaaja ilmoitti, että koneelle ja kuskille olisi tarvetta seuraavaksi kahdeksi vuodeksi. Löytyykö teiltä semmoista, ja pitää olla kunnon kone ja hyvä mies. Me soitimme eräällä yrittäjälle, joka osasi tehdä traktorikaivurilla hyvin töitä ja kysyttiin sitten tilaajalta, että kävisikö tällainen”, Jukka Lehikoinen muistelee.

Traktorikaivurien osuus kattoi välitetyistä koneista 1970-luvun jälkipuoliskolla noin 80 prosenttia. Traktorikaivuri soveltui monenlaisiin työtehtäviin, ja sitä voitiin rakennustyömailla hyödyntää työmailla eräänlaisena yleiskoneena. Pyöräalustaiset kaivukoneet olivat kysyttyjä, kuten routa-aikaan myös hydrauliset iskuvasarat.

Konevälityksen vilkkainta aikaa olivat kevät ja syksy. Jäsenistön kalustolle ei talvisaikaan juurikaan ollut käyttöä maarakennustöissä. Työttömyyttä kuitenkin helpottivat talviset lumityöt, joita yhdistys pystyi välittämään jäsenistölleen.

Juhani Mustosella oli konevälitystä varten toimistolla oma ”Mustosen laatikko”: ”Se oli semmoinen korttisysteemi, jossa jäsenyrii'tykset olivat aakkosjärjestyksessä. Pahvisissa koreissa korteissa oli erivärisiä klipsejä, joista näki yrii'tyksen sen hetkisen konetilanteen - eli missä



Uudenmaan piiri alkoi myös vuoden 1970 alussa julkaista koneluetteloa, jossa olivat jäsenyrii'tysten yhteystiedot ja heidän ilmoittamansa koneet. Koneluettelon aloitusaukeamalla mainostettiin piirin konevälitystoimintaa. Luetteloa jaettiin ilmaisjakeluna tilaajapiireille.

"MUSTOSEN LAATIKKO" OLI SYSTEEMI KONEVÄLITYSTÄ VARTEN.

ja mitä koneita oli tarjolla, mitkä niistä olivat vapaina, ja kuinka pitkään. Jos joku tilaaja soitti ja ilmoitti, että esimerkiksi Siuntiossa tarvitaan tietyn ajaksi pyöräalus- tainen kaivukone, näin kortista heti, että tuolla espoo- laisella yrittäjällä on tuon ajan verran vapaana ARA 31 -kone."

Yhdistys välitti kyseisen yrittäjän yhteystiedot tilaajalle, ja he sopivat keskenään koneen vuokraamisesta. Kun välitys oli varmistunut, "me sitten kirjasimme välityksen, ja kerran kuukaudessa lähetimme jäsenelle pankki- siirtolomakkeen, johon urakoitsija merkitsi urakan las- kutuksen summan ja maksoi siitä 3 prosenttia piirille", Jukka Lehikoinen kertoo.

Systeemi ei kuitenkaan ollut vedenpitävä, kuten yhdistyksen kiertokirjeistä vuodelta 1975 kävi ilmi: "Jotta konevälitys toimisi tehokkaasti ja jäsenedun mukaisesti, tarvitsemme seuraavanlaista yhteistyötä niiden jäsenliikkeiden ja yrittäjien kanssa, jotka käyttävät konevälityspalveluamme. Ensinnäkin toteamme, että puhelinsoitto on pieni vaiva saada asia kuntoon, sen tähden soittakaa ehdottomasti meille, jos ilmoitta- manne vapaana oleva kone on mennyt työhön tai ei ole mennyt. Tämä siksi, että on sattunut valitettavia pääl- lekkäisvälityksiä. Välitystä tapahtuu myös siten, että meiltä annetaan jäsenten puhelinnumeroita työn tilaa- jille, että he voisivat soittaa Teille illalla, koska päivällä ei saa yhteyttä. On sattunut myös liian usein, että nämä



vapaaksi ilmoitetut koneet ovat jo työssä, jolloin tilaaja on närkästynyt meille eikä suotta."

Joskus välityksen kautta hankittu kone ei ilmestynyt- kään työmaalle, vaikka näin oli sovittu. Huomiota kiin- nitettiin myös siihen, että usealta yrittäjältä oli jäänyt konevälitysmaksuja suorittamatta, ja "tällaisten jäsen- ten työnsaantimahdollisuudet toimiston kautta ovat luonnollisesti huonommat kuin asiansa hoitavan jäsen- yrittäjän", jäsenille toimitetussa saman vuoden kierto- kirjeessä todettiin.

Konevälitysjärjestelmää pyrittiin vuosien aikana kehittämään. Toimivaa vertailukohtaa onnistunees- ta toiminnasta tarjosivat alueilla toimivat autoilijoiden tilauskeskukset, jotka hoitivat kaikki ajovälitykset, las- kutukset ja tarvittaessa autoilijoiden kirjanpidon jäsen-

Rakennusmestari Simo Taskinen (vas.) ja työpääl- likkö Teuvo Pirinen TVL:n Uudenmaan piiristä sekä työpäällikkö Martti Nevantie P. Meriläinen Oy:stä Hyvin- kää-Mäntsälä -tietyömaalla vuonna 1979. Taustalla käynnissä louheen kuor- maus Åkerman H16B -kaivukoneella.

VUONNA 1987 ”LERPPU-IBM” -TIETOKONEEN MYÖTÄ KONEVÄLITYS MUUTTUI ATK-POHJAISEKSI.

tensä puolesta. Mallia käytiin ottamassa myös Ruotsin konevälitystoiminnasta, jossa tapahtuvasta toiminnasta piiriyhdistyksen hallituksen jäsen Harri Brotherus kirjoitti piirin käyttöön laajan selonteon. Lähteet eivät kuitenkaan kerro, seurasiko tästä joitakin toimenpiteitä.

Lapsentaudeista huolimatta jäsenistö oli välitystoimintaan pääosin tyytyväistä. Soraääniäkin kuului - jotkut jopa epäilivät, että välityksellä suosittiin joitakin yrittäjiä. ”Kerrankin eräs yrittäjä tuli toimistolle päiväksi katsomaan, meneekö kaikki niin kuin on luvattu. Pääsin samalla tarjoamaan miehelle pullakahvit”, Mustonen kertoo.

Piiri hankki ensimmäisen ”lerppu-IBM” -tietokoneen vuonna 1987. Tämän myötä konevälitys muuttui atk-pohjaiseksi. Myös piirin kirjanpito siirrettiin tietokoneelle. Tietotekniikka sujuvoitti välitystoimintaa sekä säästi merkittävästi työmääriä ja kustannuksia.

Uudenmaan Maarakentajien Konevälitys Oy perustettiin 1994. Sen taustalla oli vuonna 1994 voimaan astunut arvonlisäverolaki (ALV-laki). Pertti Varakkaan mukaan asiasta oli keskusteltu jo aikaisemminkin, kun oli haluttu tuoda selvyttä piiriyhdistyksen verotukseen. Konevälityksen ohella kaupallinen yhteistyö tuotti piirille bonuksina huomattavia summia, ja verotuksellisista syistä uuden osakeyhtiön alaisuuteen siirrettiin samalla myös piirin maksullinen koulutus- sekä kaupallinen toiminta.

Uudenmaan Maarakentajien Konevälitys Oy jatkoi toi-

mintaansa 2020-luvulle asti, vaikka välitystoiminta alkoi selvästi hiipua viimeistään 2010-luvulla. Kysyntää välitystoiminnalle ei ollut entiseen malliin, sillä tietoa kalustosta oli helposti saatavilla verkosta. Urakoitsijoilla ja tilaajilla alkoi olla omat, vakiintuneet verkostonsa, ja alalle tuli myös muita palveluntarjoajia.

Kaupallinen yhteistyö

Joidenkin piiriyhdistysten jäsenyrittäjät olivat piirien toiminnan alkuvuosina perustaneet yhteishankintayhtiöitä. Tavoitteena oli saada tarvikkeita edullisemmin. Uudellamaalla tähän ei menty, vaan Uudenmaan piiri lähti jo toimintansa alkuvuosista alkaen yhdistyksenä neuvottelemaan jäsenilleen alennuksia. Piiri sai jäsentensä ostamista tuotteista yhteistyökumppaneiltaan provisioita, ja kaupallinen toiminta palveli tärkeällä tavalla jäsenhankintaa - moni uusi uusmaalainen yrittäjä saatiin kiinnostumaan yhdistyksen jäsenyydestä, kun he saivat tietoa jäsenetuina tulevista taloudellisista hyödyistä. ”Alennukset olivat monesti niin hyviä, että



Routaa rikotaan Rammerin hydraulivasaralla. Teboil kehitti piiriyhdistyksen jäsenen ehdotuksesta oman versionsa varasan voitelu-rasvasta, mikä muita selvästi halvempana auttoi urakoitsijoita pitämään kulut kurissa. Kuva vuodelta 1979.

niillä jäsenyritys pystyi kuittaamaan jäsenmaksunsa ja enemmänkin”, Jukka Lehtikoinen kertoo.

Yhdistys teki vuonna 1974 hintavertailun eri öljy-yhtiöiden tuotteista. Sen seurauksena päätettiin solmia ostosuositussopimus Teboil Oy:n kanssa. Moni nikotteli itänaapuritaustaisen yrityksen ottamisesta kumppaniksi, ja yhteistyösopimuksen solmimiseen päädyttiin vasta, kun asialle oli saatu puheenjohtaja Anssi Karppisen suostumus. Pertti Varakas muistelee: ”Tähän liittyy monen tuntema tarina. Olin silloin yhdistyksen johdokunnassa, kun äänestettiin, otaanko Shell tai Teboil. Karppinen kyseli sitten kaikilta jäseniltä, että kumpaa ehdotatte. Karppisen mielestä asiaa kannattaa miettiä taloudelliselta kannalta - Teboil oli nimittäin ehdolla olevista vaihtoehdoista halvin. Karppinen ehdotti, että valitaan Teboil, ja jokainen sitten käyttää nämä säästävät pennit oman poliittisen vakaumuksensa ajamiseksi. Sillä tavalla päädyttiin valitsemaan silloin Teboil. 1980-luvulla yhteistyötä kysyttiin myös Kesoil Oy:ltä, mutta he eivät tehneet riittävän hyvää tarjousta.”



Teboil-yhteistyöstä tuli vuosien varrella piiriyhdistykselle hyvin kannattavaa. Jäsenet saivat polttoöljystä ja voiteluaineista huomattavan alennuksen, ja piiri sai hyvän ostohyvitustuoton. Myös palvelu oli erittäin hyvää: mikäli jäsen ei päässyt paikalle noutamaan, Teboil suostui kuljettamaan ostetut tynnyrit suoraan asiakkaan tallille. Suurimmat yrittäjät saivat tilauksista isoimmat edut, mutta pienemmillekin urakoitsijoille saatiin sovittua alennuksia hinnoista.

Liikenteenjakajan rakentaminen sahaamalla valmistetuista reunakivistä käynnissä 1980-luvun alussa. Korpilahtelaisen Suomen Kivivalmiste Oy:n kehittämällä menetelmällä reunakivet valmistettiin luonnonkivestä moniteräsahalla sahaamalla.

TEBOIL KEHITTI ISKUVASAROIHIN OMAN VOITELURASVAN.

Yleensä toiminnanjohtaja sekä kaupallisen toimikunnan puheenjohtaja hoitivat Teboilin kanssa käydyt neuvottelut. Pari kertaa vuodessa sovittiin erityisistä hintaiskuista, jolloin Teboil antoi tuotteiden hinnoista erikoistarjouksia. Iskuja ajoitettiin monesti loppuvuodelle joulun alle. Tällöin urakoitsijat, joiden toiminta oli vuoden mittaan ollut voitollista, pystyivät hyödyntämään tekemistään kaupoista syntynyttä verovähennysetua. Hintaaiskuilla pystyttiin myös vaikuttamaan siihen, että piiriyhdistyksen talous pysyi hyvässä terässä, koska yhdistys sai tätä kautta hyvät välityspalkkiot. Piiriyhdistys neuvotteli Teboilin kanssa 1980-luvun puolivälissä paremmat alennukset luottokorttistoihin, ja sen myötä jäsenistölle tuli mahdollisuus hyödyntää yritysluottokorttia maksuvälineenä.

Voiteluöljyneuvottelut käytiin yleensä keväällä. Kevät oli siihen hyvä ajankohta, koska silloin monet halusivat laittaa koneensa kuntoon talven jäljiltä. Voitelurasvoihin liittyy seuraava tarina: Teboilin ja piirin hallituksen yhteisessä kokouksessa piirin aktiivijäsen Arno Ruusunlehti kerran ehdotti, että Teboil voisi kehittää roudan ja kivien hakkaamisessa käytettyihin iskuvasaroihin oman voitelurasvan - Rammerin ja muiden valmistajien tarjoamat rasvat kun olivat järkyttävän kalliita. Teboil otti ehdotuksesta vaarin, ja seuraavana syksynä he toivat markkinoille tuotteen, jonka hinta oli vain puolet kilpailijoiden vastaavista. Näin yhden jäsenen aktiivisuus toi hyötyä muillekin piiriyhdistykseen kuuluville yrittäjille.



Itänaapuritaustainen Teboil ei miellyttänyt kaikkia jäsenyrittäjiä. Vuonna 1992 Teboilin rinnalle tuli kin Shell, joka alkoi myös tarjota jäsenyrittäjille ostohyvityksiä.

Teboil-yhteistyö tuotti piiriyhdistykselle selvästi suurimmat yksittäiset provisiot, mutta yhdistyksellä oli myös muita tärkeitä yhteistyökumppaneita. Keskusliitolta oli Vakuutusyhtiö Fennian kanssa sopimus yrittäjien vakuutuksista 1970-luvulta 1990-luvun jälkipuoliskolle saakka. Sopimus oli piireille taloudellisesti edullinen, sillä kun yrittäjä hankki Fennialta vakuutuksen, piirit saivat siitä välitysmaksun. Yhteistyöllä saatiin myös korjattua vakuutusten sopimusehtoja maarakentajille edullisemmiksi ja helppolukuisemmiksi. Fennia sai myöhemmin rinnalleen myös A-Vakuutus Oy:n, jonka kanssa piiriyhdistys solmi yhteistyösopimuksen vuonna 1998.

Teboilin säiliöauto Herttoniemen varastolla 1980-luvun alkupuoliskolla.

YHTEISTYÖLLÄ KORJATTIIN MYÖS VAKUUTUSTEN SOPIMUSEHTOJA.

Piirillä oli vuosikymmenten myötä useita muitakin ostosuositussopimuksia. Teboilin ja Akku Oy:n lisäksi vuonna 1978 tehtiin sopimus Oy Vulco AB:n kanssa koskien renkaita ja rengastarvikkeita. 1980-luvun jälkipuoliskolla ja 1990-luvulla piirijärjestön yhteistyökumppaniverkosto laajeni. Ostosuositussopimuksia ja jäsenalennussopimuksia tehtiin muun muassa varaosia, viemäri-, putki- ja muita rakennustarvikkeita, hydraulikkaletkuja, autoradiopuhelimia, hitsauslaite- ja rakennusvuokraamotuotteita tarjoavien yritysten kanssa. Ostosuositusten vastineeksi yhteistyökumppaneita velvoitettiin yleensä julkaisemaan maksullinen ilmoitus piiriyhdistyksen vuosittain julkaistavassa jäsenkunnan koneluettelossa, jota sitten jaettiin tärkeimmille yhteiskumppaneille. Ilmoitustulot muodostivatkin jäsen- ja konevälitysmaksujen sekä Teboilin ja Fennian kautta saatujen provisiomaksujen ohella merkittävän tulolähteen piiriyhdistykselle.

Kaupallinen neuvottelukunta oli piiriyhdistyksen toimikunnista pitkäikäisin, ja se jatkoi toimintaansa aina 2020-luvun alkuvuosiin saakka.

Kuntien hintaneuvottelut

Valtaosa Uudenmaan piiriyhdistyksen jäsenkunnasta on ollut korkeintaan muutaman koneen omistavia pienyrityksiä. Esimerkiksi 1970-luvun lopulla runsaalla 430 jäsenyrityksellä oli vain hiukan yli tuhat maarakennuskonetta.



Tämä merkitsi sitä, että yritysten keskimääräinen kone määrä jäi alle kolmen koneen. Vuonna 1984 runsaasta 500 jäsenyrityksestä runsas puolet oli yhden koneen omistajia. Lamavuonna 1992 edelleen noin puolet jäsenyrityksistä omisti yhden koneen, ja 80 prosenttia yrittäjistä omisti maksimissaan viisi maarakennuskonetta.

Piiriyhdistykseen perustettiin vuonna 1969 Pienkonetoimikunta. Piiriyhdistyksen toimintasuunnitelmassa mainitulta vuodelta toimikunnan kokoonkutsujana mainittiin Paavo Kiuru, ja muina jäseninä urakoitsijat Jussi Kultti ja Juhani Palmu. 1970-luvulla toimikunnan pitkäaikaisena puheenjohtajana toimi Caj Snellman.

Traktorikaivuri soveltui monenlaisiin työtehtäviin ja se oli konevälityksessä pitkään kysytty kone tyyppi. Uudentyyppistä Chemie Linz AG:n valmistamaa tärkkäysmattoa poistetaan räjäytyksen jälkeen Espoon Karakalliassa Nuolihaukantie työmaalla marraskuussa 1981. Työmaalla on käytössä myös vanhoista renkaista tehtyjä mattoja.

TÖIDEN NIUKKUUS JOHTI VARSINKIN YHDISTYKSEN ALKUVUOSINA USEIN EPÄTERVEESEEN HINTAKILPAILUUN JA HINTOJEN POLKEMISEEN.

Pienurakoitsijoiden liiketoiminta perustui perinteisesti pääosin konevuokraukseen. Maarakentajien Uudenmaan Piiriyhdistys r.y.:n johtokunta päättikin tammikuussa 1980 muuttaa Pienkonetoimikunnan nimen toimintaa paremmin kuvaavaksi Vuokrakonetoimikunnaksi ja vuodesta 1982 eteenpäin Vuokrakonejaokseksi.

Töiden niukkuus johti varsinkin yhdistyksen alkuvuosina usein epäterveeseen hintakilpailuun ja hintojen polkemiseen. Tämä teki yhdenmukaisten ja kohtuullisten vuokrahintojen saavuttamisesta ensiarvoisen tärkeää. SML ja Tie- ja vesirakennushallitus alkoivat säännöllisesti sopia konevuokrauksen sopimushinnoista vuonna 1964. Piiriyhdistyksen tehtäväksi jäi yhteydenpito pääkaupunkiseudun kuntiin, joiden kanssa saatiin neuvoteltua ensimmäiset konevuokrauksen ohjetuntihinnastot 1960-luvun loppuvuosina. Alussa neuvottelukumppaneina olivat Helsinki, Espoo ja Vantaa, mutta seuraavina vuosina kuntahintasopimuksiin liittyivät pääosin kaikki Uudenmaan piirin kunnat sekä YTV. SML alkoi julkaista omaa ohjetuntihinnastoaan vuonna 1975.

Vuokrakonejaoston tärkeimpänä tehtävänä oli välittää pienurakoitsijoiden ääntä piiriyhdistyksen Taksatointimikunnalle, joka kuntien neuvottelijoiden kanssa sopi vuosittain uudet työkoneiden ohjetuntivuokrat seuraavalle, yleensä vuoden mittaiselle sopimuskaudelle. Toimikunnan valitsi piiriyhdistyksen hallitus, ja siihen otettiin jäseniä niistä kunnista, jotka olivat mukana kun-

tahintasopimuksessa. ”Hetimit kun kuntahintaneuvottelut alkoivat, myös jäsenmäärä lähti kasvuun. Sen verran tärkeänä yrittäjät pitivät näiden neuvottelujen merkitystä”, Klaus Laavainen muistaa.

Sopimukset syntyivät yleensä keväisin maalishuhtikuussa rakennuskeson käynnistymisen kynnyksellä. Ohjevuokrat määriteltiin konetyypeittäin, ja koneiden varustetason monipuolistuessa myös erilaisille lisälaitteille määriteltiin omat ohjehintatasot. Neuvottelujen pohjana käytettiin rakennusalan kustannusindeksilaskelmiin perustuvia SML:n ohjehinnastoja ja konetyyppikohtaisia enimmäisohjevuokria. Myös kaluston ikä vaikutti saatavaan hintaan. Tästä puolestaan seurasi se, että urakoitsijat pyrkivät pitämään konekantaansa melko ajanmukaisena.

SML:n hintataulukoiden ja kuntahintaneuvotteluiden tavoitteena oli, että yrittäjälle taattaisiin kustannusmuutoksia vastaavat kohtuulliset tulot. Läheskään aina tämä ei onnistunut. Esimerkiksi vuonna 1974 piiriyhdistyksen puheenjohtaja Anssi Karppinen totesi neuvotteluiden olleen aikaa vievät ja neuvottelutuloksen olleen valmiiksi vanhentunut ja alihintainen. Vallitsevassa laskusuhdanteessa työtarjoukset olivat vähentyneet, mutta samalla yrittäjien taloutta rasittivat kohonneet palkka-, sosiaali- ja öljykriisin aiheuttamat kasvavat polttoainekustannukset. Yrittäjille oli asetettu erilaisia lisävelvoitteita, jotka lisäsivät toimintakustannuksia. Karppinen

Musisointia illanvieron sponsorin kanssa: Teboilin myyntipäällikkö Rainer Taavitsainen sekä Raimo Mäkinen ja Seppo Teini. Seppo Teini toimi 1980-1990-luvuilla konevuokrauksen vetäjänä sekä kuntahintaneuvotteluista vastaavan taksoitokunnan jäsenenä.



OHJEHINTANEUVOTTELUITA PIDETTIIN HYVÄNÄ ASIANA.

mainitsi muun muassa vuonna 1974 voimaan astuneet vahingonkorvaus- ja työsuojelulait sekä yhtymäverotuksen uusimisen.

Piiriyhdistyksen vuoden 1980 toimintakertomuksen mukaan polttoaineiden ja öljytuotteiden hinnan nousu, kuten dieselöljyn 26,9 prosentin ja kevyen polttoöljyn 55,1 prosentin hinnannousu vuonna 1979, nostivat merkittävästi alan kustannuksia. Tämä johti paineisiin korottaa ohjehintoja, ja esimerkiksi kesäkuussa 1980 ohjehintoihin saatiin kahden prosentin lisäys. Tilannetta edelleen vaikeutti se, että samaan aikaan maa- ja vesirakennusinvestointien määrä oli selvästi alle 1970-luvun alkupuoliskon huippuvuosia alhaisemmalla tasolla.

Piiriyhdistyksen jäsenet pitivät ohjehintaneuvotteluita - ajoittaisista ongelmista huolimatta - hyvänä asiana. Niiden kautta seuraavan sopimuskauden hintataso oli selvillä, mikä helpotti kustannusten arviointia ja laskentaa. Tilaa- ja laajatin kannattivat tätä järjestelyä, koska heillä oli huonoja kokemuksia konepalveluiden kilpailuttamisesta.

Kun sopimusmenettelyssä kaikilla tietu-tyyppisillä ja -painoisilla koneilla oli sama tuntihinta, tilaajat saattoivat valita luotettavimmaksi ja pätevimmäksi kokemansa yrittäjän koneen ja kuljettajan. ”Eräskin Helsingin kaupungin rakennuspäättäjä sanoi minulle kerran, että on hyvä, että hintatasosta on valmiiksi sovittu. Ei tarvitse jokaisen yrityksen kanssa aina samasta asiasta ensin



tapella”, Juhani Mustonen kertoo.

Seppo Teini muisteli Uudenmaan Maarakentaja -lehden numerossa 2/2008, että kuntien sopimushintaneuvottelut päättyivät useimmiten ”Paukun saunassa” Helsingissä Park Hotellin tiloissa. Keskeisinä henkilöinä alkuvuosien neuvotteluissa kuntien ja kaupunkien puolelta Teini mainitsi Aimo Metsolan Helsingissä, Martti Nissisen Espoosta, Seppo Siitosen Nurmijärveltä, Reino Kokkosen Vantaalta ja Veikko Hakalan Kauniaisista. Myöhemmin neuvotteluihin tulivat mukaan muun muassa Juhani Koivusaari Järvenpäästä, Arto Koivu Helsingistä sekä Vilho Koirikivi Hyvinkäältä.

Yksityiset ilta- ja viikonlopputyöt olivat monelle pienyrittäjälle kuntien hankkeiden ohella hyvin tarpeellinen lisä. Jukka Lehiköisen mukaan tällaiset työt olivat suosittuja, ja monet kyselivätkin niitä piiriyhdistyksen kautta.

Yksityisillä markkinoilla hinnat eivät olleet sidottu-

Neuvottelupöydässä Pukinmäen Säterintie 7:n toimistolla Vantaan kaupungin asioista. Kuvassa vasemmalta Jukka Lehiköinen, Veikko Saarinen ja Juhani Mustonen.

YRITTÄJÄT OTTIVAT PIIRIIN YHTEYTTÄ, KUN VAIKKA HALUTTIIN TIEDUSTELLA HINTATASOA TAI KUKA ON YHTEYSHENKILÖ SINNE JA TÄNNE.

ja kuten kunnilla. Työtarjouksia tuli paljon yksityisiltä rakentajilta, oli talonpohjia ja pihahommia. ”Yrittäjät ottivat piiriin yhteyttä, kun vaikka haluttiin tiedustella hintatasoa tai kuka on yhteyshenkilö sinne ja tänne. Keikkojahan haluttiin saada. Se oli vetonaula piirin suuntaan monellekin. Jos tuli viikonloppukeikka, jossa piti tehdä jossain yksityiselle töitä, niin sanoin, että ota nyt itsellesi siitä palkkaa. Pane vaikka 20 prosenttia lisää normaalihintaan, niin se kattaa nämä kulurakenteet ja jää vielä vähän lisää käteenkin. Tällä tavalla moni pienyrittäjä pysyi leivässä kiinni,” Lehikoinen kertoo.

Kun kilpailulainsäädäntöä alettiin 1980-luvulla kehittää ja perustettiin Kilpailuvirasto (nykyisin Kilpailu- ja kuluttajavirasto), kuntahintaneuvotteluista piti vähitellen alkaa luopua. SML kävi Kilpailuvirastossa neuvottelemassa hintaneuvottelujärjestelmän jatkosta, mutta ilman tulosta. Seurauksena keskusliitto kehitti jäsentensä käyttöön tietokoneohjelman, jonka avulla jäsenyritykset pystyivät laskemaan konekustannuksiaan tarjoustensa pohjaksi.

Lopullinen isku hintaneuvotteluille oli Suomen liittyminen Euroopan Unionin jäseneksi. Sen myötä vuonna 1995 tuli voimaan lainsäädäntö, jonka mukaan kaikki julkiset hankinnat piti kilpailuttaa avoimesti ja tasapuolisesti. Tämänkin jälkeen eräät kaupungit - esimerkiksi Tampere - jatkoivat hintaneuvotteluja jonkin aikaa.

”Kun kuntahintaneuvottelut sitten päättyivät, kuntien edustajilla oli halu saada pitää ne hyvät työntekijät. Myös me olimme siinä aktiivisia, koska sehän tietenkin

oli jäsenkunnan etu. Piirin Taksatoimikunta kokoontui kuntien edustajien kanssa muutaman kerran, ja tavoitteena oli yhteiset sekä samanlaiset pelisäännöt kaikissa piirin kunnissa. Niiden avulla kunnat pystyivät arvioimaan yritysten tarjoukset: verrattiin kuljettajan ammattitaitoa, kaluston ikää, yrityksen kokemusta ja taloudellista tilaa, verojäämätodistuksia ja tämän tyyppisiä tekijöitä - eli aika samanlaisia asioita, joita 1990-luvun alkupuolella alettiin korostaa myös urakointipuolen laatukehityshankkeissa. ”Sopimuskuntien ja -kaupunkien kanssa onnistuttiinkin 12-13 tapauksessa sopimaan suurin piirtein samoista periaatteista tarjouspyyntöjen laatimiseen ja urakoitsijoiden valintaan”, Lehikoinen kertoo.

Lehikoisen jälkeen toiminnanjohtajaksi tullut Mikaela Aaltonen muistelee: ”Kun taksaneuvottelut päättyivät kilpailulainsäädännön vuoksi, kuntien kanssa tehtiin muuta yhteistyötä 2000-luvulla. Vierailimme koordinoitusti Uudenmaan kunnissa kertomassa muun muassa korjausvelasta, maarakennustöiden ulkoistamisesta, kuntavaalitavoitteista, tilaajaosaamisesta sekä hankintamenettelyistä. Tilaisuuksissa kunnan edustajilla oli puheenvuoro kunnan tulevista hankinnoista ja INFRA Uusimaa ry (aiemmin SML:n Uudenmaan piiriyhdistys) markkinoi jäsenyritysten palveluja. Korona-aikana 2020-luvun alussa oli tärkeää, että kunnat eivät alkaneet jarruttaa hankkeita, joten tämä oli neuvottelujen keskeinen tema.”

Kaivuri-Kaisat

Maansiirto-lehden numerossa 8/1975 kerrottiin SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen naistoimikunnasta eli Kaivuri-Kaisoista, joka vietti vilkasta ensimmäistä toimintavuottaan. Ajatuksen herättäjä ja toiminnan alkuunpanija rouva Taimi Leskinen kertoi toimikunnan syntyvaiheista ja toimintamuodoista artikkelissa seuraavaa:

"Idean sain aikanaan keskusliiton vuosikokouksessa. Kokouksen jälkeisissä illanistujaisissa tunsin oloni yksinäiseksi, vaikka paikalla oli muitakin maarakentajien rouvia. Miehet näyttivät olevan keskenään vanhoja tuttavuuksia, mutta meillä naisilla ei tuntunut olevan varsinaista kontaktia, vaikka ulkonaolta tiesimme monia muita, etenkin omien piiriemme maarakentajien puolisoita. Ajattelin jo tuolloin, että asian auttamiseksi olisi tehtävä jotain, ja niinpä sana pantiin kiertämään Uudenmaan piirin toiminnanjohtaja Jussi Mustosen välityksellä."

Toimikunnan perustava kokous pidettiin 20. helmikuuta 1975, ja paikalla oli 22 maarakentajan puolisoa. Toimikunnan nimeen "Kaivuri-Kaisat" päädyttiin nimikilpailun perusteella. Uudenmaan naiset näyttivät aktiivisuudellaan esimerkkiä muille, ja jo ensimmäisen toimintavuoden aikana Kaisojen toimintaan käytiin muistakin piireistä tutustumassa.

Kaivuri-Kaisat halusivat toiminnallaan tuoda



myönteistä ja keventävää tunnelmaa alalle, jota leimasivat raskaat työt ja pitkät työpäivät. Kaisat järjestivät ohjelmaa esimerkiksi pikkujouluihin, joita vietettiin muun muassa Ruotsin risteilyillä. Juhlien arpajastuloilla Kaisat kyyditsivät tilausbusseilla Helsingin Kustaankartanon vanhainkodin asukkaita pääkaupungin keskustan hyörinään ja jouluiselle Aleksanterinkadulle. Mukaan pyrittiin saamaan varsinkin sellaisia vanhuksia, joilla ei ollut omaisia tai tuttavuuksia kuljettamaan heitä vanhainkodin ulkopuolelle. Piiri-

Uudenmaan piiriyhdistyksen naistoimikunta Kaivuri-Kaisat teki vuonna 1977 kevätretken Lontooseen ja he vierailivat JCB:n tehtailla Keski-Englannissa.

yhdistyksen kiertokirjeessä 5/1977 rouvat Laavainen, Havo ja Pasanen harjoittivat jäsenhankintaa ja tiedustelivat samalla, löytyisikö jäsenistöltä kesäpaikkaa, missä voitaisiin kokoontua telttailun, makkarapaiston ja yhteislaulun merkeissä.



Kaisojen toimintamuotoja olivat muun muassa 50- ja 60-vuotiaiden piiriyhdistyksen jäsenten muistaminen hopeisella tai kultaisella kaivurin kauhan kynnellä. Kynnet lahjoitti englantilainen konevalmistaja JCB, jonka tehtaille Kaisat tekivät vierailun vuonna 1977.

Kaisojen ensimmäisenä puheenjohtajana toimi vuoteen 1977 Taimi Leskinen. Tässä tehtävässä häntä seurasi vuoteen 1991 Aino Laavainen, jonka jälkeen puheenjohtajuus siirtyi Marja Korhoselle.

Vuonna 2021 alkoi perinne yhdistyksen pitkän

viikonlopun kestävästä kevätreissuista, joihin otetaan puoliset mukaan. Konsepti oli aina samantyyppinen: ensimmäisenä päivänä isännät konetehtaalle ja puolisoille mielekästä ohjelmaa, kuten opastettu kaupunkikierros. Muina päivinä kaupunkiin tutustumista ja yhteinen illallinen. Isäntänä reissuilla on toiminnanjohtajan lisäksi ollut edustus koneliikkeestä. Samalla rouvat ovat päässeet tapaamaan toisiaan, verkostoitumaan ja jakamaan kokemuksia. Onpa reissuista ollut toisinaan puolisoillekin ammatillista hyötyä; he

Keväällä 2024 piirin matkalla Ranskan Annecyssä. Isännät Mecalacin tehtaalla, puoliset kaupunkikierroksella vas. Maria Tuominen, Elina Hietala, Satu Viitala, Anu Ikäheimo, Therese Nyholm, Mervi Liikala, Carita Siltanen, Laura Vaskin-Kuivasniemi, Kirsi Piekkä, Laura Winberg, Leena Antikainen, Annika Jokinen, Carita Modenius, Maarit Nelimarkka, Hanna Ikonen

kun toimivat usein yrityksen toimistolla ja haasteet ovat usein samantyyppisiä.

SÄÄDÖSTEN MUUTOKSISTA PITI PYSYTELLÄ HYVIN KÄRRYILLÄ.

TES-asioita ja muutakin neuvontaa

Kun Uudenmaan piiriyhdistys vuonna 1960 aloitti toimintansa, erääksi maarakennusalan yrittäjätoiminnan suurimmaksi rasisiteeksi määriteltiin työehtosopimusten (TES) puute. SML oli sääntöjensä puolesta puhtaasti elinkeinopoliittinen liitto, joten se ei halunnut ottaa itselleen työmarkkinaosapuolen roolia. Koska pääkaupunkiseudun talonrakennuksen pohjatöitä tekevät työnantajat pitivät työehtosopimusta kuitenkin välttämättömänä, perustettiin joulukuussa 1962 erillinen työnantajaliitto. Liiton perustajia olivat muun muassa Eric Fagerström, Mikko Helin, Anssi Karppinen, Erkki Pekkinen ja Olli P. Sorjonen. Maa- ja vesirakennustyönantajain Liitto ry toimi alan työnantajaliittona aina vuoteen 1971, jolloin SML otti huolehtiakseen työnantajaliiton tehtävät.

Juhani Mustonen muistelee, että yhdistykseen tuli paljon TES-asioihin liittyviä soittoja. Toiminnanjohtaja vieraili myös paikan päällä yrityksissä kyselemässä tunnelmia. 1980-luvun alkuvuosina TES-asiat siirtyivät pääosin piiriasiamies Jukka Lehikoisen hoitettaviksi. Säädösten muutoksista piti pysytellä hyvin kärryillä, joten keskusliiton juristit kokosivat piirimiehet Helsinkiin, kun uusi työehtosopimus muutoksineen astui voimaan. Piirimiehet soittelivat hankalissa tapauksissa myös toisilleen ja kyselivät neuvoja. Jukka Lehiko-



nen muistelee, että aika usein hän oli se, jolta kysyttiin – johtuikohan siitä, että selvästi suurimman piirin toiminnanjohtajana hän myös useimmin joutui tekemiseen yritysten työsuhteisiin liittyvien asioiden kanssa. Piiriyhdistyksen alkuvuosista lähtien tuli tavaksi järjestää myös jäsenkoulutuksia uuden työehtosopimuksen tullessa voimaan.

Jäsenyritysten kysymykset koskivat esimerkiksi vuosilomia: miten vuosilomat lasketaan ja milloin vuosilomia sai pitää? Näistä asioista syntyi monesti kiistaa isännän ja työntekijän välillä. Monessa tapauksessa soittaja oli yrityksen palkanlaskusta vastaava isännän rouva.

Paljon kysyttiin arkipyhäkorvauksista kuten pitkäperjantaista ja uudenvuodenpäivästä. Vaikka nämä olivat

Maa- ja vesirakennusalan työehtosopimus Suomen Maarakentajien Keskusliiton ja Rakennustyöläisten liiton välillä allekirjoitettiin 9.2.1979. Kuvassa eturivissä oikealta lukien jaostosihteeri Mauri Nisula ja toinen puheenjohtaja Matti Ojala Rakennustyöläisten Liitosta sekä SML:n hallituksen puheenjohtaja rakennusneuvos Anssi Karppinen ja varapuheenjohtaja, johtaja Mikko Siljanpää. Takana oikealla oik. kand. Juhani Laurikainen RL:sta ja vasemmalla SML:n työehtosopimusneuvottelukunnanpuheenjohtaja, apulaisjohtaja Timo Isotalo.

VUOSILOMISTA JA TYÖMAAOLOSUHTEISTA TULI USEIN KIISTAA.

TESissä, jäsenten oli helpompi varmistaa asiat piiriltä.

Kyseltiin myös, miten sairaus- tai tapaturma-ajan pituus ja siihen liittyvä palkanmaksu laskettiin TES:in mukaan. Sairausajan pituus oli TESissä usein 30 arkipäivää, ja palkanmaksuun vaikutti työsuhteen kesto ja se, maksettiinko palkkaa vain työajanjaksoon sisältyviltä työpäiviltä. Monet yrittäjät olivat yllättyneitä kuullessaan, että he olivat saattaneet maksaa väärin.

Haluttiin tietää, missä jaksoissa työntekijälle voi antaa vuosilomaa kiireellisenä aikana. Lisäksi kysyttiin kesä- ja talviloman määräytymisestä ja kestosta. Esimerkiksi talvilomaoikeudesta syntyi usein erimielisyyksiä työmailla, koska työntekijät eivät aina tienneet, että oikeus lomaan syntyy työskenneltyjen kuukausien perusteella.

Pienemmissä jäsenyrityksissä saattoi syntyä riitaa työntekijöiden sosiaalituloista. Riitaisuuksia esiintyi etenkin silloin, kun työmaalla työskenteli talopuolen tilapäistyövoimaa. Pitkiä aikoja kestävillä talotyömailla oli totuttu erilaisiin vaatimuksiin, ja talopuolen työntekijät olivat monasti hanakoita kommentoimaan työntekijöille järjestettyjä olosuhteita. Maarakennuspuolella siedettiin vaatimattomampia olosuhteita: työmaat olivat usein lyhytaikaisia, eikä niillä ei ollut samanlaisia velvoitteita järjestää sosiaalituloja kuin talopuolella. Maarakennuspuolella työmaat olivat monesti ehtineet jo päättyä, ennen kuin riitaa näistä kysymyksistä oli edes ehtinyt syntyä.



Katutyömaan kiviä rikotaan paineilmakäyttöisellä vasaralla. Lapiomies seuraa vieressä.

Harvinaisuus jäsenistössä – vesirakentaja Jussi Sorsamo

Lohjalta kotoisin oleva Jussi Sorsamo aloitti uransa maarakentajana vuonna 1964. "Maatalon poikana meille kaikille ei riittänyt hommia, ja kun koulunkäynti ei kiinnostanut, isä kehotti etsimään jotain muita töitä. Tällä tavalla sitten urani rakentajana alkoi". Ensimmäinen kone oli vuoden 1958 mallia oleva traktorikaivuri "Riuku-Vammas". Vuonna 1965 Sorsamo hakeutui töihin Helsinkiin, ensiksi Klaus Mäntylän yritykseen, ja sen jälkeen Louhintaliike Lauri Aalto Oy:n palvelukseen.

Maansiirtoliike Sorsamo Oy aloitti toimintansa vuonna 1972. Vaihtoon vesirakennuspuolelle houkuttelivat 1970-luvun lopun rakentamisen hiljaisemat vuodet. Helsingin satama haki tuolloin urakoitsijaa Sarvaston ja Vartiokylän lahtiin. Urakat saatiin ja töihin käytiin vanhalla ketjukauharuoppaajan alustalla, johon nostettiin kaivukone.

Vuonna 1980 perustettiin Suomen Vesityö Oy, joka keskittyi ruoppauksiin ja vesirakennuksiin. "Siitä se sitten lähti, vaikka vähän huonoilla laitteilla aloitettiin. Talvisin pistettiin hitsarit hommin ja rakennettiin lauttaa aina vähän paremmaksi. Välillä käytiin vakoi-lemassa naapurinkin lauttoja, miten ne oli tehty", Sorsamo



samo kertoo. Yrityksellä oli lisäksi vielä jonkin aikaa joitakin maarakennuskoneita, joilla tehtiin hommia VR:lle 1990-luvun alkuun.

Yhtiön tilauskannasta – kuten pitkään myöhemmin – noin 4/5 muodostui Helsingin ja Espoon kaupunkien tilauksista, ja nämä työt jatkuivat keskeytyksettä lamavuosien ajan. Myös Merenkulkuhallitus ja Tielaitos olivat tärkeitä töiden tilaajia. Vuosituhannen vaihteesta lähtien asiakaskuntaa laajensivat varakkaat pääkaupunkiseutulaiset, jotka tilasivat rantojensa muokkaustöitä Suomen Vesityö Oy:ltä.

Yhtenä mieleenpainuvimpina työkohteena Sorsamo muistaa vuonna 1990 alkaneen kaksivuotisen Helsingin Pohjoisrannan massanvaihtolevitysruoppauksen ja penkereen teon. "Se oli jatkuvan liikenteen takia varovasti tehtävä työ. Kaivoimme alta savet pois, ja autojen piti heti tuoda perästä kivipainopenkat, etteivät kadut alkaneet sortua."

Myös Vuosaaren suursataman ruoppaustyöt työl-

Suomen Vesityö Oy:n Helsingin Pohjoisrannan massanvaihtoruoppaus työ 1990-luvun alussa.

listivät Suomen Vesirakennus Oy:tä. Tätä vielä suurempi urakka yritykselle oli vuonna 2005 alkanut louheen kuljetus Hernesaaren kärjestä Vuosaareen. Käytössä oli muutama hinaaja ja lautta, ja louhetta kulki meritse päivittäin 3 500 kuutiota. "Töitä tehtiin 24 tuntia vuorokaudessa, ja vähitellen alkoi tuntua siltä, että kyllä täytyy lopettaa. Myin firman vuonna 2006 pois, mutta jäin sopimuksen mukaisesti vielä kahdeksi vuodeksi hommiin ennen kuin siirryin eläkkeelle." Yritys siirtyi silloin Sorsamon siskonpojalte Jukka Laiholle ja Ari Laavaiselle. Firma jatkaa toimintaansa edelleen.

Tällä hetkellä Sorsamoa työllistävät lähinnä oman kesämökin pihanlaittotyöt ja perunamaan hoito. Sorsamo on hankkinut tähänkin työhön kunnon vehkeet, eli kahden tonnin pienkaivurin.

PÄÄOSA TES-KYSYMYKSISTÄ RATKESI PUHELIMESSA.

Urakoitsijoiden työsuhteiden päättymiseen liittyneet kysymykset olivat ja ovat edelleen melko tavallisia: miten pitää menetellä, jos joutuu vähentämään työvoimaa ja miten pitkä irtisanomisaika määräysten mukaan on? ”Minun toiminta-aikanani se oli viisi päivää lyhyissä työsuhteissa. Sitten se kasvoi kahteen ja neljään viikkoon ja sitten kuuteen viikkoon”, Lehikoinen kertoo. Oli myös tapauksia, joissa työntekijä oli törtöttöillyt niin, että hänet piti irtisanoa. Oli juopottelua, luvattomia poissaoloja tai muuta rötöstelyä.

Pääosa TES-asioihin liittyvistä kysymyksistä ratkesi puhelimessa, mutta hankalimmissa riitatilanteissa ongelmaa piti ratkoa osapuolten kesken yrityksissä tai jopa oikeudessa. Vaativissa tapauksissa piti tukeutua keskusliiton juristien apuun. Keskusliiton lakimies Kimmo Laukkasen mukaan saattoi esimerkiksi olla, että isäntä oli pikaistuksissa irtisanonut työntekijänsä. Kun selvisi, että oli menetelty väärin, tarvittiin juristia selvittämään aiheutunutta sotkua. Juristit selvittivät tarvittaessa myös sen, minkälaisia ennakkotapauksia ja -päätöksiä samantyyppisistä tapauksista oli olemassa.

Työehtosopimusten noudattamatta jättäminen ja siitä seurannut valvonnan laiminlyönti saattoivat johtaa sanktioihin sekä yritykselle, piiriyhdistykselle että jopa keskusliitolle. Piiriyhdistyksen piti reagoida nopeasti rakennusliiton riitakirjeisiin ja ottaa heti yhteys yrityk-



seen. Piirin toiminnanjohtaja kirjasi ylös kaikki keskustelut ja tehdyt toimenpiteet. Joskus asiat etenivät työtuo-
mioistuimeen, jolloin toiminnanjohtaja saattoi toimia todistajana. Piiriyhdistyksen taloudesta piti huolehtia niin, että käytössä oli puskurivaroja, joilla pystyttiin hoitamaan tuomioistuimen päätöksistä aiheutuneet mahdolliset sanktiomaksut.

TES-asoiden lisäksi jäsenyrittäjät tarvitsivat muis-
sakin asioissa piirin neuvontaa. Pienet yrittäjät saattoivat ottaa piiriin yhteyttä, kun tilaajalta oli jäänyt maksut saamatta. ”Sanoin, että mene oman pankinjohtajan luokse ja pankaa maksukehotusta perään.

Kehä I:n parantamistöihin liittyvä Vihdintien leventäminen käynnissä. Työn urakoi Armas Kallio Oy.

RAKENNUSLIITTO PYSÄYTTI TYÖT ENSIN UDELLAMAALLA.

Ilmoita sitten tilaajalle, että tratta on tulossa. Maksamaton perintälasku ilmoitettaisiin julkiselle protestilistalle, ja se aiheuttaisi yritykselle merkinnän luottotietoihin. Mikään tilaaja ei tietysti halunnut joutua tällaiselle listalle, ja monesti jo ennen kuin tratta tuli, jäsenyritys sai ne rahat. Sen tyyppistä neuvontaa oli yllättävänkin paljon”, Lehikoinen muistelee.

Erkki Mäntylän mukaan arkinen neuvonta ja tuki ovat vuosikymmenien myötä olleet yksi tärkeimmistä asioista, joita piiriyhdistys on antanut jäsenyrittäjille. ”Kun yrittäjälle tapahtuu joku vahinko tai mitä tahansa, niin yrittäjä ajattelee sen tunteella. Yhdistykseltä saa järjen äänen ja aikaa rauhoittumiseen ja sitten mahdollisesti vielä ohjauksen keskusliiton juristin luokse, joka myös pystyy auttamaan. Tämä on ollut arvokas apu monelle yrittäjäjäsenelle.”

Vuoden 1982 lakko

Kalevi Kaipia kirjoittaa INFRA Kaakkois-Suomi -piiriyhdistyksen 60-vuotishistoriikissa seuraavasti: ”TES-neuvottelut 1970-luvun loppuvuosina ja 1980-luvun alussa muodostuivat kerta kerralta vaikeammiksi, ja Rakennusliiton jäsenkunnasta kuultiin jopa mielipiteitä, että miksi maarakennusosalalla ei ole koskaan lakkoa, vaikka talonrakennuksessa on sellainen joka vuosi!”

Vuoden 1982 neuvottelukierros alkoi myönteisissä merkeissä, mutta varsin pian alkoi selvitä, että lakko on



tulossa. Maarakennusalan ensimmäinen valtakunnallinen työtaistelu koettiin saman vuoden keväällä. Rakennusliitto pysäytti työt ensin Uudellamaalla, josta lakko sitten levisi muualle maahan.

Työmaaparakin asuintiloja
1970-luvun alussa.

Lakko ei koskenut kaikkia yrityksiä, vaan monissa pienissä yrityksissä työt jatkuivat: omistaja teki yleensä itse töitä, ja jos työntekijöitä oli, monet heistä olivat järjestäytymättömiä. Tilanne oli toinen suuremmissa yrityksissä, joissa oli aktiivisia pääluottamusmiehiä ja joissa monet työntekijät kuuluivat liittoon.

Lakon aikana eri puolilla Suomea tehtiin nelisenkymmentä Rakennusliiton kanssa solmittua erillissopimusta. SML:n säännöt kuitenkin kielsivät tällaisten sopimusten tekemisen. Niitä tehneet yritykset piti sääntöjen

VUONNA 1982 SML EI OLLUT MIN-KÄÄN TYÖNANTAJALIITON JÄSEN.

mukaan erottaa jäsenyydestä. Uudellamaallakin erillis-sopimuksia syntyi, kun eräät taloudellisesti tiukoilla olleet yritykset päättivät suostua Rakennusliiton esit-tämiin vaatimuksiin. Tunnetuin tapaus oli nosturiyrit-täjä Pekkaniska Oy, joka tekemänsä erillissopimuksen takia jouduttiin keväällä 1982 erottamaan piiriyhdistyk-sen jäsenyydestä.

Lakon alkaessa SML ei ollut minkään työnantajaliit-on jäsen. Keskusliitossa alkoikin lakon takia aktii-
vinen keskustelu jatkojärjestäytymisen tarpeesta ja siitä, miten vastaavissa tilanteissa saataisiin tukea. Seurauksena SML päätti liittyä talonrakennusalan työn-antajia edustavaan Suomen Rakennusteollisuusliittoon vuonna 1984, ja edelleen Rakennusteollisuuden Keskus-liittoon vuonna 1992.

Rakennusliiton toiminta aktivoitui piirin alueel-la vuoden 1982 lakon jälkeen. SML hoiti keskusliittona TES-neuvotteluihin liittyneet asiat, mutta jos työnteki-jät halusivat valittaa epäkohdista, Rakennusliitto kirjel-möi niistä suoraan piiriyhdistykseen. 1980-luvulta mie-leen jäivät erityisesti liiton toimitsijat Veikko Oksanen ja Esko Auvinen. Molemmat olivat vahvoja aatteen miehiä ja kovia työntekijöiden oikeuksien puolustajia. Jos-kus jäsenyrityksiä koskevat valitukset olivat aiheellisia ja niihin piti puuttua, mutta joskus myös perusteetto-mia vaateita esitettiin. Toisaalta myös Rakennusliitto puuttui asioihin, joissa se huomasi työntekijän toimi-



neen asiattomasti. Tärkeintä oli, että ongelmista pystyt-tiin keskustelemaan ammattimaisesti eikä menty henki-lökohtaiselle tasolle. Jukka Lehikoinen muistelee, että työasiat käsiteltiin työasioina, ja jos muualla satuttiin törmäämään, juteltiin ihan jostain muusta.

Jäsenkoulutus ja tiedotustoiminta

Piirin koulutustoiminta oli alkuvuosista alkaen aktiivis-ta. Koulutusta järjestettiin esimerkiksi kevät- ja syysko-kousten tai tupailtojen yhteydessä. Tupailtoja pidettiin joitakin kertoja vuodessa eri puolilla Uuttamaata, ja nii-hin olivat tervetulleita myös piiriyhdistykseen kuulu-mattomat paikalliset yrittäjät. Tupailloissa tiedotettiin lisäksi yhdistyksen ja keskusliiton toiminnasta ja keskus-

DI Raimo Vuolion (seiso-massa) ura piiriyhdistys-ten ja keskusliiton järjestä-mien louhintaa ja räjäytys-töitä käsitelleiden kurssien vetäjänä alkoi 1960-luvulla. Kuva ylipanostajan päte-vyyskokeesta vuodelta 1975.

Mustosen työ lupa

Uudenmaan piirin vuoden 1982 lakkokevääseen liittyi laajempaakin huomiota herättänyt erillistapaus. Uusmaalaisen Haka-Kaivin Oy:n Seppo Tähtinen tuli lakon alettua piiritoimistoon. Tähtisen edustama yritys teki töitä Vuosaaren silloisella kaatopaikalla, mutta työtaistelun puhjettua Rakennusliiton lakkovahdit olivat estäneet yrityksen pääsyn työmaalle.

Kaatopaikalle vastaanotettiin sairaalajätettä, jonka leviämisen estämiseksi jätteen piti peittää välittömästi kaatopaikkajyrillä. Paikalle tulleet lakkovahdit vaativat Tähtiseltä tätä varten työ lupaa. Juhani Mustonen totesi siinä tilanteessa, että Suomessa on vapaa yrittämisen oikeus, ja hän kirjoitti Tähtiselle "työlupaa". Siihen tuli hänen allekirjoituksensa sekä merkintä, että piirin hallituksen puheenjohtaja Pertti Varakas oli asian hyväksynyt. Varakkaalla ei tosin ollut asiasta mitään tietoa, eikä hänen ymmärrettävistä syistä ilahtunut tällaisesta omatoimisuudesta – varsinkin kun asiaa tehtiin iso juttu Kansan Uutisiin. Tämän

Jatkoa etusivulta
Rikkurivärväystä

Pääkaupunkiseudulla on alkuvuoksesi-
lukuun otettu myös isä-
ntien jakamilla omate-
koisia työtuomia. Am-
matiosaston puheen-
johtaja Heikki Mur-
to kertoi, että paperi-
rintaantajan esinty-
jä Jarmo Uudenmaan piiri-
yhdistys ja allekirjoi-
tajina puheenjohtaja
Pertti Varakas ja toi-
minnanjohtaja Juhana
Mustonen. Murto ke-
hoitti läsnäolijoita
rinnearna nana työl-
vä val pois, koska alio-
virallinen työtuoma on
punertava kortti, jon-
ka allekirjoittajana
esintyjä Rakennus-
liiton liiton liiton
käsiköimä.

[illegible]

Esko Rönkkö toivoi rikkurivalvonnan tehostamiseen apua erityisesti talonrakennuspuolen työläisiltä. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien työntekijöiden luottamusmiesten antamasta arvokkaasta avusta Rönkkö halusi välittää lokaalisten kiltojen Työ-



Pohjois-Skandinaviasta
oleva helikko maatalapainee
nalue liikkuu hitaasti kaan
koon. Sitä seuraa kolea luo
teinen ilmavirtaus, joka le
viää koko maahan. Vest-
lumikuuroja esiintyy van
sinkin maan itä- ja pohjo
osissa. Koko maassa esiin
tyy paikoin hallaa.

**ODOTETTAVISSA
TORSTAI-ILTAAN
ASTI:**
Ahvenanmaalla, Turun ja
Porin läänissä, Uudenmaan
Hämeen ja Vaasan läänissä:
Voimistuvan puuskaista-
lännen ja huotien välillä
tuulta. Verraten selkeää.
Päivän ytin lämpötila 8...11
astetta.

Kymen, Mikkeiin, Keski-Suomen, Kuopion ja Pohjois-Karjalan läänistä sekä Oulun läänin länsiosasta:
Voimistuvaa lännen ja luoteen välistä tuulta, lisääntyvää pitiävyttä ja varsinkin iltapäivällä monin paikoin vesi- tai rantakuuoroja.
Päivän ylin lämpötila 10 asteen.

Oulun läänin (Hämeen län) Lapin läänissä:
Pohjoisen ja luoteen puoleisista tulta, joka voimistuutuu navakaksi, tuntuu kovaa tulta. Puolipilvistä pilvistä ja ajoittain lumi- tai räntäkuuroja. Lämpötila laskee 2 ja 5 astetta.

maailta poistunut rikkuri
saattaisi joutua uudelleenkin
painostuksen alaiseksi.
—Tarkistuskäynnit osoitta-
vat, löytyykö sanansa syö-
jiä, huikkasi Rönkkö ja
suuntasi partion matkan
seuraavaan pisteeseen Aira-
min tehtaaseen Iin Suutar-
laan.

Säätila

**ODOTETTAVISSA
PERJANTAINA:**
Koko maassa:
Lännen ja pohjoisen välis-
tä tuulta. Vaihhtelevaa pilvi-
syyttä ja lähinnä itä- ja poh-
joisosissa rantäkuurot mah-
dollista. Kolesa.

SAATIEDOTUS

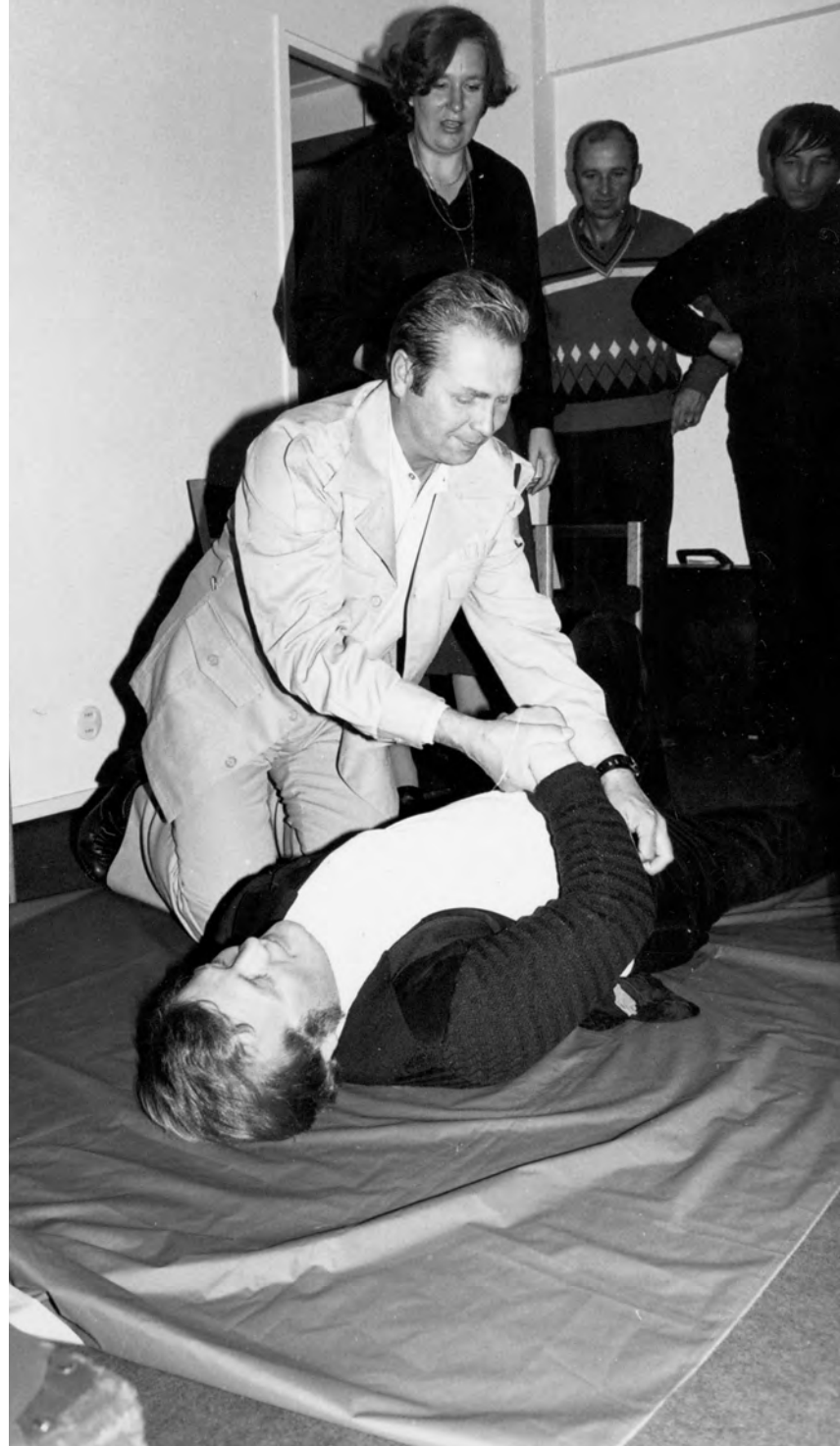
MERIKULKUJJOILLE:
Odottelavissa forstailtaan asti:
Suomenlahti: lännen ja luoteen välistä tuulta 7-10 m/s. Hyvä näkyvyys.
Pohjoisitämeri ja Selkämeren eteläosa: Luoteistuulta 9-12 m/s, iltaa kohti tuuli vähän heikkenee. Hyvä näkyvyys.
Selkämeren pohjoisosa,

Merenkulkukku ja Perämeri:
Luoteistulta 10-14 m/s.
Enimmäkseen hyvä näky-
vyys, päivällä Perämerellä
lumikuurot mahdollisia.

Koivantuulen varoitusta Sel-
kämeren pohjoisosassa, Me-
renkurkussa ja Perämerellä:
Luoteistulta 14 m/s.

Huomautus veneilijöille:
Pohjoistämmerellä ja Selkä-
meren eteläosassa: Luoteis-
tulta 12 m/s.

SIITEPOLYTIEDOTE.
Etelä- ja Keski-Suomessa kolvon kukinta jatkuu hyvin runsaana. Siitepölyä saattaa tulla myös sisätiloihin tuuletuilman mukana. Pajut ja haapa kukkivat edelleen.
Pohjois-Suomessa sade vähentää leikkien eläimistöä.



**Kansan Uutiset kommentoi kitkerään
sävyyn tapahtumia Vuosaaren
kaatopaikalla 13.5.1982.**

isompaa konfliktia ei jupakasta kuitenkaan aiheutunut. Tähtinenkin pääsi jatkamaan työtään – olihan kyse tärkeästä suojelutyöstä, johon muutenkin olisi myönnetty erillislupa.

(Viereinen sivu) Kurssilaiset harjoittelevat tajuttoman potilaan kääntämistä kylkiasentoon SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen yhteistyössä Vakuutusyhtiö Pohjolan kanssa järjestämällä ensiapukurssilla. Kuvassa potilaana Veikko Kainulainen ja auttajana Raimo Pajunen. Taustalla kurssin vetäjä Kirsti Turtiainen ja Heikki Voutilainen sekä Juhani Vlasoff.

teltiin ajankohtaisista asioista maa- ja vesirakennusallalla. Lisäksi saatiin tietoa yhteistyökumppanien uusista tuotteista ja niihin liittyvistä alennuksista. Illoissa vieraili myös tilaajien edustajia kertomassa käynnissä olleista tai suunnittelun alla olevista merkittävistä hankkeista.

Puhelinneuvonnan ja kokousten ohella jäsenistölle jaettiin tietoa postitetuilla jäsentiedotteilla ja kiertokirjeillä. Myös piiriyhdistykseen perustetut toimikunnat ja jaostot järjestivät kurssitusta ja tiedotustilaisuuksia omilta erikoisaloiltaan.

Koska yhdistyksellä ei ollut sopivaa tilaa omasta takaa, kokoukset ja niihin sisältyneet koulutukset pidettiin ravintoloiden kabineteissa tai eri yritysten tiloissa. 1970-luvulla koulutustilaisuuksia ryhdyttiin järjestämään myös Tukholman risteilyillä pidettyjen sääntömääräisten kokousten yhteydessä. Koulutuksille etsittiin aina sponsori - esimerkiksi joku koneliike tai vakuutusyhtiö - joka vastasi yleensä koulutustilojen ohella myös tilaisuuden tarjoiluista.

Piirijärjestön koulutusten aiheet keskittyivät pääosin käytännön liiketoiminnan ajankohtaisiin haastei-



siin sekä alan teknisiin ja taloudellisiin kysymyksiin. Alkuvuosien koulutuksia pitivät usein piirin omat toimihenkilöt. Esimerkiksi johtokunnan puheenjohtaja Anssi Karppinen oli aktiivinen luennoitsija ja alustaja piirin alkuvuosien tilaisuuksissa. Karppisen pitämän illan aihe saattoi liittyä muun muassa tarkkuuslouhintaan.

Keskusliiton edustajat kävivät syys- ja kevätkokouksissa kertomassa liiton toiminnasta sekä ajankohtaisista työmarkkina- ja yrittäjäpoliittisista asioista.

SML:n yrittäjäkoulutus päivät Espoossa 1974. Päivien johtaja Aulis Ukkonen jakoi opetusmateriaalia ryhmälle, jonka puheenjohtajana toimi Hannu Leppävuori ja muina jäseninä Pentti Niemelä, Reijo Varakas, Mikko Halkola, Pekka Tuukkanen ja Raimo Vuori.



TYÖTURVALLISUUSSÄÄDÖSTEN UUDISTUMINEN VUONNA 1974 EDELlytti URAKOITSIJOIDEN TÄYDENNYSKOULUTUSTA.

Piiriyhdistyksen toimihenkilöt osallistuivat vastavuoroisesti myös keskusliiton järjestämille neuvottelupäiville ja koulutustilaisuuksiin.

Keskusliiton talous- ja lakiasiantuntijat alkoivat 1970-luvulla säännöllisesti järjestää piiriyhdistysten jäsenille työehtosopimus-, yritystalous- ja palkanlaskentakursseja. Piiriyhdistys järjesti yhdessä keskusliiton kanssa ensimmäiset maa- ja vesirakennusalan yrittäjien erikoiskurssit vuonna 1972.

Työturvallisuussäädösten uudistuminen vuonna 1974 edellytti urakoitsijoiden täydennyskoulutusta. Maarakentajien Uudenmaan piiriyhdistys järjesti ensimmäisen ensiapukurssinsa lokakuussa 1978 yhteistyössä Vakuutusyhtiö Pohjolan kanssa. Kurssi kesti 16 tuntia ja vastasi Suomen Punaisen Ristin Ensiapukurssia 1 (nykyisin EA1). Jäsenyrittäjille ja tekniselle henkilöstölle tarkoitetulle kurssille osallistui 12 henkilöä. Myös yrittäjäkuntaa velvoittavaa työsuhdeturvainsäädäntöä uudistettiin Suomessa edelleen 1980-luvun alkuvuosina. SML:n lakimies Heikki Wejberg piti aiheesta tiedotus- ja koulutustilaisuuden jäsenkunnalle elokuussa 1984.

Rakennuttavien virastojen edustajia kutsuttiin piiriin tapaamisiin antamaan tietoja esimerkiksi konevuokrausasioista tai alkavista isoista rakennushankkeista. Esimerkiksi Helsingin metrotuomiston rakennuspäällikkö Jouko Rantanen vieraili 1970-luvun alussa useaan ottee-

seen piiriyhdistyksen kokouksissa kertomassa metrohankkeen aloittamisesta ja etenemisestä.

Ministeriöistä ja vakuutusyhtiöistä tulleet asiantuntijat luennoivat yrittäjiä koskevista ajankohdaisista asioista ja muutoksista lainsäädännössä. Tällaisia olivat muun muassa verotukseen, vuonna 1970 pakolliseksi tulleeeseen yrittäjäläkevakuutukseen sekä yrittäjän vahingonkorvausvastuusiin liittyvät seikat. Tapaamisiin oli usein myös kutsuttu maarakennusalojen osaajia pitämään esitelmiä omilta erikoisaloiltaan.

1960-1970-lukujen taitteen hyvät suhdanteet heijastuivat maarakennusallalla kasvavana pulana osaavasta ammattihenkilöstöstä. Uudenmaan piiriyhdistys järjesti vuonna 1969 yhdessä Työtehoseuran kanssa panostaja- ja porarikurssit. Maarakennusalan koulutus perustui pääosin työllisyyskursseihin, ja yhdistys piti työvoimaviranomaisiin yhteyttä antaen tietoa kulloinkin kipeimmin tarvittavien ammattiryhmien koulutustarpeesta. Yhdistys osallistui myös kurssiohjelmien laatimiseen.

Maarakentajien Uudenmaan piiri ryhtyi vuonna 1975 yhdessä Puolustusvoimain kanssa järjestämään koulutustilaisuuksia kotiutettaville varusmiehille. Ensimmäiset koulutustilaisuudet pidettiin Kaartin pataljoonassa Helsingissä. Pertti Varakas muistelee, että hyviä kaivukonekuskeja saatiin työmaille myös sellaisista kuorma-autokuljettajista, joilta kortti oli syystä tai toisesta väliaikaisesti ”kuivumassa”.

Nosturinkuljettajat tutustuvat kurssilla nosturin tekniikkaan. 1970-luvun alussa mobiilinnostureiden kuljettajille ei vielä ollut varsinaista ammattikoulutusta vaan maahantuojat ja valmistajat järjestivät lähinnä laitteiden huoltoa koskevia kursseja.

Jyrki Murto ja Arno Ruusunlehti

Jyrki Murto sai mallia maarakentamiseen kotoa. Isä Erkki Murto oli aloittanut pienimuotoisen bisneksen maarakentajana ja kuljetusyrittäjänä Vihdissä 1950-luvun lopulla. "Mua ei nuorena koneet hirveästi kiinnostaneet, olin kova urheilemaan ja halusin perustaa urheilukaupan. Vihti vaan oli niin pieni kylä, että siitä ideasta sitten kyllä luovuin. Kaupakoulun jälkeen 1969 tarvitsin töitä, ja isä otti minut ajamaan firman toista konetta merkiltään O&K RH 4."

Armeijasta päästyään Jyrki Murto perusti Tmi Jyrki Murron vuonna 1972. Isältä saatu Poclain-kaivukone toimi käsirahana uudenkarheaan koneeseen O&K MH 4. Ensimmäinen työmaa oli Espoon Hanasaaressa, jonne rakennettiin kulttuurikeskusta. Asiakkaana oli silloinen Espoon Vesilaitos, nykyinen HSY, joka on edelleenkin Espoon kaupungin lailla yksi tärkeimmistä yrityksen asiakkaista.

Ensimmäisen Liebherr-puskukoneen Murto hankki vuonna 1979, kun yritys pääsi mukaan maankaatopaikkaurakointiin. Myöhemmin firmalle on hankittu kymmeniä puskukoneita, jotka olivat pääasiassa Liebherr-merkkisiä, ja tällä hetkellä niitä on yhteensä kuusi käytössä. Puskukoneilla työskentely Espoon ja Vantaan maan- ja lumenkaatopaikoilla on muodostunut yhdeksi yrityksen pitkäaikaisista tukijaloista.



"Melkein puoli vuosisataa on noita kaatopaikkahommia tehty, ja tälläkin hetkellä meidän koneitamme on töissä Espoon Kulmakorvessa." Vuonna 1983 Jyrki Murto tuli osakkaaksi yhdessä isänsä kanssa Murron Maansiirto Oy:hyn, jolloin käynnistyivät maa-aineskuljetukset. Liikenneluvat saatiin vuonna 1984. Maansiirtokaluston jälkeen hankittiin lisää autoja kunnossapitoon ja vaihtolavakuljetuksiin.

Nykyinen Murto-yhtiöt on monipuolista maarakennus- ja kuljetuspalveluja tarjoava perheyritysryhmä kolmannessa sukupolvessa. Yhtiöön kuuluvat

Tällä koneella Jyrki Murto aloitti uransa vuonna 1972.

neljä maarakennus- ja kuljetusalan yritystä: Espoon Maastotyö Oy, Murron Maansiirto Oy, Kuljetus Oy Jyrki Murto ja TTU-Kuljetus Oy. Asiakkaina ovat yksityiset tilaajat, erikokoiset yritykset ja kunnat. Suurimpiin asiakkaisiin kuuluvat Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupungit sekä HSY. Yrityksen palveluksessa on noin 40 alan ammattilaista.



Uraansa aloitteleva noin 20 v.
Arno Ruusunlehti vanhempiensa
Irene ja Niilo Ruusunlehden kanssa.

Rakennusliikkeiden ohella töitä tarjosivat muun muassa pääkaupunkiseudun kunnat, joille tehtiin maarakennusurakointia, kunnallisteknisiä töitä, hoitoa ja kunnossapitoa.

Arno Ruusunlehti laajensi 1990-luvun alussa yrityksen tuotepalettia tuentapontitukseen. "Uskalsimme tehdä rohkean ratkaisun, vaikka Yrjö Rauniston kehittämää Movax-ponttivasaratekniikkaa ei ollut silloin vielä kovin paljon testattu. Seuraavina vuosina hankimme lisää pontitusyksiköitä, ja lähdimme laajentamaan tuotepalettia tarjoamalla kokonaispalvelua, jossa tilaajalle tuodaan kaikki tarveaineet eli pontit, koneet, laitteet ja tekijät." Konsepti on osoittautunut menestykseksi, ja yritys on ollut teräsponttituennan edelläkävijöitä Suomessa. 2020-luvun puolivälissä Maanrakennusliike Arno Ruusunlehti Oy:n liikevaihdosta noin 70 prosenttia muodostuu teräsponttituentaan liittyvistä töistä. Yrityksen tarjontaan kuuluvat myös paalutustyöt sekä erilaisten maanrakennuskoneiden ja -tarvikkeiden vuokraus-, kone- ja kuljetuspalvelut. Ruusunlehden lapset jatkavat yrityksen toimintaa toisessa sukupolvessa.

Murto ja Ruusunlehti menivät jo nuorina yrittäjinä 1970-luvun puolivälissä mukaan piirin toimintaan. Piiri oli erinomainen paikka verkostoitumiselle ja vaikuttamiselle. Murto ja Ruusunlehti ovat 1990-luvulta lähtien toimineet aktiivisesti sekä konevuokrausjaoston että piirihallituksen jäseninä.

Arno Ruusunlehti sai ensikosketuksen maarakennuskoneisiin 1960-luvun alussa perheen omistamalla hiekkakuopalla Pusulassa, mutta varsinaisen palkkatyön makuun hän pääsi 15-vuotiaana apupoikana Wigbergin korjaamolla Espoossa. "Sitten Espoon Kuljetuksen kaveri osti samanlaisen koneen kuin meillä oli. He menivät VR:lle töihin, mutta heillä ei ollut kuljettajaa, ja kun huomattiin, että poika osasi ajaa, pääsin pyöräkuormaajan puikkoihin. Traktorin ajokortin hankin, kun täytin 16 vuotta, ja pari seuraavaa kesää menikin sitten isän koneella asfalttihom-

missa ympäri Suomea."

Ruusunlehti valitsi yrittäjän uran ja hankki ensimmäisen pyöräkuormaajansa 1970-luvun alussa. Ennen vuosikymmenen puoliväliä Ruusunlehti asettui Helsinkiin. Töitä löytyi mukavasti, ja siitä yrityksen liikevaihto ja kaluston määrän kasvu lähtivät kasvuun. Palvelutyöt Jorvin sairaalan rakennustyömaalla 1972–1976 sekä myöhemmin mukanaolo Espoon keskuksen sekä kauppakeskus Itäkeskuksen rakennustyömailla loivat pohjan yrityksen nopealle kasvu-uralle. Koneita ostettiin tarpeen mukaa lisää.



1980-2000 – Kasvun kaudesta LAMAAAN JA YLÖS

1990-luvun alun lamaa edeltäneet vuodet olivat maa- ja vesirakennusalan yrittäjille hyvää aikaa. Rahamarkkinoiden vapautuminen synnytti taloudellisen nousuhuuman, joka näkyi sekä yksityisten että julkisten investointien ennätyskellisinä tasoina. Töiden volyymi kasvoi vuodesta toiseen, ja nousukauden siivittämänä maa- ja vesirakennusosalle tuli runsaasti uusia yrittäjiä.

1 980-luvun jälkipuoliskon nousukaudella Suomen maa- ja vesirakennusalan tuotannon määrän kasvu oli suurimmillaan kahdeksan prosenttia vuodessa. Samanaikaisesti julkinen sektori vähensi omana työnä tehdyn tuotannon määrää, ja sen seurauksena rakennusliikkeiden liikevaihdot kasvoivat yleistä kehitystä nopeammin. Töiden lisääntyessä maarakennusyritykset laajensivat toimintaansa myös uusille aloille ja investoivat esimerkiksi nostureihin. Seurauksena Uudenmaan piiriin perustettiin myös oma jaosto valvomaan nosturitoiminnan etuja ja kehittämään toimintaa.

Rakennusliikkeet ja kunnat säilyttivät paikkansa pii-

riyhdistyksen jäsenistön suurimpina tilaajatahoina. 1980-luvun lopulla erilaisia rakennuksia valmistui ennätyskelliset 60 miljoonaa kuutiometriä ja asuntoja runsaat 60 000, joista merkittävä osa Uudellamaalla.

Pääkaupunkiseudulla alettiin suuntautua metsälähiöiden sijaan yhä selvemmin täydennysrakentamiseen, kun vanhoja teollisuus- ja satama-alueita otettiin asuin- ja toimistorakentamisen käyttöön. Esimerkkinä tästä on Pikku-Huopalahden alue, joka oli aikaisemmin täytömaa-alueita ja tunnettu ”Köyhien Stockana”. Alueen massiivinen esirakentaminen alkoi vuonna 1986.

Kunnallistekniikan rakentaminen ja modernisointi – kuten katujen, vesihuollon ja sähköjakelu- sekä kau-

Maarakentajien Uudenmaan piiriyhdistyksen johtokunta kävi vuonna 1980 Säkylässä pidetyn kokouksen yhteydessä tutustumassa Lännen Tehtaat Oy:n konepajaan.

MAARAKENTAJIA TYÖLLISTIVÄT MYÖS VESIPUISTOT, LASKETTELURINTEET JA GOLFKENTÄT.

kolämpöverkoston toteutus - tarjosi yrittäjille runsaasti töitä niin uusilla kuin vanhoillakin asuinalueilla. Pääkaupunkiseudun jätevesihuollon keskittämistä palvelleen Viikinmäen keskuspuhdistamon rakentaminen alkoi vuonna 1987. Myös Uudellemaalle ulottuneen maakaasuverkon kattavuus laajentui: esimerkiksi vuonna 1988 valmistui 26 kilometrin mittainen haaraputki Keralvalta Neste Oy:n tuotantolaitoksille Porvooseen.

Pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksien parantamiseen investoitiin. Tikkurila-Kerava-ratayhteyden kolmas raide valmistui 1980-luvun alussa. Tieäärärahat kääntyivät 1980-luvun jälkipuoliskolla jyrkkään nousuun, ja moottoritieverkon laajentaminen sai uutta vauhtia. Ruuhkautuneen Valtatie 3:n vaiheittainen muuttaminen moottoritieksi Vantaankosken ja Keimolan välillä alkoi vuonna 1985, ja moottoritie Helsingistä Hämeenlinnaan oli valmis vuonna 1992. Kasvava tavara- ja matkustajaliikenne edellytti uusmaalaisten kaupunkija teollisuussatamien modernisointia ja laajentamista.

Myös muu yksityinen rakennustoiminta lisääntyi yleisen elintason noustessa selvästi. Kauppakeskukset Itäkeskukseen ja Helsingin Forumin tiloihin valmistuivat 1980-luvun puoliväliin mennessä. 1980-luvun jälkipuoliskolla maarakentajia työllistivät vapaa-ajan virkistystoimintaan liittyneet uudenlaiset rakennushankkeet, kuten vesipuistot, laskettelurinteet ja golfkentät.

SML:n Uudenmaan piiriyhdistyksen jäsenmäärä lähti

uuteen kasvuun 1980-luvun alkuvuosien jälkeen, ja 500 jäsenen määrä ylittyi vuoden vuosikymmenen puolivälissä. Kaikkien aikojen ennätysmäärä eli vajaa 700 piirijäsentä saavutettiin vuoden 1990 lopussa. Tämä oli noin neljäs keskusliiton runsaasta 2 600 jäsenestä.

Seuraavaksi suurin paikallisyhdistys oli Vaasan piiriyhdistys, jossa oli vuoden 1990 lopussa runsaat 300 jäsentä. Uudenmaan piirin jäsenten ilmoittama konemäärä lisääntyi 130:lla vuonna 1990, ja konekaluston kokonaismäärä oli saman vuoden lopussa ennätykselliset 2 071 kappaletta.

Toimialoittain Uudenmaan piirin jäsenkunta jakautui 1980-luvun lopussa seuraavasti:

• Konevuokraus/kunnallistekniikka	427	kpl
• Puhtaana- ja kunnossapito	140	”
• Louhinta	86	”
• Kuljetus ja liikenne	53	”
• Soramyynti	33	”
• Nostotoiminta	22	”
• Kaivos- ja tehdaspalvelu	15	”
• Murskaus	11	”
• Erikoiskuljetus	6	”



Kaukolämpöverkoston rakennustöitä pientalo-alueella Helsingissä 1980-luvulla.

LAMAKAUDEN SYVIN POHJA OLI VUOSI 1994.

Jäsenyritykset laman kourissa

1990-luvun alun lamavuodet kurittivat kovalla kädellä Suomen rakennusala: julkiset ja yksityiset investoinnit romahtivat, rakennustoiminnan määrä kääntyi jyrkkään laskuun ja rakennusalan yrityksiä kohtasi konkurssiaalto. Konkurssien määrä oli suurimmillaan vuonna 1992, jolloin noin tuhat rakennusalan yritystä ajautui konkurssiin. Näistä yrityksistä satoja toimi maarakennusosalalla. Markan devalvaatio ja korkotason nousu ajoivat valuutalainoilla ja osamaksukaupoilla toimintaansa rahoittaneet sekä kalustoa hankkineet alan yrittäjät suuriin vaikeuksiin. Lamakauden syvin pohja oli vuosi 1994, jolloin maa- ja vesirakentamisen volyymi oli runsaat 40 prosenttia ennätysvuoden 1989 alapuolella.

Suomen Maarakentajien Keskusliitto SML ry:n jäsenmäärä kasvoi 1980-luvun lopulla noin sadalla yrityksellä vuodessa. Konkurssiaallon seurauksena SML:n jäsenkunta oli pienentynyt neljänneksellä ollen 1990-luvun puolivälissä runsaat 1 800 yrittäjää.

Myös konekauppa romahti. Uusia maarakennuskoneita myytiin vuonna 1992 Suomessa vain hieman yli 200 kappaletta, mikä oli noin 10 prosenttia vuosikymmenen vaihteen huippuvuosien määrästä. Yritysten ohella tappioita kärsivät osamaksusopimuksia tarjonneet rahoitusyhtiöt, jotka nyt joutuivat ottamaan haltuunsa maksukyvyttömien yritysten hankkimat koneet. Kotimaassa



koneille ei ollut kysyntää, joten uutta kalustoa myytiin alihintaan ulkomaille. Uudelleen maarakennuskoneiden kauppa pääsi Suomessa jaloilleen vasta 1990-luvun loppuvuosina, kun rakennustoiminta ja kaluston kysyntä alkoivat saavuttaa lamaa edeltävää tason. 1990-luvun alkuvuosien lamaa edeltänyt investointitaso saavutettiin koko maassa vuonna 2002.

Laman seurauksena infrasektorin yritykset joutuivat kokemaan raskaan sopeutuksen, koska työkanta oli heikentynyt nopeasti. Monen yrittäjän uudet koneet menivät lähes käyttämättöminä konkurssipesän velkarästeihin, eikä sekään monesti riittänyt.

**Tikkurila-Hakunila-tie-
osuuden parantamistöille
myönnettiin Tiehallituksen
diplomi onnistuneiden
työnaikaisten tiejärjes-
telyjen johdosta.**

JÄSENIKSI TULI 1980-LUVUN LOPULLA PALJON UUSIA, PÄÄOSIN PIENIÄ YRITYKSIÄ, JOILLA OLI HUIMA VELKATAAKKA KALUSTOHANKINNOISTA.

Uudenmaan piirin toimintakertomus määritteli tilanteen vuonna 1992: ”Piiriyhdistyksen alueella oli olennaista koko vuoden tilauskannan heikkeneminen ja kova kilpailutilanne alan töistä. Konevuokrauksen ja urakoinnin hintataso putosi edelleen edellisestä vuodesta kaikilla maarakennuksen ja ajoneuvonosturitoiminnan aloilla. Tämä johtui lähinnä talonrakennustoiminnan supistumisesta. Julkiset rakennuttajat olivat myös pakotettuja supistamaan investointejaan määrärahojen pienentyessä.”

Jäsenistön konekaluston määrä oli alimmillaan vuonna 1993, jolloin se oli 1 464 yksikköä. Piirin jäsenmäärä jatkoi laskuaan aina vuoteen 1998, jonka alussa se oli 424 jäsentä.

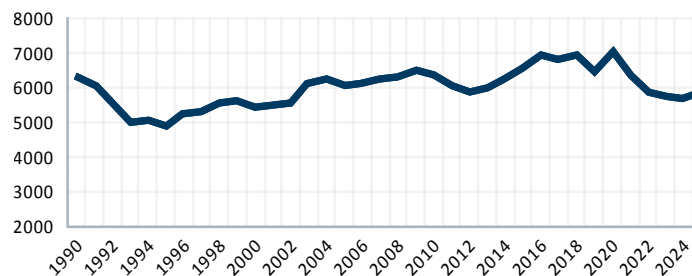
Jukka Lehikoinen: ”Jäseniksi tuli 1980-luvun lopulla paljon uusia, pääosin pieniä yrityksiä, joilla oli huima velkataakka kalustohankinnoista. Talo ja autokin oli ostettu lainalla. Aika tavallinen tapaus oli, että maarakennustyöt tilannut rakennusliike meni ensin konkurssiin, ja sitten aliurakointia tehneeltä jäsenyritykseltä jäi rahat saamatta. Meillä oli yhteistyösopimuksia eri yritysten kanssa. Kun firman luottokelpoisuus meni, lähtivät myös luottokortit, joita ilman ei pystynyt saamaan alennuksia poltto- ja voiteluaineista eikä hankkimaan esimerkiksi vakuutusta.”

Uusmaalainen yrittäjä Jorma Vuorinen osti ensimmäiset kaivukoneensa 1980-luvun alkuvuosina. Vuosikymmenen lopussa toiminta laajeni kuljetuspuolelle. Vuo-

rinen muistelee lamavuosia teoksessa ”Teknologiaa, vastuullisuutta, kansainvälisyyttä - infrarakentaminen Suomessa 1990-luvun alusta 2020-luvulle”: ”Lamavuodet mentiinkin sitten niukasti kitkutellen. Tehtiin kapealihommia ja muita töitä, mitä nyt sattui olemaan tarjolla - onneksi jotain aina ilmeni. Hommat eivät loppuneet kuin seinään, ne vain vähenivät. Tekijöitä oli koko ajan enemmän kuin töitä.”

Kuivin jaloin ei Vuorinenkaan lopulta lamasta selvinnyt, sillä Maarakennusliike Jorma Vuorinen Oy meni konkurssiin vuonna 1996. Kun verovelat saatiin selvitettyä, yrittäjätö jatkui kuljetus-, maarakennus- ja päällystysliiketoiminnassa. ”Onneksi markkinat kääntyivät nopeaan kasvuun 1990-luvun jälkipuoliskolla. Ylös päästiin hirveällä ahkeruudella ja kovalla uskolla omaan osaamiseen.” Kustannukset laskettiin minimiin,

Maa- ja vesirakentamisen kokonaistuotos milj. € 2020 rahassa



Lähde: Forecon ja Infra CI Consulting



eikä kukaan pystynyt pitämään ylimääräistä porukkaa töissä. Kilpailussa pyrittiin pärjäämään ja urakoissa pysymään kiinni laskemalla reilusti hintatasoa.”

Lamasta selviämiseen auttoi myös se, että nousukauden hulluina vuosina ”sukanvarteen” oli kertynyt varoja pahan päivän varalle. Laatutyö Oy:n Ari Salonen muistelee INFRA Uusimaa ry:n INFRAPODI-podcastissa 15.5.2024: ”Kun nuoria oltiin, niin ei oikein ymmärtänyt muuta kuin sitä työntekoa, ei ymmärtänyt tilinpäätöksiä eikä taloutta.”

Yrityksen tilinpitoa hoitanut vanhempi rouvashen-

kilö kutsui kerran hänet ja veljensä luokseen: ”Pitäisi-
kö teidän poikien vähän vähentää tuota työntekoa ja
enemmin satsata tuohon talouteen, kun tuonne viivan
alle ei oikein meinaa jäädä mitään. No sitten me lähdet-
tiin, oltiin samalla autolla ja sanoin velipojalle, että toi
nainen ei kyllä ymmärrä maanrakentamisesta yhtään
mitään. Ja sitten alettiin kuitenkin seuraamaan vähän
sitä taloutta.” Tuli 1990-luku ja lama, josta selvittiin -
kiitos viisaan neuvon - rimaa hipoen. Eläkkeelle jäädes-
sään tilinpitäjärouva saikin sitten Saloselta ison kukka-
puskan suurten kiitosten kera.

Lamassa oli Salosen mukaan hyvät ja huonot puolet:

**Helsingin Hietalahdessa
Lönnrotinkadun 1930-
luvulla rakennetun liiken-
nesillan loppuosa purettiin
kahdella Rammer-iskuko-
neella ja purkusaksilla.**

OPITTIIN SÄÄSTÄVÄISIKSI, MUTTA EI USKALLETTU SJOITTA.

Opittiin säästäväsiksi, mutta kun rahaa sitten oli tilillä, sitä ei uskaltanut sijoittaa mihinkään. Jos nimittäin tulisi taas huonot ajat, niin ei sitten tarvinnut porukkaa lomauttaa eikä antaa lopputilejä.

Jukka Lehikoinen muistaa rakentamisen hulluina vuosina kuulleen usealta vanhemman polven jäsenyrittäjältä, että nyt on laitettava suu suppuun, ei tällainen hullu meno voi jatkua. ”Istuin kerran samassa autossa konkareiden Anssi Karppisen ja SML:n toimitusjohtaja Paul Raunilan kanssa. Anssi totesi jossakin kohdin matkaa, että tuossakin on iso rakennustyö. Enpä ole tommoista rakennusfirman nimeä nähnytkään. Mahtaakohan olla sama firma, joka nuo kyltit sitten ottaa pois? Muistan sen vieläkin. Silloin rupesin nuorena miehenä miettimään, että tässä on jotain järkeä, ja näitä miehiä vissiin pitää kuunnella. Kuka lähtee tommoisia projekteja viemään, niin onko myös tarpeeksi taitoa ja rahaa viedä hommat loppuun.”

Kaikkia yrityksiä lamavuodet eivät kohdelleet kaltoin. Rauno Lehtonen: ”Suomen ensimmäisen Ikean rakennusurakka, jonka saimme suoraan ruotsalaisilta, pelasti meidät laman yli. Sen ansios-ta olimme hyvässä iskussa, kun markkinatilanne alkoi vähitellen helpottaa. Saneerauksilta ei silti meilläkään täysin välttytty. Työntekijän irtisanominen oli yrittäjälle aina todella ikävä juttu. Siinä oli monena yönä lakanat solmussa, kun näitä juttuja joutui miettimään. Parhai-



den osajien pistämistä kilometritehtaalle kuitenkin vältettiin viimeiseen asti.”

1990-luvun jälkipuoliskolla alkanut taloudellinen elpyminen käänsi alan volyymiin hitaaseen nousuun. Vaikka kilpailu oli edelleen kovaa, piiriyhdistyksen vuoden 1995 toimintakertomus huomioi paikallisten yritysten parantuneen tilauskannan. Vuonna 1997 rakentamisen määrä oli koko maassa – ja varsinkin Uudellamaalla – jo selvässä kasvussa.

Uudellamaalla käynnistettiin 1990-luvun jälkipuoliskolla useita infrahankkeita. Uusien tiehankkeiden aloitusmäärät olivat kasvussa, ja esimerkiksi Suomen ensimmäisenä elinkaarihankkeena toteutetun Järvenpää-Lahti-moottoritieosuuden rakentaminen alkoi vuonna 1997. Myös talonrakennustuotanto alkoi usean vuoden hiljaiselon jälkeen elpyä, samoin kuntien investoinnit. Jäsenyrittäjien tilannetta helpotti myös se, että

Suomen ensimmäisen IKEA-huonekalutavaratalon maarakennustyöt Espoon Bembölessä urakoi Maanrakennusliike Rauno Lehtonen Oy. Rauno Lehtonen kuvassa IKEAn työmaalla 44-tonnisen Komatsu PC 400-kaivukoneensa edustalla. Työmaalla oli heinäkuun lopulla mm. viisi kaivukonetta, poravaunuja, pyöräkuormaajia ja puskutraktoreita, ja urakka olikin syksyn 1995 suurin maarakennustyömaa pk-seudulla.

LAMA TEKI ISON LOVEN PIIRI- YHDISTYKSEN TALOUTEEN.

julkiset tilaajat alkoivat teettää rakennus- ja ylläpitotöitä yhä enemmän urakalla. Tämä osaltaan edesauttoi yritysten tilauskannan kääntymistä kasvuun.

Yritykset, jotka lamavuosina välttyivät ydinosaajien irtisanomisesta tai kykenivät jopa rekrytoimaan uutta henkilöstöä, pystyivät myös nopeimmin pääsemään kiinni laman jälkeisiin kasvaviin markkinoihin. Rauno Lehtosen mukaan lamasta toipuminen alkoi 1990-luvun puolivälissä vaivihkaa; firmat, jotka olivat vielä pystyssä, alkoivat vähitellen saada paremmin hommia, kun muu talous alkoi toipua. Tietenkin lamasta selvinneitä auttoi myös se, että alalla oli nyt vähemmän yrityksiä kilpailemassa tarjolla olevista hankkeista.

Myös piiriyhdistys tiukoilla

Lama teki ison loven piiriyhdistyksen talouteen. Jäsenmaksutulojen tippumisen ohella myös konevälitysmäärät romahtivat murto-osaan lamaa edeltävästä ajasta. Esimerkiksi vuonna 1993 konevälityksiä oli vain 152, kun muutaman vuoden takainen ennätysmäärä oli yli tuhat kappaletta. Konevälityksen kuihtuessa myös toimisto- sihteerin Hilikka Ruusuvirta jouduttiin väliaikaisesti laittamaan lyhennetylle työviikolle. Rakennusmarkkinoiden hyytyminen vähensi yritysten hankintoja, kuten poltto- ja voiteluaineiden ostoja. Tämän seurauksena myös yhdistyksen yhteiskumppaneilta saamat myyntiprosvisiotuotot pienenevät.



Kun lama oli syvimmillään, piiriyhdistyksen johtokunnassa keskusteltiin mahdollisuudesta antaa pahimpiin vaikeuksiin joutuneille yrityksille väliaikainen vapautus jäsenmaksusta. Tähän ei kuitenkaan päädytty. Myös jäsenmaksun alentaminen 10 prosentilla ja liittymismaksun puolittaminen nousivat keskusteluun, mutta niitäkään ei toteutettu.

Yhdistyksen talous ei lamasta huolimatta romahtanut. Lamaa edeltävien vuosien tiukan taloudenpidon seurauksena yhdistyksen kassassa oli puskurivarallisuutta. ”Se perustui siihen, että edeltäjäni Mustosen

Lamatunnelmainen Suomen Maarakentajien Keskusliiton liittokokous pidettiin Vaasassa 26. syyskuuta 1992. Varsinaisen liittokokouksen avasi SML:n valtuuskunnan puheenjohtaja ja pitkäaikainen piiriyhdistyksen hallituksen jäsen Raimo T.A. Virtanen.

Markku Salikoski – pienten ja suurten hankkeiden maarakentaja

Markku Salikosken rakentajaura alkoi 15-vuotiaana Nummen Jättölän kylässä vuonna 1967. "Meillä oli talon takana TVH:n monttu, jossa pääsin kokeilemaan puskutraktorilla ajamista. Kuskin tuuraushommista ura sitten alkoi. Onnistuin alaikäisenä saamaan itselleni pankkilainan, ja ostin sillä pienen Fiat AD5-puskutraktorin. Minut palkattiin Lemminkäiselle tierakennushommiin. Ajelin sitten kymmenisen vuotta kahta tuuria Lemminkäisen tiehankkeissa, kunnes siirryin Vestolle. Teimme siellä kaikenlaisia maarakennustöitä ja pientalohommia – eli pihatöitä, salaojitusta ynnä muuta."

1980-luvun jälkipuoliskolla Salikoski pääsi mukaan golfkenttien rakennushankkeisiin. Salikoski Ky oli vaihtunut Salikoski Oy:ksi, ja ensimmäinen kenttä tehtiin YIT:lle Kuusankoskelle. "Eihän mulla ollut mitään kokemusta golfkentistä, mutta otin homman, ja se saatiin hyvin valmiiksi." Seuraavaksi valmistui Vantaan Keimolan golfkenttä, sitten Hollolan Mesilän alue rinteineen, parkkipaikkoineen ja kenttineen. Näitä töitä seurasi Sarfvikin kentän rakentami-



Markku Salikoski vierailulla Belozin tehtaalla Miniskissä vuonna 1994. Taustalla tuolloin maailman suurin maansiirtoauto, paino 300 tn.

nen Kirkkonummelle, missä ristiriidat työnvalvojan kanssa tekivät töiden jatkamisen kuitenkin mahdottomaksi. Salikoski teki päätöksen kaupata yrityksensä golfliiketoiminnan Heikki Alasen johtamalle Savon Maarakentajat Oy:lle. Sopimuksen mukaan Salikoski Oy kuitenkin jatkoi työn tekemisen loppuun laskutyönä. "Se oli meille erittäin hyvä kauppa".

Salikosken yritys ajautui 1990-luvun alkuvuosina huimien liikevaihtojen seurauksena isoihin verovelkoihin. "Katsoin, että nyt menee tosin hyvin, ja hankin uutta kalustoa. Eräänä päivänä kirjanpitäjä soitti, että nyt on iso ongelma." Tarvittiin iso työkanta kuitaamaan velat.

Firman pelasti Hämeen tiepiiriltä vuonna 1993 saatu neljän ja puolen kilometrin mittainen moottoritieurakka Tähtiniemen sillalta Lusin suuntaan. Rohkea satsaus onnistui. "Taidettiin olla maan ainoa pienemmän luokan maarakentaja, joka on toimi-

nut moottoritiehankkeen pääurakoitsijana – ainakin Uudellamaalla." Tiehommat jatkuivat sitten Tampereen suunnalla.

Vuonna 1994 yritys sai aliurakoitsijana liki miljoonan kuution maansiirron jättiurakan Rauman tehtaalla. Sitä seurasi taloudellisesti kannattamaton Lemminkäisen moottoritieurakka, josta Salikoski pääsi eroon vain ajamalla yritystoiminnan alas. "Konkurssi hoidettiin siististi ja hallitusti: käytimme kaikki pääomat maksamalla työntekijöille kesälomarahat ja vakuutusmaksut, eikä valtiolle jäänyt verovelkoja."

Parin vuoden tauon jälkeen yritys sai Joutseno Pulpin tehtaan puhdistamon rakentamiseen liittyvän maansiirtourakan. Tämän jälkeen kierrettiin useita vuosia Hakacon Oy:n nimellä infraa rakentaen Suur-Helsingin alueella.

Markku Salikoski siirtyi kertyneen pääoman avulla 2000-luvulla pientalorakentajaksi. Taloja valmistui viitisenkymmentä. Eläkkeelle Salikoski jäi 2020-luvun alussa. "Mun ura on ollut sellaista seikkailua. Olen aina sanonut, että jos menet konkurssiin tai ajat yhtiön alas, älä ala tekemään mitään muuta kuin sitä, mitä olet koko ajan tehnyt. Teet vaan sen seuraavalla kerralla vähän paremmin. Pitää olla määrätietoisuutta ja sitkeyttä. Minulla on pari kertaa mennyt kaikki, mutta kun tiesin mitä teen, oli helpompi saada se kaikki takaisin. Minulle kaikkein rakkaimmat koneet ovat olleet puskukoneet: aloitin viisitonnisella ja lopetin 75-tonnisella – eli suhde oli 1/15."

PIIRIJÄRJESTÖ YLLÄPITI LAMA-AIKANA YHTEISHENKEÄ.

Jussi oli nuuka mies. Myös puheenjohtaja Pertti Varakas, häntä seuranneet puheenjohtajat sekä koko hallitus pitivät tarkkaa huolta yhdistyksen taloudesta. Minäkin opin tämän nopeasti. Hyödynsimme kaikki mahdollisuudet sponsorointiin, ja yhteistyökumppanit antoivat mielellään meille tilat käyttöön tilaisuuksia varten, kun he samalla pääsivät esittelemään omia tuotteitaan”, Jukka Lehikoinen sanoo.

Laman seurauksena korkotaso nousi ylimmillään 23-25 prosenttiin. Yhdistys hyödynsi tätä mahdollisuutta sijoittamalla liikeneviä kassavaroja pankkikorkoihin. ”Se oli yhdistykselle hyvinkin kannattavaa toimintaa, ja auttoi taloudellisesti selviämään lamavuosista”, Lehikoinen muistelee.

Pertti Varakkaan pitkän puheenjohtajakauden jälkeen piiri suuntasi kohti vuosituuhannen vaihdetta uusien puheenjohtajien ammattimaisella johdolla. Varakasta puheenjohtajana vuonna 1989 seurasi porvoolainen yrittäjä Osmo Kekkonen, jonka nelivuotiskausi päättyi vuonna 1993. Kekkosta puheenjohtajana seurasi kokenut kalliorakentaja Tarmo Vyyryläinen. E.M. Pekkinen Oy:n toista sukupolvea edustanut Tahvo Pekkinen hoiti puheenjohtajan pestiä vuosina 1996-1998. Pekkisen jälkeen puheenjohtajana toimi vuoteen 2004 Tarmo Vyyryläisen tavoin pitkän uran kalliorakentamisen parissa tehnyt Markku Halonen. Piirin toiminnanjohtajana jatkoi vuoteen 1999 Jukka Lehikoinen.



Hengen nostatusta laman aikana ja sen jälkeenkin

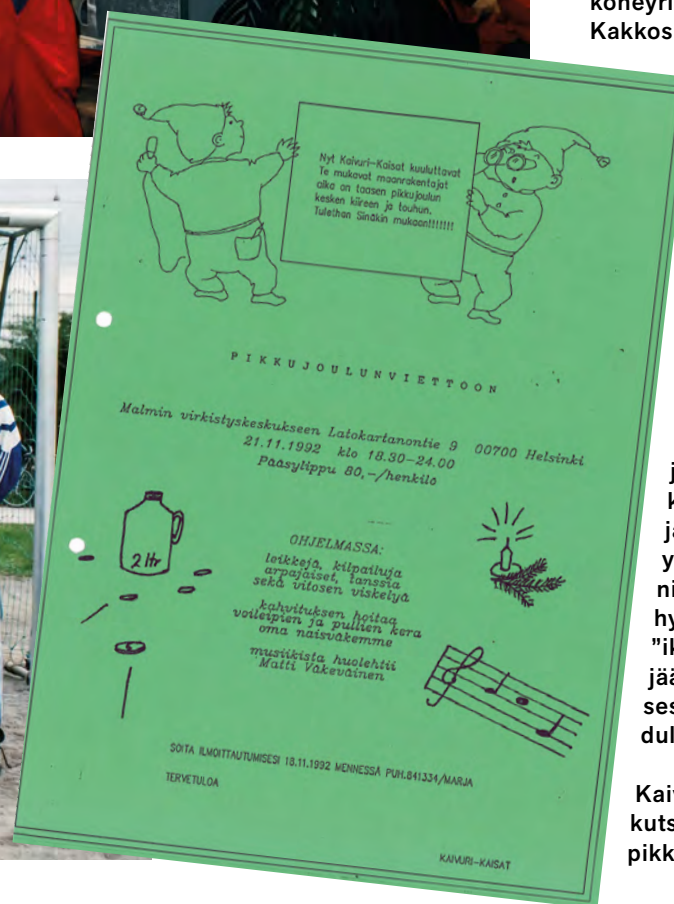
Piirijärjestöllä oli lamavuosina tärkeä rooli jäsenistön tulevaisuudenuskon ja yhteishengen ylläpitämisessä. Piirin tiedotustilaisuudet sekä Uudenmaan eri kunnissa pidetyt perinteiset jäsenten tupaillat jatkuivat säännöllisesti muutaman tupaillan vuositahtia.

Piiriyhdistys järjesti yhteistyökumppaneille yhteistointatilaisuuksia. Näin haluttiin palkita tahoja, jotka olivat suhtautuneet myönteisesti yhdistyksen toimintaan tarjoamalla kokoustiloja ja tarjoiluja sekä mainostaneet

Vauhdikasta menoa illanvietossa. Kuvausvuosi ei ole tiedossa.



Carting-kisa Juvanmalmilla 1998. Ykkösenä shampanjaa ruiskuttaa piiriyhdistyksen puheenjohtajana vuosina 1996-1998 toiminut Tahvo Pekkinen. "Menin paikalle muistaakseni lähinnä toimimaan palkintojen jakajana, mutta satuin samalla voittamaan koko kisan", Pekkinen muistelee. Pekkinen toi puheenjohtajakaudellaan yhdistyksen hallitukseen urakoitsijoiden näkemystä, pienintäkään koneyritystä unohtamatta. Kakkospallilla Kyösti Tuuli.



Piiriin jalkapallojoukkue uusissa asuissa. Keskellä asujen luovuttajat Meritasta ja A-vakuutuksesta. Takana oikealla joukkueen johtaja Erkki Mäntylä, joka toimi piirin puheenjohtajana vuosina 2005-2011. Mäntylän puheenjohtajakaudella keskiössä olivat uusien jäsenien hankinta ja yhteydenpito jäsenistöön, urheilu- ja hyvinvointiasiat sekä "ikuinen" ongelma ylijäämämaiden sijoituksesta pääkaupunkiseudulla.

Kaivuri-Kaisat kutsuivat jäsenet pikkujouluun 1992.



piiriyhdistyksen julkaisuissa. Myös eri piiriyhdistysten keskinäisiä vierailuja ja vastavierailuja jatkettiin. Nais-toimikunta Kaivuri-Kaisat piti lamavuosina pitkää perinnettään yllä järjestämällä yhdistyksen suosittuja ohjelmallisia pikkujoulujuhla.

Keskusliitto ja piiriyhdistykset järjestivät yhteistyössä erilaisia virkistystapahtumia jäsenilleen. Tällaisia olivat muun muassa pilkki- ja golfkisat, joista jälkimmäisiä Uudenmaan piirin joukkueet suvereenisti hallitsivat 1990-luvun alkuvuosina. Uudenmaan piiri tarjosi jäsenistölleen myös muita kilpailullisia aktiviteetteja, kuten karting-kisoja ja jalkapalloa. Piiriyhdistyksen futistii-

mi pelasi haasteotteluita eri yhteistyökumppanien - esimerkiksi rakennusliikkeiden - joukkueiden kanssa. 2000-luvun alkuvuosina kisattiin muun muassa eduskunnan jalkapallojoukkuetta vastaan.

Piiriyhdistyksen koulutus- ja virkistysmatkat

Matkat rakennusalan messuille tai konevalmistajien ja veljesjärjestöjen vieraiksi kuuluivat piiriyhdistyksen jäsenpalveluihin jo alkuvuosina. Jäsenyrittäjät kustansivat matkansa itse, mutta lounas tai päivällinen yleensä

Prahan matka vuonna 1985. Kuvassa vasemmalta ainakin: Veikko Ström, Armas Kallio, Oiva Korhonen, Aarno Häkkinen, Raimo Pajunen, Seppo Teini, Tarmo Vyyryläinen, Pekka Havo (takana), Pertti Helin, Juhani Mustonen (istumassa), Reijo Varakas (takana), Markku Salikoski, Raimo Vuolio (salkkumies) ja Klaus Laavainen.

MATKAT TARJOSIVAT VIRKISTÄVÄN POIKKEUKSEN PITKIIN TYÖPÄIVIIN.

nautittiin mukana olleen sponsorin - usein joku koneliike tai vakuutusyhtiö Fennia - laskuun. Tiedollisen puolen ohella matkat tarjosivat tervetulleen ja virkistävän poikkeuksen yrittäjän pitkiin työpäiviin. Yhteiset reissukokemukset myös lujittivat jäsenkunnan yhteishenkeä.

Matkat Münchenissä järjestettävälle maailman suurimmille Bauma-konemessuille alkoivat 1960-luvulla, samaten tehdasvierailut suurimpien valmistajien tehtaille. Piirin jäsenyrittäjiä oli mukana myös keskusliiton vuonna 1963 järjestämällä Hannoverin konemessumatalla. Piiriyhdistys ja keskusliitto organisoivat messumatkoja sekä tutustumisia suurimpien konevalmistajien tehtaille Saksan lisäksi Ranskaan, Iso-Britanniaan ja Ruotsiin. Myöhemmin keskusliitto järjesti piiriyhdistysten jäsenyrittäjille matkoja esimerkiksi Yhdysvaltoihin. Vuosittaiset konemessumatkat esimerkiksi Ruotsiin ovat jatkuneet myös 2000-luvulla.

Piirin kevät- ja syyskokouksia sekä koulutustapahutumia ryhdyttiin 1970-luvulla järjestämään risteilyjen yhteydessä. Risteilyt kokosivat yhteen suuren joukon jäsenistöä. Maansiirto-lehti raportoi, että SML:n Uudenmaan piiriyhdistys r.y. järjesti jäsenistölleen onnistuneen risteilyn Suomenlahdelle maaliskuussa 1976. Useimmilla jäsenurakoitsijoilla oli rouvansa mukanaan, joten matkassa oli aimo annos perhejuhlan tuntua. Lähtijöitä oli kaikkiaan 210.

1980-luvulla matkakohteiksi valikoituivat edellä mai-



nittujen kohteiden ohella itänaapurin ja itäisen Euroopan kohteet. Leningradin ohella vierailtiin myös Moskovassa, jossa vuonna 1986 pidettiin kansainväliset messut. Vuonna 1990 vierailuvuorossa oli Varsova, johon suunniteltu metrotyömaavierailu kyllä kariutui, mutta muuten matka oli onnistunut. 1990-luvun alkuvuosina käytiin katsastamassa etelänaapuri Viron työmaita ja mielenkiintoisia rakennettuja kohteita, kuten Paldiskin sukellusvenetukikohtaa. Kaivuri-Kaisat ja Turun piiriyhdistyksen sisartoimikunta Monttuneuvoksettaret tekivät vuonna 1992 omakustanteisesti myös onnistuneen vierailumatkan Budapestiin, jossa nähtävyyksien ohella tutustuttiin myös paikalliseen ruoka- ja viinikulttuuriin.

Piiriyhdistyksen vuoden 1999 toimintakertomus mainitsee kevään matkakohteena tutustumis- ja koulutusmatkan Samoter-maarakennuskonenäyttelyyn

Uusmaalaisia Vulco Oy:n vieraana Juhani Mustosen johdolla Loviisassa vuonna 1981.

Ekskursiolla Casen tehtaalla Ranskassa 1980-luvulla. Edessä Ari Rikama Jyväskylästä. Erkki Andersson (selin), Jorma Peltonen, Esa Elo Kesko ja Seppo Teini (selin). (viereinen sivu).



Matkoilla tapahtunutta

1 980-luvun puolivälissä piiriyhdistys suuntasi jäsenmatkalle Länsi-Berliiniin Orenstein & Koppel-yhtiön tehtaille. Retkeen sisältyi myös visiitti muurin itäpuolelle, mutta ilman reissussa mukana ollutta Armas Kalliota. Kallio oli nimittäin vahingossa ottanut mukaan rouvansa passin ja onnistunut matkustamaan Göteborgin ja Hampurin kautta Länsi-Berliiniin. Kotimaahan Kallio kyllä sitten pääsi ongelmitta palaamaan.

Samalla matkalla sai alkunsa myös erään pässin tarina. A-Rakennusmies Oy:n konemyyjä Kai Öhman innostui joka käännteessä kertomaan pässijuttuja. Siitä keksittiin, että hänelle piti luovuttaa ihan oikea päs-si. Idea toteutettiin sitten saman vuoden kesänä ravikilpailujen yhteydessä.

1980-luvun puolivälissä tehdyn Prahan-matkan yhtenä vierailukohteena oli Prahan kuninkaanlinna ja sen torni. Myös pyörätuolilla liikkuva Juhani Mustonen halusi päästä mukaan. Raamikkaat Pekka Havo ja Raimo T.A. Virtanen kantoivat matkanjohtajan tuoleineen portaita pitkin korkean tornin yläkerrokseen. Tornin yläsalin toisessa huoneessa oli samaan aikaan vieraileva toinen turistiryhmä. Joku vääräleuka keksi, että työnnetään Mustonen tuolissa sinne saliin ja katsotaan, mitä tapahtuu. Vierailijaryhmän ilme oli kuulemma näkemisen arvoinen, kun he kääntyivät



Erkki Andersson, Klaus Laavainen ja Seppo Teini yhdistyksen matkalla Liebherrin tehtailta Ranskan Colmarissa 1982.

Uudenmaan piirin hallitus toiminnanjohtaja Lehikoisen johdolla Joensuun asemalla Pohjois-Karjalan piirin vastaanottoseremoniassa 1986.



katsomaan ja yrittivät ymmärtää, miten pyörätuolilla liikkunut herrasmies oli yksin päässyt hissittömään torniin.

Välillä uusmaalaiset pystyivät vaikuttamaan jopa itäisen naapurimaan joukkoliikenteeseen. Jyrki Murto, Arno Ruusunlehti ja Markku Salikoski muistavat hyvin erään 1980-luvun alun Leningradin reissun: "Meidän piti päästä hotelli Bripaldiskajaan. Ratikka tuli, käsi ylös ja annettiin kuskille jokunen kymppi Suomen rahaa. Kusi meni ratikasta ulos vääntämään kiskoja vaihdetta uuteen asentoon. Sen jälkeen ratikka ajoi hotellin eteen, vaikka se ei ollut

edes koko reitin varrella. Maatuskat pitivät kuulemma hirmuista ääntä, että miten se sinne meni."

Neuvostoliitossa 1970–1980-luvuilla matkoja tehneet muistavat, että länsivaluutalla ja -tavaralla sai itselleen helposti muhkean matkakassan. Yleensä ruplia jäi käyttämättä, mutta niitä ei sääntöjen mukaan saanut tuoda takaisin rajan yli. Paluumatkalla ruplia sitten kätettiin taukopaikkojen maastokätköihin ynnä muualle kivenkoloihin. Kerran paluumatkalaiset keräsivät kaikki ylijääneet ruplat yhteen ja antoivat ne paikalle sattuneelle mummulle. Muori jäi tien viereen silmät suurena tuijottamaan matkaa

Maarakentajien Uudenmaan piiriyhdistyksen urakointiaoksen Pentti Rantti ja puheenjohtaja Klaus Laavainen luovuttivat Rami-pässin A-Elementti Oy Rakennusmiehelle. Rami oli luovutushetkellä viisi kuukautta vanha. Ensisijaisvastuu Ramin valmennuksesta ja hoidosta siirtyi A-Elementti Oy Rakennusmiehen Jorma Evokarille ja Kai Öhmanille, jotka ottivat pässin ja sen luovutuskirjan vastaan.

jatkanutta maarakentajien matkabussia. Ihmetys oli varmaan valtava, sillä maatuskan käteen lyötiin yllättäen pienen omaisuuden verran paikallista valuuttaa.

MONET PULAAJOUTUNEET YRITYKSET PYRKIVÄT SAAMAAN KASSAVIRTTAA JA KANNATTAVUUDEN KUSTANNUKSELLA – JOTKUT KYSEENALAISILLA KEINOILLA.

Veronaan. Syksyllä vierailtiin Caterpillarin näyttely- ja koulutuskeskuksessa Espanjan Malagassa. Matkalla otettiin tuntumaa myös paikallisiin golfkenttiin.

Piirin yrittäjien jäsenmatkat tarjosivat monipuolista tietoutta, mutta myös erilaisia vastoinkäymisiä ja sattumuksia. Virallinen matkasuunnitelma oli laadittu joka matkalle verottajaa varten, vaikkeivät kaikki matkaan lähteneet sitä aina noudattaneetkaan. Yllättävistä tilanteista selvitettiin neuvokkuudella, eikä mitään vakavampaa päässyt matkalaisille sattumaan - kavereista pidettiin aina huolta. Ja yhteinen sopimus päti: ihan kaikista matkojen tapahtumista ei sitten kotona myöhemmin kerrottu.

Matkojen pääpäämäärinä 1960-luvun lopulta 1980-luvun puoliväliin toimi toiminnanjohtaja Juhani Mustonen. Kun Mustonen jäi eläkkeelle vuonna 1986, matkanjohtajan vastuu siirtyi Jukka Lehikoiselle. Hän hoiti tehtävää, kunnes siirtyi muihin tehtäviin 1990-luvun lopussa.

Kotimaan matkoista ikimuistettavin oli vuonna 1986 tehty Pohjois-Karjalan matka. Vierailulla olivat mukana yhdistyksen hallituksen jäsenet sekä piiriyhdistyksen edustajia keskusliiton valtuuskunnasta. Uusmaalaiset matkasivat Helsingistä Joensuuhun komeasti VR:n kongressivaunussa. Matkalla koulutusta antoivat sponsorina toiminut tietokonefirma Albireo Oy, Jouko Kanainen Teknillisestä korkeakoulusta sekä Raimo Vuolio ja Pentti Sainio Finnrock Oy:stä. Joensuun asemalla

matkalaisia odotti torvisoittokunta ja punainen matto. Matkalla tutustuttiin myös Nunnalahdessa toimivan Vuolukivi Oy:n toimintaan. Seuraavana vuonna Pohjois-Karjalan piiri teki hyvin onnistuneen vastavierailun pääkaupunkiseudulle.

Harmaan talouden torjunta

Kalevi Kaipia kirjoittaa INFRA Kaakkois-Suomen 60-vuotishistoriikissa 1990-luvun alkuvuosien talouslaman vaikutuksista rakennussektorilla: ”Laman seurauksena markkinoille ilmaantui lisääntyvä määrä erilaisia hämämiehiä, jotka kilpailivat alipalkoilla ja jättämällä yhteiskunnalliset velvoitteensa, kuten verot, eläkevakuutusmaksut ja muut sosiaalikulut maksamatta.” Epäkohtia ilmeni erityisesti talonrakennuspuolella, mutta jossain määrin myös maarakennusalalla. Monet pulaan joutuneet yritykset pyrkivät saamaan kassavirtaa mahdollisimman halvalla ja kannattavuuden kustannuksella - jotkut myös kyseenalaisilla keinoilla luotettavuudesta tinkien.

Suomen Maarakentajien Keskusliitto käynnisti lama-
vuosina yhdessä muiden rakennusalan järjestöjen kanssa harmaiden markkinoiden torjuntakampanjan. Urakoitsijoilta alettiin vaatia todistus siitä, että verot oli maksettu, mikäli halusi päästä mukaan julkisiin urakoihin. Aktiivisen kampanjoinnin lisäksi keskusliitto laati urakkatarjouksen liitteeksi asiakirjan, jolla yritys todisti tilaajalle, että lainmukaiset työeläkemaksut oli hoidettu.

Helsingin yliopistolliselle keskussairaalalle rakennettiin maanalaiset pysäköintitilat 1990-luvun loppupuolella. Syyskuussa 1998 montussa oli jo valmiina ainakin pysäköintitilojen pohjimmainen kerros.



Henkilökortti työmaalle

Kuvallisen henkilötunnisteen tultua pakolliseksi työmailla yhdistyksen hallitus päätti hankkia toimistolle korttitulostimen. Tulostimen lisäksi tarvittiin lisenssi korttiohjelmalle, nauhalliset kortinpidikkeet sekä muovisia korttiaihioita, joihin henkilötiedot kuvan ja yrityksen logon kera tulostettiin. Ilman hienoa digikameraa kuvien ottaminen oli mahdotonta, joten kamerakaupoillekin jouduttiin.

Jäsenetuhinta henkilökortille oli varsin edullinen: viisi euroa, joka riitti kattamaan tarvikekulut.

Sari Pietikäinen muistelee, että tästä alkoi sangen vilkas kausi sekä toimistolla että jäsenyrittäjien työmailla ja halleilla. Sähköpostitse lähetettävät valokuvatiedostot olivat ennemminkin poikkeus kuin sääntö, joten yhdistyksen toimistolla käytiin valokuvattavana ja kortti tulostettiin saman tien mukaan. Ruuhkaisempana aikana kortteja kertyi työjonoksi saakka, ja ne toimitettiin jälkikäteen postitse. Ja koska jäsenyrittäjän ja työntekijöidensä aika on kultaakin kalliimpaa, sovittiin kuvaustuokioita työmaalle tai hallille kahvitauon yhteyteen.

Kaikkien rakennustyömaiden työntekijöiltä vaadittiin helmikuusta 2006 lähtien kuvallista henkilökorttia, jos työmaalla oli töissä useamman kuin yhden yrityksen työntekijöitä. Työturvallisuuslain mukaan kortin eli henkilötunnisteen oli oltava koko ajan nähtävillä. Kuvassa henkilökortin pidikkeitä.

KUVALLISEN
HENKILÖTUN-
NISTEEN TULTUA
PAKOLLISEKSI
TYÖMAILLA
YHDISTYKSEN
HALLITUS PÄÄTTI
HANKKIA TOIMIS-
TOLLE KORTTI-
TULOSTIMEN.



VUONNA 1995 TULI KÄYTTÖÖN ENNAKONPIDÄTYSREKISTERI.

Vuonna 1995 käyttöön tuli uusi ennakonpidätysrekisteri, josta saatujen tietojen avulla verottaja pystyi tehostamaan yritysten verovelvoitteiden valvontaa. Osana harmaan talouden torjuntaa ja rakentamisen laatuhanke tukemaan perustettiin vuonna 1997 Rakentamisen Laatu RALA ry, johon myös useat piirin jäsenyrittäjät ovat myöhemmin liittyneet.

2000-luvulla rakennusalan lakisääteisten velvoitteiden hoitamista ovat tehostaneet useat tärkeät lainsäädännön uudistukset, kuten vuonna 2007 voimaan astunut tilaajavastuulaki. Vuosina 2012-2013 rakennustyömailla otettiin käyttöön yksittäisen työntekijän henkilötunniste veronumeroineen. Myös 1990-luvulla voimaan astunutta hankintalakia on tiukennettu yksityisen työnantajan osalta lisäämällä lauseke työsuhteen vähimmäisehdoista.

Rakennusalan osapuolten yhteistyönä valmisteltu Luotettava Laatutyömaa -nimike, siihen liittyvine monipuolisine urakkatietoineen, otettiin käyttöön vuonna 2013. Vuonna 2014 tiedonantovelvollisuutta kiristettiin siten, että tilaajan ja toteuttajan piti kuukausittain toimittaa verottajalle urakka- ja työntekijätiedot.

Piiritasolla harmaiden markkinoiden torjuntaa lähdettiin edistämään siten, että piiriyhdistys suositteli tilaajia ottamaan töihin tuntemiaan ja luotettaviksi toteamaan paikallisia yrityksiä. Tämä ei ollut ihan kilpailulainsäädännön hengen mukaista toimintaa, mutta sen tavoitteena oli estää urakoiden päätyminen tuntematto-

Yhteishenkeä, kehittämistyötä ja toistasataa snapsia

Piiriyhdistyksen hallituksen jokavuotiset retket Lappiin alkoivat 1990-luvun alun lamavuosien tienoilla. Lapin kokoontumisilla pidettiin yllä positiivista yhteishenkeä ja panostettiin piiriyhdistyksen kehittämiseen – osallistujien virkistystoimintaa unohtamatta! Alussa kokoonnuttiin Saariselän Riekonrinta-hotellissa, mutta myöhemmin paikaksi vakiintui Levin Sirkantähti.

Hallituksen jäsenet maksoivat itse matkansa. Mukaan kutsuttiin myös tärkeimpien yhteiskumppanien edustajia sekä usein myös piiriyhdistyksen SML:n valtuuskunnassa toimivia uusmaalaisia jäsenyrittäjiä.

Joka matkalla oli suurin piirtein samanlainen rakenne: perille saavuttiin perjantaina iltapäivällä, jonka jälkeen porukka suuntasi omiin aktiviteetteihinsa – ladulle, rinteeseen tai tansseihin. Huolehdittiin kuitenkin, että kaikki olivat lauantai-aamuna skarppissa kunnossa, kun pidettiin hallituksen kokous. Tämän jälkeen yhteistyökumppanien – esimerkiksi Fennian tai Teboilin – edustaja piti puheenvuoron. Näin saatiin jäsenten kannalta usein hyvinkin tärkeää tietoa yhteistyökumppaneiden uusista tuotteista ja

tarjouksista. Joskus pidettiin myös ryhmätöitä, joissa pureuduttiin yhdistyksen eri osa-alueiden ajankoh-taisiin kysymyksiin ja kehittämistoimintaan.

Tauon jälkeen oli yleensä toisen sponsorin puheenvuoro, jonka jälkeen sponsori tarjosi päivällisen. Illalla saunottiin ja vietettiin muutenkin yhteistä aikaa. "Niin loistavaa yhteishenkeä kaipaasi moneen muuhunkin yrittäjien porukkaan. Jos semmoista olisi kaikkialla Suomessa, niin hyvin menisi", Jukka Lehkoinen muistelee.

Uusina mukaan tulleet hallituksen jäsenet olivat velvollisia järjestämään "aloitusvarpajaiset". "Kerran vuorossa oli Wuorion Reijo toisen uuden hallituksen jäsenen kanssa. Sanoimme, että teidän pitää tarjota koko porukalle baarissa kierrokset. He olivatkin kovia tyyppejä. Sanoivat, että selvä! Pyysivät tiskiltä kaikki snapsilasit ja kantoivat ne isossa pyykkikorissa sitten täytettyinä meille. Shotteja oli varmaan toistasataa, joten niistä riitti sitten useammallekin!", Lehkoinen kertoo.

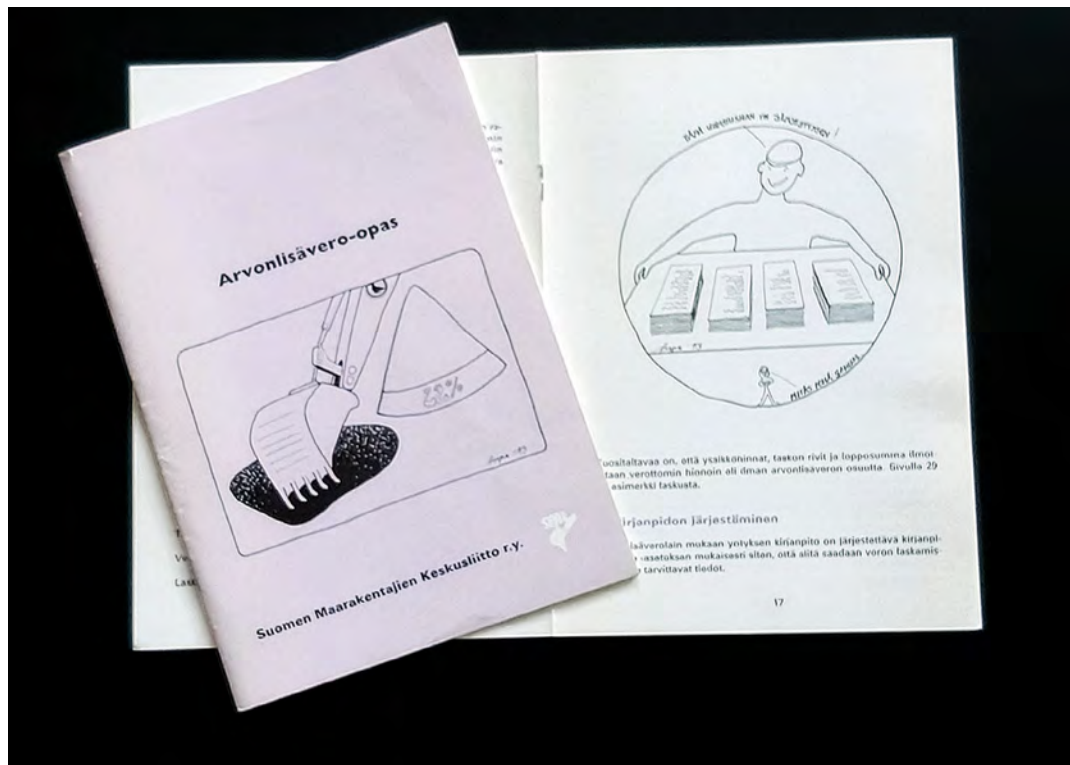


KEPLOTTELIJAT ÄRSYTTIVÄT PIIRIN JÄSENURAKOITSIJOITA.

mille toimijoille tai yrityksille, jotka olivat ajaneet muita nurin tai joilla oli verovelkoja. Tällaisia toimijoita esiintyi ajoittain joidenkin talonrakennusliikkeiden palveluksessa, mutta he eivät yleensä pysyneet siellä pitkään.

Markkinoita sekoittaneet keplottelijat ärsyttivät piirin jäsenurakoitsijoita, jotka olivat hoitaneet asiansa hyvin. Piirin hallitus piti visusti huolta siitä, että jos tällaisia yrittäjiä tiedettiin, heidän jäsenanomuksiaan ei hyväksytty - eivätkä ”hämäräheikit” tällaisiin yhteisöihin yleensä kyllä pyrkineetkään. ”Kyllä me näitä yhteisiä pelisääntöjä aina yhdistyksessä pohdittiin, ja pyrittiin katsomaan, että yritysmaailma pysyisi terveenä. Meitä arvosteltiin, että emme saa mitään aikaiseksi, mutta kyllä me saatiin”, piirin hallituksessa 1990-luvulla toiminut Rauno Lehtonen kertoo.

Piiri teki myös aloitteen, että Rakennusteollisuuden Keskusliiton talonrakennusjäsenet suosisivat työmailaan SML:n ja sitä kautta piirijärjestöjen jäsenyhtymänsä. Ehdotus menikin läpi, mutta samalla se aiheutti isoja ongelmia ja närää joidenkin tunnettujen ja arvostettujen, mutta jäseneksi kuulumattomien yritysten piirissä. Esimerkiksi eräs iso nosturialan yritys ei enää saanut töitä RTK:n jäsenyritysten työmailla. Ongelma ratkesi tässä tapauksessa sillä, että mainittu yritys liittyi piiriyhdistyksen jäseneksi, ja yritys otettiin mieluusti jäsenkunnan joukkoon.



Arvonlisäverouudistus

Eräs EU-liittymisprosessin tulos oli arvonlisävero, jota koskeva laki astui voimaan vuonna 1994. Uudistus korvasi vuosikymmeniä voimassa olleen liikevaihtoveron. Arvonlisäverotus selkeytti rakennusalan verotuksellista asemaa: veron piiriin tulivat kaikki palvelut, nyt myös rakennustoiminta lukuun ottamatta joitakin erikseen mainittuja toimintoja, jotka jäivät lain ulkopuolelle. Veroa kannettiin yrityksen toiminnasta aiheutuneesta arvonnoususta, josta voitiin vähentää tuotannon aiheuttamien ostopanosten yhteydessä maksetut arvonlisäverot. Rakennusosalalle saatiin SML:n ja Valtiovarainminis-

SML julkaisi arvonlisäverolain valmistelun yhteydessä kansantajuisen ALV-oppaan, jossa selvitettiin uuden lain periaatteita. SML ja piiriyhdistykset käynnistivät lain voimaantuloon liittyen laajan koulutus- ja neuvontatoiminnan. Tämä työllisti piirejä ja keskusliiton lakimiehiä usean seuraavan vuoden ajan.

ALV-LAIN VOIMAAN TULO AIHEUTTI ALUKSI YRITTÄJILLE LISÄTYÖTÄ, MUTTA KYSEESSÄ OLI ALAN TOIMINNAN JA KEHITTÄMISEN KANNALTA TÄRKEÄ UUDISTUS.

teriön välisissä neuvotteluissa sovittua menettelytapaa, jonka mukaisesti yrityksen piti tilittää arvonlisävero valtiolle aina, kun hankkeen aikana tehdyistä töistä maksettiin osapalkkio. Tämä helpotti yrityksen taloudenpitoa merkittävästi verrattuna siihen, että vero olisi maksettu valtiolle vasta hankkeen valmistuttua. Neuvotteluissa mukana ollut SML:n lakimies Kimmo Laukkanen muistelee, että taustalla oli lama-ajan opetus: ”Vero tuli maksaa valtiolle silloin, kun yrityksellä oli rahat käytössä - ei vasta urakan lopussa, kun tili oli monella tyhjä.”

Arvonlisäverouudistus kasasi piirijärjestön harjoille suuren koulutuspaineen, kun yrityksille - aina yksittäisistä koneyrityksistä lähtien - piti opettaa, mitä uusi laki toi tullessaan. SML julkaisi vuonna 1993 ALV-oppaan lain valmistelun yhteydessä. Oppaassa selvitettiin uuden lain perusteita, käyttöönottoa ja yrittäjän lakisääteisiä velvoitteita. SML ja piiriyhdistykset aloittivat laajan koulutus- ja neuvontatoiminnan, joka työllisti keskusliiton lakimiehiä ja piiriyhdistysten toimihenkilöitä usean seuraavan vuoden ajan.

Vaikka ALV-lain voimaantulo aiheutti aluksi yrittäjille opettelua ja lisätyötä, kyseessä oli alan toiminnan ja kehittämisen kannalta tärkeä uudistus. Aiemmin verotajalle riitti kerran vuodessa tehty tilinpäätös, joka saattoi perustua kenkälaatikossa tai pakettiauton hansikaskokerossa säilytettyyn sekalaiseen kuittikokoelmaan. Uudistuksen jälkeen yrittäjien keskuudessa kiertänyt

vanha vitsi ”kassatilannehan näkyy yrittäjän lompakossa” ei enää pätenyt, ja useat yritykset joutuivatkin siirtymään tilitoimistojen palvelujen käyttäjiksi.

ALV-uudistuksen myötä pientenkin yritysten kirjanpito ja talouspuoli parantuivat huomattavasti, kun yrittäjien oli pakko ryhtyä parantamaan taloutensa seurantaa. Uuden veron käyttöönotto toi palvelujen hinnoitteluun lisää suunnitelmallisuutta. ALV-laki antoi kirjanpitäjille mahdollisuuden vinkata jäsenyrityksille, että ”tilanteesi on nyt tämä, ja mitenkäs tästä mennään eteenpäin. Pitääkö tehdä poistohankintoja tai pitääkö tehdä jotain säästöjä”, ja niin edelleen.

Jukka Lehikoinen: ”Alussahan asiasta nousi jäsenistössä iso valitus, kun pelättiin, että nyt joudutaan sitä veroa maksamaan. Me sitten yhdistyksessä rauhoiteltiin, että eihän tässä kannata hermoilla. Jos vain pystyt, laitat entisen hinnan päälle sen arvonlisäveron prosentit, niin se ratkaisee ongelman. Opetimme, että yrittäjä voi vähentää polttoaine-, kone-, rengas- tai muista ostoista veron määrän. Sen tyyppistä neuvontaa tehtiin, ja jäsenistö oppikin sitten pärjäämään uuden veron kanssa.” Rauno Lehtonen: ”Vaikeaahan sen veron osuuden lisääminen hintoihin oli, mutta vähitellen töiden hintatasoa saatiin hinattua ylöspäin niin, että veron osuus alkoi kuittaantua.”

ALV-lain seurauksena Uudenmaan piiri päätti verotuksellisista syistä siirtää merkittävän osan toimintaansa

KURSSITUS ON OLLUT TÄRKEÄÄ OSAAMISEN PÄIVITTÄMISESSÄ.

- esimerkiksi konevälityksen ja maksulliset koulutustilaisuudet - vuonna 1994 perustetun Uudenmaan Maa- rakentajien Konevälitys Oy:n alaisuuteen. Myös kaupallinen toiminta ja yhteiskumppanien yhdistykselle tilittämät välitysmaksut ryhdyttiin tulouttamaan uudelle osakeyhtiölle.

Käännetty arvonlisävero otettiin rakennus- alalla käyttöön vuonna 2014. Järjestelmässä aliurakoitsijat laskuttavat pääurakoitsijaa ilman arvonlisäveroa. Pääurakoitsija laskuttaa koko rakennusurakan työn tilanneelta asiakkaalta verollisena ja on samalla vastuussa koko rakentamisurakkaan sisältyvän arvonlisäveron tilittämisestä valtiolle. Tällä tavalla pyritään estämään veronkiertoa aliurakointiketjussa.

Koulutusta muuttuvassa toimintaympäristössä

Piiriyhdistyksen järjestämällä monipuolisella kurssituksella on perinteisesti ollut tärkeä rooli jäsenistön täydennyskoulutuksessa ja osaamisen sekä ammattitaidon päivittämisessä vastaamaan muuttunutta toimintaympäristöä ja lainsäädäntöä. Kouluttajina ovat toimineet pääasiassa piiriyhdistysten toiminnanjohtajat sekä keskusliiton toimihenkilöt. Myös ulkopuolisia kouluttajia on hyödynnetty.



Piiriyhdistyksen koulutukset olivat 1990-luvulla perinteiseen tapaan pääasiassa ajankohtaisiin teemoihin liittyviä lyhytkursseja ja luentoja. Kursseja organisoivat sekä piiriyhdistyksen hallitus että jaostot, joista erityisesti Urakointijaosto tarjosi monipuolista urakointiin liittyvää koulutusta. Uudenmaan piiriyhdistyksessä TES-koulutuksia järjestettiin tavallisesti kahdesta kolmeen kertaan vuodessa.

Koulutusta Työtehoseuran koulutuskeskuksessa 1960-luvulla.



Alan yrittäjyyskoulutukseen panostettiin 1990-luvun alkuvuosina: jäsenille suunnattu yritysvalmennuskurssi toteutui keskusliiton juristi Heikki Wejbergin vetämänä vuonna 1990, ja vuonna 1991 jäsenyrittäjille järjestettiin myyntitaidon kurssi. Neljästä osasta koostunut kurssi jatkui kevään 1992 puolelle. Koulutustarjonnassa korostuivat myös ajankohtaiset verotukseen, sopimustekniikkaan, yrittäjän sosiaaliturvaan sekä hinnoittelu-, urakka- ja palkanlaskentaan liittyneet kurssitilaisuudet.

Tietotekniikka alkoi vähitellen tulla rakennus- alalle jo 1960-luvulla. Alussa tekniikkaa hyödynsivät lähinnä rakennesuunnittelusta vastanneet insinööritoimistot. Aiempaa selvästi edullisemmat PC-koneet tulivat markkinoille 1980-luvulla, ja myös urakoitsijat ryhtyivät vuosikymmenen jälkipuoliskolla ja 1990-luvun alkuvuosina hankkimaan käyttöönsä tietokoneita. Yritykset hyödynsivät tietotekniikkaa esimerkiksi palkanlaskennassa, kustannusseurannassa ja tarjouslaskennassa.

Uudenmaan piiri järjesti Työtehoseuran kanssa kaksi



TTS:n järjestämä koneenkäsittelykilpailu 1980-luvun lopulla.

Jäsenyrittäjien äänestys vuosikokouksessa 4.10.2024. Kuvassa vasemmalta: Ari Heinänen, Oskari Hyytinen, Kalevi Hyytinen, Jukka Muhonen, Jarmo Ikonen. Takana: Kim Nyholm, Ville Sainio, Pyry Murto.

peruskurssia mikrotietokoneen käytöstä vuonna 1993. Myöhemmin tietotekniikan kursseja järjestettiin yhteistyössä Malmin kauppaoppilaitoksen kanssa. Aiheina olivat muun muassa Windows-käyttöjärjestelmän sekä taulukkolaskennan perusteet.

Vuosikymmenen lopulla jäsenistön täydennyskoulutustarvetta lisäsivät muun muassa rakennusurakan yleisten sopimusehtojen (YSE 1998) uudistuminen ja rakentamisen laatu järjestelmät.

Vuosituhanneen vaihdetta kohti myös rakennusalan työturvallisuusasiat alkoivat nousta aiempaa enemmän esiin jäsenistön täydennyskoulutuksissa. Tällaisia olivat muun muassa tulityökorttikoulutukset, joita Uudenmaan piiriyhdistys alkoi yhteistyössä vakuutusyhtiöiden ja paikallisten oppilaitosten kanssa järjestää jäsenilleen vuodesta 1995 lähtien.

Tielaitoksen ja kuntien hoitourakointi alkoi vapautua kilpailulle 1990-luvun jälkipuoliskolla. Ensimmäinen piiriyhdistyksen ja Uudenmaan tiepiirin yhteistyönä järjestämä kolmipäiväinen kurssi kunnossapitotöiden suorittamisesta toteutui vuonna 1996.

LIKENNELUVAT AIHEUTTIVAT ETURISTIRIITOJA.

Liikennelupakysymys

Kalevi Kaipia kirjoittaa Kaakkois-Suomen piiriyhdistyksen 60-vuotishistoriikissa seuraavasti: ”Siitä huolimatta, että maarakentajien järjestötoiminta oli lähtöisin kuorma-autoilijoita edustavien KTK-yritysten aloitteesta, yhteiselo ei pidemmän päälle muodostunut pelkääseen aurinkoiseksi.”

Merkkejä liikennöitsijöiden ja maarakentajien välisestä eturistiriidasta ilmeni jo piiriyhdistysten alkuvuosina. Koneviesti-lehti 4/1976 perusteli maarakentajan omien autojen käyttöä seuraavasti: ”Kun urakoitsijalla on peruskäyttöä varten omaa kuljetuskalustoa, sujuu yhteispeli autonkuljettajan, työnjohton, kaivurien ja kaivukoneiden välillä hyvin sekä työhön liittyvät erityisvaatimukset huomioon ottaen taloudellisimmin.” Ammattiautoilijoiden tulkinnan mukaan kyseisenlainen kaluston käyttö rikkoi olemassa olevaa lainsäädäntöä.

Liikennelupia ei käytännössä myönnetty ilman paikallisen KTK:n antamaa puoltolausetta. Erkki Mäntylä kertoo: ”Lupia oli tosi vaikea saada, ja ne olivat kalliita. Jos viisi kertaa anoit, niin sait yhden.” Luvan pystyi myös ostamaan yksityiseltä tai siirtämään vaikka sukulaiselta. Joskus luvan takia ostettiin koko yritys.

Maarakentajien ja kuorma-autoilijoiden suhteet tulehtuivat 1970-luvun alkuvuosina, kun öljykriisi nosti polt-



toainekustannuksia ja lamavuodet söivät työtilaisuuksia kiistan molemmilta osapuolilta. Erään laskelman mukaan 1970-luvun puolivälissä maassa oli yli 15 000 kuorma-auton ylikapasiteetti. Tilannetta parantaakseen kuorma-autoilijat pyrkivät saamaan kaiken korvausta vastaan tapahtuvan kuorma-autoliikenteen luvanvaraiseksi. He olivat lisäksi Helsingissä käynnistäneet oman maarakennusurakoinnin, joka tietenkin entistä pahemmin hiersi ammattikuntien jo valmiiksi tulehtuneita välejä.

Ristiriitoja ratkomaan perustettiin vuonna 1976 valtakunnallinen neuvottelukunta, johon osallistujiksi kutsuttiin kuorma-autoilijoiden ja maarakentajien piiriyhdistyksen edustajat. Uudenmaan piiriyhdistyksen edustajiksi valtuutettiin puheenjohtaja Anssi Karppinen sekä Pertti Varakas ja Aarno Häkkinen.

Ruusunlehden kalustoa Helsingin Tullinpuomin varikolla 1980-luvun puolivälissä.

Kolme tunneli- rakentajaa piirin puheenjohtajina – Tarmo Vyyryläinen sekä Markku ja Juha Halonen

Tarmo Vyyryläinen valmistui rakennusmestariksi keväällä 1957. Tällöin alkoi hänen pitkä työuransa maanrakennusalalla ja tunnelinrakentajana. Elovuori Oy:ssä teknisenä johtajana Vyyryläinen toimi vuoteen 1986, jolloin Elovuori Oy fuusioitiin YIT-Yhtymä Oy:n kanssa. Tällöin Tarmo Vyyryläinen perusti yhtiön Kalliorakennus T.K. Vyyryläinen & Co Oy:n yhtiökumppaninsa Markku Halosen kanssa. Yhtiö sai hyvän alun ammattitaitoisen ja kokeneen henkilöstönsä sekä hyvien tilaajasuhteiden ansiosta. Yrityksen toimitusjohtajana Vyyryläinen jatkoi 1997 asti ja hallituksen puheenjohtajana vuoteen 2002.

Tarmo Vyyryläisellä oli tärkeä rooli Uudenmaan piiriyhdistyksen vuonna 1981 perustetussa louhintajaostossa. Lisäksi hän toimi piirin hallituksen jäsenenä ja puheenjohtajana vuosina 1993–1995. Piirin puheenjohtajana Vyyryläinen oli aktiivisesti ajamassa toimenpiteitä alan teknisen kehityksen edistämiseksi. Keskusliiton ohella hankkeessa oli mukana



alan isoja yrityksiä ja tilaajapuolta. "Tehtiin urakkasopimusmalli, sitten työselitysmalli ja urakkaohjelmat. Ne ovat vielä tänä päivänä varmaan osittain käytössä", yhtiökumppani Markku Halonen muistelee. Seurallisena henkilönä Vyyryläinen oli myös edistämässä piirin jäsenten vapaa-ajan yhteistoimintaa kuten esimerkiksi messumatkailua.

Markku Halonen aloitti 1970-luvun alussa opiskelijana Kuopion teknisen opiston tie- ja vesirakennuskurssilla. Samoihin aikoihin Suomessa avattiin useita kaivoksia, joten kurseilla erikoistuttiin myös kaivoslouhintaan. "Olin sitten kaivoksessa töissä ja siirryin sitä kautta automaattisesti tunnelihommiin." Tie johti vuonna 1974 Yleisen insinööritoimiston eli YIT:n palvelukseen, jossa Halonen työskenteli vuoteen 1980, ja sen jälkeen tunnelilouhintaan erikoistuneeseen Elovuori Oy:lle, jossa myös Tarmo Vyyryläinen työsken-

Kokenut kalliorakentaja Tarmo Vyyryläinen toimi piiriyhdistyksen puheenjohtajana vuosina 1994–1996

teli. "Vuonna 1986 tapahtuneen YIT-fuusion jälkeen Tarmo houkutteli, että aletaanko yrittäjiksi, ja minä sitten lähdin Kalliorakennukseen osakkaaksi mukaan."

Tarmo Vyyryläinen luopui vuonna 1997 osakkuudesta ja toimitusjohtajan tehtävästä, jolloin Markku Halosesta tuli yrityksen pääomistaja ja toimitusjohtaja. Näissä tehtävissä Halonen jatkoi vuoden 2002 sukupolvenvaihdokseen asti, jolloin päävastuu yrityksen vetämisestä siirtyi Halosen pojille Juhalle ja Jukalle. Samalla yrityksen nimi muuttui lopulta Kalliorakennus-Yhtiöt Oy:ksi. Markku Halonen jatkoi yrityksen projektipäällikkönä vuoteen 2011, kunnes jäi yrityksen toiminnasta kokonaan pois.

Tarmo Vyyryläinen houkutteli Markku Halosen 1980-luvun alussa piiriyhdistyksen ja keskusliiton jaostotoimintaan mukaan, josta tie vei myöhemmin piirin hallitukseen ja puheenjohtajaksi vuosiksi 1999–2004. Halosen puheenjohtajakauden eräs päätavoitteista oli parantaa aliurakoitsijoiden asemaa. "Silloin esiintyi paljon aliurakoitsijoiden epäreilua kohtelua ja monet jäsenyritykset olivat hirveän tiukalla. Lähdin suoraan keskustelemaan asiasta isojen yritysten johdon kanssa, koska tunsin heidät kaikki." Halosen puheenjohtajakaudelle osui myös yritysverotuksen uudistusprosessi, johon valmistumisesta ja jäsenistön kouluttamisesta tuli eräs hänen kautensa päätavoitteista.

Juha Halonen: "Sain ensikosketuksen kallio- ja



Kaksi piirin puheenjohtajaa samasta perheestä. Juha Halonen luovuttaa polkupyörän eläkkeelle-siirtymislahjana isälleen Markku Haloselle vuonna 2011.

Kalliorakennus-Yhtymä Oy:n hyvässä vauhdissa ollut toiminta katkesi 2020-luvun alussa, kun suhdannevaihtelut, kiristynyt urakkahinnoittelutaso ja koronasta aiheutunut tekijäpula aiheuttivat sen, että työt eivät edenneet suunnitellussa aikataulussa. Tämä pysäytti yhtiön rahaliikenteen ja aiheutti pääomapulan, joka johti lopulta yrityksen konkurssiin vuonna 2021. Tämän jälkeen Juha Halonen on jatkanut alalla töitä konsulttina entisen Pöyryn Oyj:n ja nykyisen AFRY Finland Oy:n palveluksessa.

Piirihallituksen puheenjohtajana Juha Halonen toimi vuosina 2018–2021 ja keskusliiton hallituksen jäsenenä vuosina 2016–2021. "Piirin hallituksessa oli juuri tuolloin käynnissä sukupolvenvaihdos ja piirin toiminnanjohtajakin vaihtui samoihin aikoihin. Pyrimme löytämään uudenlaisia elementtejä piirin toimintatapoihin ja aktivoimaan jäseniä, erityisesti nuoria, toimintaan mukaan. Järjestimme erilaisia jäsenistön hyvinvointia ja jaksamista edistäviä toimintoja – urheilutempauksia ja kulttuurua – ja otimme urakoitsijoiden vaimotkin aktiivisesti mukaan. Yhteistyötä muiden piirien kanssa lisättiin valtakunnallisesti. Konevälitys Oy:n ja piirin toimintatapoja selkeytettiin. Kehittääkseni infra-alan kilpailukykyä olin mukana myös keskusliiton MVR-työmarkkinaneuvottelukunnassa sekä toimin keskusliiton työmarkkinavaliokunnan jäsenenä ja sittemmin puheenjohtajana."

infrarakentamiseen pikkupoikana, kun näin isän teip-
paavan keittiön seinälle taulukoita ja papereita, työ-
selityksiä ja piirustuksia. Nuorena olin sitten 18-vuo-
tiaaksi asti kesätöissä pääosin tunnelihommissa. Kun
huomasin, miten kovaa hommaa se oli, päätin läh-
teä opiskelemaan niin pitkälle, että niihin hommiin en
joudu." Tie vei Otaniemeen arkkitehtuurin ja raken-
nustuotantotalouden opintojen pariin, jota kautta
Halonen vuonna 1996 työllistyi suunnittelutoimis-
to Kalliosuunnittelu Oy Rockplanin palvelukseen –
aiemmista suunnitelmista huolimatta - erikoisalana
maanlaiset kalliotilat.

Vuosituhaten vaihteessa Markku Halonen pyy-
si Juhaa mukaan auttamaan firman toiminnassa.
Samoihin aikoihin Juha, Jukka ja nuorempi veli Jan-
ne Halonen tulivat yrityksen omistajiksi, ja Janne liittyi
mukaan toimintaan sitten joitakin vuosia myöhem-

min. Arkkitehdin tietokonepohjaiset AutoCad-hom-
mat olivatkin alkaneet maistua puulle, joten siirty-
minen perhefirman palvelukseen vuonna 2001 oli
lopulta helppo päätös. Sen jälkeen työt jatkuivat use-
an vuoden ajan eri projekteissa vuosien ajan. "Isä hal-
lituksen puheenjohtajana ja veli Jukka toimitusjohta-
jana hoitivat hommia pääosin toimistolla ja minä olin
työmailla. Isän jälkeen oli sitten minun vuoroni toimia
hallituksen puheenjohtajana. Hankekoot kasvoivat
mittakaavassa 10 miljoonasta eurosta 50 miljoonaan
euroon. Merkittäviä projekteja 2010 ja 2020-luvuil-
la olivat muun muassa Kamppi-Erottaja - Kruunun-
haka -yhteistyötunneli Helsingin Energialle, Tapio-
lan keskuspysäköintihalli Ainoa, työyhteisliittymänä
E.M. Pekkinen Oy:n ja Konevuori Oy:n kanssa tarjotut
Länsimetron ja Kehäradan isot tunnelihankkeet sekä
lukematon määrä pienempiä kohteita.

Kopiokone kävi kuumana

Uudenmaan piirissä ryhdyttiin ALV-lain puitteissa järjestämään asiaan liittyviä koulutuksia. Vuoden 1994 helmikuisena lauantaina Hotelli Haagan tiloissa pidettävään isoon koulutustapahtumaan saatiin luennoitsija Hämeenlinnasta.

Luennoitsijalta pyydettiin etukäteen materiaalia osallistujille jaettavaksi omien merkintöjen tekoa varten. Hartaasti odotettu materiaalinippu saapuikin sitten koulutusta edeltävänä iltapäivänä pikapostissa klo 15 maissa. Sivuja materiaalissa oli 25–30, ja kun osallistujia tilaisuuteen oli tulossa yli 120, tajuttiin että oltiin ison monistusurakan edessä.

"Meidän vanhanmallinen kopiokoneemme teki kahdeksan kopiota minuutissa. Kaikki kopiointia tehneet tietävät, että se ei ole paljon mitään. Me katsoimme toimistos sihteeri Hilikka Ruusuvirran kanssa toisiamme, että mitäs nyt? Koulutusmateriaali oli luvattu, ja lupauksistahan oli pidettävä kiinni. Kysyimme keskusliitosta, voisimmeko käyttää heidän konettaan kopiointiin, mutta sieltä emme saaneet apuja. Sanoin Hilikalle, että laitetaan oma kopiokone käyntiin. Pistetään kädet ristiin ja toivotaan, että se kestää", Jukka Lehikoinen muistelee.

Toimiston kopiokone kävi kuumana, ja sitä viilenettiin avaamalla keittiön ikkuna. Luentoaineistoa



jouduttiin syöttämään koneeseen sivu kerrallaan. Kopiot lajiteltiin sitten keittiöpöydällä yksi kerrallaan nippuihin. Tällä tavalla homma eteni, mutta hitaasti.

Hilkan aviomies alkoi jossain vaiheessa soitella ja kysellä, että mikä siellä kestää. Hilikka sanoi, että hän ei pääse vielä kotiin, tämä homma on hoidettava. "Olen tästä avusta Hilikalle ikuisesti kiitollinen. Aviomies Reijo tuli sitten toimistolle puolen yön aikaan. Muistan, että kello oli yöllä vartin yli kaksi, kun monistusurakka oli sitten valmiina. Aamulla kello yhdeksän saatiin materiaali jaettua osallistujille. Ja kopiokone meni sitten kyllä uusiksi", Lehikoinen kertoo.

**MEIDÄN VANHAN-
MALLINEN KOPIO-
KONEEMME TEKI
KAHDEKSAN KOPIOTA
MINUUTISSA.**

- Jukka Lehikoinen

SML TEKI VUONNA 1978 VALITUKSEN KUORMA-AUTOLIITON JÄSENTEN HINNOITTELUPOLITIIKASTA.

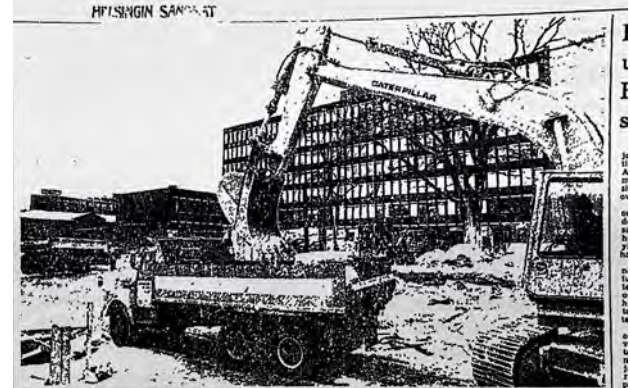
Piiriyhdistyksen kesäkuun 1976 kiertokirje opasti jäsenistöä: ”Haluamme tarkentaa, että vasta perustetun kuorma-autoliiton ja piiriyhdistyksen yhteistyöelimen toimintatarkoitus on rakentava, ja tarkoituksena on tervehdyttää yhteistyötä järjestöjen kesken. Neuvottelemalla pyritään välttämään ja sovitteluun alojen keskinäisiä riitaisuuksia lähinnä laittoman liikenteen osalta. Tällaisia riitaisuuksia on jo muutama selvitettykin toimiston taholta.” Vuoden 1976 lopulla pidetyn osapuolten kokouksen asialistalla olivat muun muassa maansiirtoautojen määrä ja lavettien käytön ongelmakohdat.

Liikenneministeriön liikenneosasto antoi vuonna 1976 tulkinnaa niin sanottuihin työurakoihin liittyvistä yleisillä teillä suoritettavista kuljetuksista. Tämän mukaan muun kuin oman tavarankuljetuksen vaadittiin aina liikennelupa. Erityisehtona kuitenkin mainittiin, että jos kuljetus kattoi enintään 30 prosenttia urakan kokonaiskustannuksista, kuljetus voitiin tehdä yksityiskalustolla. Tämän 30 prosentin osuuden laskentaan liittyvistä tulkinnoista käytiin seuraavina vuosina lukuisia oikeudenkäyntejä eri oikeusasteissa. Lopulta päädyttiin siihen, että urakoitsijan tarjouslaskelmissaan käyttämä kuljetuskustannus voitiin käyttää laskentaperusteena eikä kuljetusten osuutta tarvinnut laskea kuorma-autoliiton ohjehinnaston mukaan.

SML teki vuonna 1978 kilpailuasiamiehen toimistolle valituksen Kuorma-autoliiton jäsenten hinnoittelupoli-

tiikasta. KTK:n jäsenten katsottiin erityisesti pääkaupunkiseudulla suosivan hinnoittelussaan valtion ja kuntien virastoja urakoitsijoiden tappioksi. SML:n valituksessaan mainitsen kartelliepäilyä ei pystytty todentamaan, mutta tilanne ärsytti joitakin merkittäviä urakoitsijoita suuresti. Tarinan mukaan kiistan seurauksena esimerkiksi piiriyhdistysaktiivi ja SML:n valtuuskunnan jäsen Erkki Pekkinen osti näytösluonteisesti 10 kappaletta uusia maansiirtoautoja samalla kertaa.

Vastakkainasettelu säilyi koko 1980-luvun. Kuorma-autoilijat tekivät poliisille herkästi ilmianteja, ja virkavalta kävi siten tarkistamassa, ajettiin ylikuormia. Urakoitsijoiden puolella tämä koettiin suoranaiseksi kiusanteoksi, ja joskus kiistat johtivat käräjille asti. Näin kävi esimerkiksi Pertti Varakkaalle työnjohtajan tekemän laskuvirheen vuoksi: ”Hän laski kuorma-autoliiton suhteen urakkahintaan kolmasosan mukaan, mikä teki 33,3 prosenttia - vaikka raja oli 30 prosenttia. Ylimääräisistä prosentteista maksoivat sitten sakot ja homma jatkui.”



Tässä ajetaan kuorma-auton oman ammattilaisen liikennelupa. Kysymys on kuitenkin maansiirtoautosta, jota voidaan rakennusmaahan Asumis- ja rakennusministeriön laillisuuden tarkastusta, Helsingissä, on Ruoholahden viljelijäntalossa.

Liikenneluvat ahdistavat Kuorma-autoilijat ajamassa maanrakentajia maan rakoon

Maanrakentajat ja kuorma-autoilijat kamppailivat eittämättä laman supistamalla markkinoilla. Kuorma-autoilijoiden pyrkimys oli saada maansiirtoautojen luvunvaraisuutta ja ajamaan siten maanrakentajia pois ajoneuvojen ohjauksesta.

Muu elinkeinoelämä pitää lupajärjestelmää jo nyt ahdistavana: Sanotaan, että autoja ohjauvat liikenneluvat eivätkä autokuljettajat. Toimikunta pohtii, mitä lupajärjestelmälle oikein pitäisi tehdä.

Maansiirtoautojen luvunvaraisuuden palauttaminen on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Maansiirtoautojen luvunvaraisuuden palauttaminen on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Maansiirtoautojen luvunvaraisuuden palauttaminen on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikenneluvat ahdistavat autoja. Autojen edustajat ovat rakentajien keskuudessa tyytymättömiä siitä, että maansiirtoautojen luvunvaraisuuden palauttaminen on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen. Liikennelupa on maanrakentajien ja kuorma-autoilijoiden välillä kiistanalainen.

Japanilaisten ja muiden aasialaisten koneiden läpimurto

Jouko ja Ari Salonen aloittivat maarakentajan uransa 1970-luvun alussa, kumpikin ensin omassa yrityksessään: Joukolla J.O. Salonen Oy ja Arilla Tmi Ari Salonen. 1980-luvun alussa veljekset yhdistivät toimintansa saman katon alle ja jatkoivat yritystoimintaa yhdessä.

Veljesten perustama yritys oli Maanrakennus Oy Laaturyö. Käytössä oli monenlaista kalustoa, muun muassa ruotsalaisia Åkermaneja, Richier- ja Ford -merkkisiä koneita (Ford hankki enemmistöosuuden Richieristä 1970-luvulla), Länkkäreitä ja Caterpillareita, joita arvostettiin yleisesti luotettavina ja tehokkaina työkoneina.

Ari Salonen pääsi 1980-luvun puolivälissä maahantuoja Rotatorin sponsoroimana Japaniin Hitachin tehtaille. "Tämä matka avasi silmäni. Tajusin, miten valtavan iso valmistaja oli kyseessä. Jos Åkermaneja valmistettiin vuosittain noin tuhat kappaletta, niin Hitachin kaivukoneiden tuotanto ylsi yli kymmenen tuhannen kappaleeseen. Hitacheja toimitettiin ympäri maailmaa, myös kylmille alueille kuten Alaskan ja Kanadaan – eli kone soveltui hyvin Suomen vaativiin olosuhteisiin."



Saloset hankkivat ensimmäisen Hitachi UH-sarjan kaivukoneen vuonna 1984. Vuonna 1987 hankittiin lisää uutta EX-sarjan kalustoa. Hitachin perässä Eurooppaan ja Suomen markkinoille tulivat myös japanilaiset konevalmistajat Komatsu ja Kobelco. Japanilaisten ohella Euroopan ja Suomen markkinoille tuli muitakin aasialaistautaisia konevalmistajia. Ensin markkinoille tulivat eteläkorealaiset Daewoo ja Hyundai, ja myöhemmin kalustoa alkoi tulla myös Kiinasta. Pian Maanrakennus Oy Laaturyölläkin oli toistakymmentä japanilaista tai korealaista konetta.

Moni suhtautui alussa japanilaisiin maarakennuskoneisiin aika epäillen. Maanrakennus Oy Laaturyönsänsijaan oltiin valintoihin tyytyväisiä. Kun tekee urakoita vaativissa olosuhteissa, ykkösjuuttu on koneen luotettavuus. Esimerkiksi 1980-luvun puolivälin harvinaisen kylminä talvina Hitachit käynnistyivät aina ilman ongelmia. Tehossa Hitachit ja muut aasialaiset koneet hakkasivat vastaavan painoluokan kilpailija-

Salosen veljekset ottavat vastaan Hitachi kaivukoneen. Kyseessä oli 200's suomeen hankittua Hitachi.

merkit mennessä. Tuottoisan hydraulikan ja pitkälle kehitetyn tekniikan ansiosta japanilaiset/aasialaiset koneet olivat tehokkaita ja nopeita, mikä sitten loppupeleissä näkyi urakoitsijan työn aikataulussa ja tuloksissa. Koneet eivät myöskään vuotaneet öljyä, toisin kuin monet muut tunnetut merkkikoneet.

Japanilaiset valtasivat maailman maarakennuskoneiden markkinoita 1980-luvulla kovalla vauhdilla. Aasialaisten kilpailijoiden innovaatiot kirittivät eurooppalaisia ja yhdysvaltalaisia tehtaita kehittämään tuotteitaan. Japanilaiset valmistajat myös solmivat yhteistyösopimuksia eurooppalaisten valmistajien kanssa: 1980-luvun lopulla japanilaiseen insinööritaitoon perustuvia pyöräkuormaajia, kaivukoneita sekä puskkoneita valmistettiin jo useassa Länsi-Euroopan maassa.

JAOSTOT OLIVAT YHTEISTYÖ- ELIMIÄ JA TIEDONVÄLITTÄJIÄ.

Ari Salonen muistelee, että kuljetustoiminta oli urakoinnin kylkiäistä eikä se urakoitsijalle ollut mitään hyvää bisnestä. Omia autoja piti olla riittävästi, Laatutyö Oy:lläkin maansiirtoautoja oli 16 kappaletta. Suurissa urakoissa kuljetukset annettiin ammattiautoilijoiden tehtäviksi. Kuljetustarjoukset olivat kyllä yleensä ylihinnoiteltuja, eivätkä välitäkään ammattiautoilijoiden kanssa olleet parhaat mahdolliset.

Lisämausteen yhteistoimintaan toi, kun liikennelupien tiukoista alueellisista rajoituksista luovuttiin. Näin haluttiin vapauttaa alan kilpailua. Salosen mukaan pääkaupunkiseudulle tuli paljon kuljetusyrityksiä muualta maasta. Monet urakoitsijat olivat tottumattomia pääkaupunkiseudun vilkkaaseen liikenteeseen, mikä sitten aiheutti viivästyksiä kuljetuksissa. Tämän vuoksi autoilijoiden antamalla urakkahinnoilla ei aina päässyt edes tuntipalkoille, minkä takia hinnoittelusta saattoi aluksi aiheutua erimielisyyksiä urakoitsijoiden ja ammattiautoilijoiden välillä. Vuosien myötä pääkaupunkiseudun liikenneolosuhteet ja paikat alkoivat sitten tulla muualtakin tulleille liikennöitsijöille tutuiksi ja ongelma poistui. ”Maanrakennus Oy Laatutyön ja ammattiautoilijoiden välit kyllä sitten paranivat aikaa myöten. Vähensimme omaa kuljetuskalustoa, ja käytimme ammattiautoilijoiden autoja paljon. Tietetyt autot olivat sopimussuhteessa ja jatkuvassa ajossa Laatutyöllä, ja homma toimi molemmin puolin oikein hyvin”, Salonen kertoo.



Maansiirtourakoitsijoiden ja liikennöitsijöiden suhteet alkoivat palautua normaalin liiketoiminnan vaatimalle tasolle vasta 1990-luvun alkuvuosina, kun liikennelupamääräyksistä poistettiin lainsäädännössä ollut kuljetusten tarveharkinta. Tilalle tulivat pakollisen liikenneyrittäjäkurssin suorittaminen ja taloudellisten resurssien todistaminen. Myös liikenneluvan kustannukset putosivat murto-osaan aikaisemmasta, kun luvasta piti tuhansien eurojen sijaan maksaa vain muutaman satasen leimavero.

Jaostot toiminnan edistäjinä ja tiedonvälittäjinä

Jaostojen vetäjät kuuluivat piiriyhdistyksen hallitukseen, joka vastasi piiriyhdistyksen toiminnan kokonaiskoordinoinnista ja kehittämisestä. Uudenmaan piiriyhdistys oli

Piirin kevätkokoukset ja jaostojen koulutukset pidettiin monesti yhteistyökumppanin tiloissa. Tällä kertaa tilan tarjosi Oulun-
kylän Hankkija. Kuva
1980-luvun alusta.

Tiukkoja tilanteita ja harmitusta työmailla

Joskus työmailla sattuu ja tapahtuu. Reijo Wuorio kertoo: "Muistan Vuosaaren satamatyömaalta tapauksen. Ajoimme 100-tonnisella Terexillä murskeita Miljoonamäen kentälle ja samaten aallomurtajien reunapenkereitä merelle. Siellä oli liikennejärjestelyt muuttuneet, ja sivulta tulevalle autoliikenteelle oli pistetty STOP-merkki. Sieltä tuli 520-sarjan Bemari, jolla jarrutus meni vähän pitkäksi. Terexin takapyörä meni Bemarkin etupellin päältä ja auton etuosa meni 60–70 sentin matkalta ihan maahan. Terexin kuski kävi kippaamassa kuorman ja palasi jokusen minuutin päästä hakemaan lisää. Kyseli, että mitä täällä on oikein käynyt, kun tuossa on tuollainen Bemari. Hän ei ollut huomannut mitään erikoista ajaessaan risteyksessä. Bemari meni lunastukseen, mutta kuskille ei onneksi käynyt kuinkaan – muuten kuin, että taisivat kuskien housut sottaantua."

"Kolme tapausta tulee myös Kampin työmaalta 2000-luvun alusta mieleen. SRV louhi Kampin monttua. Siellä oli parkkitaloja alla ja hissikuiluja. Kolmesatänen kaivukone putosi 3–4 metriä alaspäin, mutta jäi killumaan hissikuilun reunojen varaan, eikä onneksi pudonnut kuilua alas. Kuljettaja saatiin kurottajalla otettua pois hytistä vahingoittumattomana, mutta



oletettavasti melko säikähtäneenä.

Kerran täkkäysmatot syttyivät Kampin montussa vanhan linja-autoaseman päässä palamaan. Päätimme uhrata yhden koneen. Kone heitti täkkäyspuomilla maton kerrallaan syrjään. Palokunta sitten sammutti matot. Kone vähän nokeentui, mutta se pestiin ja putsattiin jälkikäteen.

Presidentti-hotelli oli Kampin montun reunassa,

Urakoitsijan pitää olla valmis yllättäviin tilanteisiin. Erkki Murron konetta nostetaan ylös Espoon pitkäjärvestä vuonna 1969.

ja monttu alkoi suoraan hotellista. Hotellissa asuneita turisteja häiritsi valtavasti, kun aamulla seitsemältä alkoi työmaalla kolisemaan. He täyttivät kortonkeja vedellä ja heittivät niitä ikkunoista työmaalle. Näin he viestivät meille harmistuksensa", Wuorio muistelee.



jaostotoiminnassa edelläkävijä, ja selvästi suurimpana paikallisyhdistyksenä sen jaostotoiminta oli myös piiriyhdistyksistä laajinta.

1980-luvulle tultaessa vuokratyö- ja urakointijaostot, louhintajaosto ja kiviainesjaosto sekä nosturijaosto olivat vakiinnuttaneet paikkansa piirin jaostotoiminnassa. Kuntahintasopimuksista neuvotteli taksatoimikunta ja juhlien ohjelmatarjonnasta vastasivat Kaivuri-Kaisat.

”Jaostot olivat piiriyhdistyksen tärkeitä yhteistyöeli-

miä ja tiedonvälittäjiä. Alaa koskevista muutoksista tiedotettiin Maansiirto-lehdissä, mutta meidän porukka ei aina kerinnyt tai jaksanut lukea niistä. Jaostojen kautta levitettiin tietoa kentälle ja toisaalta välitettiin jäsenistön ääntä piiriyhdistyksen hallituksen sekä keskusliiton suuntaan”, Jukka Lehikoinen sanoo.

Jaostojen ja toimikuntien vetäjillä oli toiminnassa keskeinen rooli. Aktiivisia ja pitkäaikaisia vetäjiä olivat muun muassa urakointijaoston Klaus Laavainen, nostu-

Länsiväylän eli kantatie 51 parannustöitä tehtiin Espoossa 1992. Ruoppaus ja louhintaurakan urakoi SML:n jäsenyryitys Maanrakennusliike P. Helin Ky. Urakkaan kuului mm. Otso-lahden ruoppaustyöt tien molemmin puolin ja rakennettavat louhepenkereet, joihin kalliorouhetta ajettiin noin 100 000 kuutiometriä.



rijaoston Juhani Pohjanväre sekä konevuokrausjaoston Seppo Teini ja Arno Ruusunlehti. Kaivuri-Kaisojen toimintaa johti Aino Laavainen. ”Kaikki aktiiviset olivat tervetulleita mukaan jaostotoimintaa kehittämään. Eli jos oli innokas ja halusi vaikuttaa, ei esteitä ollut”, nosturijaostossa mukana ollut Erkki Mäntylä sanoo. Taksatointikuntaa 1980-luvulla johti Matti Pasanen. Hänen seuraajansa Kauko Koskinen toimi vetäjänä vuoteen 1997, jolloin toimikunta kuntahintaneuvotteluiden päätyttyä lopetettiin.

Kimmo ke jaostokokouksen järjestämiseen saattoi syntyä esimerkiksi niin, että piirimiehet saivat keskustelun koulutuksessa tietoa alaa koskevista uusista muutoksista. Tällaisia asioita olivat esimerkiksi liikennelupasäädösten muutokset, uudenlaiset louhinnan määräykset ja ohjeet tai muut asiat, joilla saattoi olla isoa merkitys-

tä tuleviin urakkakyselyihin ja tarjouksiin. Asiasta tiedotettiin jaostonvetäjiä, jotka lähtivät sitten kutsumaan porukkaa kasaan. Myös jaostojen puheenjohtajat olivat itse aktiivisia alan kehityksen seuraajia, ja he pistivät hommat käyntiin, kun oli tarve kokoontua.

Jaostokokoukset olivat avoimia kaikille jäsenille, ja tulevista kokouksista tiedotettiin jäsenkirjeissä. Jos alkoi vaikuttaa siltä, että kovin moni ei ollut ilmoittautunut kokouksiin, jaostojen puheenjohtajat ja piiritöimiston väki alkoivat soitella jäsenille. Näin kokouksiin saatiin nekin, joilta jäsenkirjeet olivat jääneet lukematta. Kokouksissa vieraili eri alojen asiantuntijoita. ”Kutsuimme jaostokokouksiin pankkiireja, pohjasuunnittelijoita ja -tutkijoita, rakennesuunnittelijoita sekä juristeja. Jouko Kankainen TTK:lta kävi monesti pitämässä esityksiä, ja myös louhintamiehet Raimo Vuolio sekä Pentti Sai-

Piiriyhdistyksen Seniorijaostolaisia vakuutusyhtiö Fennian koulutuksessa 2009. Eturivissä vasemmalta Reijo Varakas, Pertti Varakas, Tarmo Vyyryläinen, Jussi Sorsamo, Esko Suntio ja Jari Mahlamäki Fenniasta.

Helsingin tuomiokirkon apostolipatsaat restauroitiin vuosina 1995-1997. Noston suoritti Nosturit Oy Sjöman ja kuljetukset Mäntylä E&E ky.

UUSIMAA SAI HYVIN ÄÄNENSÄ LÄPI MYÖS VALTAKUNNALLISESTI.

nio kertoivat muun muassa alan säädösten muutoksista”, Klaus Laavainen kertoo.

Kokouspaikat järjestysivät joko Pukinmäen toimistosta tai yhdistyksen yhteistyökumppanien ja sponsorien tiloista. Jukka Lehikoinen: ”Monta kertaa kokouksissa saatiin aikaan todella hyviä keskusteluja. Siellä opittiin toinen toisilta. Urakoitsijat saivat nostettua toimintansa kannalta tärkeitä asioita esille, ja sitä kautta heidän äänensä myös välittyi sekä piiriin että keskusliiton suuntaan.”

Piiriyhdistyksen hallitus valitsi ehdokkaat keskusliiton jaostoihin. Yhdistyksen hallitus teki ehdotuksen ehdokkaista, jotka keskusliiton hallitus sitten hyväksyi tai hylkäsi. Ehdokkaita oli useita, koska haluttiin, että selvästi suurimmalla piiriyhdistyksellä olisi painoarvonsa mukaisesti sananvaltaa myös keskusliiton jaostoissa. Yleensä ehdotukset myös menivät läpi eli Uusimaa sai hyvin äänensä läpi myös valtakunnallisesti.

2000-luvulla piirin jaostot sulautuivat osaksi keskusliiton vastaavia jaostoja. Suurimpana piirijärjestönä Uudenmaan piirillä oli keskusliiton jaostoissa vahva edustus. Piirin jaostot korvautuivat tarpeen mukaan perustetuilla toimikunnilla, joista pisimpään ovat toimineet piirin lehti- ja kaupallinen toimikunta. Piirin uusista jaostoista toimintansa vuonna 2009 aloitti seniorijaosto, joka palvelee seniorijäseniä ja mukaan kutsuttuja sidosryhmien edustajia aktiivisesti edelleen 2020-luvun puolivälissä.





PIIRIYHDISTYS 2000-LUVULLA

2000-luvun alku oli uusmaalaiselle rakentajalle hyvää aikaa. Rakentamisen volyymi nousi, kunnes Yhdysvalloista vuonna 2008 levinnyt kansainvälinen rahoituskriisi aiheutti lyhyehkön volyymikuopan. Vuodesta 2010 lähtien rakennusinvestointien määrät kääntyivät taas selvään kasvuun.

Infra Uusimaa kunniajäsene-
net yhdistyksen 50-vuo-
tisjuhlassa vasemmalta
alkaen: Markku Halonen,
Matti Pasanen, Raimo T.
A. Virtanen, Erkki Män-
tylä, Pertti Varakas, Reijo
Wuorio, Seppo Teini, Osmo
Kekkonen, Rauno Lehtonen,
Oiva Korhonen, Osmo Met-
tänen ja Klaus Laavainen.

Uusimaa on säilyttänyt asemansa maan infrarakentamisen tärkeimpänä veturina. Tästä ovat pitäneet huolen 2000-luvun suuret yksittäiset liikenneinvestointihankkeet kuten Länsimetro, Kehärata ja Vuosaaren satama raide- ja tieyhteyksineen sekä isoista tiehankkeista muun muassa loppuunsaatettu E18-tiehanke. Helsinki-Vantaan vuonna 2014 alkaneet lentoaseman laajennustyöt olivat mittava, noin vuosikymmenen kestänyt laajennushanke. Lisäksi valtion lisäpanostukset teiden korjausvelan lyhentämiseen ja kunnossapitoon ovat tarjonneet uusmaalaisille rakentajille paljon työtilaisuuksia.

Isot aluerakennushankkeet, kuten Pasilan ja Kalasataman alueiden rakennustyöt esirakentamisineen ja kunnallisteknisine töineen ovat olleet piiriyhdistyksen jäsenyrityksille erittäin merkittäviä työllistäjiä. Talonrakennustoiminnan huippu saavutettiin 2020-luvun alussa, josta pudotus Uudellamaalla ja muuallakin Suomessa on ollut dramaattinen.

Infrarakentamisen tilaajaporras on vuosituhanneen vaihteen molemmin puolin kokenut suuren muutoksen. Merkittävin vaikutus koettiin, kun Tieliikelaitokseksi muuttunut entinen Tielaitos tuli 2000-luvun alussa mukaan vapaaseen kilpailuun rakennusurakoista. Tieliikelaitos sai Tielaitoksen perintönä merkittäviä valtion tukia, joiden katsottiin olevan EU-määräysten



VUODEN 2007 ALUKSI KESKUSLIITON NIMI MUUTTUI INFRA RY:KSI JA UUDENMAAN PIIRIYHDISTYKSEN NIMI INFRA UUSIMAA RY:KSI.

Toiminnanjohtaja Panu Tuominen (vas.) ja puheenjohtaja Emil Mäntylä vuosikokouksessa 2025. (vasemmalla ylhäällä)

Toiminnanjohtaja Mikaela Aaltonen Helsingissä Nuorten TakuuAreena -messuilla lokakuussa 2014.

Sari Pietikäisen tuli piirin palvelukseen vuonna 1999 ja hänen ensimmäinen kautensa toimistosihteerinä kesti vuoteen 2007. Sari palasi piirin palvelukseen vuonna 2009. Vuodesta 2023 lähtien Sari on ollut keskusliiton palkkalistoilla, mutta edelleen "piirin tyttöjä".

2006 tehtiin piirin Konevälitykselle mainosta. Toiminnanjohtaja Satu Koivistoinen jäsenyrittäjä Olavi Ryhäsen vieraana.

vastaisia. Näihin kuului muun muassa kiviainesaluelaita, kalustoa, edullista lainaa, henkilöstöjärjestelyjä sekä pitkälle aikavälille sovittuja tienhoitourakoita. Tämä näristi etenkin piirin suurimpia valtakunnallisia urakointiyrityksiä, jotka katsoivat Tieliikelaitoksen saaneen edellä mainittujen seikkojen takia epäreilua kilpailuetua.

Ongelmaa piti esillä erityisesti keskusliitto SML, joka merkittävimpien yritysten kanssa teki lokakuussa 2002 selvityspyynnön Euroopan komissiolle siitä, oliko Tieliikelaitos saanut Suomen valtiolta erityisiä kilpailuetuja vastoin EY:n perustamisasiakirjaan ja lainsäädäntöön sisältyviä oikeussäädöksiä.

Tilanne alkoi normalisoitua viimeistään 2010-luvulla, ja Destia Oy:ksi muuttuneesta entisestä Tieliikelaitoksesta on tullut yksi suuri yritys muiden isojen infrayritysten joukossa.

Myös pääkaupunkiseudun kuntien tilaajatahot ovat kokeneet muutoksia 2000-luvun liikelaitostamisten myötä. Tästä esimerkkinä ovat Helsingin kaupungin rakentamispalvelu Stara sekä Espoon, Helsingin ja Vantaan perustama Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä.

Kunnille työskennelleen piirin jäsenkunnan kannalta kehitys ei ole aiheuttanut suuria muutoksia. Jyrki Murron sanoin: "Vaikka tuntiappuun on tullut uusi nimi, hommat ovat säilyneet suurin piirtein samanlaisina."

SML:sta INFRA ry:ksi

Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry liittyi vuoden 2007 aluksi osaksi Rakennusteollisuusliitto RT:n liittoyhteisöä. Samalla keskusliiton nimi muuttui INFRA ry:ksi ja Uudenmaan piiriyhdistyksen nimi INFRA Uusimaa ry:ksi. Nimenmuutos kuvaa hyvin sitä, että 2000-luvulla myös maa- ja vesirakentamisesta on alettu käyttää yleisnimitystä infrarakentaminen.

Yhdistyksen uuden vuosituhaten keskeisiksi tavoitteiksi muodostuivat jäsenistön yleinen edunvalvonta ja alueellinen vaikuttaminen, nuorten houkuttelevuus alalle sekä työturvallisuus ja ympäristölainsäädäntöön liittyvät asiat. INFRA Uusimaan hallituksessa alkoi tapahtua sukupolvenvaihdosta pikkuhiljaa noin vuodesta 2016 eteenpäin. Hallitukseen on noussut nuoria yrittäjiä, kuten Ville Sainio / VJ Maa-aines Oy (2018), Aapo Lahtinen / Louhintahiekka Oy (2022), Antti Finér / Kaivuupalvelu Finér Oy (2023) ja Atte Jousi / Aajii Maarakennus Oy (2023). Sukuyrityksen jatkajia ovat olleet esimerkiksi Oskari Wuorio / TKK Oy (2016), Antti Ruusunlehti / Arno Ruusunlehti Oy (2018), Emil Mäntylä / Mäntylä yhtiöt Oy (2019), Pyry Murto / Murto yhtiöt Oy (2022), Mikko Smalen / S-Kuljetus Oy (2024). Moni hallitukseen noussut on aloittanut polkunsu INFRA Nuorissa. Edellä mainituista Jousi ja Smalen olivat alle kolmekymppisiä hallitukseen noustes-



PIIRITOIMISTO MUUTTI KEVÄÄLLÄ 2009 KESKUSLIITON MUKANA RAKENNUS- TEOLLISUUDEN TALOON UNIONINKADULLE HELSINGIN KESKUSTAAN.

saan. Tässäkin asiassa Uusimaa toimi esimerkkinä muille piireille.

Vuonna 2021 uusiutunut piiriyhdistyksen hallitus nosti työlistalle edellä mainittujen asioiden lisäksi epäkohdat tarjousasioissa. Nuorennuslaikkauksen kokenut hallitus lähti ajamaan jäsenistön aktiivista osallistumista, uusien jäsenten kuulemista, tuoreita ja koko alaa kehittäviä ajatuksia, ideoiden jakamista ja ponnistelua yhtenä joukkueena yhteisten asioiden eteen.

Piirihallituksen puheenjohtajapestiä ovat 2000-luvulla vetäneet: Markku Halonen 1999-2004, Erkki Mäntylä 2005-2011, Nina Lindström 2013-2017, Juha Halonen 2018-2021 sekä Emil Mäntylä vuodesta 2021. Nina Lindström ja Emil Mäntylä ovat jatkaneet aikaisempien piirin puheenjohtajien Anssi Karpisen ja Pertti Varakkaan perinnettä toimimalla myös keskusliiton hallituksen puheenjohtajina.

Toiminnanjohtaja Jukka Lehikoisen seuraajaksi valittiin vuonna 1999 varatuomari Mikaela Aaltonen. Aaltonen sijaisena vuosina 2005-2009 toimi oikeustieteen kandidaatti Satu Koivistoinen. Lyhyitä sijaisuuksia tekivät myös Timo Aarnio ja Magnus Frisk. Mikaela Aaltonen palasi toiminnanjohtajaksi vuosiksi 2010-2020. Vuodesta 2020 lähtien piiriä toiminnanjohtajana on luotsannut valtiotieteen maisteri Panu Tuominen.

Vuosituhanen alun merkittäviin muutoksiin kuului piirintoimiston muutto - ensiksi vuoden 2008 alussa

Pukinmäestä keskusliiton tiloihin Pasilaan Asemapäällykönkadulle sekä edelleen keväällä 2009 keskusliiton mukana Rakennusteollisuuden taloon Unioninkadulle Helsingin keskustaan.

Kehä I:n varrella sijainneen ja jäsenten helposti saatavuttavan Pukinmäen toimistotilan muutto Pasilaan ja sittemmin Helsingin keskustaan herätti keskustelua puolesta ja vastaan. Muuttoihin kuitenkin lopulta päädyttiin, koska tämän katsottiin luovan hyvät edellytykset entistä läheisempään yhteistyöhön rakennusteollisuuden muiden järjestöjen kanssa. Nykyisiin toimitiloihin piiriyhdistys muutti, kun RT toimialoineen hankki uudet tilat Eteläranta 10:stä vuonna 2017.

Piiriyhdistyksen jäsentiedotustoiminta sai lisäpontta vuonna 2005, kun piiriyhdistys ryhtyi julkaisemaan Uudenmaan Maarakentaja -lehteä. Lehti lisäsi piiriyhdistyksen mahdollisuuksia pitää yhteyttä jäsenistöön, asiakkaisiin ja tärkeimpiin sidosryhmiin. Lehti sisältää muun muassa artikkeleita jäsenistöä koskevista ajankohtaisista aiheista sekä yrittäjähaastatteluja. Lehden sisällön suunnittelua varten perustettiin lehdistoimikunta, jota usean vuoden ajan johti Seppo Teini. Lehden artikkelien kirjoittamisesta vastasi alkuvuosina Antti Kynäräinen ja hänen jälkeensä työtä on jatkanut Kaisa Salminen. Vuodesta 2013 lehden nimi on ollut INFRA Uusimaa.

Uusi aluevaltaus jäsentiedotuksessa tapahtui, kun

INFRA Uudenmaan hallituksen jäsenet 2025 vasemmalta alkaen: Antti Finer / Kaivuupalvelu Finer Oy, Pyry Murto / Murto-yhtiöt Oy, Tuomo Piekka / Konekauha Oy, Jarmo Ikonen / Lakaisutekniikka INFRA Oy, Emil Mäntylä / Mäntylä Yhtiöt Oy, Ville Mäkelä / VSG Infra Oy, Ville Sainio / VJ Maa-aines Oy, Tatu Lehmuskoski / Laitilan Linnee Oy, Jukka Muhonen / Oteran Oy, Aapo Lahtinen / Louhintahiekka Oy, Jyri Husa / VRJ Etelä-Suomi Oy, Panu Tuominen / INFRA Uusimaa ry, Antti Ruusunlehti / Maanrakennusliike Arno Ruusunlehti Oy.

PIIRIYHDISTYKSEN JÄSENMÄÄRÄ KÄÄNTYI LOIVAAN LASKUUN JO 1990-LUVUN JÄLKIPUOLISKOLLA, JA KEHITYS ON JATKUNUT 2000-LUVULLA

ensimmäisen INFRAPODI julkaistiin verkossa vuonna 2023. INFRAPODI syntyi tarpeesta luoda maarakentamiseen keskittyvä podcast. Aiheet vaihtelevat vaihteistoöljystä vaihtokoneisiin ja INFRA ry:stä indekseihin, mutta näkökulma on aina urakoitsijan. Isäntinä toimivat Emil Mäntylä ja Panu Tuominen.

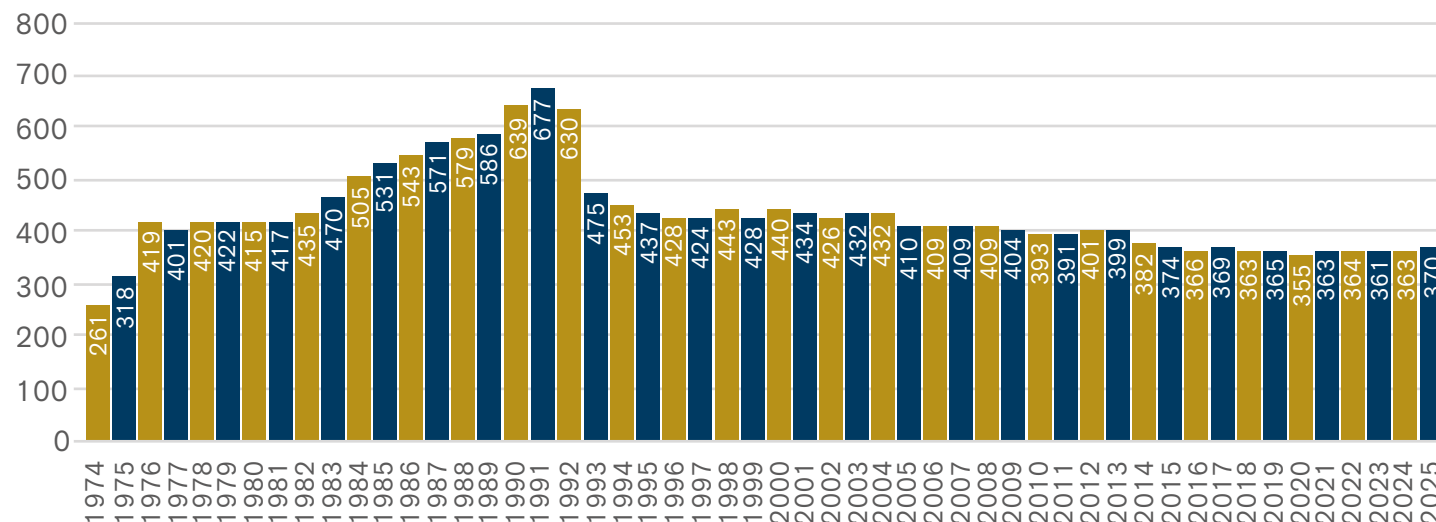
Jäsenet 2000-luvulla

Piiriyhdistyksen jäsenmäärä kääntyi loivaan laskuun jo 1990-luvun jälkipuoliskolla, ja kehitys on jatkunut

2000-luvulla. Toisaalta jäsenyritysten kalustomäärä on samassa ajassa lähes kaksinkertaistunut. Tämä kertoo jäsenyritysten keskikoon kasvusta, ja toisaalta esimerkiksi siitä, että markkinoille on tullut tarjolle erilaisia pienkoneita, joita yritykset ovat hankkineet käyttöönsä. Samalla kaluston hankintaan tarvittavat rahoitusvaihtoehdot ovat monipuolistuneet. Omistamisen sijaan monet yrittäjät ovat myös siirtyneet käyttämään vuokrattua tai leasingrahoituksella hankittua kalustoa.

2020-luvun puolivälissä noin puolet INFRA Uusimaan noin 370 jäsenestä on konepalveluyrittäjiä. Yri-

Piirin jäsenmäärät 1974–2025





Uudenmaan Maarakentaja-lehden ensimmäinen numero 1/2005.

Nuorempaa uusmaalaista yrittäjäpolvea tyylikkäästi tuunatuissa koneissaan.
Vas. Sami Kirkkari, oik. Atte Jousi.



tysten yhteenlaskettu liikevaihto on lähes 1,5 miljardia euroa. Jäsenyritykset työllistävät yhteensä noin 5 000 henkilöä, ja keskipokoisessa jäsenyrityksessä työskentelee viisi henkilöä. Puolet jäsenyrityksistä ilmoittaa päätoimialakseen rakennuspaikan valmistelutyöt. Muita yleisimpiä päätoimialoja ovat asuin- ja muiden rakennusten rakentaminen, tieliikenteen tavarankuljetus-

palvelut, teiden ja moottoriteiden rakentaminen sekä maisemanhoitopalvelut.

Piiriyhdistyksen jäsenenä on pitkään ollut useita toisen tai useammankin sukupolven perheyriksii. Näistä piiriyhdistyksen hallinnossa aktiivisesti vaikuttaneita yrityksiä ovat olleet E.M. Pekkinen Oy,



Ympäristöasiat ovat saaneet jatkuvasti suuremman roolin maarakennustoiminnassa. Helsingin Myllypuron kaupunginosassa purettiin kerrostaloja huhtikuussa 2001. Rakennukset purettiin, koska 2000-luvun vaihteessa ilmeni asuinalueen maaperän saastuneen erittäin vakavasti alueella vuosina 1954-1962 sijainneen kaatopaikan vuoksi.

Uudistuneet jättesäädökset sekä asfalttinnormit ovat 2010-luvulta lähtien helpottaneet vanhan asfaltin uusiokäyttöä (viereinen sivu).

Mäntylä Yhtiöt, Maanrakennusliike Arno Ruusunlehti Oy, Murto-yhtiöt, RTA-Yhtiöt Oy, Kalliorakennus-Yhtiöt Oy, S-Kuljetus Oy, Rakennus Teini Oy ja Konevuori Oy joitakin mainitaksemme.

Ympäristöasiat kasvavassa roolissa

Ympäristöasiat ovat nousseet rakennustoiminnassa viime vuosikymmeninä isoon rooliin. EU:n ympäristötavoitteiden mukaisesti uudistettu kotimainen lainsäädäntö on viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana luonut puitteet rakentamisen päästöjen, luonnonvaro-

jen käytön ja materiaalien sääntelyyn.

Infrarakentamista ovat 1990-luvulta lähtien säädelleet esimerkiksi ympäristönsuojelulaki, jätelaki, maa-aineslaki ja vesilaki. Vuonna 1994 voimaan astunutta YVA-lakia eli lakia ympäristövaikutusten arvioinnista sovelletaan hankkeisiin, joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Eräs seuraus tiukentuneesta lainsäädännöstä - ja piirin jäsenyrittäjiä paljonkin hirttänyt asia - on ollut maa-aineksen välivarastoinnin merkittävä vaikeutuminen, koska jo melko lyhytaikainenkin varastointi on saattanut edellyttää ympäristöluvan hakemista.

YLIJÄÄMÄMASSAT OVAT PÄÄKAUPUNKISEUDULLA ISO ONGELMA.

RTA-yhtiöiden Nina Lindströmin mukaan rakentamista koskevat ympäristösäädökset ovat urakoitsijan kannalta kaksiteräinen miekka. Ala on 1990-luvulta lähtien ottanut ympäristön suhteen merkittäviä kehitysaskeleita, mutta toisaalta byrokratia on lisääntynyt ja yrittäjät ovat jatkuvasti olleet pakotettuja kouluttamaan itseään. Tämä kaikki on nostanut yrittäjän kustannuksia, mikä on ollut pakko ottaa huomioon tarjoushinnoissa.

Ylijäämämassaongelma

Pääkaupunkiseudulla ylijäämämassat ovat muodostuneet isoksi ongelmaksi, ja massojen hallinnasta on rakentamisen määrän kasvaessa tullut rakentajille ja viranomaisille vaikeasti hallittava ympäristöhaaste. 1980-luvulla piiritoimintaan mukaan tulleen Erkki Mäntylän mukaan ylijäämämassaongelma on hänen muistinsa mukaan aina ollut keskustelun kohteena. Mäntylä on tässä oikeassa, tosin ongelmalla on pääkaupunkiseudulla vieläkin pidemmät juuret.

Infrarakentamisessa muodostuu paljon erilaisia massoja, kuten maata ja muita rakentamisen raaka-aineita, joille täytyy löytää uusi sijoituspaikka. Massatasapainoon pyrkiminen on infrarakentajalle taloudellisesti järkevintä: mahdollisimman suuri osuus massoista pyritään hyödyntämään paikallisesti omalla työmaalla tai toimittamaan muualle, missä niille on tarve. Näin on



PIIRIYHDISTYS LÄHTI MUKAAN MASSOJEN VÄLITYSTOIMINTAAN.

voitu vähentää maamassojen kallista ja paljon päästöjä aiheuttavaa kuljetusta tai tarvittaessa on voitu löytää maksava taho, jolle materiaali on käyttökelpoista.

Maarakennusliikkeillä oli pitkään omat maankaato-paikkansa, joihin ylimääräiset massat kuskattiin. Massoja läjitettiin ilman suurempia lupakyselyjä pienimuotoisten rakennuskohteiden lähimaastoon tai vietiin hiekkakuoppiin. Massoilla täytettiin merenrantoja, kun kaupungit ja kunnat halusivat laajentaa rantamaitaan rakentamista varten. Ennen nykyistä ympäristölainsäädäntöä ja siihen liittyvää valvontaa myös massojen välivarastointi oli yrittäjälle nykyistä helpompaa.

Ylijäämämassoista alkoi pääkaupunkiseudulla tulla iso ongelma 1960-1970-luvuilla, kun suurten aluerakennuskohteiden myötä massamäärät moninkertaistuivat. Piiriyhdistys toimitti vuonna 1966 Helsingin kaupungin rakennusvirastolle kirjelmän, joka koski kaupungin suunnitelmaa perustaa rakentamisessa syntyneiden massojen maankaatopaikkojen suunnittelutoimikunta. Kannanotossa esitettiin toive, että myös urakoitsijoita otettaisiin komitean jäseniksi suunnittelemaan sopivien ja taloudellisen matkan päässä olevien kaatopaikkojen käyttöönottoa.

Piiriyhdistys lähti myös itse aktiivisesti mukaan käynnistämään massojen välitystoimintaa. Piirin kiertokirjeessä 4.5.1969 kerrottiin, että ”Suuren yleisön tietoon on tullut tieto siitä, että Maarakentajien Uudenmaan pii-



riyhdistys r.y. on ryhtynyt hoitamaan kaatopaikka-asiaa so. ohjaamaan jäsenurakoitsijoiden ylimääräiset louhintaja- ja kaivuumassat kohteisiin, joissa ko. materiaalia tarvitaan. Tämä edellyttää, että jäsenurakoitsijat myös ilmoittaisivat yhdistyksen toimistoon mitä materiaalia heillä on ja mistä sitä saa. Näin siitä syystä, että ilmoittelun johdosta kysyntää tulee olemaan ja toiminta saadaan joustavammaksi.” Systeemi toimi samoin kuten konevälityksessäkin, eli yhdistys osoitti täyttömateriaalia tarvitsevalle sopivan taholle urakoitsijan, ja osapuolet sopivat keskenään mahdollisesta kaupasta. Yhdistys peri välityksestä välityspalkkiona 1 mk/kuorma.

Ylijäämämassojen aiheuttamista ongelmista keskusteltiin 1990-luvun alussa maarakentajien keskuudessa. Vantaan Pitkäsuon täyttöalue otettiin käyttöön 1980-luvun lopussa.

VUONNA 1987 PERUSTETTIIN YLIJÄÄMÄMASSATOIMIKUNTA.

Saman vuoden toisessa kiertokirjeessä piiriyhdistyksen johtokunnan ilmoitettiin päättäneen lisätä toiminnanjohtajan työsarkaan yksityisten kaatopaikkojen hankinnan. ”Mikäli Teillä tulee kaivuukohteista ylimääräistä maata tai kiveä, ottakaa yhteyttä toiminnanjohtajaan. Hän ehkä voi osoittaa kohteen, mihin kaivuujätteet, jopa korvausta vastaan, voidaan ajaa.”

Toiminnanjohtaja Juhani Mustosen mukaan piiriyhdistyksen masinoima massojen välitystoiminta ei hyvästä yrityksestä huolimatta päässyt koskaan vauhtiin. Toiminnasta ei ollut myöskään enää mainintoja 1970-luvun jälkipuoliskon piiriyhdistyksen toimintakertomuksissa tai kiertokirjeissä.

Rakentamisen määrän nopea kasvu 1980-luvulla tuotti kasvavan määrän ylijäämämassoja, joille oli löydettävä sijoituspaikkoja. Helsinki ja muut pääkaupunkiseudun kaupungit reagoivat massakysymykseen avaamalla uusia massojen sijoituspaikkoja muun muassa Vuosaareen, Malminkartanoon ja Jätkäsaareen. Espoossa ylijäämämassoille keskitettyjä sijoituspaikkoja perustettiin 1980-1990-luvuilla esimerkiksi Kivenlahteen, Nupuriin, Lommilaan ja Kulmakorpeen. Vantaan edelleen käytössä oleva maankaatopaikka Pitkäsuolla aloitti toimintansa vuonna 1989. Itä-Vantaalla vastaanottopaikka oli Kulomäki, joka 2000-luvun alkuvuosina vastaanotti myös Tuusulan maat.

Ylijäämämassojen tuonti pääkaupunkiseudun maan-



kaatopaikoille muuttui maksulliseksi 1980-luvulla. Kuorman hinnan määritti vastaanottopaikan parakissa majaa pitävä kaatopaikkavahti. Ison maankuljetusauton lajittelemattomasta kuormasta saattoi joutua maksamaan 1980-luvun alussa jopa 300 markan kaatopaikkamaksun. Jos taas tuotiin kiinteää ja helposti uudelleen sijoitettavaa maa-ainesta, selvisi paljon pienemmällä kustannuksella. Eräskin jäsenyrittäjä muistelee, että firma tietenkin pyrki säästämään missä pystyi, ja heikkolaa-tuisen maan peitoksi saatettiin laittaa parempaa maata. Joskus hämäys onnistui ja joskus ei.

Uudenmaan piiriyhdistyksen johtokunta perusti marraskuun 1987 kokouksessa ylijäämämassatoimikunnan, jonka tehtävänä oli selvittää maaläjitysalueiden käyt-

Murto-yhtiöiden pitkäpuominen Volvo Petikon maankaatopaikalla Vantaalla 2026.

Villiä menoa ja kaatopaikkalappuja

Petri Salonen aloitteli 1980-luvulla uraansa isänsä ja setänsä perustamassa Maanrakennus Laatutyö Oy:ssä: "Silloin ostettiin kaatopaikkalappuja, joita sitten annettiin kaatopaikkavahdille tämän tekemän arvion mukaisesti. Laput piti ostaa rahalla Helsingissä ja Vantaalla yleensä samoilta luukuilta, mistä fatta eli sosiaalitoimisto antoi rahaa. Kerran isäukko soitti, että käy hakemassa niitä kaatopaikkalappuja sieltä Kallion sosiaalihuollosta. Mulla oli taskussa 20 000 markkaa. Vieressä pari laitapuolenkulkijaa tappeli jostain satasesta, jonka toinen oli toiselle velkaa. Mietiskelin, että jos nuo äijät tietäis, että mulla on 20 tonnia taskussa, ne varmaan kolkkais mut saman tien."

"Siinä kun seisoimme sosiaaliavustusta hakevien kanssa samassa jonossa odottamassa tiskille pääsyä, tuli monasti mieleen, että tässä nyt se raha siirtyy kätevästi tuon tiskin kautta yhdestä taskusta toiseen taskuun", Rauno Lehtonen muistelee.

Petri Salonen: "Se oli joskus melkoista säätämistä. Joskus tuntui, että vaadittu lappujen määrä riippui lähinnä kaatopaikkavahdin sen hetkisestä huumorista tai olotilasta, sen verran vaihtelevaa laskutuskäytäntö oli." Läjitysalueen vahti saattoi kokonaan jopa



evätä kuljettajalta kuorman tuomisen. Seppo Teini korosti Uudenmaan maarakentaja 3/2007-lehdessä, että vahdilla oli iso taloudellinen vastuu. Pahimassa tapauksessa näin saatettiin vaikuttaa merkittävällä tavalla kuljettajan elinkeinoon.

Ruokatuntien ajaksi kaatopaikkojen portit menivät kiinni – riippumatta siitä, kuinka pitkä kuorma-autojen jono portin takana odotti kaatopaikalle pääsyä. Läjityspaikat myös menivät yritysten toiminnan kannalta turhan aikaisin kiinni. Piiriyhdistyksen puheenjohtajana 2010-luvun molemmin puolin toimineen Erkki Mäntylän mukaan näihin asioihin pyrittiin aktiivisesti saamaan parannusta, ja vähitellen siinä myös onnistuttiin.

Maarakennusliike E.M. Pekkinen Oy:n koneen-kuljettaja Erkki Hausjärvi taustallaan Mankkaan kivenmurskaamo Espoossa. Mankkaan turvesuolla sijaitsevalla murskaus- laitoksella vastaanotettiin noin 100 000 kuutiota louhetta vuodessa ilman vastaanottomaksun perimistä. Kuva vuodelta 1990.

Nykyään vastaanottoaikoilla on käytössä kamerat ja osassa lastit myös punnitaan vaa'alla. Tämä on tehnyt mittaamisesta aiempaa selvästi tarkempaa. Järjestelmä ei edelleenkään ole täysin aukoton, ja erimielisyyksiä esiintyy esimerkiksi kuorman laadusta ja siitä johtuvasta hinnasta urakoitsijan ja vastaanottajan välillä ajoittain edelleen.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN RAKENNUSTOIMINTA SYNNYTTI 2010-LUVUN ALUSSA VUOSITTAIN NOIN NELJÄ MILJOONAA TONNIA YLIJÄÄMÄMAA-AINESTA.

tö pääkaupunkiseudulla. Toimikunta pohti läjitysalueisiin liittyviä kysymyksiä ja pyrki vaikuttamaan siihen, että läjitysalueita olisi enemmän pääkaupunkiseudulla. Lisäksi todettiin, että kuormamaksut olivat kohonneet huomattavasti enemmän kuin yleinen kustannuskehitys indeksillä mitaten osoitti. Läjitysalueet eivät myöskään pystyneet ottamaan kaikkia rakentamisessa syntyneitä maamassoja. Myös läjitysalueiden aukioloaikoihin kiinnitettiin huomioita.

Piiriyhdistys on 2000-luvulla ollut aktiivinen toimija kuntayhteistyöryhmässä, johon piirin edustajien lisäksi kuuluu Helsingin, Vantaan ja Espoon maankäytön sekä ympäristön toimialan virkamiehiä. Yhteistyöryhmän tavoitteena on ollut saada yhteisiä pelisääntöjä ylijäämämaiden vastaanottamisen sekä käsittelyyn osana seudullista maankäytön ja maa-aineksierrätyksen kehittämistä. Yhteistyöryhmä on pitänyt aktiivisesti yhteyttä alueen kuntiin, ottanut kantaa maakuntakaavaan ja ollut vaikuttamassa tulevaisuuden läjitysalueiden sekä toiminnanharjoittajille varattujen alueiden määrään ja sijaintiin. Vuonna 2006 piiriyhdistyksen hallitus jätti Helsingin kaupungille vetoomuksen Malminkartanon täyttömäen käytön jatkamisesta, mutta vetoomus hylättiin. INFRA Uusimaa ry osallistui vaikuttamiseen myös antamalla lausuntoja sekä olemalla mukana ”Helsingin kaivumaiden hyödyntämisen kehittämisohjelma” -hankkeessa.

Pääkaupunkiseudun rakennustoiminta synnytti 2010-luvun alussa vuosittain noin neljä miljoonaa tonnia ylijäämämaa-ainesta. Tilanne oli haastavin Helsingissä: tiheän asutuksen takia kaupungissa oli erityisen vähän tarjolla riittävän suuria massojen väli- ja loppusijoituspaikkoja. Malminkartanon täyttömäen jatko käytöluvan umpeuduttua tilannetta edelleen vaikeutti se, että Vantaa irtisanoi kuntarajat ylittävän yhteistyösopimuksen ylijäämämassojen kuljetuksista Petikon Pitkäsuon maankaatopaikalle vuonna 2011. Tämän jälkeen alueelle vastaanotettiin maamassoja ainoastaan Vantaan ja Tuusulan alueilta. Kulmakorven asema puolestaan vastaanotti massoja Espoosta ja Kirkkonummen alueelta.

Helsingissä toimivat urakoitsijat ovat 2010-luvulta alkaen joutuneet ajamaan kalliita massakuutioita ympäri Uuttamaata aina Lohjaa, Mäntsälää ja Porvoota myöten. Helsingin kaupungin rakentamispalveluliikelaitos Staralla on vuodesta 2023 lähtien ollut sopimus myös ylijäämämassojen ajamisesta Talma Ski Oy:n alueelle Sipooseen. Kaivettavista ja läjitettävistä maista otetaan maanäytteet, jotka ohjaavat, minne maat voidaan viedä. Saastuneille maille on omat sijoituspaikkansa, usein pitkän ajomatkan päässä. ”Ne ovat urakoitsijoille niitä kalliita kuutioita”, pitkän uran pääkaupunkiseudulla vesirakentamisen parissa pitkän uran tehnyt Jussi Sorsamo sanoo.

PÄÄSTÖRAJOITUKSIA EDISTÄVÄT RAKENNUSALAN GREEN DEAL -SOPIMUKSET, JOIHIN MUUN MUASSA HELSINKI, ESPOO JA VANTAA OVAT SITOUTUNEET.

Massojen hyötykäytön ja siihen liittyvien menettelytapojen tehostamiseksi Helsinkiin perustettiin vuonna 2014 erityinen massakoordinaattorin tehtävä. Helsingin jälkeen massakoordinaattorin tehtäviä on pääkaupunkiseudulla perustettu myös Espooseen ja Vantaalle.

Ylijäämämaiden hallinta ja välitys ovat synnyttäneet pääkaupunkiseudulla myös kaupallista liiketoimintaa. Purku-urakoitsija ja piiriyhdistysaktiivi Pertti Varakas oli 1970-luvun lopulla ja 1980-luvun alkuvuosina käynnistämässä yksityistä maa-ainespörssiä, mutta ilman yhteiskunnan tukea ja nykyaikaisia tiedonvälityskanavia toiminnasta ei saatu kannattavaa. Keväällä 2005 53 uusmaalaista yrittäjää perustivat Kone-rinki Oy:n, joka aloitti verkkopohjaisen Maarinki-palvelun. Sen kautta asiakkaat, osakkaat ja muut palvelun rekisteröityneet käyttäjät pystyivät kirjaamaan työmaidensa hyötykäyttöön sopivia ylijäämämaita ja niiden tarpeita. Maarinki-palvelu lakkautettiin myöhemmin, kun markkinoille tuli Jari Nordströmin perustama Maapörssi Oy, jonka kanssa Maarinki sopi yhteistyöstä. Sito-Wise Oy osti maan kattavaksi yritykseksi laajentuneen Maapörssin vuonna 2017.

Euroopan unionin jätedirektiivit ja kansalliset jätehuoltoon liittyvät kierrätystavoitteet ovat vauhdittaneet rakennusalan kiertotalouteen siirtymistä. Vuonna 2006 voimaan tullut MARA-asetus, eli valtioneuvoston asetus eräiden jätteiden hyödyntämisestä maaraken-

tamisessa, on helpottanut aiemmin jätteenä pidetyn materiaalin – esimerkiksi EU:n CE-tuotestandardit täyttävän betonimurskeen tai asfalttirouheen – uusiokäyttöä maarakennushankkeissa. MARA-asetus on määritellyt edellytykset, joiden täytyessä materiaalin käyttöön maarakentamisessa ei ole enää tarvinnut hakea erillistä ympäristölupaa. Vaikka jätemateriaalin käyttöä on pyritty helpottamaan, kiertotalouden kehitys on rakennustoiminnassa ollut toistaiseksi toivottua hitaampaa. Tämä ei ole seurausta pelkästään edelleen vallitsevasta pykäläviidakosta. Myös urakoitsijat ja tilaajat ovat olleet tottumattomia ja varovaisiakin kierrätysmateriaalien hyödyntämisessä maarakenteissa.

Työmaiden hiilidioksidipäästöt kuriin

Julkisissa kilpailutuksissa työmaiden konekannan pakokaasupäästöille on viime vuosina alettu asettaa tarkkoja rajoituksia. Päästörajoituksia edistävät rakennusalan Green Deal -sopimukset, joihin muun muassa Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat sitoutuneet. Tilaajat haluavat työmailleen uudempia ja vähäpäästöisempiä koneita, min-kä vuoksi jo tarjousvaiheessa määritellään koneluokitus, jonka yläpuolella työmaalle tulevan koneen täytyy olla. Nämä tekijät ovat lisänneet merkittävästi erityisesti kunnallisissa hankkeissa toimivien urakoitsijoiden kustannuksia. Yksityisten tilaajien hankkeiden kilpailutuksissa vastaavia vaatimuksia ei välttämättä ole.



Kansallinen tavoite on puolittaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Tällä on ollut vaikutusta siihen, millaisia poltto- ja voiteluaineita sekä niiden lisäaineita työkoneissa on pitänyt käyttää. Myös tämä on ollut iso kustannuserä urakoitsijan kannalta.

Sähkö-, vety- tai biopolttoainekäyttöiset työkonet ovat yksi ratkaisu konekohtaisten päästöjen minimointiin. Teknologia on viime vuosina ottanut isoja harp-

pauksia eteenpäin, ja konemalleja alkaa olla hyvin tarjolla. Esimerkiksi osassa pääkaupunkiseudun kaupunkien urakoita sähkökäyttöisten koneiden kiintiömäärä sisältyy jo tilaajan vaatimukseen. Koneiden sähköistyminen on lähtenyt liikkeelle pienemmistä kokoluokista, ja lähitulevaisuudessa vähä- tai nollapäästöiset työkonet ovatkin yhä suuremmassa määrin korvaamassa perinteiset polttomoottorikäyttöiset työkonet. Pohjoismaissa siirtymän selvä edelläkävijä on Norja, mutta

VJ Maa-aines Oy:n sähköinen Liugong 24 t -telakavinkone. Kuvattuna marraskuussa 2025 hallikiinteistön työmaalla Vantaalla teke-
mässä massanvaihtoa ja pinnan tasausta.

URATARINOITA

Nina Lindström

Rakennusala on perinteisesti ollut hyvin miesvaltainen ala. Tilanne on vähitellen muuttumassa, ja nykyään naisia toimii enenevässä määrin myös alan johtotehtävissä, niin yritys- kuin järjestöpuolellakin.

Maarakennusliike Raimo T. A. Virtanen perustettiin vuonna 1968. Nina Lindström tuli sisaruksineen yrityksen toimintaan mukaan jo varhaisessa vaiheessa. "Ensimmäinen työni taisi olla ruohonleikkaaja. Lukion jälkeen menin äitiyslomasijaiseksi palkanlaskijaksi. Opiskelin oikeustieteen maisteriksi Turussa, ja siinä ohella jatkoin työskentelyä yrityksessä. Vuodet 1993–1999 ajoin Turku–Hyvinkää-väliä lähes viikoittain. Kun sitten valmistuin, jäin assariksi isälleni." Oikeustieteellisen jälkeen houkutteli mahdollisuus luoda uraa muuallakin, mutta vahvat siteet perherittäjyyteen veivät voiton.

"Setäni, joka toimi Verkonrakentaja Wire Oy:n toimitusjohtaja ja oli isäni rinnalla useiden yritysten omistajana, kuoli vuonna 2005. Meillä tehtiin yritysjärjestelyjä, ja aloitin toimitusjohtajana silloisessa Maarakennus Rasimuksessa sekä vuonna 2006 myös Maarakennusliike Raimo T.A. Virtasessa. Nämä kaksi yhtiötä muodostavat nykyisen RTA-Yhtiöt Oy:n. Kun isäni sairastui vuonna 2008, siirtyi minulle kaikkien omien yhtiöiden toimitusjohtajuus ja myös



Wireen hallituksen puheenjohtajuus. Isä kuoli 2011 ja äiti 2010. Sisareni Päivi tuli yritykseen mukaan vuodesta 2012 alkaen. Hän oli työskennellyt tilintarkastajana sitä ennen 20 vuotta. Jaoin Päivin kanssa vastuita eri yrityksiemme johtotehtävissä, ja veljestäni Harrista tuli tekninen johtaja RTA-Yhtiöihin."

Nykyinen RTA-Yhtiöt Oy on edistyneen teollisuus- ja infrarakentamisen asiantuntija, jolla on 50 vuoden kokemus alalta. Yritys tarjoaa monipuolista osaamista betoni- ja infrarakentamiseen, kunnossapitoon, kone- ja kuljetus- sekä kiertotalouspalveluihin. Yrityksen liikevaihto lähenee 2020-luvun puolivälissä 50 miljoonaa euroa, ja vuonna 2025 yrityksen palveluksessa on 93 henkilöä.

Lindström ei ole kokenut toimimista naisena mievaltaisella alalla ongelmana. "Minulta on kysytty tätä

monta kertaa, ja olen aina yhtä ihmeissäni tästä kysymyksestä. Varmaan olen asennoitunut itse siihen, että en anna sen vaikuttaa. Joskus uran alkuvaiheissa tuli sellainen työttölyfiilis, mutta ammatillinen asennoituminen ajoi nopeasti tämmöisten asioiden ohi. Olen aina ollut aika sellainen tomera tyyppi", Lindström toteaa Uudenmaan Maarakentaja -lehden haastattelussa vuonna 2006.

Nina Lindströmillä on isänsä Raimo T. A. Virtasen perintönä pitkä kokemus alan järjestötoiminnasta ja edunvalvonnasta. INFRA Uusimaan hallituksen puheenjohtajana Lindström toimi vuosina 2013–2017 ja INFRA ry:n hallituksen puheenjohtajana vuosina 2017–2019. Rakennusteollisuus RT:n hallituksen jäsen Lindström oli 2017–2020 ja toisena varapuheenjohtajana 2019–2020.

RAKENTAMISEN TYÖTAPATURMIA KIRJATTIIN VUOSITTAIN N. 10 000.

jos tilannetta verrataan esimerkiksi Ruotsiin tai muuhun Eurooppaan, Suomi on tässä muutoksessa kohtuullisessa vauhdissa.

Vaikka työkoneiden päästöjen rajoittaminen on yksi keino vähentää työmaiden hiilidioksidipäästöjä, selvästi suurimmat päästöerät ovat edelleen rakennusmateriaalien valmistuksesta ja kuljetuksesta aiheutuneet päästöt. Niitä voidaan vähentää lisäämällä kierrätysmateriaalin sekä esimerkiksi matalalämpöasfaltin hyödyntämistä rakennuskohteissa. Keskeinen keino on myös hankkia sopivia maa-aineksia mahdollisimman läheltä, ja lyhentää ylijäämämassojen kuljetusmatkoja. Tiheään asutulla pääkaupunkiseudulla näin ei useinkaan voida tehdä, mikä lisää merkittävästi pääkaupunkiseudun rakennustyömaiden hiilidioksidikuormaa.

Työturvallisuutta ja -terveyttä edistämässä

Rakennusala on työturvallisuuden kannalta perinteisesti ollut yksi riskialteimpia aloja. Vaikka työturvallisuussäädöksiä tiukennettiin, tilanne ei Suomessa 1990-luvulle tultaessakaan ollut merkittävästi parantunut. Vuosituhannen vaihdetta lähestyttäessä rakennusalan tapaturmataajuus oli edelleen 2,5-kertainen muihin päätoimialoihin verrattuna, ja ilmoitettuja työtapaturmia rakentamisessa kirjattiin vuosittain noin 10 000. Useita vakavia loukkaantumisia ja kuolemantapauksia tapahtui vuosittain.



Työturvallisuusasiat olivat kiinteä osa 1990-luvulla aloitettua maa- ja vesirakennusalan toiminnan kehittämiseen liittynyttä laatutyötä. SML:n Uudenmaan piiri oli RTK:n kanssa käynnistämässä vuonna 1996 hanketta yhteisestä työturvallisuuskilpailusta. Rakennusalan järjestöjen yhteiseen Turvallisesti 2000-luvulle -kampanjaan liittyneet vuosittaiset työturvallisuuskilpailut alkoivat vuonna 1997. Kilpailuissa oli omat sarjat sekä talo- että maarakennusalan yrityksille. Maarakennusalan ensimmäisen vuoden kilpailuun osallistui seitsemän yritystä, ja kilpailun voittaja oli E.M. Pekkinen Oy. Kilpailuun tuli 2000-luvun alussa myös oma sarjansa aliurakoitsijoille.

Kilpailujen yhteydessä maarakennusosalalle luotiin talopuolen TR-Mittaria vastaava MVR-Mittari. Kyseessä oli helppokäyttöinen, havainnointiin perustuva menetelmä työmaan turvallisuuden arviointiin ja kehittämiseen. Kyseessä oli rakennusalan turvallisuustyön kannalta merkittävä uudistus, sillä sen avulla saatiin alan

Helsingin Alakivenpuiston täyttömäki valmistui vuonna 2017. Täyttö- ja maisemointitoissa hyödynnettiin Helsingin rakennustyömailta syntyneitä ylijäämämaita sekä kierrätettyä betonia. Näin saavutettiin arviolta 400 000 polttoainelitrnan säästö sekä 1000 CO₂-tonnin päästöjen vähennys verrattuna siihen, että hyödynnetyt massat olisi ajettu ulkopuolisille vastaanottajille ja pintamaat olisi hankittu toimittajilta.

Suojavarusteet ja teknologia turvallisuutta parantamassa

Suojavarusteiden kehitys, tarkentuneet määräykset niiden käytöstä sekä käyttöön liittyvä valvonta ovat viime vuosikymmeninä olleet keskeinen osa rakennusalan työsuojelun edistämistyötä.

Heijastavat turvaliivit tulivat työmailla pakollisiksi 1990-luvun alussa. Myös jalkoja suojaavat turvakengät yleistivät. 2000-luvun alussa työmaista varoittavissa liikennemerkeissä otettiin käyttöön päiväheijastuskalvot. Asetus rakennustyömaiden turvallisuudesta vuonna 2009 sisälsi merkittäviä lisämääräyksiä turvavarusteiden suhteen. Työnantajan tuli tarjota työntekijälle kuhunkin vuoden aikaan sopiva suojavaatetus, jalkineet sekä henkilökohtaiset suojaimet. Kypärien ohella esimerkiksi suojalasit tulivat pakollisiksi rakennustyömailla. Tämän jälkeen silmätyötapaturmien määrä romahti. Myös erilaiset kommunikaatiosuojaimet ovat työmailla olleet käytössä jo vuosia. Ne suojaavat kuuloa, ja niiden avulla työmaan henkilökunta voi keskustella keskenään. Bluetooth-yhteyden ansiosta puhelintakaan ei erikseen tarvitse kaivaa taskusta.

Työkoneiden melutaso on viime vuosikymme-



nä selvästi alentunut, ja konekalusto on varustettu jo pitkään peruutuksesta varoittavalla äänimerkillä sekä peruutustutkilla ja -näyttöillä. Tehokkaiden suodatinlaitteistojen ja tarvittaessa hengityssuojainten avulla työntekijöiden pölyaltistus on supistunut murto-osaan aikaisempiin vuosikymmeniin nähden. Myös kaluston pakokaasupäästöt ovat pienentyneet. 2020-luvulla markkinoille vähitellen tulleet – mutta varsinkin suurissa kokoluokissa edelleen harvoin käytetyt – sähkökäyttöiset työkoneet ovat hiljaisia eivätkä tuota lainkaan pakokaasuja. Myös ääriä vaimennukseen on kiinnitetty huomiota. Merkittäviä pitkäaikaisia terveysongelmia tuottanut käsiporaus

Työmaalle ei ole asiaa ilman asianmukaisia turvavarusteita. Opastaulu SRV:n työmaalta Helsingin Myllypurosta.

on jo harvinaista. Työn hoitavat nykyisin turvallisemmin, tarkemmin ja tehokkaammin kauko-ohjattavat poravaunut.

Uusimpien työkoneiden hytit ovat ilmastoituja, äänivaimennettuja ja niissä on ergonomiset istuimet. Tällä on ollut merkitystä esimerkiksi tuki- ja liikuntaelinsairauksien ehkäisyssä, jotka ovat alalla tavallisia. Lisäksi työterveyshuollon ja työmaan johdon velvollisuutena on informoida ja ohjata työntekijää ergonomiaan liittyvissä asioissa.

VAKAVIMPIEN TYÖTAPATURMIEN OSUUS ON SELVÄSTI LASKENUT.

kaikki toimijat - viranomaisista yrittäjiin - ajattelemaan turvallisuusasioista samalla tavalla ja mittaamaan niitä yhteismitallisesti. Myöhemmin luotiin omat turvallisuusmittarit myös asfaltti- ja louhinta-alalla toimiville yrityksille.

Piiriyhdistys aloitti työturvallisuuskorttikoulutukset 1990-luvun lopulla, ja toiminta jatkui aktiivisesti 2000-luvun puolella. Tällaisia olivat esimerkiksi Tulityökoulutukset sekä Tieturva I- ja Tieturva II -koulutukset, joita tarjottiin jäsenille kahdesta kolmeen kertaan vuodessa. Vuonna 2000 järjestettiin myös ensimmäinen työturvallisuusneuvonantajien kurssi. Lisäksi vesihygieniapassikoulutuksia järjestettiin vuosittain. 2010-luvun taitteesta alkaen jäsenyrittäjille ja heidän työntekijöilleen ryhdyttiin tarjoamaan mahdollisuutta osallistua piirin kautta ensiapukoulutukseen.

2010-luvulta lähtien piiri on järjestänyt jäsenilleen työturvallisuuteen sekä työmailla tarvittaviin kortteihin liittyvää koulutusta yhteistyössä muun muassa aikuis-koulutuskeskus JAKK Vantaan, Työtehoseuran ja Rakennusalan koulutuskeskus RATEKOn kanssa. Myös ympäri Uuttamaata pidetyissä yrittäjäilloissa työturvallisuusasiat ovat olleet säännöllisesti esillä.

INFRA ry:n kattojärjestö Rakennusteollisuus RT ry aloitti vuonna 2010 Nolla tapaturmaa vuonna 2020 -kampanjan. Myös INFRAn hallituksen kokouksissa työ-



turvallisuus on ollut viimeistään 2010-luvun puolivälistä lähtien esityslistan asia numero yksi. Lisäksi työnantajat ja tilaajat ovat aktiivisesti lähteneet edistämään työturvallisuutta.

Järjestelmällinen työ työturvallisuuden edistämiseksi on tuottanut 2000-luvulla merkittäviä tuloksia. Rakennusalan työtapaturmien määrän lasku on 2000-luvulla ollut muihin korkean tapaturmataajuuden toimialoihin verrattuna selvästi nopeinta. Infra-alan tapaturmataajuus putosi 43:sta 27 tapaturmaan miljoonaa työtuntia kohden vuosina 2005-2012. Rakennusalan tapaturmataajuus on 2020-luvulla painunut alle 20:n ja infrapuolella keskimäärin 15:een, joissakin yrityksissä selvästi sen allekin. Erityisesti vakavimpien työtapaturmien osuus kaikista tapaturmista on selvästi laskenut. Edelläkävijöinä turvallisuustyössä ovat olleet isot kan-

Sari Pietikäinen kävi kuvaamassa vanhoja koneita vuonna 2011. Jussi 475:n kyljessä oleva kilpi varoittaa oleskelusta koneen toiminta-alueella.



PÄTEVISTÄ AMMATTILAISISTA ON OLLUT HUUTAVA PULA.

liikuntaharrastusta on pyritty aktivoimaan tarjoamalla vapaa-ajan urheilutoimintaa.

Kamppailua työvoimapulaa vastaan

Osaava työvoima on maarakennusyrityksen keskeinen voimavara. Uudellamaalla, johon merkittävä osa Suomen rakennustoiminnasta sijoittuu, pätevistä ammattilaisista on varsinkin nousukausina ollut huutava pula.

Ammattitaito maa- ja vesirakennustöihin on perinteisesti hankittu pääasiassa työmaalla. Alan koneistues-
sa urakointiliikkeet, kotimaiset koneiden valmistajat ja maahantuontiliikkeet sekä jotkut valtion virastot alkoi-
vat antaa kuljettajakoulutusta. Myös Työtehoseura, Ammattienedistämislaitos ja myöhemmin ammatilliset
kurssikeskukset ryhtyivät kouluttamaan koneenkuljetta-
jia, ajoneuvonosturinkuljettajia, poraajia ja vesirakenta-
jia. Koulutus oli pääosin työllistämisperusteista aikuis-
koulutusta. Vuonna 1991 työllisyyskoulutusta antavista
amatillisista kurssikeskuksista tuli aikuiskoulutusta
antavia ammatillisia aikuiskoulutuskeskuksia.

Yritysten osaajapula on pysynyt piirijärjestön työ-
listoilla alkuvuosilta lähtien, ja sitä on yhdessä
keskusliiton, koulutustahojen ja viranomaisten
kanssa pyritty ratkaisemaan aktiivisesti erilaisin keinoin.

Piiriyhdistys on jo vuosikymmenien ajan tehnyt tiivistä yhteistyötä Työtehoseuran kanssa. Yhteistyötä varten perustettiin Työtehoseuran maarakennusalan neuvot-

Eduskuntaa vastaan 2022 pelatussa futsitottelussa joukkueessa oli pelaajia koko Rakennusteollisuus RT:n jäsenliitoista ja yrityk-
sistä, mutta Uusimaalla on suhteellisesti isoin edus-
tus. Peli päättyi voittoon ja maalinteossa kunnostautui Uusimaalaisista Mäntylä ja Lahtinen. Kuvassa vasem-
malta: Emil Mäntylä, Aapo Lahtinen, Panu Tuominen (kyykssä), Jyri Hussa ja Mikko Smalen.

sainvälisillä markkinoilla toimivat yritykset. Eniten työ-
turvallisuuteen liittyviä haasteita on ollut ja on edelleen
pienissä infra-alan yrityksissä.

Piiriyhdistys on viime vuosikymmeninä tehnyt sään-
nöllistä työtä myös alan työterveyden edistämiseksi. Yhdistys suunnitteli vuonna 2002 Helsingin Kannel-
mäen terveystarkastuksen kanssa maarakentajille kohdistetun terveystarkastuksen, jonka tavoitteena oli selvittää
muun muassa työperäiset kuormitustekijät, kuntoutus-
toiminnan tarve sekä työkykyä ylläpitäviä toimenpiteitä. Myöhemmin terveystarkastuksia on jatkettu Terveysta-
lo Oyj:n kanssa. Jäsenistölle on tarjottu myös mahdol-
lisuutta osallistua kuntotestauksiin. Lisäksi jäsenistön

Rakennusliiton Uudenmaan aluetoimistossa Helsingissä jaettiin joulukuussa 1999 ensimmäiset ammattikirjat, ajolupakirjat ja tutkintotodistukset yhdelletoista ajoneuvonosturikuljettajalle, jotka olivat suorittaneet Forssan ammatillisen aikuiskoulutuskeskuksen koulutuksen. Ammattitutkinnon suorittivat mm. vasemmanpuoleisessa pöydässä kahvittelevat Jari Luomala (vas.) ja Veijo Lehikoinen (toinen vasemmalta) Nostopiste Ky:stä ja Janne Toivola (kesk.) ja Veijo Arola (oik.) Sjöman-yhtiöstä.



Työtehoseuran ammatillisen kurssikeskuksen maarakennuskoneenkuljettajakurssiin kuului kiinteästi myös käytännön harjoittelu kurssikeskuksen koneilla. Kursilla sai peruskoulutuksen kaivukoneen, traktorikaivurin, kuormaajan, dumpperin, puskukoneen ja tiehöylän käyttöön. Kuva TTS:n Rajamäen kurssikeskuksesta vuodelta 1983.

telukunta, jossa piiriyhdistyksen pitkäaikaisia edustajia olivat Klaus Laavainen, Rauno Lehtonen ja Jukka Lehikoinen. Tapani Karonen keskusliitosta toimi vuosia neuvottelukunnan puheenjohtajana. ”Minäkin vein sinne Työtehoseuralle Rajamäelle paalutuskoneen, että voivat sitten sitä opetella”, Laavainen muistelee.

Neuvottelukunta seurasi opiskelijamääriä ja sitä, minkä verran heitä sijoittui yrityksiin. Tavoitteena oli löytää firmoja, jotka ottaisivat opiskelijoita harjoittelijoiksi. Yrityksissä opiskelijat pääsivät oppimaan tekemällä pieniä urakoita ja huoltamalla koneita. Neuvottelukunnassa seurattiin kuitenkin tarkasti, etteivät opiskelijat vie muilta alan yrityksiltä töitä. Opiskelun teoriapohja hankittiin Työtehoseuralta.

Maarakennusalan koulutus perustui ennen 1990-luvun lopun toisen asteen koulutuksen uudistuksia pitkälti

työvoimarahoitukseen. ”Kerrankin kiersimme Työtehoseuran edustajan kanssa kaikki Uudenmaan työvoimatoimistot. Tarkoitus oli saada rahoitusta koulutukselle. Samalla jaoimme tietoa siitä, että tällä alalla olisi kuljettajille töitä ja että työnhakijoita osattaisiin sitä varten siten ohjata koulutukseen”, Lehikoinen kertoo.

Pertti Varakas ja Klaus Laavainen muistelevat, että työllisyyskoulutuksista saatiin alalle joitakin hyviä kuskeja, mutta ei aina. Monilta puuttui tarvittavaa motivaatiota - asenne ja halu oppia ovat kuitenkin se työmaalla pärjäämisen ratkaiseva asia. Yleensä parhaat opiskelijat ja työntekijät tulivat maaseudulta, missä he olivat tottuneet rassaamaan traktoreita ja ajamaan niillä. ”Tännehan he mielellään tulivat töihin. Hommia oli tarjolla ja palkat olivat hyvät siihen nähden, mitä kotipuollessa olisivat saaneet”, Lehikoinen täydentää.

Reijo Wuorio – monialayrittäjä ja nuoren rakentaja- polven kasvattaja

”Sanoisin parikymppiselle itselleni saman, mitä silloinen työnantajani Tyko Hakala sanoi minulle: Mikset osta omaa konetta ja ala yrittäjäksi. Pärjää varmasti.”

Reijo Wuorio on jatkanut samalla linjalla, eli hän on rohkaissut ja tukenut nuoria tulemaan alalle. ”Olen kouluttanut yritykseni kautta 35 oppisopimusopiskelijaa, ja heistä kymmenen on tälläkin hetkellä maa-rakennusalan yrittäjiä, mukaan lukien molemmat poikani. Nuorten kanssa työskentely on ollut tosi kiitollista työtä, ja olen saanut heistä voimaa työskennellä tällä usein aika raskaalla, mutta antoisalla yrittäjän polulla.” Edellä mainittu toiminta on yksi niistä syistä, miksi Askolan Yrittäjät ry myönsi Wuoriolle pitkästä ja monipuolisesta urasta yrittäjänä sekä yrittäjyyden edistäjänä elämäntyöpalkinnon vuonna 2022.

Wuorion vuonna 1980 ostaman ensimmäisen traktorikaivurin kauppasummasta puolet eli 50 000 markkaa tuli vaari Väinöltä. Metsuri-isä pystyi pistämään likoon 30 000 markkaa, ja loput piti hakea lainana pankista. Tmi Reijo Wuorion alkuvuodet täyttyivät palvelutuotannosta Nesteen Porvoon ja Naantalın

jalostamoilla. Varsinaiset maarakennustyöt alkoivat vuosikymmenen jälkipuoliskolla golf- ja urheilukenttien rakentamisella YIT:n kanssa.

Konevuori Oy perustettiin vuonna 1989. Seuraavien vuosien lama ei kolhinut yritystä niin pahasti kuin monia muita, mutta töitä – varsinkin plussapuolelle jääviä – oli mahdottoman vaikeaa saada. Lamavuosien jälkeen Konevuorta työllistivät Helsingin Energia, Asuntosäätiön rakennushankkeet, Porvoon pelastusaseman rakentaminen, kaatopaikkojen sulkemiset sekä kauppakeskus Iso Omenan pääurakka, joka alkoi vuonna 1999. ”Otimme Ison Omenan kolmivuotisessa urakassa urani suurimman riskin. Firman liikevaihto oli tuolloin noin 20 miljoonaa markkaa, ja urakan koko 30 miljoonaa markkaa. Onnistumisen ansiosta me noustiin yrityksenä ihan uudelle tasolle, ja siitä oli helppo jatkaa.”

Vuonna 2003 alkoivat Kampin kauppakeskuksen montun kaivuu- ja louheen käsittelytyöt sekä yrityksen suurin urakka, eli runsaan 70 miljoonan euron hanke Vuosaaren satamassa. 2010-luvulla Konevuori Oy urakoi muun muassa rahtiterminalleja Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Lisäksi yritys oli mukana työyhteisöliittymässä Kehäradan ja Länsimetron urakoissa, ja teki isoja katu-urakoita sekä rakensi uusia asuntoalueita.

”Kierrettiin ympäri Etelä-Suomea ja tehtiin isoja hankkeita. Byrokratia alkoi kasvaa ihan valtavasti, ja

Helsingin ydinkeskusta koki 2000-luvun alussa ison muutoksen. Kuva Kampin terminaalialueen laajassa urakassa rakennettiin maanalainen kaukoliikenteen linja-autoasema, tavara-asema, Espoon linja-autoterminali, tavaratalo, ja asuin- ja liiketilaa. Maa- ja louhemassojen kuormauksen urakoi piirin jäsenyritys Konevuori Oy, jonka toimitusjohtaja Reijo Wuorio (oik.) kuvassa työmaalla pääurakoitsija SRV Viitoset Oy:n työmaapäällikkö Jukka Nikkolan (vas.) ja HKR-Rakennuttajan Seppo Janhusen kanssa (viereinen sivu).

alkoi sellainen pieni kyllästyminen tulla, kun olin 40 vuotta tehnyt maarakentamista. Kävimme neuvotteluja muidenkin yritysten kanssa, mutta juhannuksena 2017 sitten päädyimme myymään firman TerraWise Oy:lle.”

Yrittämisestä Wuorio ei toki ole jäänyt eläkkeelle: vuonna 2001 perustettu Hakevuori Oy on tällä hetkellä yksi Suomen johtavista hakettajista valmistaen vuosittain noin 2,5 miljoonaa irtokuutiota haketta omilla terminaaleilla ja asiakkaiden kohteissa. Wuoriolla oli 1990-luvulta lähtien kolmaskin yritys, Jätevuori Oy, joka myytiin eteenpäin 2010-luvun alussa. Wuorio kuului myös vuonna 2005 perustetun Konerinki Oy:n perustajajäsenistöön. Wuorio on jatkanut aktiivista toimintaansa muun muassa kiinteistösiirtotajana, ja hän on ostanut Suomenlahden Telakan hallikiinteistön Valkon satamasta Loviisasta.



Kiinnostus alan kehittämiseen ja etujen valvomiseen on vienyt Wuorion mukaan järjestötoimintaan. Uudenmaan piiriyhdistykseen Wuorio tuli 1980-luvun lopussa silloisen puheenjohtajan Osmo Kekkosen kannustamana. Wuorio on ollut SML:n ja INFRA ry:n sekä piiriyhdistyksen hallituksen jäsen. Lisäksi hän on toiminut piirin kaupallisen toimikun-

nan pitkäaikaisena puheenjohtajana. "Olimme neuvotteluissa jämäkkinä, ja saimme näinä vuosina sopimuksilla jäsenillemme muun muassa 15–17 miljoonaa litraa edullista polttoainetta."

"En ole urallani pelännyt riskien ottamista. Nuorille yrittäjille korostaisin verkostoitumisen merkitystä. Kokenut mentori ja joku isompi yritys tukipilarina

ovat alkuvaiheessa kullannarvoisia. Olen ollut parissakin 50–70 miljoonan urakassa mukana työyhteisöliittymällä, ja katson että sellaisessa on valtava voima. Ei tule turhaan kalliita investointeja itselle, jos toisella on palikka siihen valmiina. Turha kateus pois. Tehdään oikeasti kimpassa, ja pelin pitää olla raakaa ja rehellistä – kaikki osapuolet hyötyvät siitä."



Ala tarvitsee lisää tekijöitä

Infrarakentamisen määrä väheni nopeasti 1990-luvun alun lamavuosina. Tämän seurauksena merkittävä osa alan työntekijöistä poistui työmarkkinoilta eikä uutta työvoimaa palkattu tilalle. Myös koulutuspaikkoja vähennettiin. Erityisesti tämä näkyi rakentamisen työnjohto-, projektipäällikkö- ja toimihenkilötasolla.

Kun rakentaminen alkoi 1990-luvun jälkipuolella elpyä, alettiin pelätä uutta työvoimapulaa. Koulutukseen piti taas kunnolla panostaa, ja tähän tarvittiin alan laajaa yhteistoimintaa. Rakennusalan liittojen, yritysten ja opetusviranomaisten yhteistyön seurauksena infra-alalle saatiinkin 1990-luvun jälkipuoliskolla ja 2000-luvun alkuvuosina luotua uudenlainen kolmi-

portainen koulutusrakenne ammatillisista perustutkinnoista korkeakoulutasolle. Myös oppilaitosten sisäänottomääriä kasvatettiin.

Vaikka edellä mainituilla toimenpiteillä on alan toiminnalle ollut iso merkitys, infra-alan työvoimapulaa se ei ole poistanut. Infrarakentajien korkea keski-ikä ja 2010-luvulla kiihtynyt eläköityminen ovat johtaneet siihen, että työmarkkinoilta poistuu jatkuvasti enemmän väkeä kuin sinne saadaan koulutettua uusia työntekijöitä.

Osaajapula on pahin pääkaupunkiseudulla ja Etelä-Suomen kasvukeskusten työmailla. Erityisesti työnjohtajia ja rakennusinsinöörejä on jo pitkään tarvittu infratyömaille nykyistä enemmän. Sama koskee kone-

Vantaan työelämäpainotteisen perusopetuksen nuoret vierailivat 2024 TTS:llä, Variassa, GRK:lla ja YIT:llä. Viikon aikana tutustuttiin maarakentamiseen, talonrakentamiseen, pintatoimi-alaan ja kiinteistönhoitoon.

Taitaja-kisoihin eli ammatitaidon suomenmestaruuskilpailuihin saatiin vihdoin 2017 mukaan myös maarakennus. Kuvassa vuoden 2023 kisat Espoossa, tuomariston puheenjohtaja Jere Hänninen GRK (vierien sivu).

TYÖVOIMAVAJAUSTA ON PAIKATTU MUUNTOKOULUTTAMALLA.

kuskeja ja perämiehiä. Alan työvoimavajasta on pyritty paikkaamaan muuntokouluttamalla aikuisia alanvaihtajia. Lisäksi on järjestetty koulutuskokeiluja sekä alan yritysten ja työvoimaviranomaisten yhteistyössä räätälöimiä rekrykoulutuksia.

Ratkaisua työvoimatarpeeseen on etsitty myös kansainvälisiltä työmarkkinoilta. Talonrakennustyömailla ulkomaisten työntekijöiden osuus on viime vuosina ollut suurin Uudellamaalla, jossa noin joka kolmas rakennustyömaiden työntekijä on ollut ulkomaalainen. Muualla Suomessa vastaava osuus on noin 10 prosenttia. Infratyömailla ulkomaalaisten työntekijöiden osuus on ollut talopuolta selvästi pienempi. Tämä johtuu paljolti siitä, että infrarakentamisessa teknologian nopea kehitys on vaatinut varsinkin 2000-luvulla yhä laaja-alaisempaa osaamista. Mallintamisen ja koneautomaation tulo infratyömaille on edellyttänyt perusopetusohjelmien kehittämistä ja myös töissä olevan, ammattikoulutetun henkilöstön täydennyskoulutusta. Lisäksi on tarvittu uudenlaista, verkotunutta ja osapuolten yhteistä osaamisen kehittämistä. Lisääntyneet ympäristövaatimukset ja toimintatapojen muutokset, kuten julkisten tilaajaorganisaatioiden muuttunut rooli ja uudenlaiset hankintamuodot, ovat edellyttäneet uudenlaista osaamista. Ammattitaitoisen työvoiman riittävyys on tärkeää yrityksille, sillä yhä useammin yrityksen pätevyyttä arvioidaan henkilöstön



PÄTEVÖITYMINEN TYÖNTEKIJÄTASON TEHTÄVIIN KÄYTÄNNÖN TYÖTÄ TEKEMÄLLÄ ON MAARAKENNUSALALLA EDELLEEN TAVALLISTA.

koulutuksen ja osaamisen perusteella. Samalla erilaiset avustavat tehtävät ja työvaiheet ovat pitkälti poistuneet.

Pätevyityminen työntekijätason tehtäviin käytännön työtä tekemällä on maarakennusosalalla edelleen tavallista. Tullaan töihin ja siellä opitaan. Tuolloin aikuisten räätälöidyt ammatti- ja erikoisammattitutkinnot voivat tarjota väylän ammatilliseen koulutukseen ja uralla etenemiseen.

”Eihän sieltä ammattikoulustakaan valmista ammatilaista tule, vaan ammatitaito karttuu työtä tekemällä. Ammattikouluopiskelukin on muuttunut hyvin itsenäiseksi. Heti kun opiskelun alun yhteiset opinnot on tehty, opiskelija laitetaan työmaalle ja odotetaan, että yritys opettaa sitten käytännön hommat. Sehän toimii, jos yrityksellä on tähän resursseja, mutta näin ei aina välttämättä ole”, Nina Lindström sanoo.

Uudenmaan alueella maarakentamisen tai maarakennuskoneen kuljettajien ammatillista koulutusta tarjosivat 2010-luvun lopulla TTS Nurmijärvi ja Vantaa sekä Keski-Uudenmaan koulutusyhtymä Keuda Mäntsälässä. Piiriyhdistyksen ahkeran lobbaamisen ansiosta koulutus alkoi vuodesta 2018 lähtien myös Luksia Nummelassa. Stadin ammatti- ja aikuisopiston Helsingin Myllypuron toimipisteen rakennusalan perustutkinnossa on syksystä 2026 lähtien voinut erikoistua talonrakentamisen, kivirakentamisen ja maarakentamisen osaamisaloihin.

Myös korkeakoulutason osaajista on infra-alalla koko maassa krooninen alitarjonta. Helsingin ammattikorkeakoulun insinööri (AMK) -tutkintoon sisältyi ympäristörakentamisen suuntautumisvaihtoehto vuodesta 1997 vuoteen 2007. Tämän jälkeen koulutus siirtyi Metropolia Ammattikorkeakoulun vastuulle, kun Helsingin ammattikorkeakoulu ja Espoo-Vantaan ammattikorkeakoulu yhdistyivät. Työelämässä oleville suunnattu rakennusinsinööriututkinnon monimuotovaihtoehto aloitettiin vuonna 2023. Infrarakentamiseen suuntautuneiden rakennusinsinöörien vuosittainen valmistumismäärä Metropoliaa on 2010-luvulta lähtien vaihdellut vajaasta 10:stä runsaaseen 20:een.

Vuodesta 1997 tauolla ollut infra-alan rakennusmestarikoulutus käynnistyi kahdeksassa ammattikorkeakoulussa uudelleen lukuvuonna 2007-2008. Metropolia on vuodesta 2011 lähtien tarjonnut rakennusmestari (AMK) -tutkinnossa mahdollisuuden suuntautua infrarakentamiseen.

Rakennusmestareilla ei ole monimuotovaihtoehtoa infra-alan opiskeluun, mutta opetus mahdollistaa työskentelyn ainakin kahtena päivänä viikossa. Lisäksi talonrakennuksen monimuotokoulutuksessa on opiskelijoita suorittamassa infrarakentamisen opintoja erityismenettelyin. Infra-alan rakennusmestareita on Metropoliaa valmistunut vuodesta 2014 lähtien vuosittain 6-19 henkilöä. Kokonaisuudessaan vuosina 2001-2025



Uudenmaan ammattikorkeakouluista valmistui 346 infrarakentamisen insinööriä ja 135 infrarakentamisen rakennusmestaria.

INFRA Uudenmaan toiminnanjohtaja Panu Tuomisen mukaan piirin oppilaitosyhteistyö on keskittynyt lähinnä ammattioppilaitos- ja ammattikorkeakoulutasolle. ”Olemme vieneet oppilaitoksiin kentän ääntä ja toiveita. Toisaalta olemme myös halunneet tuoda opiskelijoille viestiä, että valinta on ollut oikea ja töitä on kyllä tarjolla, kunhan tekee opiskelut kunnolla loppuun

asti. INFRA Uusimaa on vuodesta 2020 järjestänyt maa-rakennusalaan opettavien oppilaitosten kehityspäivän sekä jo perinteisesti palkinnut edistyneitä oppilaita stipendein. Toinen puoli on sitten ollut kontaktien luominen sekä yritysten ja oppilaitosten kaikenlaisen yhteistyön edistäminen.”

Nuoria on pyritty houkuttelemaan alalle vierailemalla oppilaitoksissa, messuilla, järjestämällä erilaisia kampanjoita ja jakamalla oppilaitoksille rakennusalaan esittelevää materiaalia. INFRA Uusimaa on ollut toteuttamassa nuorille suunnattua Avoimet työmaat -päivää

Metropolia AMK:n rakennustekniikan 1. vuoden opiskelijoita tutustumassa Kruunuvuorensillan työmaahan keväällä 2022.

Eri ikäryhmät huomioon juniorista senioriin

Maarakentajien keski-ikä on 2000-luvulla kääntynyt nousuun ja eläköityminen kiihtynyt. Ikääntyneempi porukka on haluttu pitää mukana yhdistyksen toiminnassa. Vuonna 2009 toimintansa aloitti INFRA Uusimaan seniorijaosto vetäjänä Klaus Laavainen. Ensimmäisenä vuonna jaostoon liittyi 68 jäsentä.

"Pertti Varakas nosti idean senioritoiminnan aloittamiseksi jo puheenjohtajakaudellaan 1980-luvun jälkipuoliskolla. Ajatus jäi vuosiksi itämään, kunnes Mäntylän Erkin puheenjohtajakaudella hanke sitten päätettiin viedä maaliin", Klaus Laavainen muistelee. Seniorijaosto on pidetty seniorikäisten jäsenten lisäksi avoimena myös asiasta kiinnostuneiden läheisten sidosryhmien – esimerkiksi vakuutusyhtiöiden, konekauppiaiden sekä kuntien – edustajille.

Seniorijaoston toimintatavoiksi ovat tulleet muuttaman kerran vuodessa järjestetyt jäsentapaamiset, sisältäen jo perinteeksi muodostuneen pikkujoululounaan. On tehty tutustumisia kiinnostaviin kohteisiin ja käyty ulkomailla. Laavaisen mieleen ovat jääneet erityisesti itärajan taakse tehty vierailut, joiden kohteina olivat sodanaikaiset linnoituskohteet ja tais-



telupaikat. Mukaan saatiin myös alan huippuasiantuntijoita, kuten muun muassa sotahistorioitsija Sampo Ahto. Myös muiden piiriyhdistysten seniorien kanssa tehdyt retket ovat olleet mieleenpainuvia. Jäseniltä on kulujen peittämiseksi peritty muodollinen vuosimaksu, mutta myös piirijärjestö on taloudellisesti tukenut senioritoimintaa.

Klaus Laavaisen jälkeen aktiivista senioritoimintaa on luotsannut edelleen Erkki Mäntylä. Perinteisten toimintamuotojen rinnalle on tullut kuntojumppa. "Vaikka näissä senioreiden kokoontumisissa on aika paljon järjestettävää, kaikki se unohtuu, kun saadaan tämä mainio porukka koolle – on kyse senioreiden

Infra Uusimaa ry:n seniorijaosto retkellä Läyliäisissä kesäkuussa 2009. Etualalla Raimo Vuolio ja entinen puheenjohtaja Pertti Varakas.

joululounaasta, kesäretkistä tai kesän grillijuhlasta", Mäntylä kertoo.

INFRA ry:n INFRA nuoret -ryhmä aloitti toimintansa vuonna 2011. Siihen saavat osallistua kaikki alle nelikymppiset INFRA ry:n jäsenet. Uudellamaalla idea piirin alueella toimivien nuorten yrittäjien kokoamisesta yhteen toteutui alkuvuonna 2026. Ensimmäiseen tapaamiseen Nordiksen jäähallille saapui 14 erilaisista taustoista tulevaa nuorta yrittäjää tai tulevaa perhefirman jatkajaa. "Saimme heti kool-



le heterogeenisen porukan pienyrittäjistä aina 10 miljoonan liikevaihtoon yltävien firmojen edustajiin. Ilahduttavasti paikalla oli myös alalla vielä toistaiseksi melko harvinaisia naisyrittäjiä. Ryhmän tavoitteena on hauskanpidon ohella innostaa nuoria tulemaan aktiivisesti piiriyhdistyksen toimintaan mukaan. Ryh-

mässä nuoret yrittäjät voivat verkostoitua sekä jakaa ajatuksiaan ja kokemuksiaan. Lähtökohtana on myös tarjota lainsäädäntöön, sopimustekniikkaan, uuteen teknologiaan tai kustannuslaskentaan liittyvää koulutusta – mitä ikinä nuoret yrittäjät sitten työnsä tueksi kaipaavatkin", Panu Tuominen sanoo.

INFRA Uusimaa nuoret - perustamiskokous 9.1.2026 Helsingin jäähallilla. Kuvassa vasemmalta: Karim Nurudeen, Valtteri Elg, Mari Väisänen-Kaislasuo, Julia Valtajärvi, Joni Kumpumäki (pj), Tommi Pärhä, Sami Isomäki, Juho Vikstedt, Niklas Malaska, Mika Ojanen, Valtteri Turpeinen, Atte Jousi (ylhäällä), Niko Viitanen, Panu Tuominen (toiminnanjohtaja) ja Mikko Smalen.

2024 UDELLAMAALLA ALOITTI OSAAMISKLUBI, JOSSA ON MUKANA UUSMAALAISIA ALAN OPPILAITOKSIA SEKÄ PAIKALLISIA JA VALTAKUNNALLISIA YRITYKSIÄ.

yhdessä RT:n Uudenmaan piirin kanssa. Yhteistyötä on tehty myös Vetovoima ry:n, Rakennusteollisuuden koulutuskeskus RATEKOn sekä Maarakennusalan neuvottelukunta MANK ry:n kanssa järjestämällä vierailuja alan oppilaitoksissa ja työmailla.

Vuonna 2024 Uudellamaalla aloitti Osaamisklubi, jossa on mukana uusmaalaisia alan oppilaitoksia sekä paikallisia ja valtakunnallisia yrityksiä. Klubia isännöi INFRA ry, ja INFRA Uusimaa on sen toiminnassa vahvasti mukana. Tavoitteena on luoda pysyvä verkosto Uudellamaalle taklaamaan alan osaajavajetta. Tämä tapahtuu edistämällä nuorten koulutusta, koulutuspolkuja, harjoittelukäytäntöjä sekä kehittämällä yritysten henkilöstön osaamista nuorten työntekijöiden johtamisessa. ”Klubin tavoitteet ovat hyvin konkreettisia. Mietimme, miten saisimme asioita eteenpäin: Millaista tietoa sekä oppilaitokset että yritykset tarvitsevat asioiden viemiseksi eteenpäin? Otetaan esimerkkinä vaikkapa oppisopimus, josta netti on tulvillaan monenlaista tietoa. Me teimme klubissa asiasta rautalankamallin, jota yritysten on helppo noudattaa: Miten oppisopimus solmitaan, ja mitä se yritykseltä ja opiskelijalta vaatii. Sama koskee harjoittelijoiden löytämistä ja harjoitteluiden järjestämistä. Tässäkin pyrimme saamaan koulut ja yritykset kommunikoimaan keskenään aiempaa tehokkaammin”, Tuominen sanoo.

Osaamisklubin tavoitteena on edistää joustavia muuntokoulutuksia. Työmarkkinatilanteiden muuttu-

essa lähialojen osaajat pitää pystyä uudelleenkouluttamaan helposti infrayritysten tarpeisiin. Tällä parannetaan työllisyyttä ja saadaan olemassa oleva osaaminen ja motivaatio käyttöön.

INFRA ry:llä on ollut edustus koulutuksen lakisääteisissä maarakennus-, kivi- ja kaivosalan työelämätoimikunnassa. Toimikunnat ovat varmistaneet osaltaan ammatillisen koulutuksen laatua ja työelämälähtöisyyttä. Toimikuntien toimikausi päättyy vuonna 2026. INFRA ry on vaikuttanut aktiivisesti siihen, että kehitettävä korvaava malli ottaisi jatkossakin huomioon koulutustarpeet tarkasti myös toimialatasolla.

Vuonna 2026 valmisteltu korkeakoulutuksen visiotyö esittää nuorten korkeakoulutuksen määrän kasvattamista 60 prosenttiin ikäluokasta. Yhdessä pienenevien ikäluokkien kanssa tällainen tavoite tulee haastamaan ammattityövoiman saatavuutta tulevaisuudessa.

Maailmalla on erilaisissa vaarallisissa työkohteissa käytössä tekoälyä ja koneoppimista hyödyntäviä maarakennuskoneita. Suomessa kauko-ohjattavien kaivukoneiden käyttömahdollisuuksia on jo vuosia tutkittu Oulun ja Tampereen yliopistoissa sekä sittemmin myös Savonia-korkeakoulussa. Lähivuodet tai todennäköisesti vuosikymmenet näyttävät, tuleeko kauko-ohjattavasta kalustosta yksi osaratkaisu infra-alan työvoimapulaan myös Uudellamaalla.

Suurin osa INFRA Uusimaan jäsenistä on konepalvelu-yrittäjiä. Keskon logistiikka-keskuksen työmaalla 2023 Marte Oy:n yrittäjä Tero Hoikkanen.



Tapahtumia ja sattumuksia 2020-luvulta

Oltiin Hampurissa hallituksen vaihtoreissulla. Panu oli hoitanut illallipaikan toisena iltana ja hoputti siinä hotellin aulassa, että nyt lähdetään syömään. Oltiin siinä Sainion Villen kanssa, että joojoo kyllä me tullaan kohta taksilla perässä. No, ei tarvinnut mennä. Panu oli eturyhmän kärjessä mennyt pihviravintolaan, että iltaa ja olisi varaus. Hovimestari totesi, ettei löydy. Panu oli vähän nauruskellen ottanut oikein printatun varausvahvistuksen povarista, että tosta. Hovimestari vilkaisi lappua ja totesi että "Sir, this is in Dallas". Panulla oli leuka loksahnut auki, katsoi paperia ja todentotta, varaus oli tehty ravintolaan, joka oli Texasissa. Syötiin sitten hotellin ravintolassa.

Emil Mäntylä, INFRA Uusimaan hallituksen puheenjohtaja, 2021–2026.

Hallitusta vaihtamassa

Vaikdettiin hallitusta Levillä koronan aikaan. Ravintolathan saivat olla auki vain klo 22.00 asti. Syötiin siinä kivasti ja sitten kävi ilmi, että olisi - hyshys - mahdollista jatkaa iltaa yökerhos-



Kautta aikain ensimmäisen INFRAPODIN äänitys Roihupellossa kesäkuussa 2023. Jakson otsikko: Konekauppias - urakoitsijan paras kaveri? Kuvassa vasemmalta: Vesa Hietala, Panu Tuominen, Tuomas Kallionpää, Emil Mäntylä.

sa yksityisesti, jos ei siitä huudella. No, tähän kelpasi kyllä. Pari yötä siellä sujuikin rattoisasti. Mukana ollut yhteistyökumppani joutui tosin käyttämään aika lailla luovuuttaan, kun yritti selittää ulkomaiselle esmiehelleen, että miten ihmeessä hän on saanut aikaiseksi 5 000 euron luottokorttilaskun, vaikka yökerhot on sulussa ympäri Euroopan.

Ville Sainio, INFRA Uusimaan hallituksen varapuheenjohtaja, 2022–

Infrapodi

Tammikuussa 2023 oltiin hallituksen vaihtoreissulla Prahassa. Irkkupubissa (aina piti mennä irkkupubiin) iltaa istuessa Emil Mäntylä alkoi puhua podcastin tekemisestä. Olin tietysti heti hengessä mukana, enkä vain siksi, että "viran puolesta" olisi ollut siihen velvollisuus, vaan homma vaikutti mielenkiintoiselta. Siltä istumalta vielä laitettiin INFRAn toimitusjohtaja Paavo Syrjölle viesti, että tällainen idea, onko ok ja tuletko vieraaksi. Taisi se Paavo saman tien vastatakin, että siitä vaan. Että publiin se on mentävä, jos haluaa jotain uutta kehittää. Panu Tuominen, INFRA Uusimaan toiminnanjohtaja, 2020–

KUN SUUREMPI YRITYS EI HOIDA MAKSUJA ERÄPÄIVINÄ, TALOUDELLINEN RISKI VALUU ALIHANKKIJOILLE TAI KONEPALVELUYRITYKSILLE.

Jäsenyritysten uuden vuosituhannen haasteita

INFRA Uusimaa ry:n vuoden 2024 jäsenkyselyn mukaan merkittävin osa jäsenyrityksistä sijoittui liikevaihtoluokkaan alle 100 000 euroa - 1,5 miljoonaa euroa. Tähän ryhmään kuuluivat maksimissaan muutamalla koneella operoivat konepalveluyrittäjät sekä pienehköt urakointiyritykset. Vajaa puolet kyselyyn vastanneista yrityksistä työllisti korkeintaan viisi henkilöä.

Piiriyhdistys luopui 1990-luvun alkuvuosina uudistuneen kilpailulainsäädännön myötä konetaksia koskevista kuntahintaneuvotteluista. Monelle konepalveluyrittäjälle tämä tiesi tiukempia taloudellisia aikoja. Vaikka yrittäjät olivat monesti pitäneet kuntahintasopimusten tasoa liian alhaisena, sopimukset olivat taanneet yrittäjäkunnalle kohtuullisen tulotason. Kilpailun vapauduttua ja kiristyttyä moni yrittäjästä muistelikin mennyttä järjestelmää haikein mielin.

SML:n konepalvelujaoston kokouksissa keskusteltiin 2000-luvun alussa siitä, että monet konepalveluyrittäjät olivat heikossa asemassa suuriin asiakastilaajiinsa nähden erilaisissa sopimusasioissa. Eräs alaa sitkeästi vaivannut riesa olivat yritysten pitkiksi venyneet maksuajat. Ongelma on noussut esille erityisesti pienten yritysten - aliurakoitsijoiden sekä konepalveluyrit-

täjien - kohdalla. Koska osa Uudenmaan piiriyhdistyksen jäsenistöstä on ollut, ja edelleen on, korkeintaan muutaman koneen omistavia yrittäjiä, kysymys maksuajoista on jäsenistön keskuudessa jatkuvasti polttava keskustelunaihe.

Kun suurempi yritys ei hoida maksuja eräpäivinä, taloudellinen riski valuu alihankkijoille tai konepalveluyrityksille. Jos alihankkijoita on paljon, pääurakoitsija saattaa saada tästä merkittävää taloudellista etua. Yrittäjä on maksuajoista huolimatta kuukausittain velvollinen hoitamaan verot, työntekijöidensä palkat ja alihankkijoidensa maksut. Pahimmillaan tilanne on voinut johtaa konkurssiin, vaikka tilauskirjan mukaan yrityksellä menisi hyvin. Eikä tilanteeseen ole tullut parannusta, pikemminkin 2020-luvulla on monessa tapauksessa menty yritysten kannalta entistä huonompaan suuntaan.

Piiriyhdistyksen puheenjohtaja Nina Lindström otti vallitsevaan asiantilaan kantaa INFRA Uusimaa-lehden pääkirjoituskolumnissaan 2017: ”Kohtuuden perään on syytä huudella, kun pieni koneyrittäjä kertoo päivänsä kulkua. Yrittäjä on itse koneensa puikoissa tai ajaa autoa, hoitaa paperitöitä yötä myöten ja vielä joutuu hakemaan pankkilainaa rahoittaakseen isojen yritysten pitkät maksuajat. Toisaalta isollakin yrityksellä on kuninkaansa - lopputilaajat ehdoineen. Yhden koneen yrittäjän maksuvalmius on kui-

Konerinki Oy

Simo Saukkonen on pitkän linjan konepalveluyrittäjä, jolla on vuosien kokemus toimimisesta konepalveluyrittäjien edustajana sekä piiriyhdistyksessä että keskusliitossa. "Kiersimme vuosittain alussa SML:n toimialapäällikkö Eero Vartiainen kanssa ja järjestimme tupailtoja. Yksi yleisimmistä keskusteluaiheista oli, että isot urakoitsijat polkivat hintoja ja pitivät pieniä yrityksiä pankkeina. Aliurakointisuhde saatettiin myös yllättäen päättää ja ottaa halvempi urakoitsija tilalle. Siitä reilu peli oli kaukana."

Koneurakoitsijoita ansiokkaasti vuosikymmeniä palvellut Uudenmaan piirin konevälitystoiminta alkoi 2000-luvun alkuvuosina vähitellen menettää tärkeää merkitystään. Urakoitsijoidenkin sitoutuminen välitettyihin toimeksiantoihin oli monesti aika heikkoa. Piirin konevälitys saattoi vain kysynnän ja tarjonnan yhteen – puuttumatta hinnoitteluun tai sopimusehtoihin.

"Aika yksinkertaisesti ajoi tämän toiminnan ohi. Aloimme Reijo Wuorion, Eero Vartiainen ja välitystoimintaa piirissä hoitaneen Sari Pietikäisen kanssa pohtimaan, saisiko homman hoidettua tehokkaammin. Olisiko kuljetusliikkeiden KTK-toimintaa vastaava malli toimiva? Wuorion Reijo sanoi, että näilläkin seuduilla on vaikka kuinka monta KTK:ta, ja ne pärjäävät hyvin. On se ihme, jos maarakennusallalle ei

saada sellaista", Simo Saukkonen kertoo.

Konerinki Oy perustettiin vuonna 2005, ja mukaan liittyi 53 yritystä tai yrittäjää. 2020-luvun puoliväliin mennessä yrittäjäosakkaiden määrä oli kasvanut yli 150:een.

Toiminnan periaatteena oli, ja edelleen on, että Konerinki markkinoi ja myy infra-alan palveluja, joita se tuottaa yhdistelemällä osakkaidensa palveluja. Koneringillä ei ole omaa kalustoa. Se toimii sopimussuhteessa asiakkaaseen, ja Koneringin osakkaat suorittavat työt alihankkijoina. Markkinat haluavat lisääntyvissä määrin yhä isompia palvelukokonaisuuksia, ja Konerinki pystyy verkottumisellaan niitä tuottamaan.

Konerinki huolehtii laskutuksesta ja tilittää osakkeille kuuluvat osuudet. Tarvittaessa Konerinki hoi-



Vuonna 2005 perustetussa Konerinki Oy:ssä on 2020-luvun puolivälissä noin 150 yrittäjäosakasta.

taa myös saatavien perinnän ja vastaa mahdollisista luottotappioista. Myöhemmin toimintaan on liitetty myös muun muassa maamassojen välitystoimintaa sekä massakuljetusten GPS-pohjaista seuranta- ja raportointipalvelua.

"Koneringin perustamiseen liittyvä keskustelu oli alkuvaiheissa hyvinkin värikästä, ja osa yrittäjistä koki Koneringin uutena kilpailijana markkinoilla. Myöhemmin monet niistäkin yrittäjistä, jotka toimintaa alussa ankarasti kritisoivat, ovat liittyneet Konerinkiin mukaan", Konerinki Oy:n pitkäaikainen hallituksen puheenjohtaja Simo Saukkonen kertoo.

EU-TASOLLA RAKENNUSALAN PITKIIN MAKSUAIKOIHIN OLLAAN PUUTTUMASSA, MUTTA AIKATAULUA ON VAIKEAA ARVIOIDA, KOSKA SÄÄDÖSTEN LÄPIMENO KESTÄÄ VUOSIA.

tenkin erilainen kuin miljoonien liikevaihtoa tekevän yrityksen”, Lindström kirjoittaa.

Voimassa olevan maksuehtolain mukaan elinkeinonharjoittajien välisissä suhteissa yli 30 päivän maksuaika on mahdollinen vain, jos siitä on nimenomaisesti sovittu. Laki ei kuitenkaan ota kantaa siihen, mitä nimenomaisella sopimisella tarkoitetaan. Pienempi urakoitsija on tällaisessa tilanteessa heikoilla, koska tilauksen tehneet suuret yhtiöt voivat lain tulkinnaan nojaten vaatia jopa kolmen kuukauden maksuaikoja. Kun aliurakoitsijoita on paljon, pääurakoitsija voi saavuttaa tällä merkittäviä taloudellisia etuja.

Kun SML oli mukana valmistelemassa Rakennusurakan yleisiä YSE 1998 -sopimusehtoja 1990-luvun jälkipuoliskolla, asia oli silloinkin esillä. YSEn mukaan lasku on maksettava, kun lasku on esitetty tilaajalle ja vastava sopimuksen mukainen työvaihe on todettu tehdyksi. Viivästyskoron maksamisen rajaksi asetettiin 14 vuorokautta laskun esittämisestä tilaajalle. Tuolloinkin tavanomaiset maksuajat valuivat 30 vuorokauteen ja ylikin. Aina kun ajat ovat olleet huonommat, tilaajat ovat pyrkineet venyttämään maksuaikoja.

INFRA ry on tehnyt vuosien saatossa vaikuttamistyötä lyhyempien maksuaikojen puolesta. EU-tasolla rakennusalan pitkiin maksuaikoihin ollaan puuttumassa, mutta aikataulua on vaikeaa arvioida, koska säädösehdoitusten läpimeno kestää yleensä vuosia.

Moni aloittaa konepalveluyrittäjänä, ja siirtymisen urakoitsijaksi on iso muutos. Byrokratian määrä moninkertaistuu. Verottajaa pitää muistaa kuukausittaisilla ilmoituksilla. Tulee lisää vastuita ja vaadittavien laatudokumenttien määrä moninkertaistuu. Käyttöön ovat tulleet rakennusalan pätevyyden toteamisjärjestelmät, referenssit ja sertifikaatit. Yrityksille myönnettäviä pätevyksiä valvoo Rakentamisen Laatu RALA ry. RALA-pätevyudet osoittavat, että yritys täyttää tilaajavastuulain vaatimukset, yrityksen teknisen osaamisen ja resurssien laatu on todennettu, vastuuvakuutukset ovat kunnossa ja tilinpäätöstiedot täyttävät lainsäädännön vaatimukset. Vaativissa kohteissa myös henkilökunnan kokoonpanolle - esimerkiksi työnjohdolle tai ammattikuljettajille - on asetettu omia pätevyysvaatimuksia. Rakennus-, LVI- ja kiinteistöalan henkilöpätevyysportaalia ylläpitää FISE Oy.

Infra-alalla on oltu huolissaan, vaikeuttavatko kasvaneet vaatimukset uusien yritysten tuloa markkinoille. Aloittelevan urakoitsijan on hankittava urakoiden saantiin vaadittavia referenssejä tekemällä pieniä vaativia hankkeita. Asiasta on pidetty ääntä tilaajien suuntaan. Pääviesti on ollut, että referenssit tulisi määritellä hankkeen koon ja vaatimusten mukaan. Yksi hyväksi todettu keino on niin sanotut sisääntulorakat, joissa käytetään normaaliurakoista matalampia referenssivaatimuksia.

Pienen yrityksen matkassa – Tuomo Piekka

Tuomo Piekka aloitti maarakennusuransa 1980-luvun lopussa toisen palveluksessa kaapelitöitä tehden. Omat bisnekset Piekka aloitti liukuohjattavalla kuormaajalla vuonna 1993. "Silloinhan kaikki hommat oli otettava, ja välillä kävin tutuillakin ajamassa konetta. Vähän myöhemmin pääsimme tekemään viemärisaneerauksia ja salaojajohomia yksityisille ja taloyhtiöille. Näitä jatkoimme pitkälle 2000-lukua, kunnes kilpailu alkoi olla niin kovaa, että hakeuduimme tekemään muita töitä. 2010-luvun puolivälissä aloimme tehdä alihankintaa maarakennusliikelle, joka urakoi esimerkiksi YIT:lle ja Skanskalle kerrostalojen pohjia. Tällä hetkellä olemme mukana datakeskusten rakennustöissä. Vuodesta 2008 lähtien meillä on ollut myös yhdestä kolmeen konetta Staralla auraus- ja hiekoitustöissä."

"1990-luvun loppu oli hyvää aikaa. Meidänkin kokoiselle yritykselle oli mahdollista saada kohtuullisen isojakin urakoita, koska kilpailu ei silloin ollut niin kovaa kuin nykyisin. Katteet eivät olleet kuralla, se oli hyvää liiketoimintaa. Eräänkin urakan seurauksena firman vuotuinen liikevaihto kaksinkertaistui", Piekka sanoo.

Piekka pitää pieniin yrityksiin kohdistuvia velvoitteita joskus kohtuuttomina. "Ennen yrittäjän vaimo saattoi hoitaa laskutuksen, ja sitten kirjanpitäjä teki sen kirjanpidon – joku teki senkin vielä itse, mutta nyt se ei enää ole mahdollista. Vähänkään isompi firma ei tänä päivänä oikein pärjää ilman täyspäiväistä sihteerä. Meilläkin toiminta alkaa olla siinä kokoluokassa, että jos itse hoitaisi kaikki ne laskut ja konttorihommat, siihen menisi noin 20 tuntia viikossa. Onneksi meillä tyttären ovat lukeneet kaupallista alaa ja voivat auttaa tässä."

Kasvaneen byrokratian lisäksi ongelmia tuottavat alan suuret kausivaihtelut, mikä tekee työvoiman saannista haasteellista. Muutenkin ala kärsii jatkuvasta työvoimapulasta. Piekkan mukaan nuorille pitäisi pystyä tarjoamaan kokemuksia rakentamisesta, ja saada heidät sillä tavalla tulemaan alalle. "Valitettavasti nykyiset turvallisuusmääräykset tekevät siitä hyvin vaikeaa. Tämä on iso yhteiskunnallinen epäkohta, jolle pitäisi voida tehdä jotain. Miten muuten saamme uutta nuorta porukkaa kiinnostumaan rakentamisesta, jos heillä ei ole alaan oikein minikäänlaista henkilökohtaista kosketusta?"

Infra-ala on viime vuosikymmeninä keskittynyt ja yrityskoot ovat kasvaneet. Tämä näkyy erityisesti valtakunnallisissa suurissa toimijoissa, mutta myös yritysten pienemmässä päässä.

Tuomo Piekka päätti jo varhaisessa vaiheessa,

että hän haluaa pitää yrityksen koon sopivan pienellä. "En ole koskaan ollut hirveän kiinnostunut firman kasvattamisesta. Meillä on parhaimmillaan ollut – ja on nytkin – kuusi henkilöä palkkalistoilla. En halua pelkästään ajella autolla eri työkohteiden välillä, mieluummin olen itse työmaalla tekemässä hommia. Se sopii minulle parhaiten. Nytkin teemme hommia aamukuudesta iltakahdeksaan, seitsemänä päivänä viikossa. Ja jos töistä tulee taukoa, pääsen hallille rauhallisesti rassailemaan koneita. Se on minulle hyvää palautumista töiden rasituksista."

Piekka lähti piirin toimintaan mukaan heti 1990-luvun alkuvuosina. "Siellä oli yrittäjiä, jotka hyvin auliisti antoivat neuvoja ja vinkkejä siitä, mitä aloittelevan yrittäjän kannattaa tehdä – yleisesti liiketoimintaan ja konepalveluun liittyviä juttuja. Sain sitä kautta uusia yhteyksiä, joista oli minulle paljon hyötyä. Ja tätä olen jäseniksi tulleille nuorille sanonut: Jos te pääsette johonkin luottamustehtävään, siinä kannattaa olla mukana. Saatte osallistumisesta itsellenne ihan älyttömästi." Piekka on piiriyhdistyksen pitkäaikainen edustaja keskusliiton eteläisessä konepalvelujaostossa ja MVR yrittäjäjaostossa. Piiriyhdistyksen hallituksessa Piekka on toiminut vuodesta 2009.

Tuomo Piekka koneen puikoissa.





Panu Tuominen: INFRA Uusimaa 2020-luvulla ja TULEVAISUUDESSA

Maanrakentaminen elää vahvasti kiinni ajassa. Koneet kehittyvät, ala digitalisoituu ja tehokkuusvaatimukset lisääntyvät. Tämä kaikki asettaa haasteita myös yhdistystoiminnalle, jonka pitää pystyä vastaamaan uusien yrittäjäsukupolvien tarpeisiin. Motto tulevaan voisikin olla: ”Eteenpäin katsoen - jalat tukevasti maassa”.

Kunta- ja vaalivaikuttaminen

Kuntapäätäjät ovat linjaamassa monista jäsenyrittäjille olennaisista ja liiketoimintaan suoraan vaikuttavista asioista. Rakennetaanko uutta infraa, miten pidetään huolta olemassa olevasta, tehdäänkö kunnan omana työnä vai ostetaanko palveluna, ja millaisia vaatimuksia asetetaan ympäristöystävällisyydelle? INFRA Uusimaa pitää säännöllistä yhteyttä etenkin isojen kaupunkien kuntateknisiin virkamiehiin. Yhteistyö on toimivaa, ja viesti kulkee molempiin suuntiin. Hyväksi toimintatavaksi on löytynyt myös erilaisten ajankohtaistilaisuuksien jär-

jestäminen, joissa tilaajat ja urakoitsijat voivat vaihtaa ajatuksia. Vaalivuosina vaikuttamistyötä kohdistetaan myös ehdokkaisiin, erityisesti yhteistyössä Rakennusteollisuus RT:n kanssa.

Green deal ja vähäpäästöisyys

Etenkin pääkaupunkiseudun isoille kunnille töitä tekevien yritysten toimintaa ja kalustohankintoja on 2020-luvulla ohjannut vahvasti Päästöttömien työmaiden green deal -sitoumus. Green dealiin mukaan lähteneet kaupungit ovat sitoutuneet siihen, että vuodesta 2025 alkaen kaikki työmaat ovat fossiilivapaita ja kalustosta 20 prosenttia on sähköllä, vedyllä tai biokaasul-

Hakaniemen sillan
työmaata toukokuussa
2022. Etualalla VSG
Infra Oy:n Caterpillar.



ERILAISTEN PAINOPISTEIDEN MUUTOKSESTA HUOLIMATTA ON SELVÄÄ, MIKÄ ON OLLUT JA MIKÄ TULEE OLEMAAN TOIMINNAN KESKIÖSSÄ: JÄSENPALVELU.

la toimivaa. Vuonna 2030 sitoumus tiukentaa kalustokriteerejä niin, että työkoneista ja kalustosta jopa 50 prosenttia tulisi toimia sähköllä, vedyllä tai biokaasulla. Tavoitteet ovat hyvin kunnianhimoisia, ja niihin tuskin tullaan pääsemään, vaikka tilaajat aikovat kuitenkin pitää niistä kiinni - ainakin paperilla. Tilanne tuottaa päänsäivää urakoitsijoille. Sähköistä kalustoa on kyllä saatavilla tietyiltä merkeiltä, hinnat ovat tulleet alas ja käyttökokemuksetkin ovat hyviä. Mutta uskaltaako siihen investoida, jos sitoumuksista huolimatta green dealin vaatimuksista todellisuudessa lipsutaan.

Yhteistyö RT:n sisällä

INFRA Uusimaa on osa keskusliittoa (INFRA ry), joka on osa Rakennusteollisuus RT:tä, joka puolestaan kuuluu Elinkeinoelämän Keskusliittoon (EK). Käytännön tasolla tämä näkyy muun muassa yhteisinä toimitiloina Helsingin keskustassa Eteläranta 10:ssä. Yhteistyötä tehdään tarpeen mukaan yli sektorirajojen. Rakennusalan koulutus ja vaalivaikuttaminen ovat esimerkkejä teemoista, joista löytyy yhteisiä intressejä etenkin Talonrakennusteollisuuden Uudenmaan piirin kanssa.

Rakennuspooli

Rakennusosalalla, ja etenkin maarakentajilla, on keskeinen rooli yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta.

INFRA Uusimaan toiminnanjohtaja on vuodesta 2021 eteenpäin toiminut Rakennuspooli Uudenmaan alue-toimikunnan sihteerinä. Poolin tehtävänä on varautua ja harjoitella yhteiskunnan vakavien häiriötilanteiden varalle. Viimeistään Venäjän laiton hyökkäyssota Ukrainaan 2022 herätti ymmärtämään poolitoiminnan merkityksen, ja se on kirjattu useana vuonna myös yhdistyksen toimintasuunnitelmaan. Käytännön tasolla toiminta näkyy kolmena kokouksena vuodessa ja joka toinen vuosi toteutettavana päivän tai kahden harjoituksena. Uudenmaan aluetoimikunnassa on toiminnanjohtajan lisäksi ollut jäsenenä useampia jäsenyrityksiä.

Jäsenpalvelu

Toiminnan kehittämisestä ja erilaisten painopisteiden muutoksesta huolimatta on selvää, mikä on ollut ja mikä tulee olemaan toiminnan keskiössä: jäsenpalvelu. Toimintasuunnitelmassa on vuodesta 2023 eteenpäin linjattu, että 90 prosenttia jäsenten yhteydenotoista pystytään ottamaan käsittelyyn saman päivän aikana. Käytännössä jäsenten kysymyksistä valtaosa pystytään myös ratkaisemaan saman tien, tai muutaman tunnin kuluessa. Vasteen on oltava nopea, sillä jäsenelle voi olla kyse isoistakin rahoista. Osa yhteydenotoista vaatii luonnollisesti tarkempaa perehtymistä, ja monesti keskusliiton juristien ammattitaidon hyödyntämistä.

INFRA Uusimaa kesäpäivät 2023 Kart in Clubilla Vantaalla. Kuvassa vasemmalta: Anssi Huhtala, Jesse Laine, Ville Mäkelä.

VIRALLISIN VIESTINTÄMUOTO ON UUTISKIRJE. YHDISTYKSELLÄ ON MYÖS OMA WHATSAPP-KANAVA, JOSSA TIEDOTETAAN AJANKOHTAISISTA ASIOISTA.

Vapaa-ajan toiminta

INFRA Uusimaa on 2020-luvulla järjestänyt erilaisia vapaa-ajan aktiviteetteja, joista osasta on tullut vuosittaisia perinteitä ja osa on saanut antaa tilaa uusille ideoille. Pysyvämmiin vuosikelloon on tullut tapahtumia kuten teatteri- ja lätkäillat (molemmat omassa aitio- tai taukotilassa), kesäpäivät jonkin moottoreihin liittyvän teeman merkeissä, sekä erilaiset aamupala- ja lounastilaisuudet, unohtamatta tietenkään kevätreissua puolisoitten kanssa jonnekin päin Eurooppaa.

Viestintä

INFRA Uusimaa on julkaissut piirin omaa lehteä vuodesta 2005 alkaen. Vuoteen 2014 asti lehti ilmestyi 4 kertaa vuodessa, mutta vuonna 2015 julkaisutahtia supistettiin kahteen lehteen vuodessa. Vaikka kaikki löytyykin netistä, on lehti edelleen suosittu nimenomaan paperiversiona, ja edelleen se on tuttu näky monen hallin kahvipöydällä.

Virallisin viestintämuoto on uutiskirje, joita lähtee viikon tai kahden välein. Yhdistyksellä on myös oma WhatsApp-kanava, jossa tiedotetaan ajankohtaisista asioista.

Vuonna 2023 piirin puheenjohtaja Emil Mäntylä ja toiminnanjohtaja Panu Tuominen saivat päähänsä aloittaa Suomen ainoan (ja parhaan!) maarakennusaiheisen podcastin. ”Podcastejahan löytyy vaikka mistä aiheesta,

hevosenhoidosta ja sijoitustoiminnasta lähtien, mutta kukaan ei puhunut maarakentamisesta. Piti sekin sitten itte hoitaa”, toteaa Tuominen pilkettä silmäkulmassa.

Keskeisin sosiaalinen media, jossa maarakentajat aikaansa viettävät vuonna 2026 on Instagram. Keväällä 2026 INFRA Uusimaalla on ”Instassa” noin tuhat seuraajaa.

Tulevaisuus

Yhdistyksen jäsenmäärä oli moneen vuoteen korkeimmillaan vuoden 2025 lopussa. Liittyneissä oli erityisen paljon nuoria yrityksiä ja yrittäjiä. Yhdistyksestä eroavista valtaosa ilmoittaa syyksi yrityksen lopettamisen eläköitymisen myötä tai toiminnan suuntaamisen toisaalle. Eroja, jotka johtuisivat tyytymättömyydestä toimintaan tai jäsenyyden hyötyjä kohtaan, on vähän. Vuoden 2025 jäsenkyselyssä INFRA Uusimaa sai NPS-tulokseksi 43, jota voi pitää yhdistystoiminnassa erittäin hyvänä. Sen arvoa nostaa se, että vastanneita oli noin 70 prosenttia jäsenistä. Tämä ei tietenkään saa johtaa itsetyytyväisyyteen, tai toiminnan passivoitumiseen. Päinvastoin. Toiminnan hyöty ja tarkoitus pitää pystyä perustelemaan jäsenistölle joka ikinen päivä yhdistyksen ja etenkin toiminnanjohtajan tekemällä työllä.

Jäsenyyden edut voi jakaa karkeasti neljään eri sektoriin: juristipalvelut, yhteisostoalennukset, tapahtumat ja verkostoituminen sekä vaikuttamistyö. Juristipalve-

Maarakentaja poikkeusasussa. Brysselissä tapaamassa suomalaisia MEP:pejä lokakuussa 2023. Kuvassa vasemmalta: Antti Finér, Kalevi Hyytinen, Pyry Murto, Jukka Muhonen ja Jarmo Ikonen.



YHDISTYKSEN TULEVAISUUS NÄYTTÄÄ VALOISALTA.

luita voi tarvita niin iso kuin pienikin jäsenyritys. Yhteisostoalennusten hyöty tulee ennen kaikkea pienemmille jäsenille, siinä missä isoilla on neuvotteluvoimaa jo valmiiksi. Erilaiset tapahtumat ja matkat vetävät puoleensa monenlaisia yrittäjiä, joita kiinnostaa verkostoitua vapaammissa merkeissä ja luoda hyödyllisiä kumppanuuksia. Halu vaikuttaa voi viedä parhaimmillaan jopa Rakennusteollisuus RT:n puheenjohtajaksi asti. Pienemässä mittakaavassa vaikuttaminen voi olla osallistumista esimerkiksi INFRAn sisäisten ryhmien toimintaan.

Mutta mitä yrittäjät kaipaavat tulevina vuosina, ja millaista hyötyä hakevat tulevaisuuden yrittäjät? Tämän pohdinta ja erilaisen uuden toiminnan kehittäminen pitää toiminnanjohtajan virkeänä.

Yhdistyksen tulevaisuus näyttää joka tapauksessa valoisaalta. Toimintaan on saatu enenevässä määrin innostettua mukaan nuoria tekijöitä ja uutta sukupolvea. Yhteistyö, kokemusten jakaminen ja jäsenedut ovat kovaa valuuttaa varmasti vielä vuosikymmeniä eteenpäin!

Infra-alan tunnetuimpia markkinanaisia on Helena Riihitupa. Kuvassa ollaan yhdistyksen mainosvideota kuvaamassa keväällä 2025 Louhintahiekka Oy:n työmaalla Kirkkonummella. Vas. Aapo Lahtinen, Helena Riihitupa ja Krista Leander.



Ansioimerkit

Nimi	Hopeinen	Kultainen	Timantti	Levyke
Aakko Esko	1991			
Ajalin Ralf				
Andersson Erkki	1974	1982		
Bergström Ari	2012	2017		
Brotherus Harri	1974	1977		
Fagerström Eric	1965			
Halonen Juha	2011	2016		
Halonen Jukka	2012	2020		
Halonen Markku	1997	2004		
Halonen Tommi	2015			
Haukka Paavo	1982			
Hautakangas Olli	1994	2002		
Havo Pekka	1981	1989		
Havo Timo	2004			
Helaakoski Juha	2012			
Helmiö Seppo	1976			
Hohental Matti	1976			
Honkanen Jari	2015	2022		
Huoponen Heikki	1979			
Hussa Jyri	2018	2023		
Häkkinen Aarno	1979			
Ikonen Jarmo	2024			
Immonen Mikko	1991			
Janhunen Seppo	1990	2000		
Järvinen Ilmari	1994			
Järvinen Jarmo	2000			
Kainulainen Veikko	1979			
Kallio Armas	1980			
Kallio Seppo	1974			
Kallioinen Veijo	2006	2010		
Karppinen Anssi	1964	1971		
Kekkonen Jari	2012			
Kekkonen Osmo	1986	1992		
Kiuru Arto	1991			
Kiuru Paavo	1974			
Korhonen Oiva	1985	1993		
Koskinen Kauko	1992	2002		
Laakso Mikko	1996			
Laakso U.V.	1972	1979		
Laavainen Aino	1984			
Laavainen Ari	2006			
Laavainen Klaus	1984	1991		
Lehtola Seppo	2002			
Lehtonen Rauno	1994	2000		
Lindström Nina	2014	2018		2020
Matikainen Antti	2025			

Nimi	Hopeinen	Kultainen	Timantti	Levyke
Metsola Pia	2006	2011		
Muhonen Jukka	2024			
Murto Jyrki	2001	2006		
Murto Pyry	2025			
Mustonen Juhani	1974	1984		
Mäntylä Emil	2020			
Mäntylä Erkki	1995	2001		
Mäntylä Klaus	1979			
Nyholm Kim	2024			
Nyyssönen Paavo	1990	2001		
Pekkinen Erkki	1970			
Pekkinen Matti	1987			
Pekkinen Tahvo	1991	1997	2018	
Peltomäki Juhani	2006	2014		
Peltonen Jorma	1979			
Piekka Tuomo	2011	2018		
Pikkarainen Jarmo	2008			
Pohjanväre Jari	2004	2010		
Pohjanväre Juhani	1988	1994		
Remander Henry	1974	1979		
Ruusunlehti Antti	2020			
Ruusunlehti Arno	1997	2004		
Sainio Pentti	2008			
Sainio Ville	2020			
Salla Heikki	2010			
Salonen Ari	2007	2014		
Saukkonen Simo	2002	2007		
Siikavirta Jouko	1997			
Sivén Risto	2014			
Smälén Martti	2007	2016		
Suntio Esko	1986	1994		
Teini Jari	2015	2020		
Teini Seppo	1983	1990		
Tervo Sami	2018	2024		
Tuominen Kari	2015			
Varakas Pertti	1976			
Varakas Reijo	1988			
Wilberg Jon	2020			
Virtanen Harri	2011			
Virtanen Raimo	1982	1988		2009
Virtanen Simo	2008			
Vuolio Raimo	2000			
Vuorinen Jorma	2010	2022		
Wuorio Oskari	2020			
Wuorio Reijo	1999	2004		
Vyyryläinen Tarmo	1983	1991		

Kunniamerkit ja arvonimet

Nimi	Vuosi	Myönnetty kunniamerkki
Tahvo Pekkinen	2010	Suomen Leijonan ritarimerkki
Pertti Sainio	2010	Suomen Leijonan ansioristi
Pauli Nevalainen	2011	Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein
Ari Salonen	2012	Suomen Leijonan ansioristi
Arno Ruusunlehti	2012	Suomen Leijonan ansioristi
Esko Saarela	2014	Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein
Reijo Wuorio	2016	Suomen Leijonan ritarimerkki
Pia Metsola	2023	Suomen Leijonan ritarimerkki (SL R)
Jukka Muhonen	2025	Suomen Valkoisen Ruusun ritarimerkki (SVR R)
Seppo Teini	2007	Taloustirehtööri, Yrittäjäristin suurrusti
Pertti Varakas	2010	Rakennusneuvos
Veijo Kallioinen	2013	Talousneuvos



Yhdistyksen perustamiskirja.

Puheenjohtajat

Vuosi	Nimi
1960	Tuomisto E.
1961-1977	Karppinen Anssi
1978-1980	Brotherus Harri
1981-1988	Varakas Pertti
1989-1993	Kekkonen Osmo
1994-1995	Vyryläinen Tarmo
1996-1998	Pekkinen Tahvo
2000-2004	Halonen Markku
2005-2012	Mäntylä Erkki
2013-2017	Lindström Nina
2018-2021	Halonen Juha
2021 -	Mäntylä Emil

Varapuheenjohtajat

Vuosi	Nimi
1960	Niemi P.
1969	Majjala K.
1970	Helin Mikko
1970	Fagerström Erik
1974	Brotherus Harri
1978	Pasanen Matti
1983	Peltonen Jorma
1984-1986	Remander Henry
1987-1988	Kekkonen Osmo
1989-1992	Virtanen Raimo TA
1993-1995	Pekkinen Tahvo
1996-1997	Lehtonen Rauno
1998-1999	Halonen Markku
2000-2004	Mäntylä Erkki
2005-2010	Teini Seppo
2011-2015	Wuorio Reijo
2016-2017	Halonen Juha
2019-2021	Mäntylä Emil
2022-2025	Sainio Ville

Toiminnanjohtajat

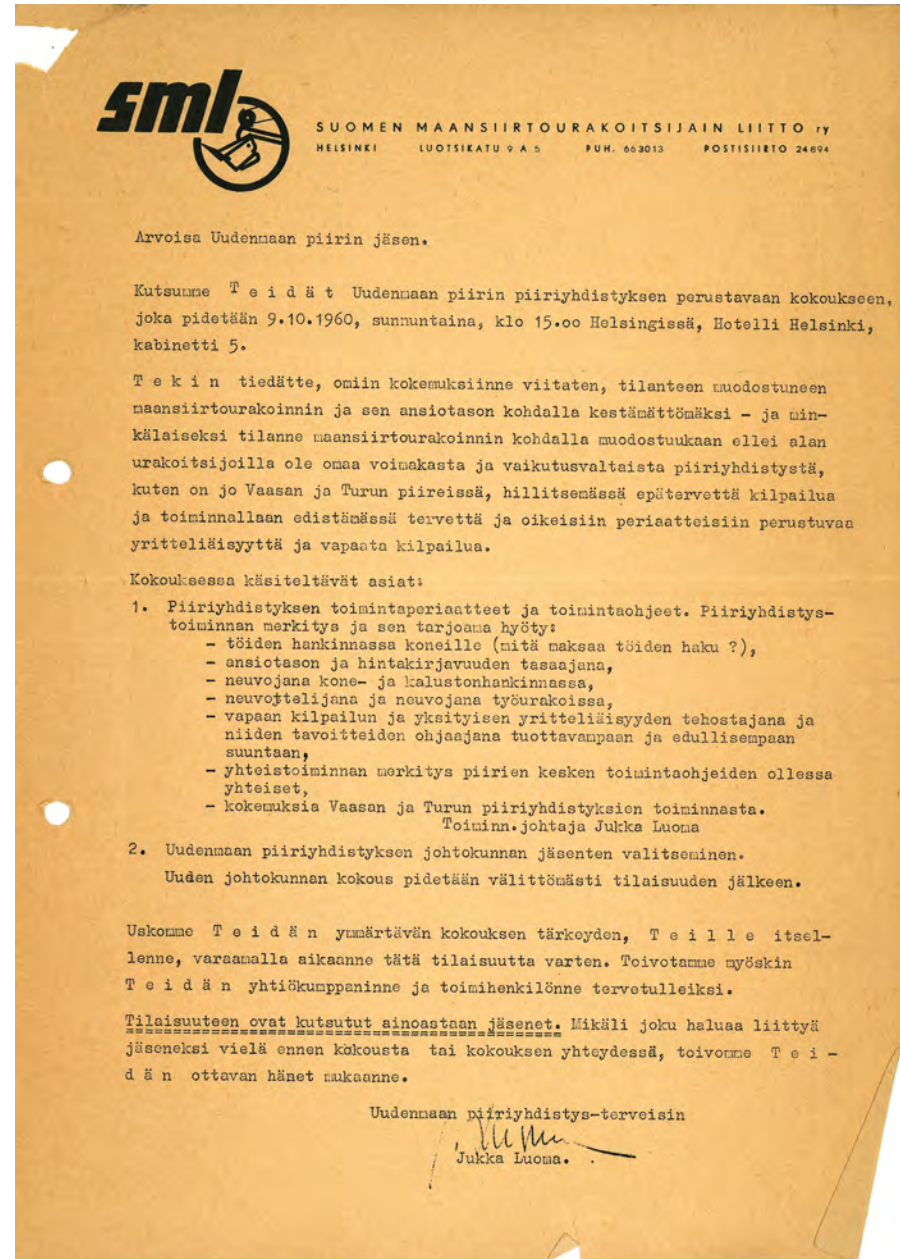
Vuosi	Nimi
1961	Massinen Seppo J.
1965-1966	Kaisla Pentti K.
1966	Castrén Kari
1968-1986	Mustonen Juhani
1974-1976	Häkkinen Aarno
1977-1980	Niemelä Eeva-Kaarina
1987-1999	Lehikoinen Jukka
1999-2020	Aaltonen Mikaela
2005-2009	Koivistoinen Satu vt
2009-2010	Frisk Magnus vt
2020-	Tuominen Panu

Kunniajäsenet

Nimi
Erkki Andersson
Henry Remander
Tarmo Vyryläinen
Matti Pasanen
Pertti Varakas
Rauno Lehtonen
Oiva Korhonen
Seppo Teini
Markku Halonen
Klaus Laavainen
Osmo Mettänen
Osmo Kekkonen

Useampi sukupolvi osallistunut hallitustyöhön

Nimi
Mäntylä
Lindström/Virtaset
Ruusunlehdet
Murrot
Wuoriot
Havot
Pohjanväreet
Haloset
Teinit
Smalénit



Kutsu Uudenmaan piirin perustavaan kokoukseen 9.10.1960.

TUTUSTUMME PIIRIYHDISTYKSIIN

—UUSIMAA—



Uudenmaan piiriyhdistyksen perustava kokous pidettiin 9. 10. 60 Helsingissä. Kokouksen ehdoton ja yksimielinen päätös oli, että myöskin Uudellamaalla on piiriyhdistystoiminta saatava pystyyn.

Päättäväinen alku

Liiton järjestövoimaa on lisätty piiriyhdistyksillä — nyt jälleen yhdellä — Uudenmaan piiriyhdistyksellä. Päämääränä on saada jokaiseen maamme läänin asianmukaisesti toimiva piiriyhdistys. Maanrakennusalan kustannuskehitys on ollut varsin huolestuttava ja sanomattakin jokainen urakoitsija tietää, että jos asiantila jarkuu yhä huononevaan suuntaan, saatava urakoinnista tulla jopa täysin kannattamaton. Asiantilaa joutuessa tähän pisteeseen, voitaisiin ehkä kuvitella että syy on työnantajassa. Näinhän eivät kuitenkaan asiat ole. Työnantajan edun mukaista on, että tämä jo kansantaloudellisesti merkittävä työala, pystyisi toimimaan sellaisissa puitteissa missä työnantaja saisi työnsä suoritetuksi **t a s a p u o l i s e s t i** lasketuilla kustannuksilla ja jotka takaisivat yrittäjille kohtuullisen yrittäjävoiton. Eikä myöskään syntynyt hintojen alitartuntaa niissäkään tilanteissa joihin urakoitsija on joutunut yhä kiristävän kilpailun puitteissa. Näinollen piiriyhdistyksemme toiminnan tarkoituksena ei suinkaan ole rajoittaa vapaata kilpailua ja yksityistä yrittäjäisyyttä — vaan sen tehtävänä on kehittää ja auttaa liiton jäsenurakoitsijoiden toimintaa taloudellisesti tuottavimpiin ja teknisesti tehokkaisiin saavutuksiin. Toisin sanoen päämääränä on urakoitsijoiden kilpailukykyä tehostaminen.

Tuloksien saavuttaminen

Kysytte ehkä itseltänne, kuinka tämä päämäärä olisi saavutettavissa, tai ajattelette — katsotaan nyt miten asiat kehittyvät ilman, että minun itse täytyy ryhtyä leikkiin mukaan.

Lyhyesti sanottuna — «ei tule mitään» —. Tarvitaan yhteistyötä liiton, urakoitsijoiden ja työnantajien välillä. Onko Teille koskaan annettu mitään ilmai-

seksi? Ettekö olekin saaneet tehdä lujasti töitä asemanne luomiseksi? Yhteistyöllä liiton ja Uudenmaan piiriyhdistyksen kanssa on mahdollista aikaansaada huomattavia parannuksia kuten esim. ohjehinnat, standardisoitujen urakkasopimuskavakkeiden käyttäminen, konciden välitys työnantajien ja jäsenurakoitsijoiden välillä, perustaa kalustohankinnat ja uusimiset piiriyhdistyksen kautta saatuihin tosiasiallisiin tietoihin kalustotarpeesta, koulutustoiminta niin jäsenurakoitsijoille kuin kuljetajillekin, edullinen juridiinen apu jäsenurakoitsijoille, ilmainen MAANSIIRTO-lehti ym. lukematon joukko edullisia ratkaisuja urakoitsijoiden ja työnantajien välillä. Koko maata käsittävällä yhteistoiminnalla on siitä arvaamaton hyöty.

Tarvitsemme voimaa

Liiton toiminta on ollut viime vuotena erittäin tuloksellista ja se on kasvavalla voimallaan murtautunut itsensä läpi harmaan kiven. Nyt on toimitettava — sitävartenhan liitto on perustanut myöskin Uudenmaan piiriyhdistyksen. Kohdistan sanani erityisesti niille urakoitsijoille, jotka eivät vielä ole jäseniä. — Älkää antako ajan kuluu epäroimalla hukkaan, vaan tarkistakaa jäsenyytenne ja ilmoittakaa koneenne piiriyhdistyksen kortistoon.



Rakennusmestari Seppo Massinen on täydentänyt maansiirtotoimen ammattitoimintaa myöskin Uudellamaalla. Toiminta on laajentunut ripeästi käyntiin.

Konepalvelun hintataso kaipaa 25%:n korotusta

Konepalveluyrittäjien urakoiden hintatasoa pitäisi nostaa keskimäärin neljänneksellä, arvioi eteläisen konepalvelujaoston puheenjohtaja Simo Saukkonen. Nyt ollaan hänen mukaansa tilanteessa, jossa toimintaa jotenkuten pyritetään, mutta tulot eivät käytännössä riitä pääomien maksamiseen.

Simo Saukkonen (54) aloitti itsenäisenä yrittäjänä helmikuussa 1982 perustamalla kommandiittiyhtiö Tectum — joka kaikista huolimatta toimii vielä tänä päivänä, kuten hän hieman ironisoiden toteaa. Tosin yrityksen yhtiömuoto on vaihtunut osakeyhtiöksi. Toiminta alkoi erilaisilla talonrakennustöillä, mutta jo 80 —luvulla päätoimialaksi valikoitui maarakennus, vaikka yritys yhä edelleen jossain määrin on talonrakennuksen kans-



Kesän töiden keskellä Simo Saukkosta haaveilevat jo tulevan talven urakat ja niiden hintataso.

sa tekemisissä. Sytyi siihen, miksi hän varsin pian rakennusmestariksi valmistumisensa jälkeen päätyi yrittäjäksi, Simo Saukkonen hakee kiinnostuksesta koneisiin, yrittämisen halusta ja kokemuksesta, ettei mestarina toisen palveluk-

sesta toimiminen välttämättä tuntunut omalta jutulta. Oma merkityksensä oli varmasti myös sillä, että rinnalle löytyi samalta talonrakennuspuolen rakennusmestarikursilla puoliso, joka on nyt ollut kahdeksan vuotta mukana yrityksessä, keskittyen ennen

kaikkea talonrakennustoimintaan. — Olemme siis käytännössä toteuttaneet järjestötoimintaa: rakennusmestariytityä, nauraa Simo Saukkonen. Yhtiön ollessa suurimmillaan vuonna 2006 -07, tavoitteena oli kasvattaa liikevaihtoa noin miljoonan euron tasolle, mutta sitten alkoi mietittyä, onko jatkuvassa kasvussa itse asiassa mitään mieltä, kertoo Saukkonen. Pohdinnan jälkeen hän myös teki johtopäätökset ja alkoi karsia toimintaa niin, että aikaisemmin kuusi ihmistä työllistävänä Tectum on nykyisin käyttänyt yhden miehen ja parin koneen yritystä. Käytössä ovat 22- ja 4 -tonniset koneet. — Viimeinen ylimääräinen rauta on myytin vuosi sitten vappuna ja sen jälkeen on sopeututtu nykyiseen tilanteeseen, kuvaa Saukkonen yrityksensä talous- ja työllisyystilanteen huomioita ottaen oikea-aikaista supistamista. Hän sanoo avustaneensa suunnanmuutoksen jo pari vuotta sitten pelkäänsä loogisesti päättelemällä, ettei ylimäksi voi ikinäisi jatkua. Taustalla

...jatkuu sivulla 2

Seniorijaoston toiminta käynnistyi aktiivisesti



— Porukkaahan on paikalla, kuin piiriyhdistyksen kokouksissa parhaimpina aikoina, toteaa Klaus Laavainen avustessaan seniorijaoston ensimmäisen lounastapaamisen 22. huhtikuuta Airport Holiday Innin tiloissa.

Senioritoiminnan käynnistämistä on piiriyhdistyksen puitteissa pohdittu pitkään — Laavainen muistuttaa viimeiset 25 vuotta. Nyt, kun valettiin on päätetty, on toimintaa tarkoitettu aktiivisesti, muttei liian jylkästi, todistivat myös ensimmäisen kokouksen parkkimyöntä osanot-

tajas. Suunnitelmilla on lounastapaamisen ohella mm. matkoja, esitelmätilaisuuksia ja yhteistyötä piiriyhdistyksen, jota tuovi myös kokoukselle yhdytyksen tervetuloa puheenjohtaja Erkki Mäntylä. Kustannuksena eivät liene esteenä toiminnan kehittämiseksi, sillä senioritoiminnan käynnistämiseksi mukana ollut — tosin itsensä Klaus apuajaksi määritteli Pentti Vekas muistutti, että piiriyhdistyksen



toiminnan aikana on kiviä keritty rahaa, muttei tulla. Nyt voidaan jo vähän tulla. Seniorijaosto jatkajayhteyden verran, että Klaus Laavainen avusti kassan työhönsä miettimään tulevaa toimintaa ja sihteeriksi nimettiin Pauli Nevalainen. Ensimmäinen matka- ja esitelmätilaisuus toteutettiin jo kesäkuun 11. päivänä, kun seniorit suuntasivat Lepelle Lähäisiin varapuheenjohtaja Seppo Toimaa vieraili. Esitelmöijänä tässä tilaisuudessa oli rakennusneuvos Osmo Miettinen, joka testasi seniorien muistia historia-aiheisella tietokilpailulla. Vastauksia voidaan hyödyntää Miettisen 50 —vuotishistoriikissa.

Stipendejä TTS:n opiskelijoille



Toiminnanjohtaja Magnus Friskin ensimmäisiä työtoteuttajia oli jakaa Infra Uusimaan stipendit TTS:n opiskelijoille Rajamäellä ja Vantaalla. 100 euron stipendit Rajamäellä saivat valmistuvista Heli Uotila, 2 —luokalta Jere Helminen ja 1 —luokalta Jarno Remes.

Vantaalla vastaavat onnitelukset stipendineen osoittivat Marko Grönlundille ja Ville Niktille. Puhuessaan koulussa päätettiin koulutuspaikalliseksi Mika Kari muistut-

ti, että koulutuksen tarkoituksena on antaa eväät tulevaisuuteen, joko valmistautuessa siirtymään työelämään tai harjoittamaan jatkoopintoja. Ryhmissäjohtaja Jarmo Holko ja koulutuspaikalliseksi Kari toteivat myös tyytyväisiä, että infra-alan suosio tunnustuu olevan kasvussa muuten keskuudessa. Hakijoita uusille kursseille oli jo enemmän kuin voitettiin ota.

Vantaalla opiskelivat nyt Piiriyhdistyksen kummitilalla, joka pääsee nykyisin jatkamaan opintojaan uusissa tiloissa Sarkatiellä.

Yhdistyksen alkuvuosina jäsenhankintaa tehtiin myös kirjeitse.

Ku-Ma Oy
Dagmar.k. 9.a.A, Helsinki

Kunnioittavasti

Pentti K. Kaila

Keskiviikko, 13.7.66

Klo 07.00	Lähti Aeron toimistosta, Dagmarink. 4, Seutulan, josta koki lähtee klo 08.00. Kokouksentuen Aeron toimiston viimeistään klo 06.55.
Klo 12.00	Saapuminen Malmin Bulltoftan lentokentälle. Bussikuljetus hotellin (Hotel Scandinavia, Drottninggatan 1, Malmo 0) kautta Kockumin pöytäkokoukseen steen.
Klo 12.30-14.00	LOUNAS pöytäkokouksessa, 14 krs. Isäntänä koulutuspäällikkö, kapteeni G. Sigert.
Klo 14.00-14.15	Ins. A. Whilberg kertoo Kockumin maarakennusosastosta. Pöytäkokouksessa, 14 krs.
Klo 14.15-14.30	Ins. G. Falgren kertoo Kockumin Mekanikan Verkstads Ab:sta. Pöytäkokouksessa, 14 krs.
Klo 14.30	Sisärytinen telakka kutsuu Kockumin maarakennusosastosta. Ompaan ins. G-I Hansen.
Klo 15.00-16.30	Tutustuminen Kockumin maarakennusosastoon ins. S. Wilhelmssonin opastuksella. Bussikuljetus hotelliin.
Klo 16.30-19.30	Aikaa ostoksia ym. varten.
Klo 19.30	PIIVALLIEN ravintola öäversen. Isäntänä Euroopan suuttipäällikkö, ins. P-G Rasmussen.

Toretai, 14.7.66

Klo 09.00	Lähti bussilla Abi Landsverkink tehtaalle Landsverkson.
Klo 10.00-11.50	Tutustuminen Landsverkink tehtaisiin, oppaana Koomus-Landsverkink muotopäällikkö, dipl.ins. S. Ekelund. Kiertokäynnin jälkeen bussikajalle ravintolaan.
Klo 12.00-13.30	LÖNNAS ravintola Strandpaviljongen. Isäntänä dipl.ins. S. Ekelund.
Klo 13.45-16.00	Lähti bussilla Koomusin koeralalle Klagehamnin ja tutustumisen koeralan.
Klo 16.15	Lähti bussilla hotellin kautta Hulttofin lentokenttälle.
Klo 17.00	Kotimatka Hulttofin tasta alkaa.
Klo 23.00	Lauletti saunapiirissä Seutulaan.

Matkanjohtajana ja tulkkina toimii Leila Kingunen. Sukola vastaa matka-, majoitus- ja ruokailukuluista matkan aikana alkaen ja päättyen Aeron toimistoon. Lentomatkan aikana tarjotaan koneessa välillä HKI - Tukholma - HKI kahvia ja ja välillä Tukholma - Helsinki - Tukholma kylmiä lautasten.

Yhdistys on alkumetreista lähtien järjestänyt erilaisia matkoja mm. konetehtaille ja messuille.

Maarakenteiden Uudennaan piiriyhdistys

Ville:
Asien:

PÄIJÄNNE-TUNNELISTA SAATAVAN
LOUHEEN KÄYTTÖ

Helsingin seudun vedensaannin turvaamiseksi rakennetaan vuosina 1971 - 1978 Pääntien Asikkalanselältä Silvolan vesilaitos-alueelle raakavesitunneli. Tunneli louhitaan peruskallioon ja sen pituudeksi tulee n. 120 km ja poikkileikkauksipinta-alaksi n. 14-16 m². Tunnelista ja sen rakentamiseksi tarvittavista ajokuluista kertyi lounetta kaikkiaan 3,5 - 4,0 milj. Irto-m³.

liittäen ohseen kartan tunnelilinjaalta ja selostuksen tunnelin louhinnasta pyytää vesilaitos kunnioittamaan Teitä ottamaan huomioon louheen saantisäädöllisyyden erilaisiin rakennuskohteisiin. Louhetta voidaan hakea rakennustyön aikana siinä tahdissa kuin louhintatyö edistyy tai myöhemmin läjitysalueelta tarpeen mukaan.

Vastaustanne nyt jo tiedossanne olevista louheen käyttömääriästä ja -kohteista pyydetään 28.2.1971 mennessä lähempää neuvottelua varten. Koska on ilmeistä, että huomattava osa louheesta jää jäätysalueelle vuosikausiksi, ehkä vuosikymmeniksi, tulisi louheen käyttömahdollisuus ottaa jatkuvasti huomioon rakennustöissä suunniteltaessa.

Asiaa hoitaa puoleltamme dipl.ins. V-M Tiainen ja dipl.ins.
M Uimonen (Päijänne-toimisto).

LIITTEET - Pääjanne-tunnelin louhinta (selostus)
- Raakavesitunnelin yleiskartta 1:200 000

Helsingin kaupungin vesilaitos lähestyi yhdistystä kirjeellään koskien tulevaa Päijänne-tunnelin urakkaa ja etenkin sieltä tulevan louheen käyttöä”

**ATK:N HYVÄKSIKÄYTTÖ
MAARAKENNUSALALLA**

VAIN VIISI ILTAA JA OPIT KÄYTTÄMÄÄN
USEITA ATK -OHJELMIA HYVÄKSESI
ILTAISIN klo 17.30 - 21.00
LOKA - JA MARRASKUUSSA
KURSSIN HINTA 600 MK

Ilmoittautuminen ja lisätiedot:
SML 90 - 3451 499
TIS AKK 90 - 2904 1300

KOULUTUSTA MAARAKENTAJAN HYVÄKSE

TIS AKK
Työtehosteuran
ammattillinen
aikuiskoulutuskeskus

SML
Maarakentäjien
Uudenmaan piiriyhdistys ry

Esa Ikäheimo Jukka Lehikoinen

Käännä

Yhdistys on pyrkinyt tarjoamaan aina ajankohtaisia koulutuksia. 90-luvun alkupuolella opeteltiin "ATK:n" käyttöä

JÄSENET UDELLAMAALLA 1960.

7	Timi Ajalin & Åkerfel	
	Maaranta Oy	
	Espoon Tehokuorma	
	Ohonen & Co.	
	Granlund, H	
	von Haartman Roland	
	Helsingin Maansiirto Oy	
✓	Kaivu Oy	
	Kantele Paavo	
✓	Kerppinen Oy	
	Korpinen Esko	
	H. Kullberg & Co	
	Maa- ja Venäjäk. tto.	
✓	K. A. Niemelä	
	Komand. yhti. V.E. Mattila & Co	
	Mura Oy	
	Mäntskän Maarakennus Oy	
	Paavo Niemi & Kuopp.	
✓	Pellonraivaus Oy	
	Raivaus Oy	
	Maaranta Oy	
	K. Salmi ja Kuopp.	
	Saari Lauri	
✓	Teräsbetoni Oy	
	Vantaan Kaivin Oy	
	P. Viljander & Co.	
✓	Ah Örnberg-Kämpé Oy	

25- maksanutta jäsentä vuoden loppuun.

ILMAINEN KONEVÄLITYSPALVELU YLI 400 YRITTÄJÄÄ - YLI 190 KONETTA LUOTETTAVAT JA AMMATTITAITOISET URAKOITSIJAT

Uudenmaan Maarakentäjien Konevälitys Oy välittää Maarakentäjien Uudenmaan piiriyhdistyksen jäsenyrittäjien konepalveluja. Välityspalvelumme on tilaajalle maksuton. Tavoitteenamme on saada kysyntä ja tarjonta kohtaamaan.

Etsimme jäsenyrittäjiemme konepalveluista maarakennustyöhön parhaiten soveltuvan koneen ja urakoitsijan mahdollisimman läheltä työkohtetta. Ammattitaitoisilta ja luotettavilta jäsenyrittäjiltämme löytyy monipuolinen konekalusto. Tarvittaessa autamme tilaajaa sopivan koneen määrittämisessä. Välityspalvelumme toimii Uudenmaan alueella.

Tilaukset ja tiedustelut arkisin klo 8-16

010 821 0321

tai sähköpostitse: sari.pietikainen@infrary.fi

Konevälityksen kautta löytyy kaikki maarakennuskoneet lisälaitteineen:

Tela- ja pyöräkalustaiset kaivinkoneet

Kaivurikuormaajat

Pyöräkuormaajat

Tiehöylät

Dumpperit

Jyrrät

Puskukoneet

Ajoneuvonosturit

Kuorottajat

Ruoppaajat

Lavetit

Kuorma-autot

Maansiirtoautot

Paalutuskoneet

www.infrary.fi

-yrittysten yhteys- ja konetiedot koko Suomen alueelta



Uudenmaan Maarakentäjien Konevälitys Oy:n mainos 2000-luvun alusta

Yhdistyksen jäsenet Uudellamaalla vuoden 1960 lopussa.

Vuonna 1950 alkunsa saanut vaijerivetoinen Pikku-Jussi (Åkerman 200D) Trollbergan museossa Vantaalla. Traktorin perään asennettuja Pikku-Jusseja valmistettiin noin 500 kappaletta ja sitä myytiin 1960-luvun alkuun asti.





1/2

Arvoisa jäsen!

 Kiertokirje 4/1992
8.4.1992

1. Tulos taksaneuvotteluissa sopimuskuntien kanssa

Läsnin sopimuskuntien kanssa käydyt neuvottelut on saat-
tu päätökseen. Sopimuskausi on 15.4.1992-14.4.1993 vä-
linen aika. Tällä neuvottelukierroksella ei saatu koro-
tuksia tuntihintoihin, vaan voimassa olevilla taksoilla
jatketaan yllämainittu kausi.

Neuvotteluissa on sovittu, että kunnilla on mahdolli-
suus käyttää perustelluista syistä myös muuta konepal-
velujen hankintamenettelyä. Pääsääntöisesti kuitenkin
käytettäisiin näitä ohjevuokria ja vuokrausehtoja kun-
tien ja kaupunkien töissä. Tämän kiertokirjeen liitteenä on tuntivuokrahinnasto
sekä maininnat ikälennusten toteuttamistavasta ja li-
sälaitteista.

Ikälennusten osalta säilyi teksti entisellään. Lisä-
laitteista poistui kaivukoneiden (KKH)- ja traktorikai-
vureiden (KKTr) ryhmistä kallistettava kauha ja
luiskakauha. Routakoukku siirtyi tapauskohtaisesti so-
vittavaksi.

Pyöräkuormajien (KUP) ryhmästä poistettiin puskulevy
ja monitoimikauha. Sivulle kaatava kauha siirrettiin
tapauskohtaisesti sovittavaksi.

Pyörätraktorien ryhmästä poistettiin mekaaninen etu-
kuormaja, lumiketjut ja paripyörät.

Korvaukset ylitöiden osalta nousivat. Ylityö- ja vuoro-
työkorvausten suuruudet ja maksuperusteet ilmenevät
hinnastoliitteestä.

Mahdollisiin tiedusteluihin vastaa yhdistyksen toimis-
tosta Jukka Lehikoinen puh. 90 - 345 14 99.

2. Neuvottelutaidon kurssi

Neuvottelutaidon kurssi pidetään 23.-24.4.1992 Yrittä-
jäin Pennian tiloissa. Ilmoittaudu pikaisesti. Esite
kurssista liitteenä tässä kiertokirjeessä.

1/4

**VUOKRATTAVIEN TYÖKONEIDEN OHJETUNTIVUOKRAT SOPIMUSKUNTIEN, RAKENNUS-
VIRASTOJEN TAI VASTAAVIEN TOISSA AJALLE 15.04.1992 - 14.4.1993**
TELAPUSKUTRAKTORIT

KOKOLUOKKA	mk/h
PT 05	150
" 06	154
" 08	172
" 12	193
" 15	228
" 21	283
" 35	404

Lisälaitteiden tuntivuokrat
prosentteina tuntivuokrasta

- hinausvintturi	10 %
- repijä	20 %

TELAKUORMAAJAT

KOKOLUOKKA	mk/h
KU 05	153
" 07	153
" 09	162
" 11	175
" 13	190
" 15	205
" 17	234
" 21	303
" 32	328

Lisälaitteiden tuntivuokrat
prosentteina tuntivuokrasta

- sivulle kaatava kauha	7 %
- monitoimikauha	6 %
- kaivulaite	20 %

TELA-ALUSTAISET KAIVUKONEET

KOKOLUOKKA	mk/h
KKht 03	130
" 05	141
" 07	147
" 09	160
" 11	171
" 14	190
" 17	209
" 21	249
" 25	262
" 30	289
" 35	329
" 45	367

**HYDRAULISET KAIVUKONEET
PYÖRÄALUSTAISET**

KOKOLUOKKA	mk/h
KKHp 08	149
" 10	176
" 13	190
" 16	218
" 19	255
" 27	285

Lisälaitteiden tuntivuokrat
prosentteina tuntivuokrasta:

- kahmarikauha	8 %
- asfalttileikkuri	5 %
- käs.käytt.hydr.iskukone	4 %
- tartuntakauha	11 %
- tärylevy 300 kg	14 %
- tärylevy 900 kg	25 %

Seuraavista varusteista maksetaan
tapauskohtaisesti sovittava lisä-
vuokra, mikäli niitä työssä edel-
lytetään:

- Ympäripyörivä kauhan kallistaja
- peruskone alle 14 tn
- " " 14 - 22 tn
- " " yli 22 tn
- hydraulinen iskukonevalmuis
- hydraulinen pontiniskijä
- hydraulinen jatkopuomi
- sivulle taittuva puomi
- routakoukku

Yhdistys neuvotteli kuntatilaajien kanssa hinnoista pitkälle 1990-luvulle, kunnes kilpailulainsäädännön tiukkeneminen lopetti neuvottelut kokonaan.

Lähdeluettelo

Toimintakertomukset

SML:n Uudenmaan piiriyhdistys ry:n toimintakertomukset 1962–1966, 1971, 1973–1974, 1980–2007
INFRA Uusimaa ry:n hallituksen kertomus 2008–2019

Painamattomat lähteet

INFRA Uusimaa ry:n arkisto

- Kansiot "SML Uusimaa ry 1965–1966" ja "Uudenmaan piiriyhdistys 1963, saapuneet ja lähtevät kirjelmät" sisältäen piiriyhdistyksen sekalaisia asiakirjoja (kokouskutsuja ja -pöytäkirjoja, piiriyhdistyksen sääntöjä, jäsenluettelaita, kiertokirjeitä ja toimintakertomuksia) aikaväliltä 1960–1969.
- Yhdistyksen kiertokirjeet 1968–1977
- SML:n Uudenmaan piiriyhdistys ry:n johtokunnan pöytäkirjoja aikaväliltä 1970–1987.
- INFRA Uusimaa ry, jäsenkysely 2024. Minna Isoaho/Observante Oy.

Kirjallisuus ja artikkelit

"Ammattimaisen liikenteen ja oma-toimisten kuljetusten osuutta selvittäään", Koneviesti 4/1986.
"Arno Ruusunlehti kehittää pontitusta ja konevuokrausta", Uudenmaan Maanrakentaja 1/2006.
Hajanaisista toimijoista vahvaksi vaikuttajaksi. RT 100 vuotta. 2021. (Toim. Vesa Tompuri)
Hankonen, Johanna: Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Tampere 1994
Hiltunen, Eino: Tienpitoa Uudellamaalla. Tiepitoa vuoteen 1920. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri 1920–1985. 1987.
Hiittu, Matti – Hiittu, Mikko: Hullujusseja ja pillareita. Maanrakennuskoneita Pohjolassa 1900–1980. Alfa-mer Oy 2008.
Juuti, Petri – Rajala, Riikka: Veden vuosisata. Espoon vesihuolto 1930-luvulta 2000-luvulle. Espoon vesi 2007
Kaipia, Kalevi: INFRA Kaakkois-Suomi. Piiriyhdistyksen 60-vuotishistoriikki 1961–2020. 2021.
Kankainen, Jouko: Urakoitsijat

maa- ja vesirakennushankkeiden toteuttajina. Teoksessa: Väellä, voimalla Taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia. Forssa 1997. (Toim. Esa Rantamo)
Kotioja, Eeva – Komulainen, Anita: Oikeaksi kaupungiksi. Elämää, politiikkaa ja tapahtumia Vantaalla 1974–2024. SKS-kirjat 2024.
Lindström, Nina: "Isot vastaan pienet", Pääkirjoitus, INFRA Uusimaa 2/2017
"Maarakentajien yhteistyötä Uudellamaalla", Maansiirto 2/1972.
Maijala, Kauko: "10 vuotta maarakennusyrittäjien järjestötoimintaa Suomessa", Maansiirto 3–4/1964
Mettänen, Osmo: Maa- ja vesirakennuslana urakoitsijoiden järjestötoiminta. Teoksessa: Väellä, voimalla, taidolla – Suomen maa- ja vesirakentamisen historia. Forssa 1997. (Toim. Esa Rantamo).
Mettänen, Osmo: Puoli vuosisataa yrittäjien järjestötoimintaa Uudellamaalla. Uudenmaan Maarakentaja 1/2010.
Monttu auki! Kaskuja ja tarinoita maarakentajien taipaleelta. Suomen

Maarakentajien Keskusliitto ry. Forssa 1991. (Toim. Petri Laine).
"Paukun saunasta kaarien linnaan", Uudenmaan Maarakentaja 2/2008.
"Pekeman aika oli pioneerityötä, josta syntyi Borealis – Pekeman muovituotannon käynnistämisestä Kilpilahdessa tulee ensi vuonna 50 vuotta", Uusimaa-lehti 23.10.2021.
Peltola, Jari: Konerinki 20 vuotta. Innovatiivinen edelläkävijä infra-alalla. Konerinki Oy 2005–2025.
"Piiriyhdistykset toimivat. Uusmaalaiset Itämeren risteilyllä M/s Finlandialla", Maansiirto 3/1976.
"Piiriyhdistyksillä on puheenvuoro", Maansiirto 1/1962.
"Piiriyhdistysten syyskokouksia. Uusimaa", Maansiirto 6/1974.
"Piiriyhdistysuutisia. Uusimaa", Maansiirto 3/1975.
"Piiriyhdistysuutisia. Uusimaa.", Maansiirto 8/1977.
Rantamo, Esa: Muinaislinnoista moottoriteihin. Teoksessa: Väellä, voimalla Taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia. Forssa 1997. (Toim. Esa Rantamo)

Rantamo, Esa: Teknologiaa, vastuullisuutta ja kansainvälisyyttä – Infra-ala Suomessa 1990-luvun alusta 2020-luvulle. INFRA ry. Karkkila 2024.

Reunanen, Kyösti: "Liikenneluvat ahdistavat. Kuorma-autoilijat ajamassa maanrakentajia maan rakoon", Helsingin Sanomat 23.2.1978.

Salminen, Kaisa: Vaatimukset kiristävät, riittääkö tekijöitä? INFRA Uusimaa 1/2019.

Salminen, Kaisa: INFRA Uusimaa, yli 60 vuotta jäsenten puolesta. INFRA Uusimaa 1/2021.

"SML:n piiriyhdistykset toimivat. Uusimaa", Maansiirto 8/1971.

"Sorsamo jäähdyttelee eläkkeelle – uudet omistajat jatkavat Suomen Vesityön toimintaa", Uudenmaan Maarakentaja 3/2007.

"Tutustumme piiriyhdistyksiin – Uusimaa", Maansiirto 1/1961.

"Tämän päivän maarakennusyrittäjää ympäröi kustannusten jatkuvan nousun epämääräinen ilmapiiiri", Maansiirto 4/1973.

"Tässä he ovat", Maansiirto 8/1978.

"Uudenmaan maarakentajilla monipuolista järjestötoimintaa", Maansiirto 5/1979.

"Uudenmaan piiri aloittanut kuljetajakoulutustilaisuuksia", Maansiirto 6/1975.

Wahlström, Marko: "Esikuvana nuorelle yrittäjäpolvelle. Reijo Wuorio: Koen samaistuvan iskelmätaivaan legendaan Iso D:hen", Itä-uusimaa 30.12.2022.

"Wire-sopimus kasvattaa RTA-yhtiöiden toimintaa Nina Lindströmin johdossa", Uudenmaan Maarakentaja 3/2006;

"Ylijäämämaille lisää tiloja ja pelisäännöt selvitettävä", Uudenmaan Maarakentaja 3/2007.

Yrjänä, Jouni: Maata näkyvissä. Helsingin maanhankinnan viisi vuosisataa. Helsingin kaupungin kiinteistövirasto. Edita 2013.

Sähköpostitiedonannot

Ruotsalainen, Jouni: Infra-alan insinööri (AMK) ja RKM-opinnot Uudellamaalla. 2.2.2026.

Lehdet

Uudenmaan Maarakentaja 2005–2012

INFRA Uusimaa 2013–2020

Maansiirto 1960–1990

Podcastit

Aja millä ajat ja sähköllä loput – käyttövoima...

Infrapodi-podcast 13.5.2025 (<https://open.spotify.com/episode/5v7eDXmeW2U4uleDzWJvwY>)

"Oliko ennen kaikki paremmin? Infra-alan legendat", Infrapodi-podcast 15.5.2024. (<https://open.spotify.com/episode/1FnRGVZbjlHf1Ys-L9zPVc>). Viitattu 4.4.2026.

Internet-lähteet

"Hitachi maarakennuskoneet 40 vuotta Suomessa" (<https://www.rotator.fi/hitachi-maarakennuskoneet/hitachi-maarakennuskoneet-40-vuotta-suomessa/>). Viitattu 4.4.2026

Mäntymäki, Varpu: Tekoälyohjaa ras- kaita työkoneita vaarallisissa olo- suhteissa tulevaisuudessa – Poh-

jois-Savossa testissä kaivinkone. Yle, Pohjois-Savo. (<https://yle.fi/a/74-20215733>). Viitattu 4.4.2026.

Haastattelut

Aaltonen, Mikaela

Halonen, Juha

Halonen, Markku

Kallio, Armas

Karonen, Tapani

Laavainen, Klaus

Laukkanen, Kimmo

Lehikoinen, Jukka

Lehtonen, Rauno

Lindström, Nina

Murto, Jyrki

Mustonen, Juhani

Piekkari, Tuomo

Pietikäinen, Sari

Ruusunlehti, Arno

Salikoski, Markku

Salonen, Ari

Saukkonen, Simo

Sorsamo, Jussi

Tuominen, Panu

Varakas, Pertti

Kuvalähteet

Kansikuva: INFRA ry/Mobilia

Takakansi: Trollbergan
museo, Esa Rantamo

s. 2 Infra ry/Mobilia

s. 4 Infra ry/Mobilia

s. 5 Murto-Yhtiöt Oy

s. 6 Infra ry/Mobilia

s. 7 Infra ry/Mobilia

s. 8 INFRA Uusimaa ry

s. 9 Infra ry/Mobilia

s. 9 INFRA Uusimaa ry

s. 10 Infra ry/Mobilia

s. 11 Infra ry/Mobilia

s. 13 Infra ry/Mobilia

s. 14 Infra ry/Mobilia

s. 15 Infra ry/Mobilia

s. 17 Infra ry/Mobilia

s. 19 Infra ry/Mobilia

s. 20 Esa Rantamo

s. 21 Infra ry/Mobilia

s. 22 Infra ry/Mobilia

s. 23 Infra ry/Mobilia

s. 24 Infra ry/Mobilia

s. 25 Infra ry/Mobilia

s. 26 Infra ry/Mobilia

s. 27 INFRA Uusimaa ry

s. 27 Infra ry/Mobilia

s. 28 Maanrakennusliike

Arno Ruusunlehti Oy

s. 30 Infra ry/Mobilia

s. 31 Infra ry/Mobilia

s. 32 Infra ry/Mobilia

s. 33 Infra ry/Mobilia

s. 34 INFRA Uusimaa ry

s. 36 INFRA Uusimaa ry

s. 37 INFRA Uusimaa ry

s. 38 INFRA Uusimaa ry

s. 39 Infra ry/Mobilia

s. 40 Infra ry/Mobilia

s. 41 Infra ry/Mobilia

s. 42 Oy Teboil Ab/Mobilia

s. 43 Infra ry/Mobilia

s. 45 INFRA Uusimaa ry

s. 46 INFRA Uusimaa ry

s. 48 Infra ry/Mobilia

s. 49 INFRA Uusimaa ry

s. 50 Infra ry/Mobilia

s. 51 Infra ry/Mobilia

s. 52 Jussi Sorsamo

s. 53 Infra ry/Mobilia

s. 54 Infra ry/Mobilia

s. 55 Infra ry/Mobilia

s. 56 INFRA Uusimaa ry

s. 56 Infra ry/Mobilia

s. 57 Infra ry/Mobilia

s. 58 Infra ry/Mobilia

s. 60 Murto-yhtiöt Oy

s. 61 Maanrakennusliike

Arno Ruusunlehti Oy

s. 62 Infra ry/Mobilia

s. 64 Infra ry/Mobilia

s. 65 Infra ry/Mobilia

s. 67 Infra ry/Mobilia

s. 68 Infra ry/Mobilia

s. 69 Infra ry/Mobilia

s. 70 Markku Salikoski

s. 71 INFRA Uusimaa ry

s. 72 INFRA Uusimaa ry

s. 73 INFRA Uusimaa ry

s. 74 INFRA Uusimaa ry

s. 75 INFRA Uusimaa ry

s. 76 INFRA Uusimaa ry

s. 77 INFRA Uusimaa ry

s. 79 Infra ry/Mobilia

s. 80 Sari Pietikäinen

s. 81 Ai-generoitu

kuvituskuva

s. 82 Pexels

s. 83 Tapani Karonen

s. 85 Työteho-seura

s. 86 kuvat: INFRA

Uusimaa ry, Kaisa Salminen

(jäsenyrittäjäkuva)

s. 87 Maanrakennusliike

Arno Ruusunlehti Oy

s. 88 INFRA Uusimaa ry

s. 89 Juha Halonen

s. 90 Ai-generoitu

kuvituskuva

s. 90 Helsingin sanomat

lehtileike

s. 92 Ari Salonen

s. 93 INFRA Uusimaa ry

s. 94 Murto-Yhtiöt Oy

s. 95 Infra ry/Mobilia

s. 96 Pauli Nevalainen

s. 97 Erkki Mäntylä

s. 98 Juha Seila

s. 100 Kaisa Salminen

(Panu&Emil), Sari

Pietikäinen (Mikaela),

Jukka Pietikäinen (Sari),

Sari Pietikäinen (Satu&Olli)

s. 102 Kaisa Salminen

s. 105 INFRA Uusimaa ry

s. 106 Infra ry/Mobilia

s. 107 Esa Rantamo

s. 108 INFRA Uusimaa ry

s. 109 Murto-yhtiöt

s. 110 INFRA Uusimaa ry

s. 113 INFRA Uusimaa ry

s. 114 RTA-Yhtiöt Oy

s. 115 Esa Rantamo

s. 116 Esa Rantamo

s. 117 INFRA Uusimaa ry/

Sari Pietikäinen

s. 118 INFRA Uusimaa ry

s. 119 Infra ry/Mobilia

s. 121 Infra ry/Mobilia

s. 122 Janne Suntio

s. 123 INFRA Uusimaa ry

s. 125 INFRA Uusimaa ry

s. 126 Pauli Nevalainen

s. 127 INFRA Uusimaa ry

s. 129 INFRA Uusimaa ry

s. 130 INFRA Uusimaa ry

s. 132 Konerinki Oy

s. 135 INFRA Uusimaa ry

s. 136 INFRA Uusimaa ry

s. 138 INFRA Uusimaa ry

s. 141 INFRA Uusimaa ry

s. 142 INFRA Uusimaa ry

Henkilöluettelo

Aaltonen, Mikaela s. 47, 101, 103
Aarnio, Timo s. 103
Ahto, Sampo s. 126
Andersson, Erkki s. 35, 74, 76
Antikainen, Leena s. 49
Arola, Veijo s. 119
Auvinen, Esko s. 55
Brotherus, Harri s. 32, 33, 35, 40
Castrén, Kari s. 22, 23
Eklöf, August s. 24
Elg, Valtteri s. 127
Elo, Esa s. 74
Evokari, Jorma s. 77
Fagerström, Eric s. 50
Fagerström, I. A. s. 8
Finér, Antti s. 101, 103, 140
Frisk, Magnus s. 103
Granlund, B. s. 8
Gäckman s. 12
Haakana, Eino s. 8, 12
von Haartman, Ronald s. 8, 12
Hakala, Eino, s. 5
Hakala, Veikko s. 46
Hakala, Tyko s. 46
Hakkarainen, Esa s. 19

Halkola, Mikko s. 57
Halonen, Juha s. 1, 88, 89, 103
Halonen, Markku, s. 71, 88, 89, 99, 103
Hausjärvi, Erkki s. 110
Havo, Pekka s. 73, 76
Havo (rouva) s. 48
Heinänen, Ari s. 86
Helin, Mikko s. 50
Helin, Pertti s. 73
Hietala, Elina s. 49
Hietala, Vesa s. 130
Hoikkanen, Tero s. 129
Huhtala, Anssi s. 139
Huoponen, Heikki s. 35
Hussa, Jyri s. 103, 118
Hyytinen, Kalevi s. 86, 140
Hyytinen, Oskari s. 86
Häkkinen, Aarno s. 35, 73, 87
Hänninen, Jere s. 122
Ikonen, Hanna s. 49
Ikonen, Jarmo s. 86, 103, 140
Ikäheimo, Anu s. 49
Isomäki, Sami s. 127
Isotalo, Timo s. 50
Janhunen, Seppo s. 120
Jokinen, Annika s. 49

Jopila, Lauri s. 17, 22
Jousi, Atte s. 101, 105, 127
Juslenius s. 19
Juslin, Kurt. s. 8
Kainulainen, Veikko s. 57
Kaipia, Kalevi s. 54, 78, 87
Kaisla, Pentti K. s. 17, 22
Kallio, Armas s. 18, 19, 20, 24, 73, 76
Kallionpää, Tuomas s. 130
Kankainen, Jouko s. 7, 78, 96
Kantele, Paavo s. 8
Kares, Kullervo s. 22
Karppinen, Anssi s. 6, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 23, 24, 27, 29, 30, 32, 33, 41, 44, 50, 57, 68, 87
Kekkonen, Osmo s. 71, 99
Kirkkari, Sami s. 105
Kiuru, Paavo s. 43
Kohonen s. 12
Koirikivi, Vilho s. 46
Koivistoinen, Satu s. 101, 103
Koivu, Arto s. 46
Koivusaari, Juhani s. 46
Kokkonen, Reino s. 46
Korhonen, Marja s. 49
Korhonen, Oiva s. 73, 99

Korpinen, Esko s. 8
Kullberg, H. s. 8, 12
Kultti, Jussi s. 43
Kumpumäki, Joni s. 127
Kyynäräinen, Antti s. 103
Laakso, U. s. 12
Laavainen, Aino s. 48, 49, 96
Laavainen, Ari s. 52, 96
Laavainen, Klaus s. 1, 18, 19, 20, 44, 48, 73, 76, 77, 95, 97, 99, 118, 119, 126, 137
Laine, Jesse s. 139
Laivola, Keijo s. 19
Lahtinen, Aapo s. 101, 103, 118, 142
Laiho, Jukka s. 52
Laukkanen, Kimmo s. 53, 84
Laurikainen, Juhani s. 50
Leander, Krista s. 142
Lehikoinen, Jukka s. 1, 29, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 46, 47, 50, 53, 54, 55, 66, 68, 71, 76, 78, 82, 84, 90, 95, 97, 103, 118, 119
Lehikoinen, Veijo s. 119
Lehmuskoski, Tatu s. 103
Lehtonen, Rauno s. 18, 19, 20, 68, 83, 84, 99, 110, 118

Leppävuori, Hannu s. 57
Leskinen, Taimi s. 32, 48, 49
Liikala, Mervi s. 49
Lilljeberg, A. E., s. 8
Lindström, Nina s. 1, 103, 106, 114, 124, 131, 133
Lundberg, V. s. 10
Luoma, Jukka s. 14
Luomala, Jari s. 119
Mahlamäki, Jari s. 96
Maijala Kauko s. 12, 16
Mala, Kaarlo s. 12
Malaska, Niklas s. 127
Manninen, Raimo s. 19
Massinen, Seppo s. 12, 21, 22
Mattila, V. E. s. 8, 12, 19
Metsola, Aimo s. 46
Mettänen, Osmo s. 99
Modenius, Carita s. 49
Muhonen, Jukka s. 86, 103, 140
Murto, Erkki s. 1, 60
Murto, Jyrki s. 60, 61, 77
Murto, Pyry s. 86, 101, 103, 140
Mustonen, Juhani s. 23, 29, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 46, 48, 50, 56, 69, 73, 74, 76, 78, 109

Mäkelä (isännöitsijä) s. 36	Pasanen, Matti s. 32, 35, 96, 99	Ruusuvirta, Hilikka s. 69, 90	Ström, Veikko s. 73	s. 49
Mäkelä, Ville, s. 103, 139		Ruusuvirta, Reijo s. 90	Syrjö, Paavo s. 130	Veijalainen, Anu s. 37
Mäkinen, Raimo s. 44	Pasanen (rouva) s. 48	Rämö, Aimo s. 19	Taavitsainen, Rainer s. 44	Viitala, Satu s. 49
Mäntylä, Emil s. 101, 103, 104, 118, 130, 140	Pekkinen, Erkki s. 20, 27, 29, 50, 91	Saarinen, Veikko s. 46	Taskinen, Simo s. 39	Viitanen, Niko s. 127
Mäntylä, Erkki s. 1, 54, 72, 87, 96, 103, 107, 110, 126	Pekkinen, Tahvo s. 71, 72	Sainio, Pentti s. 78, 97	Teini, Seppo s. 35, 44, 46, 73, 74, 76, 96, 99, 103, 110	Vikstedt, Juho s. 127
Mäntylä, Klaus s. 31, 52	Peltonen, Jorma s. 74	Sainio, Ville s. 86, 101, 103, 130	Toivola, Janne s. 119	Viljander, P. s. 8
Nelimarkka, Maarit s. 49	Perimäki, P. s. 12	Salikoski, Markku s. 70, 73, 77	Tuominen, Panu s. 1, 101, 103, 104, 118, 127, 128, 130, 137, 140	Virtanen, Harri s. 114
Nevantie, Martti s. 39	Piekkari, Kirsi s. 49	Salmi, E. s. 8	Tuominen, Maria s. 49	Virtanen, Päivi s. 114
Niemelä, Eeva-Kaarina s. 35	Piekkari V. s. 37	Salminen, Kaisa s. 103	Tuomisto, Eino s. 12	Virtanen, Raimo T. A. s. 35, 99, 114
Niemelä, K. A. s. 8	Pietikäinen, Sari s. 1, 80, 101, 132	Salo, Unto s. 35	Tuukkanen, Pekka s. 57	Vlasoff, Juhani s. 57
Niemi, Paavo s. 8, 12	Pirinen, Teuvo s. 39	Salonen, Ari s. 67, 92, 93	Turpeinen, Valtteri s. 127	Voutilainen, Heikki s. 57
Niemelä, Pentti s. 57	Pohjanväre, Juhani s. 96	Salonen, Jouko s. 92, 93	Turtiainen, Kirsti s. 57	Vuolio, Raimo s. 55, 73, 78, 96, 126
Nikkola, Jukka s. 120	Pyyhtiä, Uuno s. 32	Salonen, Petri s. 110	Tuuli, Kyösti s. 72	Vuori, Raimo s. 57
Nissinen, Martti s. 46	Pärhä, Tommi s. 127	Sassi, Lauri s. 8	Tähtinen, Seppo s. 56	Vuorinen, Raimo s. 66
Nisula, Martti s. 50	Rantamo, Esa s. 1	Saukkonen, Simo s. 132	Ukkonen, Aulis s. 57	Vyöryläinen, Tarmo s. 71, 73, 88, 96
Nordström, Jari s. 112	Rantti, Pentti s. 77	Seppälä, Elli s. 30	Valtajärvi, Julia s. 127	Väisänen-Kaislasuo, Mari s. 127
Numminen, Erkki s. 12	Raunila, Paul s. 68	Siitonen, Seppo s. 46	Vanhanen, T. s. 12	Winberg, Laura s. 49
Nurudeen, Karim s. 127	Remander, Henry s. 35, 37	Sillanpää, Mikko s. 50	Varakas, Pertti s. 1, 7, 32, 33, 35, 36, 38, 40, 41, 56, 59, 71, 91, 96, 99, 103, 112, 119, 126	Wuorio, Oskari s. 101
Nyholm, Kim s. 86	Riihitupa, Helena s. 142	Siltanen, Carita s. 49	Varakas, Reijo s. 57, 73, 87, 96	Wuorio, Reijo s. 1, 82, 94, 99, 120, 132
Nyholm, Therese s. 49	Rikama, Ari s. 74	Skyttä, Teijo s. 117	Vartiainen, Eero s. 132	Öhman, Kaj s. 76, 77
Ojala, Matti s. 50	Ruusunlehti, Antti s. 101, 103	Smalen, Mikko s. 101, 118, 127	Vaskin-Kuivasniemi, Laura	Örn, Veikko s. 37
Ojanen, Mika s. 127	Ruusunlehti, Arno s. 42, 60, 61, 77, 87, 96, 101	Snellman Caj s. 43		
Oksanen, Veikko s. 55	Ruusunlehti, Irene s. 61	Sorjonen, Olli P. 50		
Ora, Yrjö, s. 19	Ruusunlehti, Niilo s. 61	Sorsamo, Jussi s. 52, 96, 111		
Pajunen, Raimo s. 57, 73		Suntio, Esko s. 96		
Palmu, Juhani s. 43				



UUTTA MAATA RAKENTAMASSA – INFRA Uusimaa 1960–2025

SML:n Uudenmaan piiriyhdistys ry aloitti toimintansa lokakuussa 1960. Vuodesta 2007 piirijärjestön nimi on ollut INFRA Uusimaa ry. 2020-luvun puolivälissä INFRA Uusimaa on 360 jäsenyrittäjän muodostama virkeä paikallisyhdistys, jolla on vankat perinteet ja katse tulevaisuudessa.

INFRA Uusimaa on koko toimintansa ajan monipuolisesti edistänyt uusmaalaisten jäsenurakoitsijoiden asiaa: aktiivinen koulutus-, konevälitys- ja jaostotoiminta, taloudellisten etujen neuvottelu jäsenyrittäjille sekä jäsenille suunnatut neuvontapalvelut ovat kuuluneet yhdistyksen toimenkuvaan alkuvuosilta alkaen. Tupaillat, pikkujoulut, messumatkat sekä muut aktiviteetit ovat tuoneet vaihtelua jäsenyrittäjien pitkiin työpäiviin ja helpottaneet tutustumista alan muihin toimijoihin.

UUTTA MAATA RAKENTAMASSA - INFRA Uusimaa 1960-2025 on yhdistyksen historian ohella kertomus maa- ja vesirakennusalan kehityksestä. Kirjaa elävöittävät runsas kuvitus, tietoisut ja pitkään mukana olleiden yrittäjien uratarinat. Tämä teos kunnianosoitus kaikille jäsenyrittäjille, jotka pitkää päivää – yleensä myös iltaa ja joskus yötäkin – ovat olleet rakentamassa uusmaalaista infraa.

