

Tieluiskista

TIELUISKA 40

maailmalle



Tieluiskista maailmalle

Hyvinkään Tieluiska 40 vuotta

Toimittanut Juho Leikas

Kirjan suunnittelu ja toteutus

Omakirja Oy

Koordinointi

Anni Willman

Painopaikka

Keuruskopio Oy 2014

ISBN

Esipuhe

Hyvinkään Tieluiska voi juhlia 40. ikävuottaan tyytyväisenä. Yrityksellä menee kohtuullisen hyvin, eikä vauhti ole hidastumassa. Vaikeuksiakin on matkan aikana ollut, mutta kaikesta on aina selvitty.

Menestyksen ja selviytymisen resepti on pysynyt yksinkertaisena: hyvät ja ammattitaitoiset työntekijät, ennakoluuloton uusien ideoiden käyttöönotto ja töiden tekeminen sovitusti. Näin on saavutettu asiakkaiden luottamus, pitkäaikaiset asiakassuhteet ja yritykselle hyvä maine.

40 vuoteen mahtuu monia tarinoita. On ollut kokeiluja, onnistumisia, vastoinkäymisiä, muutoksia henkilökunnassa ja omistajissa. Ihmisten vaihtuessa tarinoita jää helposti unohtuiksi, siksi keräsimme joitain niistä yhteen ja tallensimme ne kirjaksi.

Kädessäsi on lyhyt historiikki yrityksemme tähänastisista vaiheista. Toivottavasti viihdyt tarinamme parissa ja se palauttaa mieleen mukavia muistoja matkan varrelta! Katsellaan hetki taaksepäin ja muistellaan menneitä,

Hyvinkäällä helmikuussa 2014

Markku Hurskainen



Kolarin ratatyömaalta Saimaan kanavalle

Hyvinkään Tieluiskan tarina juontaa 60-luvun alkuun ja Kolarin ratatyömaalle. Tikkasen ja Yliniemen pojat olivat radanrakentajien perheistä ja tunsivat toisensa nuoruudesta saakka. Isiensä suosituksesta pojatkin pääsivät sittemmin radalle töihin.

Vuonna 1961 Suomeen hankittiin VR:n rautatierakennusosastolle kaksi ensimmäistä amerikkalaista Gradall-merkkistä luiskakonetta. Gradall oli ensimmäisiä täysin hydraulisia kaivinkoneita. Koneessa oli kaksi vauhua, ala- ja ylävaunu, joihin kumpaankin tarvittiin omat kuljettajat. Toinen uusista koneista sijoitettiin Kolarin ratatyömaalle, jolla työskentelivät jo vanhemmat **Tikkasen** veljekset **Vilho** ja **Matti** sekä **Osmo Yliniemi**. Uudella työmaakoneella oli silloin toiset kuskit, mutta Vilho pääsi kahvitunneilla tarkemmin ihailemaan ja kokeilemaan konetta.

Koneeseen tutustumisesta oli Vilholle hyötyä. Vuonna 1963 Suomi oli allekirjoittanut vuokrasopimuksen Neuvostoliiton kanssa ja Saimaan kanavan niin sanottu kolmas rakentaminen pääsi käyntiin. Kanavan rakentaminen oli valtava projekti, johon kuului kanavan laajennuksen lisäksi myös useiden satamien rakentaminen. Hyvinkääläinen yritys, Hyvinkään Sora, oli mukana kanavan laajennustöissä ja hankki kaksi tela-alustaista Gradallia pitkien luiskien tekoon. Koneille tarvittiin käyttäjiä, ja Vilholle avautui kuljettajapesti Saimaan kanavalle. Perässään Hyvinkään Soralle Vilho houkutteli myös Os-

mon sekä veljensä Matin. Saimaan kanavan työmaalla kaveruksista tuli erinomaisia konemiehiä ja Gradallin käyttäjiä.

Kun vanhemmat veljekset laajensivat kanavaa, nuoremmat opiskelivat ja paiskivat kesätöitä Kolarin radalla. **Valto Tikkanen**, Tikkasen veljeksistä nuorin, toimi pitkään mittamiehenä ja oli **Yliniemen Sepon** kanssa samassa mittaryhmässä useampana kesänä 1960-luvun puolivälissä. Seppo opiskeli jo Tampereella insinööriksi ja Valto meni myöhemmin opiskelemaan Heinolan opettajaseminaariin. Ensimmäisen seminaarivuotensa jälkeen vuonna 1969 Valto kyseli kesätöitä Hyvinkään Soralta. Töitä löytyi, ja Valto pääsi alustavaunumieheksi samalle koneelle veljensä kanssa. Saimaan uusi kanava oli jo vihitty käyttöön, ja Hyvinkään Sora oli laajentanut toimintaansa pyöräalustaisilla koneilla tehtäviin maantieluiskiin.

Perinteisesti tieluiskia oli tehty lapiotyönä. 1960- ja 1970-luvulla määrättiin myös työvelvoitteisia vankeja luiskantekoon ja ratatöihin. Lapiotyö oli hidasta ja kallista, eikä jälkikään ollut kovin hyvää. Hyvinkään Soralla työtä oli kehitetty niin, että luiskia syntyi Gradallin liikkuessa ja vauhdilla pystyttiin säätelemään työn nopeutta. Missään muualla ei luiskaa tehty vielä samalla tavalla. Hyvinkään Sora oli uuden työtavan edelläkävijä ja Tikkasen veljekset sekä Yliniemen Osmo koneellisen luiskanteon mestareita.

Kuva: Riku Yliniemi



Hyvinkään Soran aikanaan omistama Gradall, jolla Vilho ja Matti Tikkanen sekä Osmo Yliniemi urakoivat muun muassa Saimaan kanavalla. Kone on Tiekonehistoriallisen seuran kokoelmassa, ja sitä esiteltiin Maxpo-messuilla Hyvinkäällä 2013.

”Näistä ensimmäisistä Gradalleista muistan sen, kun oli hirvittävä meteli, eikä ollut silloin vielä kuulosuojaimia. Tyyni pakkasilta, hiljainen kirkonkylä, ei tainnut olla katuvalojakaan. Kun Gradall tuli työmaalta tukikohtaan, sen kuuli monen kilometrin päähän, kun urku auki paahdettiin tulemaan.”
Seppo Yliniemi

Gradallin myynti-ilmoitus

Osmo Yliniemi ja vanhemmat Tikkasen veljekset jatkoivat töitään Hyvinkään Soralla ja olivat asettuneet työnantajansa mukana Hyvinkäälle. Valto tuli mukaan työmaille kesäisin ja jatkoi kesätöissä vielä opettajaksi valmistumisen jälkeenkin saatuaan työpaikan Vantaan Seutulasta vuonna 1972.

Osmo ja Tikkasen veljekset viihtyivät keskenään myös vapaa-ajalla. Kaikki olivat innokkaita urheilumiehiä ja harrastivat yhdessä hölkkää sekä hiihtoa. Loppukesällä 1974 miehet juoksivat Cooperin testiä Seutulassa. Testin jälkeen Valto lämmitti opettajan asuntonsa pihasauvan ja miehet menivät lölyihin. Lauteilla Osmo otti puheeksi Helsingin Sanomista huomaamansa Gradallin myynti-ilmoituksen. Kone oli myytävänä Juvanmalmilla, Jussi Åkermanin koneliikkeessä. Asia kiinnosti kaikkia, ja lauteilla sovittiin yhteisesti, että konetta käydään katsomassa.

Juvanmalmin käynnillä Gradallin aiemmaksi omistajaksi paljastui Metsolan kone Kortkasta ja tuulilasista löytyi 135 000 markan hintalappu. Nykyrahassa summa vastaisi noin 130 000 euroa,¹ ja silloin samalla rahalla olisi voinut hankkia pääkaupunkiseudulta suuren kaksion². Innostus heräsi kun selvisi, että koneen saisi liikkeestä ulos 40 000 markan käsirahalla. Kipinä oman Gradallin hankkimiseen ja yrityksen perustamiseen oli syntynyt.

Gradallin hankinta ja yrityksen nimeäminen

Käsirahaan tarvittavaa summaa ei ollut kenelläkään neljästä tulevasta osakkaasta. Vilhon ja Osmon lainapyyntöihin suhtauduttiin heidän pankeissaan suopeasti. Miehiä auttoi kiinteistöomistajuus, sillä kummallakin oli jo valmiit suhteet pankkiin ja omat rivitalonpätkät hankittuna. Matilla ja Valtolla oli vuokra-asunnot, eikä kummallakaan ollut pankkisuhdetta. Lainansaanti osoitautuikin heille vaikeaksi. Kaksikko kiersi paikalliset pankit läpi, eikä rahan hankkiminen tuntunut onnistuvan. Erityisesti Hyvinkään Osuuspankin pankinjohtajan nuiva suhtautuminen jäi kaksikolle mieleen. Pankinjohtaja oli ääneen ihmetellyt kaikenlaisten lainanpyytäjien ilmaantumista konttoriinsa.

Viimein Pohjoismaiden Yhdyspankin PYP:n nuori konttorinjohtaja **Markku Lehtinen** otti Valton ja Matin vastaan. Veljekset kertoivat tarinansa ja pankinjohtaja vakuuttui miesten palavasta halusta yrittämiseen. Lehtinen lupasi järjestää tarvittavan käsirahan ja otti puheeksi myös tulevan yrityksen nimen. Nimeä ei kukaan ollut vielä edes miettinyt, toistaiseksi oli vain pohdittu käsirahan hankintaa. Lehtinen ehdotti, että koska yritys tekee tieluiskia ja mukana on Tikkasia ja Yliniemiä, niin nimi voisi olla vaikka Tieluiska Tikkanen & Yliniemi. Tuleva yritys sai näin alkunsa ja nimensä nuoren pankinjohtajan avulla.

Taustaa 1960-1970-luvun maarakennukseen

Urakoitsijoitten käyttö valtion rakennustöissä vakiintui vuonna 1961 annetulla urakka-asetuksella. Asetuksella määrättiin, että kun työnteettämistapa katsotaan valtiolle edulliseksi, on valtion rakennustyö annettava urakoitsijan suoritettavaksi. Isot tiehankkeet ja Saimaan kanavan rakentaminen lisäsivät urakoitsijoitten ja urakointiliikkeiden määrää. Vuosikymmenen aikana yleistyivät myös tehokkaat hydrauliset kaivinkoneet.³

Ympäristörakentamisen erikoisurakointi liittyi vihertöihin sekä tie- ja kanavaluiskien viimeistelyyn. Ensimmäisiä Gradall-kaivinkoneella tasaustöitä tehneitä yrityksiä olivat Hyvinkään Sora ja Luiskatyö Nikuri Ky Lappeenrannasta. 70-luvun alussa Suomessa rakennettiin urakalla asuntoja. Talonrakennustoiminta toi urakoitsijoille pohjatöitä ja kunnallistekniikan rakentamista. Maarakennuksen kasvukausi päättyi vuosikymmenen puolivälissä öljyn hinnan nousuun ja sen aiheuttamaan taloudelliseen taantumaan. 1970-luvulla kuntien maa- ja vesirakennusinvestoinneista noin 20 prosenttia oli urakoitsijoiden tekemiä.⁴

Tieluiska Tikkanen & Yliniemi

Avoin yhtiö Tieluiska Tikkanen & Yliniemi päätettiin perustaa marraskuussa 1974 ja Gradall haettiin Juvanmaltilta Hyvinkäälle jo joulukuun 10. päivänä. Osakkaina uudessa yrityksessä olivat Matti, Valto ja Vilho Tikkanen sekä Osmo Yliniemi. Vilho ja Osmo aloittivat uudessa yrityksessä, Matti ja Valto jatkoivat päivätoimitaan, Matti Hyvinkään Soralla ja Valto opettajana. Valto etsi työssä ohessa koneelle urakoita ja liittyi työmaille kesäisin. Seppo, nuorempi Yliniemen veljeksistä, oli jo aiemmin samana vuonna lähtenyt työpäälliköksi Finn Stroi Oy:n Kostamukseen.

Keväällä 1975 kutsuttiin ensimmäisen kerran **Esko Haapasaari** korjaamaan konetta Veikkariin. Esko löydettiin apuun veljensä kautta, joka oli muille tuttu mies Hyvinkään Soralla.

Ensimmäiseksi kesäksi Valto oli saanut hankittua urakan tutuilta työpäälliköiltä Vaasan TVH:lta. Siellä oli pieni kohde, jonka urakointi kesti muutaman kuukauden. Kun urakan jälkeen työt loppuivat, kone tuotiin talveksi takaisin Veikkariin avovarikolle männyn alle.

Vilho ja Osmo lähtivät kysymään talvitöitä tutulta rakennusmestarilta, **Timo Pirkkiöltä**. Pirkkiö otti miehet lapiotöihin yritykseensä, ensin Vesalaan rivitalotyömaalle. Työ oli pohjatäyttötä, jossa sorat nostettiin lapiolla sokkelin sisäpuolelle. Kaverukset kaivoivat Gradallin esiin Veikkarista, ajoivat työmaalle ja ryhtyivät nostamaan soraa koneen kauhalla. Työ nopeutui moninkertaisesti.

Pirkkiö oli tyytyväinen nopeutuneeseen pohjatäyttötyöhön. Vilho ja Osmo pääsivät jatkamaan täyttötöitä Pirkkiön leivissä Rakennusyhtiö Hakan Hyvinkään rivi- ja kerrostalotyömaille. Koneelle riitti töitä koko talveksi. Talven talotyömailla miehet tutustuivat myös Hyvinkään Soralla työskennelleeseen **Aarne Vikkiin**.

Seuraavat urakat

Vuodeksi 1976 Tieluiska oli saanut uuden koko kesän urakan TVH:n Vaasan tiepiiristä. Vilho, Osmo ja Valto ahkeroivat kolmeen mieheen pitkiä työpäiviä. Miehet tekivät urakassa hyvää tulosta ja työinto oli kova. Juhanustakaan ei maltettu viettää, vaan voiton vei 36 tunnin työrupeama!

Kesä sujui hyvin, ja firmalla alkoi olla töitä enemmän kuin yhdellä koneella ehti tehdä. Samaan aikaan Karsitulasta kuului uutisia, että urakoitsija **Kemppaisella** seiso kone tyhjän panttina. Kemppainen oli jo vanhempi yrittäjä ja siirtymässä eri alalle. Konekaupoista päästiin sopimukseen, ja Tieluiskassa jatkettiin töitä sen jälkeen kahden koneen voimin.

Syyskesällä 1976 ilmaantui Tieluiskalle ensimmäinen suurempi ongelma. Kemppaiselta ostetusta koneesta hajoosi moottori ja työt jäivät pahasti kesken. Matti tiesi Hyvinkään Soralla olevan yhden varamoottorin ja Valto lähti

asiaa tiedustelemaan. Hyvinkään Soran omistaja **Veikko Piekkari** ei Valton tarjouksista lämmennyt eikä suostunut moottoria Tieluiskalle myymään. Tästä kuultuaan Matti sisuuntui, marssi omistajan luo ja ilmoitti ottavansa lopputilin, jos Tieluiska ei saa moottoria. Kiristäminen kannatti. Moottorin myynnistä päästiin sopuun, kone tuli kuntoon ja urakoista selvittiin kunnialla. Episodilla oli kuitenkin vaikutuksensa Matin motivaatioon ja tulevaisuuden puntarointiin. Pian tapahtuman jälkeen Matti luopui päivätyöstään ja siirtyi kokopäiväiseksi Tieluiskalle.

Kolmannen koneen epäonni

Kesäksi 1977 Tieluiska päätti hankkia uuden koneen, Gradall 660:n, joka tilattiin silloiselta maahantuojalta, Machinery Oy:ltä. Koneen saapumiseen Yhdysvalloista meni useampi kuukausi, ja sitä odotellessa Valto etsi sille työmaita. Urakoita löytyikin, useampia kohteita oli keväällä odottamassa Gradallin saapumista.

Koneen satamaan saapuminen oli epäonninen. Samanaikaisesti alkoi satamalakko, eikä Gradall liikahtanut satamasta minnekään yli kuukauteen. Lakko loppui juhannuksena, jonka jälkeen kone saatiin viimein töihin. Epäonni kuitenkin jatkui, kun Jyväskylän ja Jämsän välin ratatyömaalla uudesta koneesta rikkoutui pitkä nelimetrisen sylinteri. Osa meni takuuseen, mutta sitä ei saanut kuin Yhdysvalloista. Osaa odotettiin sitten tehtaalta saapuvaksi yli kolme viikkoa, ja Gradall seiso toimeettomana työmaalla.

”Minun isä oli kova ammattiyhdistysmies. Satamalakon jatkuessa alkoi hänen aatteensa kuitenkin hieman rakoilla, muistan hänen kironneen, että saatana kun ne kommunistit lakkoilee, eikä meidän pojat pääse tekemään töitä!”

Valto Tikkanen

1970-luvun loppu

Firma laajeni, mukaan töihin ylävaunuskiksi ja osakkaaksi tuli **Kari Hintikka**. Myös Matti lopetti Hyvinkään Soralla ja kävi puhumassa Vikin Aarnenkin mukaan Tieluiskaan vuonna 1978.



Upouusi Gradall G-660 vuonna 1977.

Yritys kasvoi ja koneita hankittiin lisää. Liikevaihto kolminkertaistui vuodesta 1975 vuoteen 1978 ja alkoi jo lähestyä miljoonaa markkaa. Suurena ongelmana oli kuitenkin kausiluontoisuus ja töiden löytäminen talveksi. Uusien rakennuksien maavaraisten lattioiden täyttööä oli jonkin verran, mutta sitä ei riittänyt kaikille koneille.

Vuosikymmenen lopussa tuli useampi peräkkäinen suuriluminen talvi ja risteysalueiden kunnossapito oli tavallisella auraskalustolla vaikeaa. Tieluiskassa tartuttiin tilaisuuteen ja kehitettiin Gradalleihin leveä puskulevy, jolla risteysalueiden puhdistaminen ja lumen kauemmaksi työntäminen onnistui. Tälle työlle oli Helsingissä ja Uudellamaalla tilausta, ja näin talveksi saatiin töitä kahdelle koneelle.

Rammer

Merkittävämmäksi talvityöllistäjäksi nousi kuitenkin vuosikymmenen lopussa hankittu Rammerin hydraulinen routavasara.

Rammer toi talvityöllisyyttä ja liikevaihtoa, mutta työlisti paljon myös korjausmiehiä. Esko Haapasaari siirtyi Tieluiskaan kokopäiväisiin korjaushommiin vuonna

1980. Samanaikaisesti Valtokin luopui opettajan toimestaan ja alkoi päätoimisena pyörittämään yritystä. Tätä ennen mukaan konemiehiksi olivat jo tulleet **Matti Selin** ja **Tapio Syrjäläinen**.



Rammerin routavasara oli merkittävä talvityöllistäjä.

”Valto otti yhteyttä ja tarjosi Gradallia talvella töihin piikkaamaan routaa viemärikanaalitoissa. Valto kehui, että on aivan mullistava uutuuks, ei ole kellään muulla. Eikä ollutkaan. Sitten se otettiin kokeeksi viemärikanaalityömaalle hakkaamaan routaa ja se olikin valtava edistysaskel. Se oli tosi edistyksellistä, tuli paljon jälkeä. Se kierteli Gradall sitten työmaalta toiselle, hakkasi routaa ja työ onnistui tosi hyvin. Siitä tämä Tieluiska tulikin tutuksi.”

Veijo Hämäläinen, Helsingin kaupunki / STARA

Rammeri ja Kostamuksen urakka

Rammerin avulla saatiin 80-luvun alussa myös rahakas urakka Kostamuksesta. Tieluiska oli urakoinut siellä jo aiemmin viimeistelemässä luiskia ja tekemässä nurmikon siemennystä. Yliniemen Seppo työskenteli Finn-Stroilla Kostamuksessa ja oli auttanut Tieluiskaa mukaan pääsyä urakoihin.

Tieluiskalle avautui uusi työtilaisuus Kostamuksessa, kun rakennusten sisäpihalla oli jäätynyttä maata, jota ei voinut räjäyttää, eikä saanut kaivinkoneella irti. Rammeri osoittautui ainoaksi toimivaksi ratkaisuksi ja urakasta tuli firmaan mukavasti kassantäytettä muuten hiljaiseen talviaikaan. Korjaamoakin Rammer ja Kostamuksen keikka työllisti, sillä Gradallista katkesi puomi kesken urakan.

”Rammer 800 laitettiin talon parhaaseen koneeseen, vaikka tiedettiin, että se on tuhoa koneelle. Rammer on hydraulikkavasara sen verran kova tärisyttävä, ja nyt se laitettiin teleskooppipuumivehkeeseen.”

Esko Haapasaari

Kostamus

Kostamus oli ensimmäisen kerran ollut esillä virallisissa Suomen ja Neuvostoliiton keskusteluissa presidentti Kekkonen Neuvostoliiton matkalla 1970. Maiden välinen periaatesopimus Kostamuksen rakentamisesta solmittiin lokakuussa 1973. Rautatien ja maantien rakentaminen käynnistyi Suomen puolelta jo tammikuussa 1974. Varsinainen urakkasopimus solmittiin kuitenkin vasta 19.5.1977. Osapuolina olivat 13 suomalaisen rakennusliikkeen omistama Finn-Stroi ja neuvostoliittolainen Prommashimport. Sopimuksen arvo oli 2,7 miljardia markkaa.

Osapuolet allekirjoittivat toisen ja kolmannen vaiheen urakkasopimukset elokuussa 1981. Toisen vaiheen sopimuksen arvo oli 2,3 miljardia markkaa. Suomalaisten työt jatkuivat Kostamuksessa vuoteen 1985 saakka. Enimmillään urakan ykkösvaiheessa oli töissä 3600 ja kakkosvaiheessa 2700 suomalaista.⁵ Kostamuksella oli suuri merkitys suomalaisille maarakennusyrityksille. Vuonna 1976 Kostamuksen maarakennustöiden osuus koko Suomen maarakennusvolyyymistä oli n. 8 prosenttia. Ensimmäisen vaiheen maarakennus- ja aluetöiden osuus oli 25 prosenttia kokonaisarvosta ja tähän kuului maarakennustöitä 11 miljoonaa kuutiota. Toisen ja kolmannen vaiheen sopimuksiin sisältyi maarakennustöitä 4,2 miljoonaa kuutiota.⁶

Keksintöjä ja tuotekehitystä

Kesäaikaan tieluiskia tehdessä oli miehillä herännyt ajatus, että myös luiskanhoito onnistuisi Gradallilla hyvin, koska laitteella ylletään kauaksi tienreunasta. Valmiita ratkaisuja tai tekniikkaa ei ollut, niinpä Tieluiska toimi tuotekehittäjänä ja ryhtyi suunnittelemaan koneidensa kanssa toimivia vesakkosilppureita. Vesakkosilppureita rakennettiin useita eri malleja ja ne osoittautuivat toimiviksi. Vesakkotöitä löytyikin hyvin ja niitä tehtiin tiiviisti neljän - viiden kesän ajan.

Uutta oli myös Gradallilla kiskojen päällä tehtävät ratatyöt. Vastaavissa töissä ei aiemmin ollut hyödynnetty kaivinkonetta.

Yksi Tieluiskan varhaisista kokeiluista 80-luvun lopussa oli mullan seulonta. Tieluiskan entinen työntekijä **Mauri Kuhmonen** oli piirrellyt ja suunnitellut rumpuseulaa paperille, ja Valto lupasi ostaa laitteen, jos sellainen valmistetaan. Soinin Metalli valmisti sitten ensimmäisen kappaleen REMU-rumpuseulaa Tieluiskalle. Laite osoittautui kuitenkin varhaiseksi prototyyppiksi. Rumpuseula ei toiminut vielä toivotusti, ja sitä jouduttiin työmailla korjaamaan ja suunnittelemaan uudestaan.

Alkuvaiheen kokeiluissa multaa seulottiin vain toisten aineista ja asiakkaiden luona. Tiedot ja taidotkaan eivät ehkä olleet vielä riittävät, joten suuremman mittaluokan mullantuotanto jäi vielä odottamaan.

”Työmaa Savelassa oli ensimmäisiä paikkoja, missä Remu oli käytössä. Siellä oli vanhaa peltoa, eikä multia enää entiseen tapaan lähdetty kuskamaan pois. Remu pyöri pellolla, sekaan laitettiin kalkit ja lannoitteet ja tuli saman tien valmista tavaraa.”

Veli-Matti Sivonen, STARA



Tieluiska oli suomalainen edelläkävijä Rammerin hydraulisen routavasaran käytössä.



Vesakkosilppuri toimi myös talviaikaan.



Tieluiska oli ensimmäinen yritys, joka teki ratatöitä kiskojen päällä kaivinkoneella.

Tieluiska edelläkävijänä

Samoin varhaisia innovaatioita oli Siemenlinkona tunnettu keksintö. Laite oli amerikkalainen FINN emulsiokylvökone, jota Tieluiskalla hieman muokattiin. Keksinnön ansiosta nurmikon kylvö saatiin koneellistettua ja onnistumaan nopeasti vaikeissakin kohteissa.

Emulsiokylvökoneita käytetään edelleen nurmikon kylvöön ja Tieluiska toimii amerikkalaismerkin jälleenmyyjänä Euroopassa ja Venäjällä.

Pitkäaikaista yhteistyötä tuotekehityksessä

Myös ensimmäiset seulakauhat tulivat Tieluiskalle. Niitä Tieluiska kehitti 1980-luvun lopulla yhdessä lahtelaisen Ideachip Oy:n, nykyiseltä nimeltään ALLU Finland Oy:n kanssa. Seulakauha nopeutti monin paikoin työskentelyä, koska seulonta ja sekoitus saatiin tehtyä yhdessä työvaiheessa.

ALLUn stabilointiin kehittämä, välillä Maamyyräksi tai Myyräksikin kutsuttu laite oli ensimmäisenä Suomessa käytössä Tieluiskalla. Stabilointia tarvittiin pehmeiden maiden lujittamiseksi, ja laitteella tehtiin pilottihanke Viikin Latokartanossa Helsingissä. Stabilointi sekä urakka onnistuivat hyvin ja rakennetut tiet ovat pysyneet kunnossa.



Kuvat: Allu Group

Tieluiska sai ensimmäisenä yrityksenä käyttöönsä ALLUn kehittämän seulamurskaimen vuonna 1991. Kuvissa Tieluiskan kaivinkone ja uusi seulamurskain vuonna 1992.



ALLUn ja Tieluiskan yhteistyö

Markku Jonninen perusti Allu Groupia edeltävän Ideachip Oy:n kesäkuussa 1986. Yritys aloitti toimintansa maahantuomalla hakkureita ja murskaimia. Vuosikymmenen lopulla Valto Tikkaselta tuli toive kaivinkoneeseen tai pyöräkuormaajaan liitettävästä seulontalaitteesta. Sellaista ei markkinoilla vielä ollut ja yritys aloitti oman tuotekehityksensä.

Vuonna 1991 valmistui ensimmäinen ALLU Seulamurskain. Seulamurskaimella pystyi sekä seulomaan että murskaamaan erilaisia maa-aineksia. Laitteelle oli ostaja valmiina ja Tieluiska sai ensimmäisen kappaleen käyttöönsä. Tästä alkoi ALLU-tuotteiden maailmanlaajuinen menestys sekä pitkäaikainen yhteistyö Tieluiskan kanssa.

Myöhemmin kehitettiin yhteistyössä myös massastabilointia ja vuonna 2003 ALLU toi markkinoille siihen soveltuvan laitejärjestelmän. Massastabiloinnilla voidaan muuttaa pehmeiköt rakentamiseen kelpaavaksi sekä kapseloida tai puhdistaa saastuneita maamassoja.

Koneita ja konemiehiä

Maarakentamista varten tehtiin konehankintoja. Ensimmäinen Lokomo-kaivinkone tuli Tieluiskalle 1980-luvun puolivälissä. Samaan aikaan kalustoon hankittiin myös kuorma-autot.



Jari Salmela korjaa Tieluiskän ensimmäistä Lokomo-kaivinkonetta. Sen myi Tieluiskalle Hankkijan Heikki Martikainen.



Kuvassa "Vigge" Kapanen ja Pentti Hintikka (Kari Hintikan serkku).



Kuorma-auton ohjaimissa A. Kokkala Kaarinasta.



Gradall parkissa Veikkarin "ilmavassa" huoltotilassa.



Suomen maantiet ja asuntovaunumajoitus tulivat Gradallin kuskeille tutuiksi.

SAATTE LIKKUVUUTTA ... *plus*
KORKEAN TUOTANNON uudella jättiläis-
GRADALLILLA malli G-1000

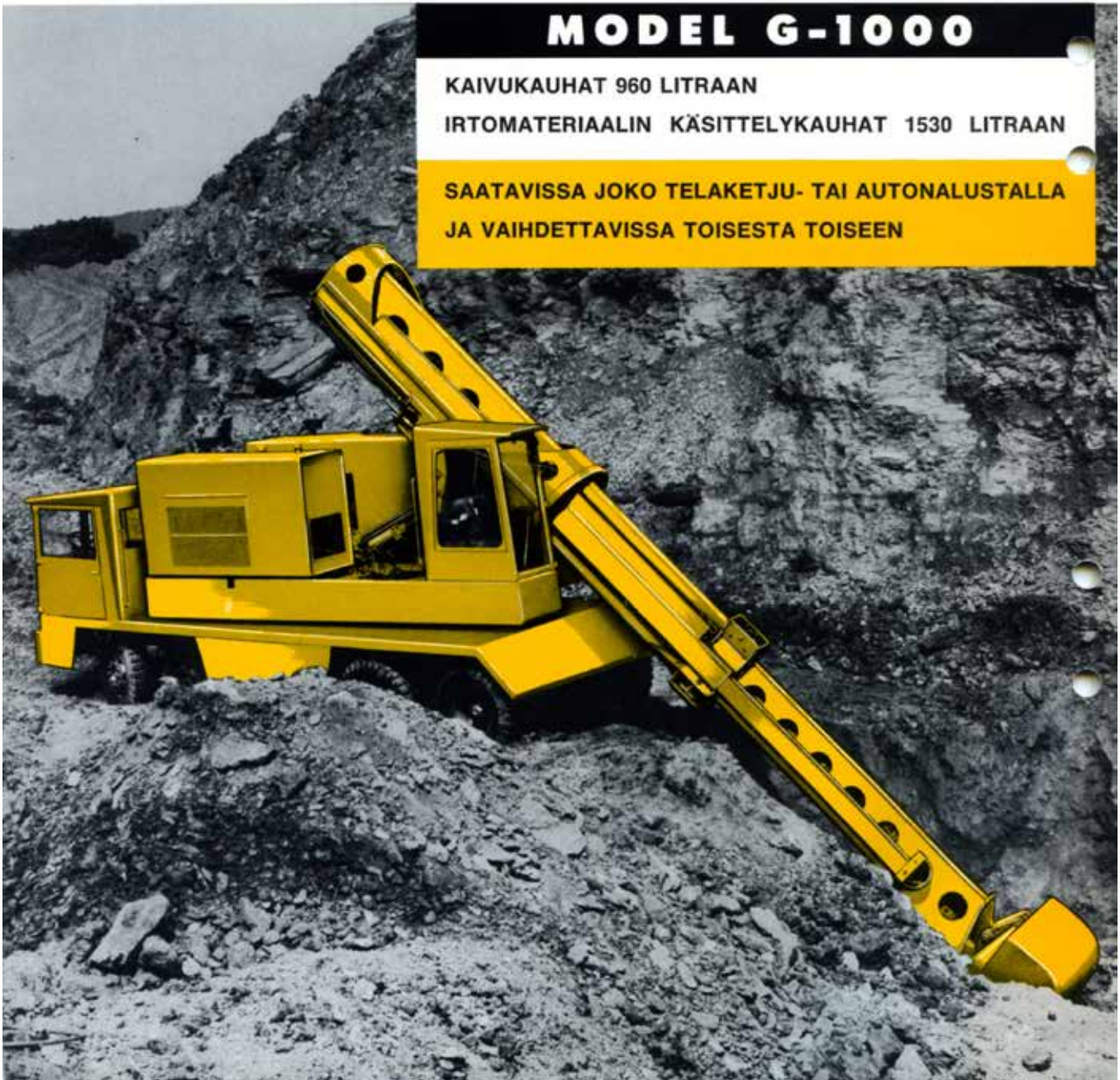
Gradall®

MODEL G-1000

KAIVUKAUHAT 960 LITRAAN

IRTOMATERIAALIN KÄSITTELYKAUHAT 1530 LITRAAN

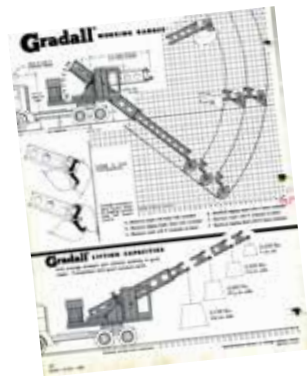
SAATAVISSA JOKO TELAKETJU- TAI AUTONALUSTALLA
 JA VAIHDETTAVISSA TOISESTA TOISEEN



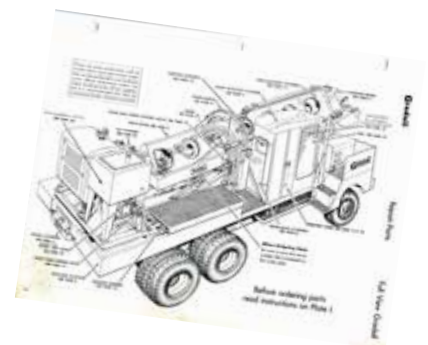
G-1000 oli suurin Gradall. Se oli täyshydraulinen eli voima välittyi kaikkiin toimintoihin paineen alaisen öljyn avulla. Mallissa oli kaksi erillistä diesel-moottoria, joista kumpikin pyöritti kolmipesäistä pumppua. Tämän ansiosta kaikkia hydraulisia kaivu-toimintoja voitiin käyttää samanaikaisesti.



Valto Tikkanen, Matti Tikkanen, Osmo Yliniemi ja Vilho Tikkanen. Taustalla häämöttää myös majapaikka eli Soliferin asuntovaunu.



Gradallin korjausmiehenä Osmo Yliniemi.



Kuvassa vasemmalta Osmo Yliniemi, Matti Tikkanen, Kari Hintikka, Riku Yliniemi ja Timo Yliniemi.

Kuva-arkistoista



Yläriivi: Osmo Yliniemi, Kari Hintikka, Kalle Piispa. Alarivi: Svante Juom-Oja, Vilho Tikkanen, Matti Tikkanen.



Seuraava sukupolvi: Riku Yliniemi, Mari ja Laura Tikkanen sekä Timo Yliniemi.



Messumatkalle lähdössä Osmo Yliniemi, Kari Hintikka, Vilho ja Matti Tikkanen.



Kuvassa vasemmalta Aarne Vikki, Tapio Syrjäläinen, Jorma Peurala, "Kassu" Kallioinen.



Saksanmaalla ja perillä hotellilla.



Raimo Nikuri ja Machineryn Timo Pullinen (oik.) kollegansa kanssa.



Gradall G-660.



Rammeri piikkaustöissä.



Erikoiskuljetus ensimmäisellä omalla lavetilla 1980-luvun puolivälissä.



Itse rakennettu siemenlinko "Jussi".



Ratatöiden tekoa Ekokemin teollisuusraiteilla Riihimäen uuden polttolaitoksen valmistuessa.

Lopen Hopeaniemen mökki

Vuoteen 1980 mennessä Tieluiskalla oli jo kuusi konetta ja vuoden 1981 liikevaihto lähenteli kahta miljoonaa markkaa. Kun Lopella tuli myyntiin keskeneräinen kesämökki, yritys päätti hankkia sen itselleen. Lopen Hopeaniemen mökistä tuli Tieluiskan osakkaiden yhteinen kesäpaikka, jonne perheet kokoontuivat viikonloppuisin. Työsasioista toki puhuttiin mökilläkin, mutta perheet tustuivat toisiinsa ja viihtyivät hyvin yhdessä.

Lopen mökki toimi myös henkilökunnan virkistyspaikkana ja kerran kesässä järjestettiin Tieluiskan omat kesä-

juhlat. Niihin kutsuttiin koko henkilökunta perheineen sekä vakituksia asiakkaita. Juhlia vietettiin leikkien ja pelien merkeissä, hyvää ruokaa ja juomaa unohtamatta.

Kesäjuhlat kasvoivat jokavuotiseksi perinteeksi ja tontille rakennetulla tanssilavalla vieraili tähtiesiintyjiä **Eino Grönistä Klaus Thomassoniin**. Illalla vieraat pääsivät nauttimaan myös Kostamuksen keloista rakennetun savusaunan löylyistä.



Savusauna rakennettiin Kostamuksesta tuoduista kelohon-gista.



Tenniskenttä sijaitsi mökin vieressä.

”Kerran kesässä oli kesäjuhlat. Kaikki työväki, tilaajat ja isännät olivat paikalla... mehuakin oli tarjolla ja lopuksi kylvettiin savusaunassa. Oli vapaamuotoista ja kuskitkin uskalsivat tulla juttelemaan.” Veli-Matti Sivonen / STARA



Pelit ja leikit kuuluivat kesäjuhlien ohjelmaan.



Keskustelussa mukana muun muassa Jaana Linnero, Satu Liukkonen, Juha Suvinen, Pasi Orava.

”Monta kivaa saunaa kyllä siellä pidettiin. Savusaunan kun kunnolla lämmittää, niin sinne voi kesäaamuna vielä mennä kylpemään. Linnut laulaa ja vaikka siellä on lämmin-tä vain ehkä joku 50 astetta, niin puoli tuntia kestää ennen kuin hiki lähtee tulemaan, mutta sitten oikein hurahdaa...” Seppo Yliniemi

Oma tontti ja toimitila

Aluksi Tieluiskin koneita säilytettiin ulkovarikolla Veikkarissa. Työkalu- ja varaosavarastona toimi Hyvinkään keskustassa Munckinkadulla ollut 18 neliön autotalli. Jonkin aikaa yrityksellä oli myös Rajamäeltä vuokrattu halli koneiden korjaus- ja huoltotöitä varten. Vähitellen kaikki toiminnot haluttiin keskittää yhteen paikkaan ja Tieluiska siirtyi vuokralle Maansiirto Veijo Kallioisen tiloihin Kerkkolankadulle.

Kerkkolankadulla Tieluiska pysyi vuoteen 1982 saakka. Kalustoa oli tähän mennessä jo kertynyt paljon, ja yritys päätti ostaa oman tontin Hyvinkään kaupungilta. Tontti hankittiin Harkkokadulta, ja nykyinen konehalli rakennettiin siihen 1983. Halliin tuli myös pieni toimisto, sauna ja lepohuone. Samalla firmaan palkattiin ensimmäinen toimitustyöntekijä, **Sinikka Patronen**.

Syksyllä 1988 oli uuden toimitusparakin vuoro. Tuleva toimituspäällikkö **Airi Kilponen** tuli samana syksynä työhaastatteluun ja aloitti työt seuraavan vuoden alussa.

”Se oli 1983, silloin lähdettiin aika kovaa. Investoitiin infraan ja maanrakentamiseen. Sitä harjoiteltiin varmaan viisi vuotta ja oppirahat maksettiin moneen kertaan.”

Aarne Vikki

Avoimesta yhtiöstä osakeyhtiöksi

Kymmenen vuotta perustamisensa jälkeen Tieluiskin liikevaihto oli kasvanut noin 5 miljoonaan markkaan ja työntekijöitäkin oli jo 15. Vuonna 1984 avoimesta yhtiöstä siirryttiin osakeyhtiöön. Seppo Yliniemi ja Aarne Vikki tulivat mukaan uusina osakkaina, ja Kari Hintikka jäi yrityksestä pois. Samalla yrityksen nimi muutettiin nykyiseen muotoonsa, Hyvinkään Tieluiska Oy:ksi.

Sepón tultua mukaan yritykseen alkoi suunnitelmallinen panostus kokonaisurakointiin. Alku oli opettelua ja urakat pieniä, mutta vähitellen toiminta laajeni. Tieluiska oli tekemässä muun muassa Hyvinkään, Nurmijärven ja Mäntsälän virastotalojen pohjarakennuksia. Urakoihin pääsyä helpotti se, että Kummilan rakennuspäällikkö **Markku Tarkkonen** oli Sepón tuttuja. Kummila toimi usein kohteissa pääurakoitsijana ja Tieluiska työskenteli Kummilalle. Betonirakentaminenkin tuli kuvaan mukaan, kun Hyvinkään Lämpövoiman Kerkkolankadun lämmityslaitokseen saatiin perustusurakka.

Seppo Yliniemi siirtyi työskentelemään päätoimisesti Tieluiskaan huhtikuussa 1988, ja vuosikymmenen loppuun mennessä kokonaisurakoinnin osuus oli kasvanut

jo merkittäväksi. Tieluiskin nimi oli tullut maarakennuspiireissä tutuksi, ja kaupungeiltakin alkoi tulla tarjouspyyntöjä.



Konehalli pystytettiin omalle tontille 1983.



Pihanäkymä vuodelta 1995.



Uusi toimistorakennus valmistui vuonna 2000.

Messumatkat

Uutuustuotteita seurattiin ja niihin tutustuttiin messukäynneillä.

Messumatkoja tehtiin vaihtelevilla kokoonpanoilla. Asiakkaita kutsuttiin reissuihin mukaan ja messumatkoilla palokittiin myös hyvin työnsä tehnyttä henkilökuntaa.

Urheilu ja virkistystoiminta

Kuntoilu ja urheilu harrastukset kuuluivat Tieluiskin yrityskulttuuriin. Alkuvaiheessa urheilua edellytettiin kaikilta yrityksessä mukana olevilta ja kaikilla osakkailla olikin kova kunto. Yritys antoi lenkkarit ja verryttelypuvun, ja juoksemaan lähti koko porukka, usein myös puoliset.

Hiihto- ja maratonkilpailuihin osallistuttiin joukkueena, ja välillä mukana oli asiakkaitakin. Ainakin **Veijo Härmäläinen** Helsingin kaupungilta muistelee päihittäneensä joskus Tieluiskin omat hiihtäjät Seitsemän veljeksen hiihdossa.

Tiivis urheilu harrastus vahvisti yrityksen yhteishenkeä, ja samalla porukalla jaksettiin juhlia vapaa-ajallakin.

Jokavuotisiin tapahtumiin kuuluivat pilkkikisat päijänteellä sekä pikkujoulut. Myös raitis tammikuu kuului yrityksen ohjelmaan.



Messumatkalla Münchenissä 1983. Kuvassa vasemmalta: Seppo Yliniemi, Matti ja Vilho Tikkanen, Kari Hintikka, Raimo Nikuri, Veijo Kallioinen, Osmo Yliniemi, Kari ja Pentti Kallioinen.



Valto Räsänen on testaamassa pilkkitaitojaan.



1980-luvun alun pikkujoulut Rantasipissä. Unto Ulbeck, Matti ja Iris Tikkanen.



Jari Hautamäki, Jouko Marttila, Markku Hurskainen

Kuva vasemmalla: Messuilla ja iltatunnelmissa Puolassa 1989. Valto Tikkanen, Kari Harju, Veli-Matti Sivonen ja Raimo Kuokkanen.



Hyvinkään Tieluiskin 30-vuotisjuhlat Rantasipissä.



Matti Tikkanen, Timo Yliniemi, Vilho ja Valto Tikkanen.



Veijo Kallioinen, Raimo Nikuri, Matti Tikkanen, Vilho Tikkanen, Seppo Yliniemi, Kari Hintikka, Pentti Kallioinen, Kari Kallioinen.

Tattarisuon perusparannus

Suuri ja haasteellinen urakka saatiin Helsingin kaupungilta, kun kaupungin rakennusvirasto HKR hyväksyi Tieluiskaa jättämän urakkatarjouksen Tattarisuon perusparannuksesta. Seppo ja Valto pohtivat ja laskivat urakkaa tarkasti, sillä se oli kokoluokaltaan merkittävä Tieluiskalle. Valto lähti jo viemään tarjousta Helsinkiin, mutta tuli matkalla toisiin ajatuksiin ja kääntyi takaisin. Tarjoukseen tehtiin vielä muutos ja loppusummaan lisättiin puoli miljoonaa, jolloin kokonaissummaksi tuli 5,9 miljoonaa markkaa.

Kun urakkatarjoukset avattiin, Tieluiskaa tarjous oli 2,4 miljoonaa markkaa edullisempi kuin seuraavaksi lähin tarjous. Ongelmaksi koituikin yllättäen HKR:n vakuuttaminen siitä, ettei tarjous ollut alihinnoiteltu ja että Tieluiska pystyy urakan varmuudella toteuttamaan. Onneksi Tieluiskalla oli jo suhteita ja puolestapuhujia Helsingin kaupungilla, ja tarjous meni läpi.

Kari Vahtera toimi Tieluiskaa työpäällikkönä ja urakasta suoriuduttiin hienosti. Huolimatta edullisimmasta tarjoushinnasta laskelmat olivat oikein ja työstä saatiin myös kunnollinen kate. Mikä tärkeintä, asiakaskin oli tyytyväinen ja työ poiki lisäurakoita. Tattarisuon perusparannukset työllistivät Tieluiskaa kaikkiaan kolmena vuonna.

”Se oli minusta se Tattarisuon projekti mielenkiintoinen, koska se oli oikein pahannäköinen silloin tarjousaikaan. Vesi velloi suon pinnalla ja kilpailijat ylihinnittelivat sen homman. Muistan, kun hankin Ruokolahdelta kaksi rekkakuormaa pientukkia. Niistä sitten rakennettiin hirsiarina Tattarisuon pohjille. Siellä oli pehmeät paikat, se oli sen aikaisista urakoista kyllä tiukimpia.”

Seppo Yliniemi



Ennakkoluuloton ote

Monet urakoista käynnistyivät asiakkaan ongelmasta tai erityistarpeesta, johon Tieluiskassa lähdettiin etsimään ratkaisua. Useasti ratkaisun löytämiseen tarvittiin uusia työvälineitä tai kokonaan aiemmasta poikkeavaa tapaa toimia.

Tieluiskaa ja erityisesti Valton vahvuuksiin kuuluikin ennakkoluulottomuus ja idearikkaus uusia haasteita kohdatessa. Mitään ei suoralta kädeltä tuomittu mahdottomaksi, vaan asiaa ryhdyttiin tosissaan miettimään ja selvittämään.

Kuva: Juho Leikas



Tieluiska urakoi Tattarisuolla kaikkiaan kolmena vuonna. Kuva on Jarrutieltä tammikuussa 2014.

Arabianrannan rakentaminen

Helsingin kaupungin ja Tieluiskin yhteistyö alkoi heti 70-luvun puolivälissä, kun silloinen työpäällikkö **Kalevo Mononen** otti Gradallin Itäiseen rakentamisiin puistotöihin. Vähitellen Tieluiskasta kasvoi kaupungin luottourakoitsija erikoisosaamista vaativiin kohteisiin.

HKR kutsui Tieluiskin avuksi myös, kun Arabianrannassa Vanhankaupungin lahdella aloitettiin työt 38 hehtaarin merialueen valtaamiseksi. Työmaa oli erittäin vaikea, joten rannan rakentamisessa koneen pitkä ulottuvuus oli tärkeää. Tieluiskin pyörälusteinen Gradall näytti kuitenkin uppoavan heti, ja työt loppuivat siihen. Valto ryhtyi kiireesti selvittämään, löytyisikö mistään työhön sopivaa tela-alustaista laitetta.

Määrätietoisien etsimisen jälkeen Saksasta löytyikin sopiva kone. Kaivinkoneen kallis hankintahinta pakotti Valton kuitenkin kyselemään työn keston perään. Kaupungin puolelta ei ollut mahdollista mitään määräaikaakaan luvata, mutta vihjeenä kerrottiin rannan rakentamisen kestävän ainakin seuraavat 20-30 vuotta. Tämä tieto riitti Valtolle vakuudeksi uuden kaivinkoneen hankintaan.

Saksasta ostettiin työhön soveltuva Wieger, ja Vilho Tikkanen laitettiin sen kuskiksi. Kokenut kuljettaja otti uuden koneen hyvin haltuun, ja työmaalla oltiin tyytyväisiä. Vilholle ja Wiegerille riitti työmaata, ja kone pysyi Arabianrannassa lähes koko elinkaarensa ajan. Kun Wieger oli ajettu loppuun, se korvattiin telaketju Gradallilla ja työ jatkui. Rannan rakennustyö on kestänyt jo yli kolmekymmentä vuotta, ja vuoden 2013 lopussa paikalla oli edelleen yksi Gradall tekemässä puistoviimeistelyä.

”Wieger tuli ja kun se oli uusi vehje koko talossa, niin tietysti Tikkasen Ville sai sen ajettavakseen, kun se on semmoinen määrätietoinen kaveri se Ville, semmoinen sypäkkä. Ville tuli ajamaan Wiegeriä ja se tosiaan alkoi se homma onnistumaan.”
Veijo Hämäläinen, STARA



Kartta: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tieluiska on ollut mukana Arabianrannassa valtaamassa 38 hehtaarin merialuetta. Rakentaminen on jatkunut yli 30 vuotta ja alueella on noin 8 000 asukasta.

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Tekniikan museo | 9. Arabian museo |
| 2. Vanhankaupungin koski ja Voimalamuseo | 10. Arabiakeskus |
| 3. Metropolia | 11. Art and Design City Helsinki Oy |
| 4. Annalan kartano ja Hyötykasviyhdistys | 12. Pop & Jazz Konservatorio |
| 5. Heltech, AV-viestintä | 13. Bokvillan |
| 6. Portaali Business Park | 14. Arabian peruskoulu |
| 7. Taideteollinen korkeakoulu | 15. Kauppakeskus Arabia |
| 8. Raitiovaunu 6:n päätepysäkki | 16. Arcada ja Prakticum |

Kuva: <http://www.arabianranta.fi/kuvagalleria>



Uutta Arabianrantaa Viikinmäen suunnasta kuvattuna.

Tuntuva lisälasku devalvaatioista

Tieluiskalla oli mennyt 1990-luvun alkuun saakka hyvin. Yrityksen liikevaihto oli kasvanut 24,6 miljoonaan markkaan, ja vakituisia työntekijöitä oli jo 45. Velkaa oli maltillisesti, ja markkalainat oli muutettu koroiltaan edullisimmiksi valuuttalainoiksi.

Suomen lama ja pankkikriisi konkretisoituivat Tieluiskalle marraskuun 15. päivänä vuonna 1991, jolloin Suomessa turvauduttiin pakkodevalvaatioon. Seuraavana päivänä Tieluiskan lainasumma oli kasvanut 800 000 markalla. Summalla olisi siihen aikaan voinut hakea kaupasta 3 uutta hyvin varusteltua 200-sarjan Mersua tai 4 pienempää 190 D-mallia.

"Edellisenä päivänä olisi saatu suojattua se valuuttalaina, muistaakseni se olisi maksanut 18 000 markkaa. Me Valton kanssa siinä mietittiin, oli jotain työasiakiireitä, eikä sitä oikein sitten otettu harkintaan. Kun Iiro (valtiovarainministeri Iiro Viinanen) sanoi, ettei tule devalvaatiota, niin minkä vuoksi me pannaan siihen se 18 000. No seuraavana päivänä se tuli se devalvaatio ja markkavelka kasvoi 800 tuhatta."

Seppo Yliniemi

Vuoden 1992 syyskuussa markka laitettiin kellumaan, ja se devalvoitui uudelleen seuraavan vuoden aikana. Tieluiskalle toteutuneet devalvaatiot merkitsivät 30 prosentin lisäystä yrityksen lainoihin. Kun samanaikaisesti markkinat ja liikevaihto puolittuivat ja pankinjohtaja ilmoitti tarvitsevasa silloisille lainoille lisävakuuksia, alkoi tilanne näyttää huolestuttavalta. Vakuusongelma ratkesi kuitenkin viiden osakkaan nimitakauksilla.

Tieluiskan toiminnassa haasteena oli kausiluontoisuus, eli alkuvuoden toimintaa piti pystyä itse rahoittamaan, ennen kuin maksuja tuli asiakkailta.

Kun kiinteiden kulujen ja työntekijöiden palkkojen hoitoon ei ollut tarpeeksi rahaa, niin omistajat luopuivat palkoistaan useammaksi kuukaudeksi. Tämä ei vielä riittänyt, myös henkilökunnalta tarvittiin apua. Valto tekikin työntekijöille ehdotuksen pekkasvapaista luopumiseksi. Huoli yrityksen ja työpaikkojen säilymisestä oli kaikille yhteinen, ja yhtä lukuun ottamatta koko henkilökunta ehdotukseen suostuikin. Näin selvittiin pahimman yli, ja kahden vuoden päästä pekkasvapaat taas palautettiin kaikille.

1990-luvun lama

1980-luvun lopun nousukausi vaihtui 90-luvun alussa pankkikriisiin ja lamaan. Talous ylikuumeni ja vuodesta 1990 lähtien osakkeiden hinnat sekä kiinteistöjen arvot alenivat noin kolmannekseen huipuistaan. Sadoittain yrityksiä meni konkurssiin, pankit kärsivät suuria luottotappioita ja korkotaso asettui erittäin korkealle. Kesäkuussa 1991 Suomesta tuli maailman kallein maa, ja vuoden lopussa työttömiä oli enemmän kuin koskaan aiemmin.

Vuoden 1991 puolivälissä alkoi valuuttapako, joka johti markan marraskuiseen noin 12 prosentin devalvointiin. Devalvaation seurauksena valuuttalainoja ottaneiden yritysten lainamäärät kasvoivat, uusien lainojen saanti vaikeutui ja korot nousivat edelleen. Kun pankkien kriisi syveni entisestään ja valuuttapako jatkui, markan kurssi päästettiin kellumaan syyskuussa 1992.⁷

Valtio joutui pankkien tukemiseksi takamaan ulkomaisia lainoja ja kansalaisten säästöjä. Vuosina 1991-1994 useita pankkeja kaatui tai niitä muodostettiin uudelle pohjalle. Marraskuussa 1998 pankkiasioista vastannut toinen valtiovarainministeri, Jouko Skinnari ilmoitti pankkikriisin päättyneeksi ja sen maksaneen korkoineen valtiolle 52 miljardia markkaa (nykyrahassa n. 17 miljardia euroa).⁸

Kuva: Daimler AG



Vuonna 1991 olisi 800 000 markalla voinut ostaa neljä kappaletta Mersun 190 D-mallia.

Lamasta palautuminen

Vuonna 1993 Tieluiskankorkokulut olivat pahimmillaan 5,2 prosenttia liikevaihdosta ja peräti 56 prosenttia yrityksen käyttökatteesta. Yhteisin ponnistuksin lamasta kuitenkin selvitettiin, ja 1994 talouden nousu alkoi näkyä myös lisääntyvinä töinä ja liikevaihdon palautumisena lamaa edeltävälle tasolle.

”Silloin 90-luvun alussa oli lama-aika ja Valto kävi aika useesti täällä, että eikö olis mitään töitä, että kun ei oikein missään tuppaa olemaan töitä? Kyllä siellä varmaan siellä firmassa oli aika tiukkaa.” Veijo Hämäläinen, STARA



Tieluiskankaluston väri on vuosien aikana vaihdellut. Nykyinen logo otettiin käyttöön ja yritysilmeen yhtenäistämisen aloitettiin Markku Hurskaisen toimesta 2007.

Uuteen nousuun

Laman jälkeiset vuodet olivat Tieluiskassa nopean kasvun aikaa. Talouden elpyessä urakat lisääntyivät ja liikevaihto ylitti ensimmäisen kerran 30 miljoonaa markkaa vuonna 1995. Talous tuli nopeasti kuntoon ja yritys oli käytännössä velaton jo vuonna 1996. Vuonna 1997 ylettiin jo yli 40 miljoonan markan liikevaihtoon.

Ennen millenniumia

Vuosikymmenen lopun merkittäviä tapahtumia olivat Seppo Yliniemen lähtö firmasta 1997 ja nuoren rakennusinsinöörin **Markku Hurskaisen** tulo Tieluiskalle töihin lokakuussa 1998.

Ennen vuosituhannen vaihdetta käynnistyi myös ensimmäinen EKE-yhtiöiltä saatu urakka Kirkkonummen Sundsbergissa.

”Kun tulin Harkkokadulle ensimmäisen kerran, mietin, mikä ihmeen mustalaisleiri tämä paikka on. Nykyisen toimiston tilalla oli synkkä kuusikko, ja silloinen huonokuntoinen toimisto oli vihreässä parakissa. Muistan kun istuin työhaastattelussa siellä hyvin pienessä keittiössä ja pojat söivät eväitä siinä vieressä.”

Markku Hurskainen



Kuvassa vasemmalta: Selkä kameraan päin Markku Jonninen (Ideachip), Matti Tikkanen, Aarne Vikki, Niko Tikkanen, Valto Tikkanen, Timo Yliniemi ja Vilho Tikkanen.

Sundsbergin aloitus

Vuosikymmenen lopussa silloinen työpäällikkö **Veikko Mäkinen** tuli Markku Hurskaisen luokse, työnsi hänelle nipun papereita ja käski tehdä homman pois. Homma oli EKE-yhtiöille laskettu tarjous Kirkkonummen Sundsbergin alueen ykkösvaiheen kunnallistekniikasta. Markku lähti katsomaan rakennettavaa aluetta, ja perille päästyä paikka piti tarkistaa kartasta pariin kertaan. Oli elokuu ja vilja lainehti komeasti tulevalle työmaalla.

Työmaa aloitettiin viljan puinnilla ja kunnallistekniikkaa lähdettiin rakentamaan perinteikkääseen peltomaisemaan. Alue oli kuulunut aikanaan Sundsbergin kartanolle, ja se oli ollut Neuvostoliitolle vuokratun Porkkalan tukikohta-alueen sisäpuolelle. Kaava-alueella oli harvinaista luonnontilaista metsää, jonka vuoksi työmaalla kohdattiin välillä yllättäviäkin tilanteita. Vanhojen metsien suojelua ratkottiin rakentamisen ohessa, ja työmaalla juoksi yhtenään niin viranomaisia kuin luontoaktivistejakin.

Muitakin haasteita tuli työmaalla vastaan. Kirkkonummen kunta oli edelleen hyvin viileä rakennusprojektia kohtaan. Pilkulleen toteutettu byrokratia ja lupamenettelyn jähmeys jarruttivat tehokkaasti töiden edistymistä. Tarjouksen laskentakin oli mennyt pahasti pieleen, mikä toi urakkaan oman lisämausteensa.

Virhelaskelmista ja häiriötekijöistä huolimatta kunnallistekniikka valmistui lopulta 2002, ja heti tämän jälkeen Tieluiskalta pyydettiin tarjous talonpohjista. Markku laski tarjouksen ja Tieluiska sai urakan. Siitä alkoi pitkä yhteistyö EKE:n kanssa: urakat ovat seuranneet toisiaan yli kymmenen vuoden ajan.

”Tultiin lokakuun lopussa 2001 pystyttämään koetaloa, sitä ennen Tieluiska oli alkanut tehdä kunnallistekniikkaa Sundet 1 alueella ja tehnyt maanrakennustyöt tätä ns. myynti-konttoria varten. Silloin oli ensimmäinen kerta kun tapasin silloisen Tieluiskan edustajan ja työmaan vetäjän, Hurskaisen Markun...mutta eihän tää projekti ollut silloin vielä mi-hinkään alkanut.” Tapio Kalliola, EKE-yhtiöt

Sundsbergin kokeilut ja haasteet

Sundsbergin aluetta on rakennettu eri vaiheissa: Sundet 1 (2002-2004), Sundet 2 (2005-2007) ja suurin Sundet 3 (2011-2013), jonka kadut ja puistot luovutettiin Kirkkonummen kunnalle vuoden 2014 alusta.

Sundet ykkösen ja kakkosen aikana EKE-yhtiöt rakennutti viitisensataa pientaloa ja vain yksi pieni maanrakennusurakka meni Tieluiskalta ohi.

Vuonna 2005 ykkösalueella tuli kunnallisteknisiä ongelmia. Markku, **Tapio Kalliola** (EKE) ja silloinen työpäällikkö **Tommi Heikkinen** saivat penkoa papereita urakalla ja setviä sopimusta Kirkkonummen kunnan kanssa. Siellä epäiltiin, että teihin tulee painumia, koska pohjaveden virtauksiin vaikuttavia bentoniittipatoja olisi jäänyt rakentamatta.

Vaikka papereista selvisi aloitteen rakentamatta jättämiseen tulleen Kirkkonummen kunnalta, EKE-yhtiöt ja Tieluiska antoivat viimein periksi ja sopivat kunnan kanssa puuttuvien bentoniittipatojen rakentamisesta. Puolentoista vuoden setvimisen jälkeen **Heikki Sairio** ryhtyi Tieluiskan aliurakoitsijana kaivamaan kuoppia ja rakentamaan puuttuvia patoja paikalleen.

Sundsberg

Sundsbergin alue sijaitsee vain 20 kilometrin päässä Helsingistä. Alue kuului aikanaan Sundsbergin kartanolle ja jäi toisen maailmansodan jälkeen Neuvostoliitolle vuokratun Porkkalan tukikohta-alueen sisäpuolelle. Kartanon päärakennus koki kovia vuokra-aikana, ja Porkkalan palautuksen jälkeen se purettiin. Nykyään vanhasta Sundsbergin kartanosta on jäljellä EKE:n entisöimä Pehtorin talo ja kivinen talli Kartanonmäellä.

EKE-yhtiöiden omistaja Bertel Ekengren hankki Sundsbergin 400 hehtaarin maa-alueen jo 80-luvulla.⁹ Kirkkonummen kunnan kaavoitusviranomaiset eivät hankkeesta innostuneet, ja kaavoituksen eteneminen oli jäissä aina 2000-luvun alkuun saakka.

2000-luvulla Sundsbergistä rakentui Suomen laajin puutaloalue, ja se valittiin Suomen 4. parhaaksi asuinalueeksi vuonna 2009. Samana vuonna aloitettiin Sundsbergin keskusta-alueen (n. 300 ha) suunnittelu. Kokonaan valmistuttuaan Sundsbergin alueelle kaavaillaan noin 2600 asukasta.¹⁰

Uutta kokeilemassa

Tieluiskan ehdotuksesta Sundet kakkosessa kokeiltiin ensimmäisen kerran katujen alle betonimursketta. Siihen aikaan betonimurske luokiteltiin jätteeksi, joka vaati ympäristöluvut pienillekin erille. Kun lupien saanti osoitautui hyvin hitaaksi, niin aikataulussa pysymiseksi oli työmaalla siirryttävä takaisin tavallisen louheen käyttöön.

Myös massastabilointia kokeiltiin samalla työmaalla. Tieluiskan toimesta kaikki teiden viemärilinjoiden ja liikennealueiden pohjat stabiloitiin. Työ onnistui erinomaisesti, tiet ja kadut ovat pysyneet tähän asti lähes painumattomina.

Muitakin urakoita EKE:n kanssa

Sundsbergin ohessa on toteutettu myös muita urakoita. Vuonna 2003 Tieluiska oikoi ja tasasi rekkaparkin Vantaan Rastiin Kehä kolmoselle. Samaan aikaan Tieluiska sai käyttöönsä maa-alueen mullan sekoitukseen tien toiselta puolelta.

Kun EKE alkoi rakentaa logistiikkakeskusta rekkaparkin tilalle 2005, Tieluiska sai sen maarakennusurakan. EKE:n omistaja, **Bertel Ekengren**, oli silloiseen työmaan johtajaan **Kalevi Loukakseen** niin tyytyväinen, että palkkasi miehen Tieluiskalta EKE:lle töihin. Yritysten välit ja yhteistyö eivät tästä miksikään muuttuneet, vaan töitä jatkettiin tiiviisti yhdessä. Ja kun vuonna 2007 logistiikkakeskus oli myyty Ruotsin postille ja posti tarvitsi lisää tilaa, pääsi Tieluiska tekemään maarakennustyöt uudelle 17 000 neliön rakennukselle.

Välillä Markku sai Berteliltä ratkottavakseen erikoisempiakin projekteja. Esimerkiksi Westendin Kuninkaanniemeen tuli Tieluiskan toteuttamat kivipenkat estämään aaltoja syömästä merenrantaa ja Tieluiska toteutti myös viherrakennustyöt.



Kaksi ylintä kuvaa: Tieluiska on tehnyt Sundsbergin kaikki maanrakennustyöt: kadut, tiet, talonpohjat, puistot ja vesihuollon. Kolmas kuva: Massastabiloinnilla vahvistettiin kadun ja putkilinjoiden pohjat. Kuva on Sundet 3-työmaalta.

Kuva alhaalla: Sundsbergin alue kesällä 2013.

Kuva: EKE-yhtiöt



Massastabilointia Vuosaarella

Ehkä merkittävin Tieluiskán tähänastisista urakoista on ollut Vuosaaren satama-altaan pilaantuneen maan projekti vuosina 2006-2007. Tieluiskalle tuli tarjouskysely TBT-pilaantuneen, merenpohjasta ruopatun maa-aineksen puhdistamiskäsittelystä eli massastabiloinnista.

Myrkyksi luokiteltavaa massaa oli yhteensä 450 000 kuutiota, ja se oli tarkoitus käsitellä paikan päällä niin, että sen käyttö on mahdollista satamakentän pohjarakenteeksi. Tarjousta mietittiin Tieluiskassa tarkasti, koska yrityksen liikevaihto oli siihen aikaan 12 miljoonaa euroa ja Valton urakkatarjoukselle laskemaksi hinnaksi tuli 8,5 miljoonaa.

Kokemusta stabiloinnista oli hankittuna yhdessä Allu Groupin kanssa Lahti-Kerava-oikoradalta, ja pihalla seisovat urakkaa varten hankitut kaksi stabilointikoneetta. Koneiden sekoitusjärjestelmä ei ollut kuitenkaan valmis ja tiivisteiden tiedettiin kestävän vain 100-200 tuntia. Se teki koneiden käytön hankalaksi, sillä koko laite piti aina purkaa tiivisteiden vaihtamiseksi.

Valtavan kuutiomäärän lisäksi merenpohjasta ruopatessa liejussa oli hiovia ainesosia, joiden vaikutusta koneiden toimintaan oli vaikeaa arvioida.

Epävarmuustekijöistä ja riskeistä huolimatta pihassa

tyhjän panttina seisovat kalliit koneet kannustivat yrittämään ja osallistumaan tarjouskilpailuun.

Tarjous jätettiin ajallaan. Valto soitti satamatoimistoon heti määrärajan umpeuduttua ja kysyi, miten kilpailussa kävi. Pian selvisi, että Tieluiskán tarjous oli halvin, yli 30 prosenttia edullisempi kuin seuraava tarjous. Valto alkoi jo epäillä, onko omissa laskelmissa virhe, kun hintaero seuraaviin oli niin suuri.

Työt aloitettiin kesällä 2006, ja Tieluiska laittoi koneet pyörimään ympäri vuorokauden, myös viikonloppuisin. Vastoin pelkoa työ sujui hienosti, jopa suunniteltua paremmin.

Tarjouskilpailussa hävinneet isommat yritykset eivät Tieluiskán urakasta suoriutumiseen uskoneet. Helsingin satamassa vastailtiin kyselyihin urakan edistymisestä ja vakuuteltiin epäuskoisille soittajille, että työ edistyy ongelmitta, ajallaan ja sovitusti.

Urakalla oli puolentoista vuoden aikataulu, ja se valmistui 3 kuukautta etuajassa. Urakan onnistumisesta oli riskinsä, mutta nyt riskinotto kannatti. Helsingin satama säästi Tieluiskán ansiosta yli 2,5 miljoonaa euroa ja kekseliäs toteutus toi Tieluiskallekin hyvän katteen.

Massastabilointiyksikkö koostuu kaivinkoneeseen kiinnitetystä sekoittajasta sekä painesyöttimestä, joka syöttää säiliöstä sidosaineen paineilman avulla sekoittimeen. Yksikössä on myös tiedonkeruujärjestelmä (DAS), joka kontrolloi, mittaa ja raportoi massastabilointiprosessin kulkua.



Satama-allas oli jaettu 5 500 numeroituun ruutuun, joiden pinta-ala oli 20 neliötä ja tilavuus 100 kuutiota.

Massastabiloinnissa yhteen ruutuun syötettiin 13 tonnia sementtiä. Kokonaissementtimäärä oli 70 000 tonnia.



Vuosaaren sataman rakentaminen

Sataman peruskivi muurattiin 7. tammikuuta 2003, ja satama vihittiin virallisesti käyttöön 28. marraskuuta 2008. Vuosaaren satama korvasi auetessaan Sörnäisten sataman, Länsisataman konttisataman sekä 2010 lopetetun Laajasalon öljysataman.

Maantieliikenne satamaan kulkee 3,5 kilometrin pituista satamatietä pitkin Kehä III:lle, jonka erikoisuutena on, että se alittaa Natura 2000 alueen ja Porvarinlahden 1,5 kilometriä pitkässä tunnelissa.

Sataman junaradan pituus on 19 kilometriä. Se on tarkoitettu pelkästään tavaraliikenteelle ja kulkee pääosin tunnelissa. Savion tunnelin pituus on 13,5 kilometriä, ja se on Suomen pisin rautatietunneli. Satamaan johtava 32 kilometrin pituinen meriväylä on kulkusyvyydeltään 11 metriä ja vähintään 200 metrin levyinen.¹¹

Vuosaaren satamahanke oli kokoluokassaan Suomen historian mittavampia. Vuosaaren sataman rakennuskustannukset olivat 380 miljoonaa euroa ja uuden rata- ja tieyhteyden sisältävä Vuoli-hanke maksoi 302 miljoonaa euroa. Sataman alueelle valmistuneet kiinteistöt maksoivat rakennusvaiheessa yhteensä noin 400 miljoonaa euroa.¹²

TBT

TBT eli tributyyliini on orgaaninen tinayhdiste, jota on käytetty muun muassa alusten pohjamaaleissa estämässä kasvillisuuden ja pieneliöiden kiinnittymistä laivan pohjaan. TBT:n on todettu aiheuttavan lisääntymis- ja kasvuhäiriöitä, joille altteimpina ovat vesieliöryhmät, kuten kotilot ja simpukat. Haitallisten vaikutusten vuoksi orgaanisten tinayhdisteiden käyttö aluksissa kiellettiin EU-jäsenmaissa vuonna 2003 sekä kaikissa kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n jäsenmaissa vuonna 2008.¹³

Vuosaaren TBT-ongelma

Sataman rakennustyöt käynnistyivät vuoden 2003 alussa, ja ennen ruoppauksen aloittamista ruopattavista massoista oli tutkittava myös TBT:n pitoisuudet. Keväällä kävi ilmi, että tulevalle sataman ruoppausalueella oli n. 75 hehtaarin alue, jossa esiintyi kohonneita TBT-pitoisuuksia. Uudenmaan ympäristökeskus edellytti Helsingin Satamalta lisäselvityksiä ruoppaustöiden toteuttamiseksi, ja rakentajilla tuli kiire selvittää TBT:n alkupe- rää sekä ongelman ratkaisua. Tutkimusten jälkeen todennäköisimmäksi alkuperäksi paljastui entisellä telakka-alueella tehdyt laivojen maalaukset sekä hiekkapuhalluttamalla poistetut maalit.

Itse ongelman ratkaisu vei lupakäsittelyineen runsaasti aikaa, ja se jaettiin lopulta kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa likaantunut alue eristettiin pysyviksi rakenteiksi jäävillä suojapenkereillä sekä tilapäisellä suojaverhorakenteella muusta merialueesta. Toisessa vaiheessa likaantunut sedimentti poistettiin merenpohjasta puhdistusruoppaamalla ja siirrettiin täyttöalueelle. Kolmannessa vaiheessa täyttöalueen likaantunut sedimentti massastabiloitiin hyötykäyttäväksi satamakentän pohjarakenteena.

Puhdistettavaa maa-ainesta kertyi täyttöalueelle kaikkiaan noin 450 000 m³ ktr.¹⁴

Viherrakentaminen

Viherrakentaminen aloitettiin Tieluiskassa 1980-luvun puolivälissä. Pelkästä nurmetuksesta kokonaisuun istutukseen siirryttiin niiden tullessa mukaan urakkakyselyihin. Työ ei silloin vielä ollut niin vakiintunutta joten sitä tehtiin vain pienimuotoisesti Tieluiskan omissa urakkakohteissa. Suurempi panostus viherrakentamiseen aloitettiin 90-luvulla, jolloin **Aki** ja **Jaana Linnero** alkoivat vetää viherrakennuspuolta, aina vuoteen 2007 asti.

Viherrakennuksen kasvu on tapahtunut vähitellen. Näkyvimpänä osana ovat olleet isommat vihertyöt, kuten pääkaupunkiseudun suuret tieurakat. Siltojen ja ramppien rakennuksessa tarvitaan nopeaa kasvualustan tekoa ja istutusryhmää. Ajan mittaan kasvualustojentuotannasta ja asennuksesta on tullut kiinteä osa firman toimintaa.

Myös ruiskukylvölaite on pysynyt tärkeänä apuvälineenä tiehankkeissa: sen avulla on saatu suuretkin kohteet vihertämään nopeasti, muun muassa Tallinnan lentokenttä. Kylvölaitteen myyntioikeudet saatiin myöhemmin Tieluiskalle, joten perusidean jalostaminen muuttui myös kaupalliseksi toiminnaksi.

Viherrakentamista on 2000-luvulta lähtien tehty paljon myös erikoiskoneilla. Tieluiska on rakentanut kaupungeille ja kunnille hyvinkin näyttäviä kohteita. Viherrakentamisen osaamisesta kertoo myös se, että Viheraluerakentajat ry on palkinnut Tieluiskan jo neljänä peräkkäisenä vuonna Vihertaitaja -palkinnolla.

E18-moottoritien vihertyöt

Tieluiska oli toteuttamassa E18-moottoritien Muurla-Lohja-välin vihertöitä elokuusta lokakuuhun 2008–2009. Tieosuus oli 51 kilometriä pitkä ja siinä oli kahdeksan eritasoliittymää sekä seitsemän tunnelia.

Urakan vaativin viherrakentamisen osuus oli yli 10 metrin korkeudessa olevien tunnelien suuaukkojen maisemointi. Pelkästään mullan saaminen korkeiden tunnelien päälle oli oma haasteensa. Siirtoon käytettiin hihnakuuljetinta, johon mullan pystyi kippaamaan autosta suoraan. Mullan kuljettaminen oikea-aikaisesti Ämmäsuon multa-asemalta oli kuitenkin mahdotonta, ja pienkuormaajakin tarvittiin avuksi lastaukseen. Siirtoa hankaloitti myös, jos multa ei ollut juuri sopivan kuivaa. Märkä multa tukki ja pysäytti hihnakuuljetimen.

Myös työntekijöiden pääsy ja taimien vieminen tunnelien päälle oli hankalaa. Taimet ja työntekijät nostettiin kohteeseen henkilönostimen avulla. Kun tunnelien suuaukot olivat erillään toisistaan, niin henkilönostimen siirtoja jouduttiin tekemään usein.

Oma erikoisuutensa oli moottoritien suunnitteluvaiheessa kartoitetut liito-oravaesiintymät. Tervakorven tunnelin itäpuolelle istutettiin noin 15 metriä korkeita pylväshaapoja moottoritien keskikaistalle liito-oravien

välilasketuspaikaksi. Puut nostettiin koura- autolla, joka myös piti puita pystyssä, kunnes ne oli saatu tuettua hyvin.

Suomusjärven palvelualueen liittymässä maasto oli hiekkainen ja paikka tuulinen. Avuksi keksittiin mönkijä, jolla puiden, tukikeppien ja muiden istutustarvikkeiden kuljetus onnistui paikan päälle.



Tieluiska on toteuttanut myös uusien asuinalueiden viherrakennuskohteita.



Pylväshaavat nostettiin ja pidettiin tukemisen ajan pystyssä koura-autolla. Puut istutettiin moottoritien keskikaistalle liito-oravien välilaskupaikaksi.



Mullansiirtoon tunnelien päälle käytettiin hihnakuuljetinta.

Kun tie otettiin käyttöön, tehtiin viherrakentamisessa vielä lisätöitä. Tielueella liikuttaessa piti ilmoittaa, missä työskennellään ja kuinka kauan, jotta tilaaja pystyi tekemään tarvittavat liikennejärjestelyt. Jos ajonopeuksia jouduttiin alentamaan tai toinen ajokaista sulkemaan, pääsi töihin vasta illalla tai yöllä tienkäyttömaksujen ollessa halvempia.

Kymmenien tuhansien taimien istuttaminen ja hankalat työajat edellyttivät valmiutta ylitöihin. Työntekijöiden ammattitaito ja ahkeruus tuli taas todistettua, kun kaikki työt saatiin tehdyksi vaaditussa ajassa. **Matti Hiltunen** oli urakan työpäällikkönä ja vastaavana työnjohtajan toimi **Tiina Partanen** apunaan **Eva Waselius** sekä **Timo Yliniemi**.

Valtatie kuuden vihertyöt

Vihertyöurakka Kärki-Mattila-Muukko oli osa kuutostien parannusta nelikaistaiseksi välillä Lappeenranta–Imatra. Tien pituus oli noin 22 kilometriä, jolla matkalla oli seitsemän eritasoliittymää. Lisäksi urakkaan kuului useita sivu- ja yksityisteitä. Välillä oli myös Saimaan kanavan yli menevä 313 metriä pitkä uusi silta sekä Lappeenrannan keskustaan menevä Vanha Viipurintie.

Projekti alkoi syyskesällä 2009 kasvualustan valmistamisella. Multa-asemia oli urakan aikana käytössä kolme kappaletta tielinjalla ja yksi urakka-alueen ulkopuolella. Kaikki urakassa tarvittu multa tehtiin itse, ja sitä valmistettiin kaikkiaan noin 85 000 kuutiota.

Istutus- ja nurmialueiden teko päästiin aloittamaan jo syksyn 2009 aikana, seuraavana keväänä käynnistyi maanrakentamisen tasausrakka. Gradalleilla tehtiin nurmialueiden pohja- ja pintatöitä. Tasausten jälkeen nurmikoita sekä kylvettiin käsin että ruiskutettiin emulsiokylvönä tankkiautolla.

Kuiva kesä koetteli istutusten kasvua. Lauritsalan ja Viipurintien välillä oleviin meluvallihin jouduttiinkin istuttamaan runkopuita ja pensaita uudestaan. Istutus-

työt jyrkkiin meluvallien luiskiin olivat hankalia ja luiskat maan kostuttua vaarallisen liukkaita.



Metsitystaimien istutustyöt käynnissä Lauritsalan meluvallin takaluiskassa.

Myös maakaapelit ja kaasuputki aiheuttivat erikoisjärjestelyjä. Mattilan eritasoliittymän alueen läpi menivät sekä Gasumin että Lappeenrannan energian maakaasulinjat. Maakaasulinjojen läheisyydessä kaivettaessa valvoja pyydettiin kohteeseen. Kevyenliikenteen luiskaan suunniteltu pensasaluekin jouduttiin siirtämään toiseen paikkaan, koska istutusalueen kaivutyöt olisivat tulleet liian lähelle kaasuputkea.

Vaikka vihertyöt etenivät tehokkaasti maanrakennustöiden perässä, suurin osuus istutustöistä jäi silti syksylle 2010. Tieluiskaan työntekijät osoittivat jälleen ammattitaitonsa ja suoriutuivat aikataulussa miltei 60 000 kasvin istutusurakasta. Viherrakennusurakan vastaavana työnjohtajana toimi Tiina Partanen apunaan Timo Yliniemi ja maanrakentamisen vastaavana työnjohtajana **Kari Nisonen**. Työpäällikkönä projektissa oli Matti Hiltunen.

Kuutostien urakan työn jäljestä tuli runsaasti positiivista palautetta. Vanhan Viipurintien vihertyöt ovat saaneet kiitosta useammalta taholta, ja myös Mattilan eritasoliittymän aluetta pidetään erittäin onnistuneena. Tieluiskalle myönnettiin hankkeesta myös julkisen sarjan Vihertaitaja 2010 -palkinto.



Näkymä Viipurintien eritasoliittymästä Vainikkalaan päin.

”Hyvinkään Tieluiska Oy:n toteuttamat monipuoliset Kärki-Mattila-Muukko-tieympäristön vihertyöt Lappeenrannassa osoittautuivat työn laadun ja esteettisyyden puolesta onnistuneeksi. Lopputulos on maisemallisesti kaunis.”

Vihertaitaja-kilpailun raati





Karstuntie Lohja

Vuonna 2009 Tieluiska toteutti **Eva Waseliuksen** ja Timo Yliniemen johdolla Karstuntien viherrakentamisen Lohjalla. Gradall-kuljettajana oli **Riku Turunen** ja **Sari Lipponen** vastasi istutustöistä.

Lohjan kaupunki teki asemakaavamuutoksen ja linjasi Karstuntien uudeksi pääyhteydeksi Lohjan keskustaluokse. Keskikaistan pituus uudella tiellä oli reilun kilometrin ja koko tieosuuden pituus 2,4 kilometriä. Urakoiminen tieosuudella oli helppoa, sillä Vanha Karstuntie oli yleisen liikenteen käytössä lähes koko rakentamisen ajan. Yhteistyö Destian ja muiden urakoitsijoiden kanssa sujui hienosti. Destia rakensi meluvallit, ja niiden sekä keskikaistojen istutukset päästiin aloittamaan aikataulussa.

Myös nurmialueet ja tieluiskat mullattiin tilaajan aikataulun mukaan. Nurmialueiden sekä meluvallien taustojen niittykylvö toteutettiin muutamassa erässä emulsio-kylvönä.

Uusi Karstuntie otettiin käyttöön loppusyksystä 2009. Kun liikenne siirtyi pois vanhalta tieosuudelta, siellä päästiin tekemään loput multaukset ja istutukset. Ensimmäiset lumet satoivat Lohjalla marraskuun alussa, mutta, multausta jatkettiin ja kohde valmistui määräpäivään mennessä.

Tieluiska sai tilaajalta kiitosta täsmällisestä aikataulusta pysymisestä ja laadukkaasta lopputuloksesta. Tieluiska palkittiinkin urakastaan Vuoden 2009 vihertaitaja -palkinnolla.



Kuitinmäentie Espoo

Toukokuussa 2010 alkoi viherrakennustyömaa Kuitinmäentien Espoossa. Pääurakoitsijana oli Soraset Oy, työpäällikkönä **Jaakko Erikäinen** ja vastaavana mestarina toimi **Sami Sirkkiä**.

Kuitinmäentien parantaminen liittyi liikennemäärien kasvuun ja tien turvallisuutta haluttiin parantaa sekä autoilijoille että, kevyelle liikenteelle. Myös kaikki bussipyörät ja suojatiet tehtiin esteettömyyden ehdoilla.

Urakkaan kuuluvaa tietä oli 1,7 kilometriä. Multausta oli paljon, sillä koko keskikaistaosuudelle sekä molemmin puolin tietä istutettiin puita ja pensaita. Myös liikennejärjestelyt veivät aikaa, sillä tie oli koko ajan käytössä. Keskikaistoilla oli väliaikaisia ylityksiä jalankulkijoille ja pyöräilijöille, joita Kuitinmäentien oli todella paljon. Pyöräilijöiden väistely hidasti koneella työskentelyä, mutta Gradall-kuski Riku Turunen rauhallinen luonne auttoi saamaan kohteen multaukset ajallaan valmiiksi.

Koska heinäkuu oli helteinen, puille asennettiin kastelupussit kastelu-urakkaa helpottamaan. Se kannatti yhtään puuta ei kuollut. Puiden jyhkeät Espoon mallin mukaiset tukikehikot asennettiin koneella.

Eva Waseliuksen tiimiin kuuluivat Sari Lipponen, **Sis-**

ko Tamminen, Viktor Gutman, Marko ja Vello Koitla. Työmaalla oli hieno yhteishenki ja urakasta suoriuduttiin ilman ainuttakaan huomautusta. Kiitosta työn jäljestä ja töiden sujuvuudesta tuli myös asukkailta ja Espoon kaupungilta. Lisäkunniaa työporukka sai katu- ja tiealueet sarjan voitosta Vuoden 2011 vihertaitaja -kilpailussa.



Viherrakennusta ja valmista jälkeä Kuitinmäessä.



Vantinportti Espoo

Tieluiskan ja Evan tiimi kuittasi myös Vuoden 2012 vihertaitaja -palkinnon. Tiimiä vahvistivat **Mikko Komulainen** toisena Gradall-kuskena sekä **Jarkko Helsten** koura-auton kuljettajana. Tällä kertaa vuorossa oli Espoon toistaiseksi suurin yksittäinen infrastruktuurialan urakka, Vantinportti. Vantinporttiin rakennettiin uusi katu, joka alitti Hansatien ja Rantaradan, poistaen Espoon Rantaradan viimeinen tasoristeyksen. Kahdessa vuodessa alueelle rakennettiin muun muassa kilometrin verran uutta katuja, neljä siltaa, sata metriä betonikantista tunnelia, kiertoliittymiä, hissejä, luonnonkivillä verhoiltuja tukimuureja sekä viheralueita.

Tieluiska huolehti kohteen viherrakentamisesta ja onnistui siinä erinomaisesti. Kiitosta saatiin myös kasvillisuusalueiden hoitoa helpottavista ratkaisuista.



Kiveyksiä ja istutuksia Espoon Kaukalahden Vantinportissa.



Puiden istutusta Espoon Kuitinmäessä.



Vantaan Kylmäojan työmaa alkuvaiheessa.



Istutustyöt Espoon Vantinportissa sujuivat ripeästi.



Vihertaitajavoittoa 2009 juhlistamassa Eva Waselius, Tiina Partanen, Ismo Heikkala, Timo Yliniemi ja Tapio Mehtonen.

Mullan jalostus ja myynti

Mullanjalostusta ryhdyttiin kokeilemaan 1980-luvun lopussa, kun Tieluiskalla työskennellyt Mauri Kuhmonen oli kehittänyt REMU-rumpuseulan prototyypin ja ensimmäinen REMU ostettiin Soinin metallilta. Laite osoittautui kuitenkin puutteelliseksi, ja suuremman mitaluokan mullantuotanto jäi vielä odottamaan parempia laitteita.

Vuonna 1990 Yhdysvalloista hankittiin ROYER-seula. Sillä syntyi hyvää multaa ja tiukkaankin pakkaantunut savi hienontui yhdessä hiekan kanssa. Seulalla valmistettiin multaa useana vuonna muun muassa HKR:n viherheryksiköille.

1990-luvun alkupuolella REMUtkin kehittyivät jo paremmiksi, ja niitä hankittiin Tieluiskalle parikin kappaletta (iso ja pieni malli). Näillä laitteilla multaa seulottiin jo enemmän, mutta edelleen enimmäkseen omaan käyttöön.

Ensimmäinen pienimuotoinen multa-asema syntyi Kaltevaan ennen 1990-luvun puoltaväliä, kun Tieluiska voitti tarjouskilpailun Hyvinkään kaupungin jätevedenpuhdistamon työkonopalveluista. Silloin jo mietittiin ja tutkittiin tarkemmin mullan oikeita seossuhteita, eli minkä verran tarvittiin kompostia, minkä verran hiekkaa ja lannoitteita.

Iso askel mullantuotannossa tapahtui 1990-luvun lopussa, kun Tieluiska vuokrasi tontin mullanjalostusta varten Vantaan Länsisalmesta, alkoi laajemman kasvualustavalmistuksen suunnittelu. **Kari Hakalisto** tuli Tieluiskaan Kekkilältä vuonna 2000, ja hänen johdollaan käynnistyi mullanjalostuksen määrätietoinen kehittäminen. Ennen Karin tuloa taloon oli jo hankittu mullan valmistukseen erinomaisesti soveltuva Finlay-tasoseula.

Vuoden 2000 aikana lähdettiin mullantuotannolla ensimmäistä kertaa mukaan urakkatarjouksiin ja aloitettiin myynti multapisteeltä viherrakentajille, rakennusliikkeille ja autoilijoille. **Juha Liukkosen** siirtyessä hoitamaan mullan tilauksia ja myyntiä Kari Hakalisto pääsi etsimään uusia asiakkaita. Samanaikaisesti käynnistettiin oman, mullanjalostukseen sopivan kuormakirja- ja raportointiohjelmiston suunnittelu.

Vuoden 2001 aikana avattiin myös Espoon Ämmäsuolle multapiste. Maankaatopaikan läheisyys antoi mahdollisuuden tarjota yrityksille niin sanottuja MEPA-kuormia. Niissä maat tuodaan maankaatopaikalle ja paluuna viedään multaa työmaalle. MEPA-kuormat osoittautuivat suosituiksi, ja sekä Espoon että Vantaan multa-asemia kehitettiin vastaamaan niiden kysyntää.

Kari Hakaliston lähdettyä eteenpäin uusiin haasteisiin vuonna 2003, Juha Liukkonen otti vastuulleen mullan myynnin. Multa-asemien ja niiden toimituksista sekä ajajärjestelyistä ovat huolehtineet vuoroillaan myös **Tiia Hytönen, Seppo Vivolin, Päivi Sorjonen** ja **Petri Linna**. Tällä hetkellä multa-asemia hoitavat **Fanny Widbom** ja **Joonas Pennanen**.



Kuorman lastausta Länsisalmessa vuonna 2001.



Ämmäsuon multapiste avattiin vuonna 2001. Kuva on vuodelta 2003.

REMU

REMU Oy on Ähtärissä toimiva perheyritys (aiemmalta nimeltään ST-tekniikka Oy). Se on myös ensimmäiset rumpuseulat suunnitelleen Mauri Kuhmosen lempinimi. Lempinimi on peräisin Kuhmosen aiemmasta työpaikasta, Tieluiskalta. Ensimmäinen REMU-rumpuseula valmistettiin 1980-luvulla Valto Tikkasen tilauksesta Tieluiskalle. Se osoittautui vielä prototyypiksi, mutta Kuhmonen jatkoi keksintönsä kehittämistä. Muutamaa vuotta myöhemmin REMU-nimi tunnettiin jo kansainvälisesti, ja rumpuseulatilauksia tuli Yhdysvaltoja myöten.

Yritys aloitti seulakauhojen kehitystyön 1990-luvun alussa ja vuodesta 1997 asti myös seula-kauhoja on myyty REMU-merkillä. Uudempiin, 2000-luvun keksintöihin lukeutuu kelluva kaivinkone (Big Float).

Yrityksellä on toimintaa Ähtärin lisäksi myös Lehtimäellä ja Virroilla. Lisäksi sillä on tytäryhtiöt Yhdysvalloissa, Saksassa sekä Norjassa.

Kierrätystä ja taloudellisuutta

Mullanjalostuksessa on tarkoitus hyödyntää mahdollisimman paljon rakennuskohteista tulevia puhtaita kaivumaita (hiekkaa, turvetta, kuivakuorisavea jne.). Koska kierrätysmaiden käyttö on taloudellisessakin mielessä hyvin järkevää, päätettiin Tieluiskassa panostaa myös tehokkaaseen kaivumaiden hankintaan. Keskeistä oli ohjeistaa maanrakennusyrityksiä käyttämään oikeita kaivutekniikoita.

Tehtävään valittiin **Ismo Heikkala**. Ismo oli tullut taloon pyöräkuormaajan kuljettajaksi 2000-luvun alkupuolella ja oli jo vuosia valikoinut ja arvioinut eri kohteista tarjolle tulleita kaivumaita. Ismon ja Juhan johdolla Tieluiska jatkoi ammattirakentajille suunnattujen kasvualustaseoksien kehittämistä. Hintakilpailua haluttiin välttää, joten vahvuuksien piti löytyä laadukkaista tuotteista ja nopeista toimituksista.

Oikea-aikainen panostus

2000-luvun lopulla alkoi näyttää selvältä, ettei perinteisen maarakennuksen ja infran puolelta ollut enää löydettävissä kannattavaa kasvua. Mullanjalostus sen sijaan näytti kasvavalta liiketoiminnalta, ja siihen panostettiinkin aiempaa enemmän. Lisäresursseja jalostukseen saatiin luopumalla stabilointikalustosta. Tieluiskan stabilointikalusto myytiin Biomaa Oy:lle, ja kauppa toimi myös osana uusia omistusjärjestelyjä. Mullanjalostuksen investoinnit olivat oikea-aikaisia, ja asiat lähtivät suotuisasti liikkeelle jo ennen vuoden 2008 finanssikriisiä. Kriisin aikanakin kysyntää riitti vanhojen asiakkaiden ja korkean osaamisen ansiosta.

Mullanjalostus tänään

Keskittyminen mullanjalostukseen ja kasvualustoihin on osoittautunut viisaaksi ratkaisuksi. Multakaupan arvo on kaksinkertaistunut viimeisten viiden vuoden aikana ja Tieluiska on pääkaupunkiseudun markkinajohtaja alalla. Pääosan myynnistä tuovat yksityiset viherrakentajat ja ammattirakentajat. Multakaupassa koko toimitusketju ja jalostustoiminta ovat yrityksen omassa käsissä.



Kasvualusta

Kasvualusta on materiaali, jossa kasvit kasvavat. Kasvualusta voi olla valmistettu hiekasta, turpeesta ja savesta, ja se voi sisältää myös ravinteita ja kalkkia. Kasvualusta ei välttämättä ole multaa. Kasvihuoneissa viljelykasveilla käytetään kasvualustana useimmiten turvetta.



Espoon Ämmässuon multa-asema sijaitsee kaatopaikan vieressä. Kuva on syksyiltä 2013.

Gradallin edustus

Toimintansa aikana Tieluiskalle on kertynyt vankka tietous ja huolto-osaaminen Gradall-kalustosta. Kalustoa on ollut koko ajan käytössä omissa maan-, ympäristö- ja viherrakennusurakoissa. Laitteiden huolto on aina tehty itse ja omia koneita hankittu vuosien aikana uutena sekä käytettynä eri puolilta maailmaa.

Luonteva lisä liiketoimintaan tulikin 2000-luvun puolella konemerkin Venäjän ja Pohjoismaiden edustuksesta. Machinery Oy oli aiemmin toiminut Gradallin maahantuojaana 1980-luvun loppuun saakka. Machinery luopui aikanaan edustuksesta, koska silloinen Gradallin ohjaamo ei täyttänyt Euroopassa voimaan tulleita uusia turvallisuusmääräyksiä. Seuraava maahantuoja oli vasta Hyvinkään Tieluiska 2000-luvun puolella.

Koneiden ja varaosien myynti on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Yrityksellä on Gradallin edustus ainoana Euroopassa, ja erikoiskoneita tuodaan Yhdysvalloista. Kauppaa tehdään nykyisin eri puolille Eurooppaa ja Venäjälle.

Konevientiä Venäjälle

Keväällä 2008 myyntitiimi oli sopinut kaupat Pietarilaisen tienrakentajan kanssa kolmesta Gradall-kaivin-koneesta varusteineen. Koneet laivattiin Yhdysvalloista Suomeen, mutta laivayhtiötä ja koneiden matkan tekoa ei osattu vielä seurata riittävän tarkasti.

Koneiden saapuessa Suomeen, huomattiinkin useiden koneisiin kuuluvien laitteiden puuttuvan ja unohtuneen eri puolille maailman satamiin.

Toimituksen myöhästyminen oli kaikille osapuolille ikävää. Lisäksi tehdyssä sopimuksessa oli sanktio myöhästymisen varalta, joten neuvotteluihin uudesta toimitusaikataulusta lähdettiin epävarmoissa tunnelmissa. Neuvottelujen ilmapiiiri Pietarissa oli aluksi tiukka, mutta Tieluiskan yllätykseksi asiakas olikin halukas tekemään lisätilauksen kolmesta uudesta samanlaisesta koneesta. Sanktiot saatiin unohtaa, kunhan uusien koneiden toimitus luvattiin entisillä ehdoilla ja sovitun kauden aikana. Lisäkauppa toteutui ja tällä kertaa koneiden matkan teosta oltiin koko ajan selvillä.



Gradall XL5310 on teräs- ja metalliteollisuuteen tarkoitettu erikoistyökone, jolla voidaan työskennellä vaarallisissa tai vaikeissa olosuhteissa. Nämä työkoneet toimivat joko sähkö- tai dieselmoottorin voimin. Koneita voi ohjata myös kauko-ohjauksella.



Gradall XL 3300 III on pyörälustainen malli, jolla työskennellään enimmäkseen kovilla alustoilla.

Kauppaa kauemmaksikin

Eksoottisempi toimitus lähti liikkelle Yhdysvalloista tul-
leesta sähköpostikyselystä. Siinä kyseltiin käytetyn Gra-
dallin perään. Yhdysvalloissa tiedettiin laitteita olevan
omastakin takaa, joten tiedustelun ei odotettu johtavan
mihinkään. Tarjous kuitenkin annettiin, mutta siihen ei
tuntunut kukaan reagoivan.

Yli puolen vuoden hiljaisuuden jälkeen Riku Yliniemi
otti asiakkaaseen uudelleen yhteyttä ja kyseli tarjouksen
perään. Hiljaisuus vaihtuikin tarkentaviin kyselyihin kone-
esta ja siihen toivotusta lisälaitteesta. Tieluiskan **Toni
Möttönen** toteutti lisälaitteen räätälöinnin 3D-suunnit-
teluna ja asiakas oli valmis tilaamaan koneen. Nyt selvisi,
ettei koneen ja varaosapaketin toimitusosoite ollutkaan
Yhdysvalloissa, vaan Liman satama Perussa. Koneesta
tehtiin lasku ja asiakas maksoi laitteen sitä näkemättä.
Gradall lastattiin laivaan, ja myöhemmin tuli viesti sen
perille saapumisesta.

Toimitus poiki uskollisen asiakkaan. Kone on toiminut
hyvin, ja asiakas faxaa referenssinumerolla varustetun va-
raosatilauksensa säännöllisesti Tieluiskalle.

Muutostöitä ja varaosamyyntiä

Suurin osa laitemyynnistä perustuu erikoisosaamiseen.
Tieluiska räätälöi käytettyjä tai uusia laitteita asiakkaiden
tarpeisiin. Ehdot sovitaan ja asiakkaalle etsitään maail-
malta heidän tarvitsemansa kone. Tieluiska huolehtii
huollon ja korjaamo suunnittelee, rakentaa tai korjaa
laitteen asiakkaan haluamaan kuntoon. Usein muutos-
työt ovat sellaisia, joihin edes laitevalmistajalta ei saa
apua.

Ääriesimerkistä käy, kun Tieluiskaa pyydettiin muut-
tamaan uusi Gradall kokonaan sähköllä toimivaksi. Kor-
jaamossa otettiin tilaus vastaan ja laite suunniteltiin ja
rakennettiin asiakkaiden toiveiden mukaisesti.

Myös vuosien työkokemus Gradalleilla on antanut Tie-
luiskalle erikoisaseman laitetoimittajana. Talossa tiede-
tään käytännön kautta, mitä koneet kestävät ja miten ne
saadaan pidettyä kunnossa. Varaosamyynti on ollut osa
kokonaisuutta, jossa asiakas voi luottaa siihen, että apua
löytyy myös koko koneen käyttöänsä ajan. Tyytyväiset
käyttäjät ovat tuoneet mukanaan uusia asiakkaita. Eten-
kin Venäjällä ja Keski-Aasiassa asiakkaalle on arvokkainta
kuulla kokemuksia muilta paikallisilta käyttäjiltä.

Uusia markkinoita on etsitty määrätietoisesti myös pe-
rinteisen maanrakennuksen ulkopuolelta. Siinä on hyvin
onnistuttukin, ja koneita on toimitettu muun muassa
kaivoksiin ja terästehtaalte. Konekauppaan panostami-
nen tarkoittaa myös läsnäoloa ja näkyvyyttä maailmalla.
Esimerkiksi syyskuussa 2013 Tieluiska oli mukana kone-
messuilla Kazakstanissa.



Gradall XL 3300RR on käytössä rautateidenvarsien siistimi-
sessä ja kunnostustöissä, mutta sillä pystytään liikkumaan
muillakin kovilla alustoilla.



Gradall XL 5100 on kuorma-autoon istutettu kaivinkone.
Sillä on helppo suorittaa pitkiä siirtoja työmaalta toiselle.



Gradall XL 5200 III on tela-alustainen kaivinkone, jolla pys-
tytään toimimaan vaikeakulkuisessa maastossa.



Gradall XL 7320 on kaivoksille suunnattu ruskaus- eli tur-
vallisuustyömalli. Sillä poistetaan kalliopinnoista irtokivet,
jotka voisivat tippua työntekijöiden päälle.

Tieluiskan Gradall pääsi museoon

Tieluiska lahjoitti ensimmäisen Gradallinsa Tiekonehistorialliselle Seuralle vuonna 2010. Aikanaan Jussi Åkermanin koneliikkeestä ostettu Gradall on mallia G 600 vuodelta 1966. Kone palveli pitkään ja oli käytössä vielä vuonna 2007.

Gradall jäi osaksi kansallista tiekonekokoelmaa, Mobiliaa. Tiekonehistoriallinen Seura säilytti koneen ulkonäön siinä kunnossa, kuin kone lahjoitettiin. Muilta osin laite on kunnostettu täysin toimivaksi ja sitä esitellään Tiekonehistoriallisen Seuran tapahtumissa.

Kuva: Tiekonehistoriallinen Seura



Gradall G 600 1966, Riku Yliniemi sekä Tiekonehistoriallisen Seuran puheenjohtaja Kalevi Katko ja hallituksen jäsen Osmo Mettänen.

Kuva: Riku Yliniemi



Timo Yliniemi ja Roger Mason. Roger siirtyi Tieluiskan palvelukseen vuonna 2011 oltuaan sitä ennen melkein koko uransa Gradallin palveluksessa. Rogerin tietotaito ja kontaktit ovat arvokas lisä konemyynnille.

Veljekset

Riku Yliniemi ja Timo Yliniemi olivat tulleet Tieluiskin osakkaiksi ja hallitukseen, isänsä Osmo Yliniemen jäädessä eläkkeelle vuonna 2000. Kummatkin olivat olleet mukana kuvioissa jo pikkupojista, isänsä työntekoa seurattessa.

Vanhempi veli Timo aloitti vakituisesti Tieluiskalla ammattikoulun jälkeen vuonna 1987. Sitä ennen hänellä oli jo useiden kesien kokemus luiskakoneen alavaunukuskina sekä kylvöhommissa. Timo oli ehtinyt käydä töissä myös Finn Stroin Kostamuksen sekä Sovetskin työmailla.

Rikukin tuli Tieluiskaan kesätöihin ensimmäistä kertaa jo 15-vuotiaana. Sen jälkeen myös hänen kesänsä kuluvat yrityksessä eri työtehtävissä. Teknikoksi valmistuttuaan Riku jäi töihin vakituisesti.

Sukupolvenvaihdos

Valtolla oli ajatus jäädä 60-vuotiaana eläkkeelle, ja siihen ryhdyttiin 2000-luvun puolivälin jälkeen miettimään ratkaisua. Aluksi näytti siltä, ettei firman sisältä löydy intoa tai halukkuutta yrityksen jatkamiseen. Tieluiskaan haettiin konsultin avulla ulkopuolinen talouspäällikkö, jonka oli myöhemmin tarkoitus tulla pääosakkaaksi. Riku ja Timo Yliniemi olisivat myös jatkaneet yrityksessä ja Valtokin pysytellyt vielä hetken mukana.

Kaikki eteni suunnitelmien mukaan niin pitkälle, että kauppapaperit olivat jo valmiina. Riku ja Timo olivat kuitenkin miettineet asiaa uudestaan ja selvittelleet samaan aikaan omia mahdollisuuksiaan vastaavan rahoituksen hankkimiseen. He päättivät viime metreillä keskeyttää hankkeen ja kartoittaa vielä uudestaan muut rahoitusmahdollisuudet.

Valtolle kauppojen peruuntuminen tuli täytenä yllätyksenä, ja se oli suuri pettymys. Tämä ei parantanut miehen mielialaa, eikä motivaatiota yrityksen johdossa. Uutta mallia lähdettiin etsimään kireissä tunnelmissa, eikä ajan kulumisen ratkaisun hakemisessa parantanut tulehtuneita henkilösuhteita eikä edistänyt yrityksen kehittämistä.

Lopulta ratkaisuksi löydettiin Rikun, Timon ja Aarne Vikin perustama holding-yhtiö, joka osti Valton sekä vanhemman veljen Matti Tikkasen osakkeet. Valton osuudesta osa kuitattiin stabilointikoneiden myynnillä hänen omistamalleen Biomaa Oy:lle.

Uudet järjestelyt saatiin päätökseen vuonna 2007, jolloin Aarne Vikistä sekä Riku ja Timo Yliniemestä tuli uudet isännät Tieluiska Oy:lle. Emoyhtiönä on nyt RAT-Invest Oy, jolla on samat osakkaat kuin Hyvinkään Tieluiska Oy:lla. Uudeksi toimitusjohtajaksi valittiin Markku Hurskainen, joka oli jo aiemmin ottanut veto vastuun koko maarakennuspuolesta.

”Vuonna 2007 kun nuori sukupolvi tuli, Riku pyysi minua käymään hallilla. Hän sanoi, että tule jatkamaan entistä hommaa. Silloin muuttuivat hommat ihan erilaiseksi. Nuoruus toi taas puhtia ja näkemykset muuttuivat.”

Esko Haapasaari



Riku ja Timo Yliniemi Baumassa 2003.

”Olettaisin, että oli vuosi 1974 kun näin Rikun ensi kerran. Se oli Veikkarissa Eikan autotallin edessä, kun Anneli työnsi Rikua vaunuissa ja Timo piti sangoista kiinni. En tiennyt silloin, että siinä on mun tulevat isäntäni ja palkanmaksajani...”

Esko Haapasaari



Timo Yliniemi, Kaimo Koval ja Aarne Vikki Sundsbergissa vuonna 2011.

Aina ei ole mennyt putkeen

Tekeväälle sattuu, ja muutamia isoja epäonnistumisiakin on vuosien varren urakoissa kohdattu. Taloudellisesti pahin oli Joensuun kaatopaikan pohjarakenteiden rakentaminen 2000-luvulla. Siinä meni vikaan lähes kaikki päätöksenteosta lähtien. Urakka oli väärin laskettu, sääolosuhteet vaikeat ja toteutuskin huono. Lopputuloksena yritys teki lähes miljoonan euron tappion.

Toinenkin laskuvirheestä johtunut tappio sattui 2000-luvun lopussa Espoon kaupungin urakassa. Näistä otettiin karvaimman kautta oppia, ja viime vuosien urakat ovat sujuneet isommitta ongelmitta.

Kuljetuskalustoa ja konevuokrausta

Konevuokrauksen (kaivinkone + kuski) lisäksi Tieluiska vuokraa myös kuljetuskalustoa. Ensimmäinen oma lavetti hankittiin Tieluiskalle 90-luvun alussa. Sitä ennen omat työkoneet siirrettiin alihankkijoiden toimesta. Muun muassa **Valto Räsänen** toimi lavetin kuljettajana M.Nikkasella ennen tuloaan Tieluiskaan. Miehen taidot huomattiin ja Valto rekrytoitiin Tieluiskaan konekuskiksi.

1980-luvun lopulla hankittiin ensimmäiset täysin uudet kuorma-autot. Liikennelupien vapautuessa kilpailusta, aloitettiin luvanvarainen kuljetustoiminta. Samaan aikaan ryhdyttiin myös vuokraamaan kuljetuskalustoa. Kaluston ja kuljettajan vuokrausta tehdään nykyisin lähinnä isoille rakennusliikkeille sekä kunnille, kaupungeille ja viherrakennusliikkeille.



Petri Laaksonen mittailee kuljetustaan.



Keltainen väri erottuu hyvin.



Gradall lähdössä työmaalle.

Kuva-arkistoa vuosien varrelta



Reeta Tikkanen (nykyään Hellsten), Sari Sievänen-Hallström (nykyään Sari Sievänen), Sari Kulju



Markku Hurskainen asennustöissä.



Sari Kulju ja Tiia Hytönen (nykyään Tii Markus).



Päivi Sorjonen toimistotöissä vuonna 2003.



Kari Hakalisto työmaalla vuonna 2001.

Tieluiska vuonna 2014

Vuonna 2014 40-vuotias Tieluiska saa terveen paperit ja on ikäisekseen erinomaisessa kunnossa. Yritystä voisi kuvata sanoilla nuorekas nelikymppinen. Osaava henkilökunta on luonut yrityksen maineen luotettavana ja laadukasta työn jälkeä tekevänä. Uskolliset asiakkaat ovat mahdollistaneet toiminnan kehittämisen. Yrityksen johto ja omistajat ovat olleet innovatiivisia ja kaukonäköisiä suuntautuessaan uusille liiketoiminta-alueille. Tästä on hyvä jatkaa!



Pilkkikilpailut Rekisalossa 2013.

Alarivi (vasemmalta): Osmo Yliniemi, Vilho Tikkanen, Tapio Syrjäläinen, Matti Selin (vihreä haalari)

Keskirivi (vasemmalta): Valto Räsänen, Esko Haapasaari, Ari Ahokas, Seppo Yliniemi, Matti Tikkanen (punainen haalari)

Ylärivi (vasemmalta): Juha Suvinen, Pentti Haapasaari, Jalo Seppänen (aurinkolasit)

”En tiedä mistä Tieluiska on löytänyt kaivajat. Kaikkihan ei ole läheskään Tieluiskan omaa henkilökuntaa, mutta ovat etsineet kyllä todella hyvät kaivajat. Nikulan Timppa ja Saarion Heikki ynnä muut. Koko jengi on vastannut firman huutoon ja se on hieno asia.”

Tapio Kalliola, EKE-Yhtiöt

”Meillä on Kivistössä 56 asunnon kohde, jonka Design-talo toteuttaa paalutuksista ja perustuksista avaimet käteen. Tieluiska tekee maa- ja pihatyöt. Nyt meillä on neuvottelu uudesta kohteesta Design-talon kanssa ja he tarjoavat meille 60 000 euron bonusta. Ehtona on, että me valitsemme maarakentajaksi Hyvinkään Tieluiskan. Yhteistyö tällä Kivistön työalueella on sujunut niin hyvin, että he ovat valmiita pudottamaan omasta hinnastaan sen verran, jos sama maarakentaja jatkaa. Tämä on kyllä harvinaista!”

Tapio Kalliola, EKE-Yhtiöt

”Kuljettajat on aina hoitaneet hommansa. Työnjohtajatkin sanoivat, että pitää olla se kuski, niin homma hoituu. Selinin Matti, Helanderin Olli, Syrjälän Tapsa, Peuralan Jorma, siellä oli monta sellaista, jotka olivat melkein kuin kaupungin töissä, mutta Tieluiskan kirjoilla. Hyviä kavereita, osasivat homman.” Veli-Matti Sivonen, STARA

”Tervasaassa oli aikanaan yksi työmaa, jossa piti tehdä rantaluiskaa ja jossa oli vanhempi urakoitsija kaivinkoneensa kanssa. Hommasta ei meinannut tulla mitään. Sinne Valto tarjosi kaveria, jolta homma hoituu. Ja lupasin, että saa tulla kokeilemaan. Räsäsen Valto sinne tuli, ja on siitä asti tehnyt näitä rantaluiskia. On tosi ammattimies.” Veli-Matti Sivonen, STARA

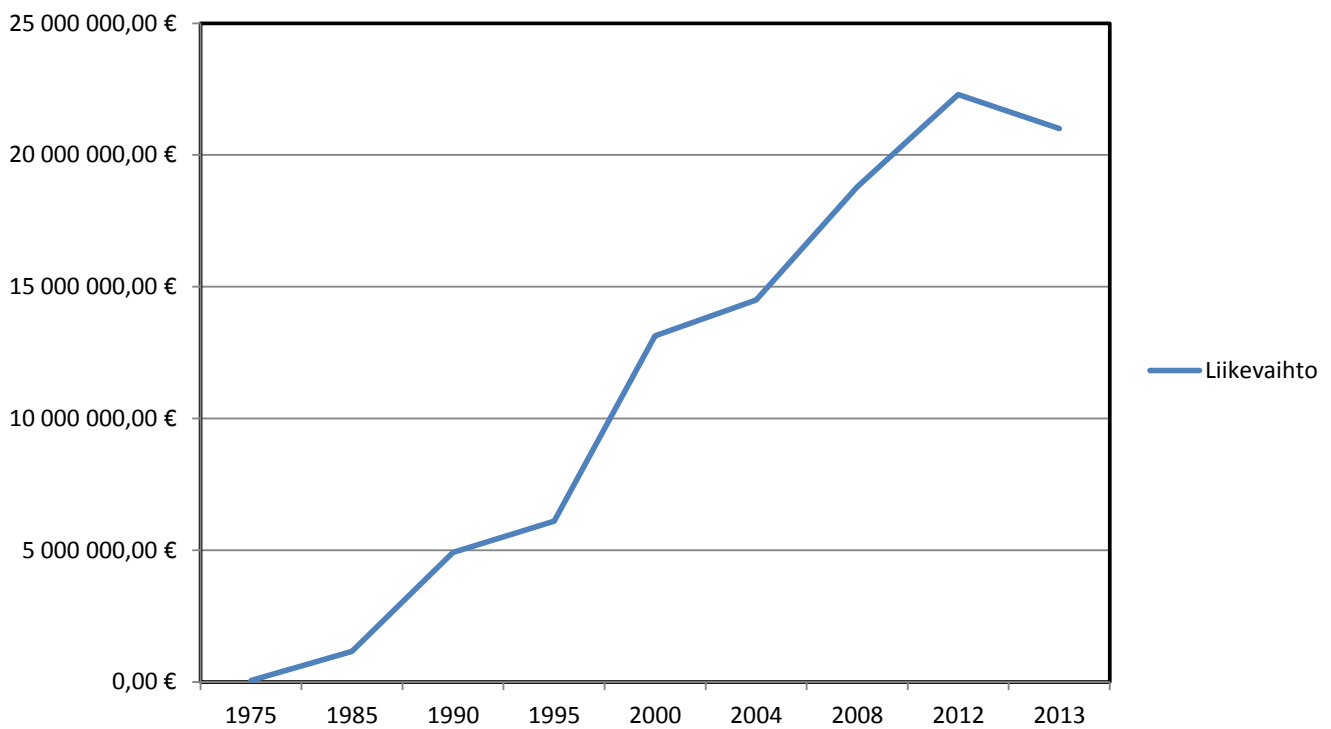
”Kyllä Tieluiskalla oli hyvät kuskit. Tuli kerralla valmista. Hyvää yhteistyötä on ollut ja huumori siinä mukana. Ei liian totista ja sillä ne on hommat luistaneetkin... Tieluiskan kaverit ovat sillä lailla kansanmiehiä, etteivät valikoi mitään, aina yritetään, meni syteen tai saveen. Yleensä onnistutaan.” Veijo Hämmäläinen, STARA

”Tieluiska on muuten vanhin urakoitsija. Kukaan muu ei ole ollut niin kauan, kuin Tieluiska meillä urakoitsijana. Pitkälti se on tietysti näiden erikoisvehkeidenkin ansiota. Tieluiska on ollut melkein itse-oikeutettu urakoitsija.” Veijo Hämmäläinen, STARA

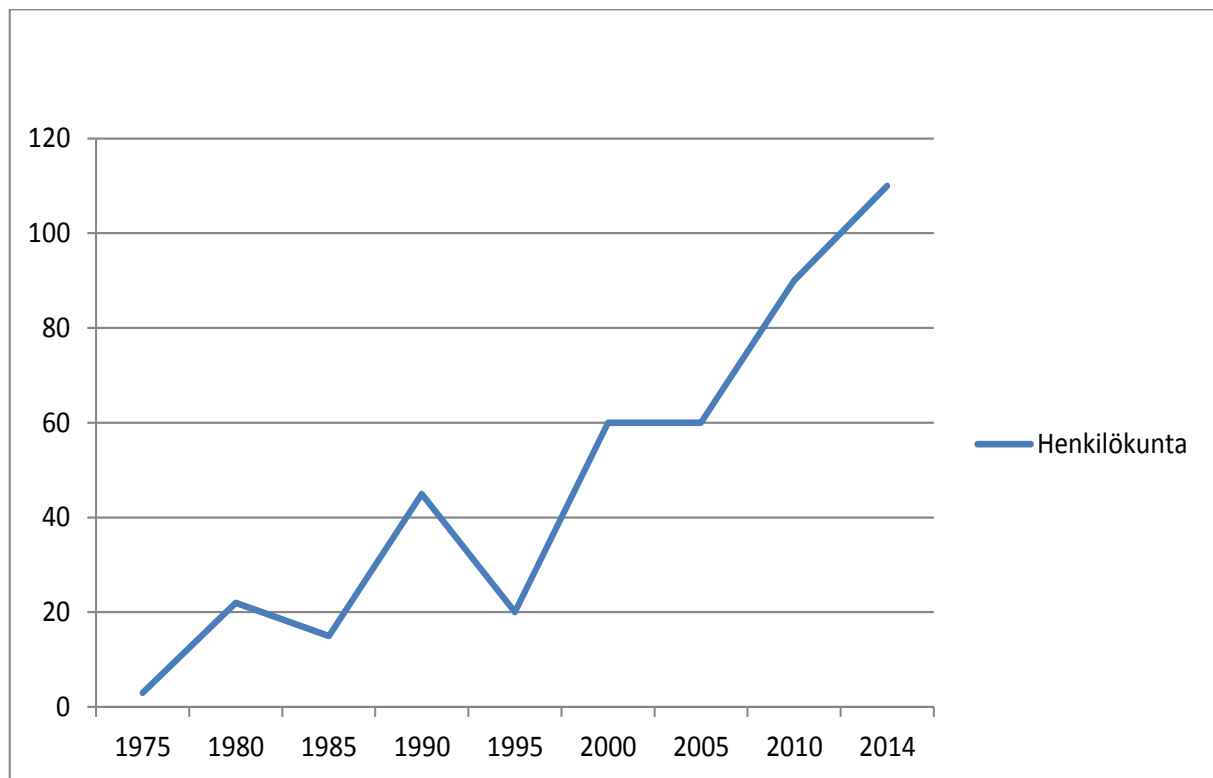
*”Tieluiskan kanssa oli hyvä työskennellä, mihinkään ei koskaan sanottu ei.”
Veli-Matti Sivonen, STARA*

”Kyllä nämä nuoret Yliniemetkin ovat perinteitä jatkaneet samalla tavalla ja vieneet firmaa eteenpäin kovasti.” Veijo Hämmäläinen, STARA

Liikevaihdon kehitys



Henkilökunnan määrä



Tieluiskan työntekijöitä 1974-2014

Aaltonen Petri	Haapasaari Pentti	Hirvonen Jussi	Karppinen Marko
Ahokas Ari	Haatainen Jukka	Huhtala Marko	Karvonen Jari
Ahonen Patrik	Haataja Marko	Huhtainen Taina	Kauppila Risto
Airaksinen Timo	Haikonen Riikka	Hukka Sauli	Kempas Jorma
Alastalo Olli-Pekka	Hakala Kimmo	Huotari Jaakko	Kerttunen Tanja
Alastalo Ville	Hakalisto Kari	Hurskainen Markku	Kettunen Simo
Alikko Jani	Hakanen Markus	Huttu Pasi	Kiiskinen Osmo
Alikko Kari	Hallikainen Pasi	Huttunen Mikko	Kilpeläinen Martti
Alkiomaa Satu	Hallström Ville	Hynninen Juha	Kilpimaa Kirsi
Aro Lauri	Halme Joni	Hytönen Tiia	Kilponen Airi
Aromäki Jari	Halme Pasi	Hyvärinen Päivi	Kivelä Jami
Arrasvuori Kaisa	Halttunen Mika	Hyvönen Erkki	Kivelä Kari
Aunola Jesse	Hartikainen Esa	Hyvönen Seppo	Koitla Marko
Aunola Tanja	Hartikainen Mika	Häkkinen Leo	Koitla Vello
Auranen Kari	Hautamäki Jari	Hämäläinen Esa	Koljonen Anssi
Auvinen Jari	Hautamäki Markku	Ilvasti Jesse	Komulainen Leila
Auvinen Pertti	Haverinen Marko	Isometsä Yrjö	Komulainen Mikko
Barck Alex	Haverinen Sami	Isomäki Irina	Korhonen Jarmo
Barck Harri	Heikkala Erja	Janhonen Jyri	Korhonen Juuso
Barck Iriel	Heikkala Ismo	Jokela Juha	Korhonen Markku
Berg Veikko	Heikkala Niko	Jokinen Keijo	Korhonen Niko
Bitter Antti	Heikkinen Hannu	Jokinen Tomi	Korhonen Tommi
Bäck Aleks	Heikkinen Heikki	Jokinen Ville	Korkkinen Veijo
Bäck Timo	Heikkinen Henri	Jokinen Visa	Korpela Outi
Cooper Ari	Heikkinen Maija	Jousi Eeva	Korpela Riku
Cooper Jesse	Heikkinen Markku	Jousimo Martti	Koski Juha
Cooper Peter	Heikkinen Tommi	Junnila Jukka	Koskinen Jari
Cooper Tim	Heikkinen Toni	Kaasinen Eemeli	Koskinen Juho
Elonheimo Tapani	Heikura Arttu	Kaihla Virta Auri	Koskinen Kari
Eronen Antti	Heikura Eero	Kaihla Virta Vesa	Koskinen Markku
Eronen Mika	Heikura Emilia	Kainulainen Juha	Kovasiipi Ari
Eronen Raimo	Heinilä Harri	Kaitainen Tapio	Krokberg Jarmo
Esselström Kirsi-Leena	Helakallio Antti	Kalliomaa Tuomas	Krokberg Miika
Flink Mikael	Helander Olli	Kangas Erkki	Kruunari Jenni
Flink Riina	Hellsten Jarkko	Kangas Saara	Kuisma Risto
Frisk Voitto	Hellsten Reeta	Kangasluoma Mirkka	Kuitunen Jani
Glad Sylvester	Hietakangas Erkki-Mikael	Karén Otto-Aulis	Kuivamäki Maria
Gutman Viktor	Hietakari Anttu	Karjalainen Juha	Kukkonen Kati
Haapaniemi Janina	Hiltunen Matti	Karjula Toni	Kulju Sari
Haapasaari Esko	Hirsmäki Joona	Karjula Voitto	Kuokkanen Jaana

Tieluiskan työntekijöitä 1974-2014

Kuparinen Taru	Lempinen Matti	Marttila Jouko	Ohtonen Kimmo
Kuronen Erkki	Leponiemi Mika	Matilainen Marko	Onnela Janne
Kuurluntti Arto	Leppäneva Simo	Mattila Anne-Mari	Ouaddi Brahim
Kuurluntti Kim	Lesonen Johanna	Mehtonen Heikki	Paajanen Tarja
Kyllönen Tomi	Levo Elisa	Mehtonen Laura	Paakinaho Erkki
Kyrölahti Niko	Levo Mika	Mikkola Heikki	Paakki Kari
Kähkönen Ville	Levo Teemu	Mikkola Juha	Paasi Jaakko-Matias
Kähäri Reijo	Liesaho Henrik	Mikkonen Jyrki	Paasi Jorma
Kärkkäinen Tuomo	Liimatainen Janne	Minkkinen Mika	Paavola Hannu
Kärnä Jouni	Lindholm Kaapo	Molin Jonathan	Paavola Kari
Kääriä Kalevi	Lindqvist Petri	Montonen Olli	Pakarinen Kirsi-Marketta
Kölhi Henri	Lindström Tapio	Muhli Jani	Palander Santeri
Laakso Hannu	Linna Petri	Mustonen Tuula	Partanen Tiina
Laakso Mauri	Linnero Aki	Myllymäki Jouni	Partanen Tomi
Laaksonen Juha	Linnero Jaana	Mägi Sergei	Pekkanen Ani
Laaksonen Kari	Lipponen Jan	Mäkelä Markus	Pekkanen Mervi
Laaksonen Petri	Lipponen Sari	Mäkikomsi Petri	Pekkarinen Rauno
Laaksonen Toni	Liukkonen Juha	Mäki-Korpela Tero	Pelkonen Sannamari
Laaksonen Tuulia	Liukkonen Satu	Mäkinen Esko	Pelkonen Terho
Lahti Mitja	Loisa Juha	Mäkinen Jari	Peltola Kalle
Lahti Tanja	Loisa Santtu	Mäkinen Jarno	Peltola Pekka
Lahtinen Unto	Lokinperä Olli	Mäkinen Veikko	Peltonen Aki
Laine Auli	Loukas Osmo	Märdimäe Jaan	Peltonen Tuomas
Laine Jyrki	Loukas Tommi	Märdimäe Tiit	Pennanen Joonas
Laine Sami	Loukusa Juha	Möttönen Toni	Perttunen Jesse
Laine Teemu	Loukusa Olli	Naskila Henrik	Pesonen Asta
Laine Ville-Valtteri	Loukusa Saku	Niemi Joni	Peurala Jorma
Laitinen Jarkko	Luhtamäki Janne	Nieminen Janne	Piili Pekka
Laitinen Kari	Lund Pia	Niittynen Anna-Maija	Piiroinen Kirsi
Laitinen Markku	Lundberg Lasse	Nikula Arto	Pikkarainen Heikki
Lamponen Jyri	Luostarinen Joni	Niska Anu	Pinomäki Timo-Pekka
Lappalainen Kari	Lupsakko Lasse	Niskala Henna	Pirttimäki Uthman
Lappalainen Reijo	Långström Veikko	Nisonen Kari	Pitkä Jani
Larvanto Outi	Malin Toni	Noponen Jari	Polkko Eva-Lena
Lehikoinen Kalevi	Malinen Heikki	Noponen Marko	Pollari Kari
Lehtola Sami	Malinen Viljo	Nurminen Pekka	Poskela Petri
Lehtonen Jarkko	Malvikari Jaakko	Nuuttila Jyri	Pulkkinen Markku
Leino Eero Jussi	Manninen Pasi	Nyman Kimmo	Pullinen Jussi
Leino Jani	Markus Pekka	Nyman Toni	Puonti Jesse
Leino Jouni	Martinpelto Roni	Ohisalo Hannu	Purhonen Tomi

Tieluiskän työntekijöitä 1974-2014

Puustinen Rasmus	Saarainen Antti	Suomela Toni	Toropainen Jarkko
Pyrhönen Niko	Saarinen Emmi	Suominen Antti	Toropainen Manu
Pyykkö Marko	Saarinen Jenni	Suvinen Juha	Tuomanen Ilkka
Pyykkönen Matti	Saha Olli	Suvinen Teemu	Tuominen Kirsi
Pääkkönen Jukka	Sailio Jyrki	Syrjäläinen Tapio	Tuominen Marko
Pöysti Johanna	Sairio Jonni	Sääskilahti Aki	Tuominiemi Risto
Raitala Pirjo	Salmi Antti	Taimi Riku	Tuominiemi Sami
Raivio Markus	Salminen Iina	Taipale Pertti	Tuppurainen Jukka
Rantanen Mika	Salminen Jaana	Tamminen Sisko	Turunen Jonne
Rantanen Pekka	Salminen Kari	Tamminen Tiia	Turunen Riku
Rantanen Vesa	Salminen Sami	Tamminen Tuomo	Uusitalo Jari
Rauhala Raimo	Salo Joni	Tampio Antti	Vajavaara Isa
Rekunen Aleksi	Salo Matti	Tarkkanen Markku	Valkonen Arja
Reunila Pekka	Salomäki Juha	Tarkkonen Niko	Valtanen Teuvo
Riekkinen Anne	Salonen Jukka	Taskinen Eino	Waselius Eva
Rieskaniemi Jouni	Sara-aho Tero	Terho Kaarlo	Weckman Anssi
Riikonen Petri	Sarasto Samu	Terho Sara	Velin Jari-Pekka
Riikonen Toni	Sarre Kari	Tervakoski Jouko	Vepsäläinen Kari
Rissanen Eino	Savolainen Jonne	Tervakoski Ritva	Vesala Teuvo
Rissanen Jaana	Savolainen Niko	Tervo Sami	Widbom Fanny
Roisko Pentti	Savolainen Osmo	Tihekari Tuukka	Vikki Aarne
Romppainen Aleksi	Selin Henri	Tiikkainen Perttu	Vilhunen Eveliina
Romppainen Matias	Selin Matti	Tiilikka Maiju	Willman Anni
Ronkainen Maria	Semi Pertti	Tikkanen Asta	Virtanen Keijo
Ronkainen Tuomas	Seppelin Ermo	Tikkanen Iris	Virtanen Mikko
Rosenlöf Timo	Seppänen Jalo	Tikkanen Matti	Virtanen Seppo
Ruohonen Veikko	Sievänen Markku	Tikkanen Niko	Vivolin Seppo
Ruohonen Ville	Sievänen-Hallström Sari	Tikkanen Noora	Vuorinen Ari
Ruukki Seppo	Siitari Santtu	Tikkanen Reeta	Vuorinen Janne
RydbergLauri	Sinisilta Tino	Tikkanen Tuomas	Vuorinen Miitri
Rytkönen Henna	Sinkkonen Ari	Tikkanen Tuomo	Vuorinen Risto
Räihä Sauli	Sipilä Ville-Petteri	Tikkanen Valto	
Rämö Jukka	Sirviö Jukka	Tikkanen Vilho	
RäsänenJoni	Sivil-Peiponen Raija	Tilus Joni	
RäsänenTarmo	Soini Timo	Tiri Miikka	
RäsänenTeemu	Sorjonen Päivi	Toivonen John-Åke	
RäsänenTomi	Stenholm Joona	Tolamo Sami	
RäsänenValto	Stenholm Joona	Tolonen Tiina-Mari	
Röksä Heikki	Sundberg Jukka	Tommila Heidi	
Rönkkö Juho	Sundberg Tom	Tommila Janne	

Lähteet

- 1 Laine Petri, Monttu auki, 1991
- 2 Esa Rantamo, Väellä, voimalla, taidolla, 1997
- 3 <http://www.nordea.fi/Henkil%C3%B6asiakkaat/S%C3%A4%C3%A4st%C3%B6t/Sijoittaminen/Rahanarvonkerroin+laskuri/42717.html>
- 4 http://www.stat.fi/artikkelit/2012/art_2012-03-12_004.html?s=2
- 5 Timo Herranen, Rohkeiden rakentajien vuosisata YIT 1912-2012, 2012
- 6 Esa Rantamo, Väellä, voimalla, taidolla, 1997
- 7 http://www.maailmanmuutos.fi/smm/2/2_2T.htm
- 8 <http://www.joukoskinnari.com/2013/12/23/joulun-iloa-pankkikriisin-keskelle-suomen-joulupukki-on-paras/>
- 9 <http://www.eke.fi/konserni/historia/>
- 10 <http://www.sundsberg.fi/>
- 11 <http://www.tekniikkatalous.fi/rakennus/article77989.ece?s=l&wtm=-23042008>
- 12 <http://www.projektiiutiset.fi/fi/artikkelit/vuosaaren-satama>
- 13 Mauri Heikkonen, Vuosaaren satama ja ympäristö, 2008
- 14 Mauri Heikkonen, Vuosaaren satama ja ympäristö, 2008

Muut lähteet

<http://www.allu.net/fi/>
<http://www.remu.fi/>
<http://www.arabianranta.fi/>
<http://www.portofhelsinki.fi/>
<http://www.viheraluerakentajat.fi/>
<http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/>
<http://www.mercedes-benz.fi/>

Haastattelut

Esko Haapasaari, Markku Hurskainen, Veijo Hämäläinen, Tapio Kalliola, Juha Liukkonen, Tiina Partanen, Veli-Matti Sivonen, Valto Tikkanen, Riku Yliniemi, Seppo Yliniemi, Timo Yliniemi, Eva Waselius



Men in Black - Tieluiskin 40-vuotisjuhla Hyvinkään Rantasipissä lauantaina 15.2.2014. Markku Hurskainen, Riku Yliniemi, Aarne Vikki ja Timo Yliniemi.

Kiitos kaikille kirjan teossa avustaneille ja erityiskiitos kaikille haastatelluille!



OMAKIRJA