



Hannu Alenius Oy käyttää pääosin Ivecoja.

Euroopan Unionin pohjoisempiin kuuluva kuljetusyrittäjä Hannu Alenius ryytyi AdBlue-vikoihin. Kissa nostettiin pöydälle ja nyt EU-päättäjien taholta puolelta kuuluu viestiä, että ongelma on otettu tosissaan. Mutta millainen perheyritys on Hannu Alenius Oy?

Inarilainen kuljetus- ja ympäristöalan yrittäjä

Hannu Alenius

nousi valtakunnan tietoisuuteen alkutalvesta. Hän nosti esiin europarlamentaarikko

Merja Kyllösen

ja Suomen Kuljetus Logistiikka SKAL ry:n kanssa dieselmoottorien pakokaasunkäsittelyjärjestelmien pakkasongelmat esiin.

Alenius kuuluu keskustan edustajana Inarin kunnanvaltuustoon ja hän on myös kunnanhallituksen jäsen. Alenius on myös Inarin ammattiautoilijoiden puheenjohtaja. Vaikuttamistyö on tuttua.

– 2,5 vuotta olen AdBlue-ongelmaa ruikuttanut. On se petollista ryöstöä, Hannu Alenius sanoo jämäkästi.

ADBLUE JA DEFROSTA

Hannu Alenius Oy:ltä on 17 vuoden aikana rahaa uponnut 340 000 euroa urearuiskutusremontteihin. Edellistalvena kuluja oli 47 500 euroa. Laskelmat on tehty Hannu Aleniuksen mukaan yrityksen kuiteista, eivät ole siis ylimalkaisia arvioita.

Yhden urearuiskutusjärjestelmän remontin hinta on noin 5 000 euroa, joka jakaantuu puoliksi AdBlue-ruiskutuslaitteen ja asennustyön kesken. Perusongelma on AdBlue- liuoksen jäätyminen 12 pakkasasteessa. Sellainen luokitellaan pikkupakkaseksi Lapissa, jossa elohopea voi laskea jopa miinus 40 asteeseen.

Defrosta lopetti ureaviat

Kirjoittanut Ajolinja
01.09.2026 00:00

– Tänä talvena ei ollut AdBlue-vikoja, Hannu Alenius kertoo.

AdBlue-liuos vaihdettiin Kemion Oy:n valmistamaan Defrostaan, jonka pakkaskestävyys on 30 astetta. Defrostan käyttö on toistaiseksi omalla vastuulla, koska sitä ei ole vielä hyväksytty viralliseksi reagenssiksi, lisäaineeksi. Mutta tilanne näyttää valoisalta.

Euroopan komissiossa on menossa Automotive Omnibus lakihanke, jonka tarkoitus on yksinkertaistaa autoteollisuuden sääntelyä. Tässä projektissa on yhtenä vetovastuullisena toimijana Merja Kyllönen, joka on EU-parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan jäsen. Omnibus-hankkeen myötä AdBlue-ongelmaa ollaan ratkomassa, kertoo Kyllönen toukokuisessa Facebook-päivityksessään.

*"Nyt ehkä kaikkein haastavimman kokonaisuuden
luo se, että löydämme sellaiset kirjaukset,
joka pitää myös koneyrittäjät, maatalouden
sektorin ja koko kentän mukana.
Emme halua sössiä tätä, että osa toimijoista
jäisi pois ja vain raskas liikenne ja henkilöautot
tulisi huomioitua. Eli aikamoinen savotta
on edessä, mutta komissio on valmis muutoksiin
ja ajoneuvovalmistajat ovat myös olleet
ahkerasti mukana keskusteluissa".*

Hannu Alenius Oy on käyttänyt menneenä talvena Deforstaa kolme tuhannen litran IBC-kontillista. Sitä käytetään Aleniuksen kalustossa myös kesäkautena. Defrostan tiheys poikkeaa AdBluesta, joten joissakin autoissa ja koneissa urearuiskutuksen laatuanturi sytyttää vikavalon.

– JCB:n koneet ja Volkkarin henkilöautot herjaavat, Hannu Alenius kertoo.

Tultuaan Kroatian toukokuiselta lomalta Aleniuksen henkilöauto Mersu sytytti päästöjärjestelmän vikavalon.

Defrosta lopetti ureaviat

Kirjoittanut Ajolinja
01.09.2026 00:00

– Ureea kuluu vähän, kun tulee ajettua vähän henkilöautolla. Täytyy vaihtaa Defrosta tankkiin ja katsoa, auttaako se.

Hannu Alenius Oy on myyneet Defrosta täysissä IBC-konteissa ympäri Suomea. Lisäksi Aleniuksen korjaamoltaan on myyty suoraan kontista digitaalisen mittarin kautta 2,5 euron litrahintaan. AdBlue on noin puolet halvempaa.

– Ei olla otettu Defrostasta paljoa katetta.
Netissä näkee, että sitä myydään 10 litran pöniköissä 7–8 euroa litralta, Hannu Alenius sanoo. Esimerkiksi kaikki Ivalon taksit ja muutkin ammattiautoilijat käyttävät Defrosta.



Tero (vas.) ja Hannu Alenius.
PALVELUA

yrittäjätoiminnan on aloittanut Inarissa

Arvo Antero Alenius

vuonna 1953. Kolmannen sukupolven yrittäjä Hannu Alenius perusti toiminimen vuonna 1996.

JÄTEKULJETUKSIA JA RAKENTAMISEN
Aleniuksen suvun

– Ajoin 2235-Mersulla ulkomaille, Venäjälle, Hannu Alenius kertoo.

Kun Venäjän liikenne hiipui ja loppui 90-luvun lopulla, Alenius muutti Mersun sorakasettiyhdistelmäksi. Ja entistä enemmän alettiin keskittymään jätehuoltoon ja likakaivojen tyhjennykseen. Osakeyhtiö perustettiin vuonna 2003.

Jokainen talon ja mökin asukas voi Inarin ja alueella tilata tyhjennyksen mistä haluaa. Sellaista kunnallista kilpailutusta ei ole suunnitteilla, jossa yksi yrittäjä saisi kaiken hoitoonsa.

– Täällä on kaikki niin hajallaan, täytyy olla paikallistuntemusta. Ei ole isoja valtakunnallisia

yrittäjiä mukana, meidän lisäksi on yksi toimija, kertoo Hannun poika

Tero Alenius

, joka on ollut mukana perheyrittäjän toiminnassa vakituiseen vuodesta 2018.

Kaivotyhjennysten lisäksi hoidetaan lähialueen vaihtolavakuljetuksia. Lähialue tarkoittaa Suomen suurinta kuntaa Inaria ja Utsjokea. Ajokilometrejä voi tulla yhdellä keikalla toista sataa. Siksi vaihtolava-autoissa on perävaunut. Vaihtolavoja Aleniuksella on 70.

Jätekuormat ajetaan Ivalon siirtokuormausasemalta Ouluun, mutta sitä kuljetusta Hannu Alenius Oy ei tee.

– Hävisimme sen kilpailutuksen, Alenius kertoo.

Hotelleja ja mökkejä rakennetaan Lapissa paljon. Rakennusliikkeiden palvelemiseen Aleniuksella onkin sopivaa kalustoa, kuten mobiilinosturi, kurottaja, nosturiautoja, pari pyöräkonetta ja pari kaivuria.

Inarin Näätämyssä Norjan rajan tuntumassa paloi huhtikuussa kaupparakennus. Sen palamisjätteet Aleniukset ajoivat Tornioon 600 kilometrin päähän.

IVECO PÄÄMERKKI

Hannu Alenius Oy:n kalustoon kuuluu kahdeksan Iveco Stralista, pari pikku-Scaniaa ja Actros-Mersuja.

– Mersu on meillä ollut aiemmin päämerkki, Hannu Alenius kertoo.

Ensimmäinen Iveco tuli Aleniukselle vuonna 2008. Autolla ajettiin jätteitä Ivalosta Tornioon. Auto kesti miljoona kilometriä. Siitä lähtien on hankittu etupäässä Ivecoja.

– Ovathan olleet toimivia, hinnaltaan edullisia ja on ollut hyvät kauppamiehet, Alenius kertoo.

Ivecot ja muukin kuorma-autokalusto on hankittu pääosin Iveco-edustaja Markkinointi Niemikorvelta. Viime aikoina on hankittu käytettyjä. Vuonna 2019 tullutta Iveco S- tai T-Way mallia ei Aleniuksella vielä ole.

– Ostin viikko sitten Suvanto Trucksilta vuoden 2018-mallisen neliakselisen 570-Stralixsen Multiliftin koukkulaitteella. Samalla reissulla hankin neljännen vaihtolavaperävaunun ja lkaalisista yhdeksän uutta vaihtolavaa. Että sellainen etelän reissu, Hannu Alenius naurahtaa.

Ajokilometrejä Aleniuksen kuorma-autoissa on noin 300 000–500 000 kilometriä. Sesonkiin hankitulla koukkuautolla Actros-Mersulla on ajettu pian 800 000 kilometriä.

Aleniuksen korjaamon varustukseen kuuluu Ivecon merkkitesteri, joka on Niemikorven kautta hankittu. Korjaamo on oikeastaan epävirallinen Ivecon merkkihuolto, lähin virallinen on 300 kilometrin päässä Rovaniemellä.

Korjaamolla työskentelee yksi asentaja raskaiden parissa, pari on kevyemmän kaluston kimpussa. Korjaamo kuuluu myös Vianorin raskaan kaluston rengaspalveluketjuun.



Kaarihallissa katsastetaan ja remontoidaan raskasta kalustoa.

KATSASTUS

TOIMINTAA

Vuonna 2023 Tero Alenius valmistui auto- ja konetekniikan insinööriksi Oulun ammattikorkeakoulusta. Opinnäytetyön aihe oli

Katsastustoimipaikan

perustaminen: Hannu

Alenius Oy

(löytyy Theseus.fi tietokannasta).

Katsastustoimipaikalle olikin Ivalossa kysyntää. Lähin oli Sodankylässä, jossa käynti Ivalosta tiesi 300 kilometrin ajoa. Amk-opintojen lomassa Tero pätevöityi ajoneuvokatsastajaksi.

Vuoden 2022 maaliskuussa Hannu Alenius Oy aloitti henkilöautojen katsastuksen. Raskas kalusto tuli mukaan saman vuoden elokuussa. Silloin toimittiin vuokratiloissa vuokramiehen voimin.

Viime vuoden syyskuussa Aleniuksen korjaamon viereen nousi 36-metrinen raskaan kaluston katsastushalli, jossa voidaan tehdä myös isojen autojen remontteja. Hallitoimittajaksi valittiin Kaarirakenne.

– Etuna oli hinta ja nopeus, Tero Alenius kertoo.

Hallirakennuksen hinta oli noin 200 000 euroa. Kustannuksissa säästettiin, kun maatyöt tehtiin itse ja betonielementit haettiin ja pystytettiin. Varsinainen kaarihalli betonielementtien päälle tehtiin taivuttamalla kaaret hallin pihalla valssatusta teräsrullasta.

– Tiistaina asennusporukka aloitti ja perjantaina tehtiin enää viimeistelyitä, Tero kertoo.

Lämpöeristyksenä on kymmenen senttiä ruiskutettua polyuretaania. Se on päällystetty palonsuojamaalilla.

– Elementtihalli olisi ollut 100 000 euroa kalliimpi. Eristetty pressuhalli olisi tullut 100 000 euroa halvemmaksi, Tero kertoo.

Lumihommissa pyöräkoneella helposti kolhaisee hallin kulmaa, siinä pressuhallista olisi tullut

helposti entinen.

Henkilöautoja katsastaa palkattu työntekijä. Tero Alenius hoitaa raskaan kaluston katsastukset.

– Käyn myös kerran kuussa Nuorgamissa katsastamassa autokorjaamon tiloissa kevyttä kalustoa, Tero kertoo.

Toukokuun 22. päivään mennessä uudessa kaarihallissa on tehty 137 raskaan kaluston katsastusta.

– Uusien autojen yleisimmät viat talvella liittyvät OBD-järjestelmän kautta luettuna päästölaitteisiin, Tero Alenius kertoo.

Jos nämä viat poistuvat, yksi kiitoksen kohde on Teron Hannu-isä, joka nosti AdBlue- kissan pöydälle.

TILAAJAVASTUULAKI

Kun tätä haastattelua tehtiin toukokuun lopulla, Hannu Aleniuksella oli mielessä SKAL liittokokous Seinäjoella. Hän oli sinne innokkaana menossa.

– Seuraava asia, jonka nostan pöydälle AdBlue-ongelman jälkeen, on tilaajavastuulaki, Hannu Alenius jyrähtää.

Kuljetuspalveluja ostettaessa vain hinta ratkaisee. Alenius on kysynyt viranomaiseltakin, miksei tilaajavastuulakia noudateta.

Defrosta lopetti ureaviat

Kirjoittanut Ajolinja
01.09.2026 00:00

– Sanovat, että valvonta on pääurakoitsijan vastuulla, Hannu Alenius ihmettelee.

Ajolinja seuraa tiiviisti, mitä paljasjalkalaiseksi saamelaiseksi alkuperäiskansan edustajaksi itseään kuvaileva yrittäjä saa aikaiseksi.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Hannu Alenius Oy

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)