



Suomen teillä harvinaisempi puutavara- auto pitkän tavarajonon ajoon kuten muun muassa pylväiden.

Moninkertainen enduromestari, kuljetusyrittäjä **Heikki Timonen**, johtaa nyt liki satavuotiasta kuljetusyritystä. Yhtiön kalusto rahtaa raaka- ja energiapuuta sekä soraa. Helpolla hommasta ei selviä, sen osoitti viime vuoden järkyttävät kustannusten nousut.

Lahtelaisella Kuljetusliike L.H. Timonen Oy:llä on perinteitä kuljetusalalla. Tänä päivänä yrityksen tukijalkoina ovat raaka- ja energiapuun kuljetukset sekä maansiirto.

Toimitusjohtaja Heikki Timonen kertoo, että tällä hetkellä raakapuukuljetuksissa on kymmenkunta autoa ja energiapuolella 11-12 autoa. Maansiirtoautojen lisäksi sisaryritys Sorhei Oy:llä on myös pyöräkuormaimia ja kaivukoneita.

Laaja toiminta-alue

Timosen puuautot ovat tuttu näky Etelä-Suomen maanteilla. Lahti on yrityksen sijaintipaikkana keskeinen, laajat metsät ympärillä ja myös metsäteollisuuden sahat ja tehtaat ovat lähellä.

- Kuljetamme raakapuuta pääasiassa Versowood Oy:n sahalle Vierumäelle ja UPM:lle Kuusankoskelle, mutta myös Pellosille Ristiinaan ja Kalsolle Vuohijärvelle sekä jonkun verran myös Kotkan tehtaille, Timonen sanoo.

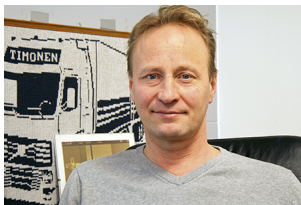
Raakapuuta yritys kuljettaa vuodessa noin 400.000 kuutiota.

Energiapuun kuljetuksissa L.H. Timonen Oy on ollut mukana kymmenisen vuotta. Yrityksen kalustolla ajetaan sahoilta sivutuotteita sekä terminaleista metsätähdehaketta

lämpövoimaloille.

- Lahti Energia Oy on suurin hakkeen ja sahojen sivutuotteiden toimituskohde. Sen lisäksi ajamme energiapuuta pk-seudulle muun muassa Vuosaaren, Järvenpään ja Martinlaakson lämpövoimaloille.

Kiivaimpaan lämmitysaikaan Timosen täysperävaunulliset hakeautot ovat aktiivisesti ajossa. Päivittäin autot tyhjentävät viitisenkymmentä kuormaa energiapuuta lämpölaitosten vastaanottopisteisiin.



Heikki Timonen on kolmannen polven yritysjohtaja. Lahtelainen yritys kuljettaa pääasiassa puuta, haketta sekä maa- ja kiviainesta.

Maansiirtoa alusta alkaen L.H. Timosen pitkällä taipaleella ovat maa-aineskuljeukset olleet toiminnassa mukana koko ajan. Yhdessä vaiheessa myös kivihiili oli merkittävä kuljetusartikkeli. Vuonna 1993 perustettu Sorhei Oy on laajentanut toimintaa myös maarakennukseen. - Toimimme Lahden ympäristössä tekemällä muun muassa talonrakennuksien pohjatöitä. Kuljetamme ylimääräisiä kaivujätteitä pois ja tuomme murskeita tilalle. Rakennustöiden loppuvaiheissa toimitamme vihertöihin tarvittavia multia ja kuorikatteita, Heikki Timonen sanoo.

- Meillä ei ole omia kiviaineksen ottopaikkoja, mutta olemme ”monttuisäntiä” Destialle. Teemme kiviaineskauppa ja kuljetuksia heidän murskeillaan.

Hiljaisempina talonrakennusaikana neljä maansiirtoautoa ja kaksi pyöräkuormainta on talvisin teiden kunnossapidossa.

Yrityksellä on myös satamatoimintaa. Haminassa on kalustoa, jolla siirretään satama-alueella bulkkitavaran laivoista terminaalisiin.

Kalustovaihdot harkiten

L.H. Timosen kalustossa on pääasiassa Volvoja, Scanioita ja Mersuja. Sorhei Oy:ssä on myös kolme Sisua.

- Kaluston uusimistahti riippuu paljolti käytöstä. 900.000 kilometriä ajettu hakeauto saatetaan laittaa vaihtoon. Raakapuun kuljetuskalustolla ajetaan pidempään. Ehkä keskimääräinen vaihtoväli on noin viisi vuotta. - Hakeautot toimivat kahdessa vuorossa. Puuautot pyörivät yhdellä kuljettajalla. L.H. Timosella työskentelee 38 ja Sorhei Oy:ssä 26 henkilöä. Heikki Timonen sanoo, että kuljettajien pysyvyys on ollut hyvä ja uusia saatu palkattua tarpeen mukaan, tosin ajoittain saattaa olla kuljettajapulaa.

- Puunajo metsälaaneilta sahoille ja tehtaille on sen verran vaativaa työtä, että uusille kuljettajille tarvitaan perehdyttämistä vaikka kuljettajapätevyys raskaalle kalustolle onkin.



Uutuutta kiiltelevä hakeperävaunu valmiina ajoon. Yhdistelmään sopii reilut 170 kuutiota energiapuuta.

Oma korjaamo Yrityksellä on kaksi huoltohallia, joista isompaan sopii kerralla kolme täysperävaunua ja pienempää yksi pitkä sekä vetoauto. Puuautopuolella on neljä vakituista asentajaa ja maansiirtopuolen kalustosta pitää huolta kaksi asentajaa.

Korjaamot toimivat täysillä. Niissä tehdään autojen huoltoja, päällirakenteiden korjauksia, rengastyöt, katsastushuollot jne. Tarpeen mukaan kalustoa käytetään myös merkkikorjaamoilla.

Puutavara-autoissa on Logliftin ja Keslan nostureita. Timonen ei halua verrata niiden ominaisuuksia tai kestävyyttä, molemmilla on pärjätty hyvin.

Osaltaan kaluston kestävyysvaikutteet talviolosuhteet. Raskaissa ja upottavissa keleissä autot joutuvat lujille ja rikkoutumisia tapahtuu. Timosen mukaan tämä talvi on ollut tammikuulle saakka toimiva ja on pystytty ajamaan puuta ongelmitta.

Järjetön kustannusnousu

Yritysten kalustot käyttävät vuodessa noin 2,5 miljoonaa litraa polttoainetta. Pienikin hintaheilahdus tuntuu loppulaskussa.

Timonen manailee, että viime vuonna kustannusten nousu oli ihan järjetön. Ei toiminta kuitenkaan polttoaineiden kohonneisiin kustannuksiin kaadu, lisäksi ovat kasvaneet rengaskulut ja päällirakenteista aiheutuvat menot.

- Kuljettajilla on omat ongelmansa. Jokin aika sitten metsäteollisuus aloitti ylikuormien syynäämisen, joka kypsytti kuskeja. Vaikka laanilta lähtiessä kuorma olisi sallituissa mitoissa saattaa purkupaikan vaaka näyttää ylikuormaa, koska talvella kyytiin tarttuu lunta ja jäätä. Pienestä ylityksestä räpsähtää kuskille varoitus. Viranomaisetkin sallivat pienen jouston ylikuormalle.

Alan tulevaisuus

Timosen kuljetusyrityksellä on perinteet melkein sadan vuoden ajalta, sinä aikana kalusto on kehittynyt valtavasti. Miten alalla suhtaudutaan tulevaisuuteen ja esimerkiksi metsien käyttöön kohdistuvaan kiihkeään ympäristökeskusteluun tai odotuksiin kaluston sähköistämisestä?

- Uskon, että metsäalalla riittää tekemistä. Muun muassa energiapuun kysyntä on ollut vahvassa kasvussa ja on rakennettu uusia puunjalostustehtaita. Metsäteollisuus on Suomen taloudelle erittäin tärkeä. Voihan puuta jalostaa pidemmälle esimerkiksi voilemmalla jotain käsitöitä, mutta suuressa mitassa puuta ei voi muulla korvata.

- Ympäristökulmasta katsottuna sähköautot eivät ole meidän alalla tulevaisuudessa

näköpiirissä. Jakoliikenteessä ne ovat kyllä ihan paikallaan, Heikki Timonen sanoo.



Rakennustoiminta on jossakin määrin kausiluonteista. Osa Sorhei Oy:n maansiirtoautoista on valjastettu talvella teiden kunnossapitotöihin.

Omat ajot vähissä Heikki Timonen tuli yritykseen töihin 1980-luvun lopulla. Aluksi pyöräkuormaimen puikkoihin. Nykyisessä toimitusjohtajan tehtävässä puuautojen ajot ovat jääneet parin viime vuoden aikana vähemmälle. Hän sanoo ajavansa liian vähän puutavara-autoja. Pysyy jalat paremmin maassa kun välillä asettuu kuljettajan asemaan.

- Jos käy harvakseltaan metsätehtaiden purkupaikoilla joutuu vähän kyselemään muilta, että miten täällä tai täällä toimitaan.

Kuljetusliike L.H. Timonen Oy:n liikevaihto oli viime vuonna noin seitsemän miljoonaa euroa ja Sorhei Oy:n viitisen miljoonaa euroa.

Viipurista Lahteen

Erkki Timonen perusti kuljetusliikkeen Viipurissa vuonna 1927. 1940-luvulla Viipuri jäi, mutta yritys selviytyi ja jatkoi toimintaa Lahdessa. 1970-luvulta alkaen kuljetuksia luotsasivat Erkin pojat Seppo, Osmo ja Lauri.

L.H. Timonen Oy on edelleen perheyritys. Heikki Timonen on kolmannen polven kuljetusyrittäjä. Samasta ikäpolvesta on yrityksessä mukana myös liiketoimintajohtaja Pekka Saittakari.

Heikki Timonen tunnetaan kuljetuspiirien ulkopuolella kilpaurheilustaan. Hän oli pitkään Päijänteen ympäriajon valti, kuusi perättäistä voittoa, kymmenen kertaa palkintokorokkeella, kisassa mukana 20 kertaa. Sen lisäksi Timonen voitti seitsemän enduron Suomen mestaruutta.

Enduropyörän sarvista puuauton rattiin

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.02.2023 00:00

- Olisi mukava nousta vielä pyörän satulaan. Harrastus on jäänyt kuitenkin vähiin, sillä työkiireet ovat etusijalla, Heikki Timonen sanoo.

Teksti, kuvat | Ilpo Ceder

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)