

HENKILÖKUVASSA – ANTTI MÄKINEN

Betoni-lehden henkilökuva-galleriassa on haastateltavana diplomi-insinööri *Antti Mäkinen* (s. 1950 Helsingissä).

”Kovin kauas en ole päässyt työ- enkä asumisuralani”, *Antti Mäkinen* naurahtaa. Lapsuus kului Helsingin Töölössä ja Lauttasaarella, aikuisikä Espoossa, pääosin Tapiolassa, josta perhe teki väliillä koukkauksen Olariin. Opiskelupaikkakin löytyi läheltä, Otaniemestä. Eikä työkään ole miestä viennyt kovin kauas, sillä se on työpaikan vaihdoksista huolimatta pysynyt Tapiola-Vuosaari -akselilla.

Rakentamisen valikoitumiseen opiskelusuunnaksi ei Antin mukaan sisältynyt mitään syvällistä pohdintaa: ”Tykkäsin matematiikasta ja rakentamisessa tuntui olevan sopivassa suhteessa sekä konkretia että matemaattista asioiden pyörittelyä.”

Rakenteet siis viehättivät ja pääaineikseen Antti valitsikin huoneenrakennustekniikan ja rakenteiden mekaniikan. Diplomityö oli järeää kaarta, kevytso-rabetonin käyttömahdollisuuksien tutkimista isoissa betonipalkeissa. Samalla Antti työskenteli betonitekniikan assistenttina ja veti laboratoriotöitä ja laskuharjoituksia.

RAKENNESUUNNITTELU ANTOI NÄKÖKULMAA TULEVAAN

DI:ksi valmistuminen osui silloiseen lama-aikaan, vuoteen 1976. ”Armeijan käytyäni pääsin Helsingin kaupungin rakennusvirastoon HKR:ään rakennesuunnittelijaksi.”

Seitsemän vuoden suunnittelijarupeamaa Antti muistelee hyvällä: ”Kaupungilla oli paljon erityyppisiä kiinteistöjä, joissa tehtiin hyvin monenlaisia saneerauksia. Rakennesuunnittelu oli usein räätälintyötä. Kohteet olivat pienehköjä, joten työ oli vaihtelevaa ja mielenkiintoista.”

Tulevien rakennuttajapestiensä kannalta Antti pitää suunnittelutaustaa erittäin hyvänä: ”Se on

avartanut omaa näkökulmaa ja antanut tatsia hankkeen muiden osapuolien toimintaan.”

RAKENNUTTAJAKONSULTIKSI

Rakennuttajakonsultiksi Antti siirtyi 1985 Projekti-konsultit Oy:öön. ”Alan pioneerit olivat silloin jo käyneet ensimmäiset taistot ja rakennuttajakonsulttitoiminta alkoi olla vakiintunutta toimintaa”, hän muistelee tilannetta.

”Suunnittelun ohjausta, urakoiden valmistelua, työmaan hoitoa. Ensimmäinen työ oli nykyisen työpaikan vieressä oleva Espoon kaupungin paikoitus-talo, johon kaupungin pysäköintiyhtiö siis palkkasi konsultin.”

”Uusi avaus itselle oli myös se, että työssä pääsi tutustumaan lähemmin yritys- ja kaupalliseen maailmaan. McDonald’s, IBM, Nokia”, hän listaa.

Syy siihen, että Antti vuonna 1991 siirtyi Helsingin kaupungin palvelukseen, ei ollut suinkaan töiden puute konsulttina, vaan se, että töitä oli niin paljon. ”Meillä oli neljä alle kouluikäistä lasta, tuntuu että aikaa ei riittänyt työn ulkopuoliseen elämään”, hän kertoo taustaksi sille, että siirtyi vetämään Ruoholahden aluerakentamisprojektia.

”Oltiin juuri laman kynnyksellä. Itselläni tosin ei ollut työpaikan vaihdoksessa sellaista viisautta, että olisin lamaa osannut ennakoida. Yllätyksenä se silloinkin tuli”, Antti toteaa.

LAMA ANTOI POTKUA RUOHOlahDEN ASUNTORAKENTAMISEEN

Ruoholahti-projektilla lamalla oli kuitenkin suotuisa vaikutus. Ruoholahtea oli valmisteltu jo pitkään, mutta asemakaavavalitukset laukesivat vasta vuoden 1991 alussa. ”Ensimmäisten rakennusten ra-

kentaminen alkoi huhtikuussa samalla kun lama hyökkäsi päälle. Hinnat romahtivat ja kanavan rannalta sai asunnon 5500 markan neliöhinnalla. Aluetta rakennettiin osin lamantorjuntamielessä. Myös Hitas-rakentamista oli paljon. Vaikka kaupungin rahat olivat vähissä, hintatason laskiessa pystyttiin rakentamaan korkeatasoisesti”, Antti kertoo ja toteaa Ruoholahtea rakennetun suotuisten tähtien alla. Asuntoalue olikin valmis neljässä vuodessa.

Kaupungin organisaatiossa aluerakentamisprojekti toimi kaupungin keskushallinnossa, linkkinä ra-hoitusjohtajaan ja apulaiskaupunginjohtajaan. Projekti-johtaja ei siis ollut päätöksentekijä, vaan kokonaisuuden ja yhteistyön koordinoija sekä kaupungin sisällä että yksityisiin toimijoihin päin. Aluerakentamisprojektin vahvuutena Antti pitää sitä, ettei etukäteen ole ihan tarkasti määritelty mitä ja miten tehdään, vaan uusia asioita voidaan keksiä projektin edistyessä. Hän kuvaakin projektia sosiaalisesti ta-pahtumaksi, jossa projektinjohtaja pitää huolen siitä että mennään eteenpäin laadusta huolehtien.

Ruoholahden aluerakentamisprojektissa toiminnan aktiivisena instrumentina oli kaupungin pysäköintiyhtiö, joka rakennutti alueen kaikki pysäköinti-paikat. Lama-aika aiheutti tosin keikauksen, kun alueelle suunniteltu toimitilarakentaminen ja sen myötä yritysten rakennettavaksi ajateltujen pysäköintitalojen rakentaminen pysähtyi täysin. Sen takia sopimusjärjestelyt jouduttiin mylläämään uusiksi.

Antti katselee Ruoholahtea asuntoaluetta edelleen tyytyväisellä mielellä. ”Yksittäisten hienojen talojen lisäksi koko miljöö kanavineen on onnistunut. Siitä suurin ansio kuuluu epäilemättä *Juhani Pallasmaan* tekemälle julkisten ulkotilojen yleis-suunnitelmalle. Sen pohjalta esimerkiksi pysäköinti-yhtiö pystyi teettämään suoraan toteutuskuvat.”

VUOSAARESSA NOSTETTIIN ALUEEN IMAGOA

Ruoholahden jälkeenkin Antti pysyi merenranta-maisemassa. Vuonna 1994 hän siirtyi vetämään Vuosaaren aluerakentamisprojektia. Sen taustana oli apulaiskaupunginjohtaja *Pekka Korpisen* halu nostaa Vuosaaren profiilia. Alueen asunTORAKENTAMINEN oli vinoutumassa yksipuolisen rakennuskannan takia.

Antti kertoo, että hanke alkoi ”ala keksiä” -periaatteella. Tärkein tulos oli Aurinkolahden alueen syntyminen. Aurinkolahden lähtökohtana oli vapaa-rahoinen asuntotuotanto ilman Hitas-sääntelyä, joka silloin laajaa aluetta koskevana periaatteena oli poikkeuksellista.

Alueen kehittäjiksi valikoitua viisi toimijaa: YIT, Skanska, Sato, Asuntosäätiö ja Pro Paulig. Kansainvälisen arkkitehtikilpailun voitti *Timo Vormala*, jonka ehdotuksen pohjalta Aurinkolahti on toteutunut lähes sellaisenaan. Kanavakin tuli, vaikka siitä käy-



Vuosaaren satama

1

Vuosaaren satamaa ovat palkinneet monet eri tahot: se on saanut Itä-Helsinki -palkinnon, RIL-palkinnon, Helsingin rakennusvalvonnan myöntämän Rakentamisen Ruusun, Vuoden logistiikkapalkinnon sekä Vuoden 2008 Betonirakenne -palkinnon. Betonirakenteena palkitun liukuvaluetun meluseinän johtoaajatuksena oli tehdä sataman ja luontoalueen rajasta hyvin voimakas. Satama elää omilla ja luonto omilla ehdoillaan meluseinän eri puolilla.

tiin kovat keskustelut. Vaikka Aurinkolahden itäosan asuntorakentaminen on nyt tyrehtynyt, alue kokonaisuutena on jo varsin valmis kehuttuine ja palkittuine ympäristöineen. Ansaittuja kehuja on tullut myös persoonalliselle alueen sisääntulolle, Vuotien valaistusratkaisulle.

Antti myöntää, että helppo projekti ei ollut. Lisäväriä siihen toivat poliittiset väännot. Hitas-kuvioon kaajoaminen oli arka aihe. Loppujen lopuksi kaupunginvaltuusto kuitenkin hyväksyi yksimielisesti viiden toimijan kanssa tehtävän sopimuksen. "Politiikka vaikuttaa tähän työhön, totta kai", Antti toteaa, mutta korostaa, että työssä on olennaista se, että voi toimia kaikkien osapuolien kanssa ilman painolasteja.

KAMPPIA VIRITELTIIN VÄHITELLEN

Ruoholahdessa oli siis vahvasti lama mukana, näytettiin että eteenpäin mennään siitä huolimatta. Vuosaaren johtoihe oli puolestaan imagon nosto. "Annettiin tehtävä ja sen toteuttamiseen tuki ja mahdollisuudet."

Entä Kamppi-projekti, siinäkin Antti vaikutti pitkään? "Kamppia oli viritelty jo vuodesta 1994 lähtien. Sitä valmisteltiin tavallaan oheistyönä Pekka Korpisen asettamissa työryhmissä. Puheenjohtajana oli nykyinen kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö *Tuomas Rajajärvi*, itse toimin ryhmän sihteerinä."

Kampin valmisteluun ei siis rakennettu isoa organisaatiota, vaan edettiin rauhallisesti: "Työryhmä kerrallaan teki raportin, jonka pohjalta seuraava pääsi työskentelemään. Siitä muodostui yhtenäisen raporttien jono, jossa Kamppi kypsyi tarjouskilpailuvaiheeseen. Projektin paisuessa siirryin itsekin Vuosaaresta kokonaan Kamppi-projektiin, jota hoidin päätoimisesti kaksi vuotta sopimuksien valmisteluun saakka."

Kamppi kokonaisuutena onnistui hienosti. Yhtenäisen onnistumisen ydinasiiana Antti pitää tarjouskilpailumenettelyn kautta tullutta kalliitekniistä innovaatiota. SRV Viitokset pystyivät sen ansiosta painamaan bussit kokonaan maan alle. "Meidän se yllätti täysin, vaikka olimme jo monta vuotta tuskailleet juuri kalliosuunnitteluratkaisujen parissa. Ilman kilpailutilannetta ratkaisua ei olisi siinä löytynyt."

SATAMAA TEKEMÄSSÄ HYVIN MOTIVOITUNUT PORUKKA

Kampista Antti siirtyi taas uuteen haasteeseen, siihen, jonka tiimoilta hän on ollut julkisuudessaakin varmasti eniten esillä: vetämään Vuosaaren satamaprojektia, Vuosaa.

Eikö kesken ollutta Kamppia ollut haikea jättää? "No ei, on ihan hyvä että isoihin projekteihin tulee uusiakin ihmisiä. Itse ehdin askarrella Kampin parissa 7 vuotta. Vaihe oli sikäläkin sopiva, että kaupungin rooli Kamppi-projektissa muuttui, kun projektinjohtourakoitsija tuli tuossa vaiheessa hank-

2

Antti Mäkisen mukaan rakennushankkeet ovat muun yhteiskunnan tavoin nykyään hyvin monisäikeisiä, eivät pelkästään "insinöörin ja arkkitehtien juttuja". "On hyvä että asioita punnitsevat monen eri alan asiantuntijat monelta näkökulmalta", hän korostaa.

keen päävastuulliseksi."

Toisin kuin äkkiseltään olettaisi, Antti ei pidä Vuosaaren Satama -projektia kovinkaan erilaisena kuin edellisiä kohteitaan.

"Kyse on samoista asioista, kokonaisuuden ja kiinteistönkehittämisestä. Toki monet asiat satamassa kääntyivät matkan varrella päällelleen, aluekin laajeni ja monipuolistui huomattavasti. Periaatteena oli kuitenkin kehittää aluetta ihan niin kuin Kampissakin, jossa liikkuvat bussit, satamassa rekat.

Toki näkökulmia tuli lisää ja organisoinnissakin oli eroja. Olennaista oli se että Vuosaari oli tuotannollinen investointi, jossa oli myös selvä päätösvalta.

Yksi satamaprojektin hienouksista oli Antin mukaan se, että valtio niputti kaikki väylät, siis tiet, radan ja meriväylän yhdeksi projektiksi, Vuoliksi, joka oli yksi momentti valtion budjetissa ja jota *DI Pekka Kontiala* veti keskitetysti. "Oli hieno juttu, että valtion ja kunnan miehet istuivat Vuosaaressa lähekkäin tekemässä Vuolia ja Vuosaa sanamukaisesti yhdessä", Antti kertoo tyytyväisenä.

Hän on aika monta kertaa joutunut vastaamaan ihmettelyyn, miten iso satamaprojekti pystyi pysymään sekä aikataulussa että budjetissa. Todellisuudessa aikataulu jopa nopeutui alun perin ajatellusta. Aikataulussa pysymistä edesauttoi hänen mukaansa se, että vaikka hankkeella oli aikanaan ollut kovaakin vastustusta, toteutusvaiheeseen päästyään sillä oli päättäjien vahva tuki. Pontimena oli tietysti se että satama vapauttaa runsaasti rakennettavaa maata.

Aikataulun osalta jutun juoni oli Antin mukaan se, että "meillä oli aina vain se yksi aikataulu". Hän kertoo, että neuvonpitoa aikataulun muuttamisesta ei pidetty koskaan, vaikka isojakin muutoksia tuli. Suurin niistä oli meren pohjan myrkkylöydöt. Niiden puhdistaminen merkitsi työjärjestykselle täyttää mul-listusta. Alun perin tunneleista tuleva louhe oli näet tarkoitus viedä suoraan mereen, sen sijaan louhe piti varastoida työmaa-alueelle isoiksi kasoiksi.

Entä budjetti? Siinä pysyminen oli Antin mukaan monisäikeisempi asia, sillä satamassa tehtiin paljon ns. tuotannollisia lisäinvestointeja. "Ratkaisuvaa oli se, että työmaan toteuttamistapa oli varsin konservatiivista: suuri osa urakoista oli yksikköhintaurakoita, töitä tehtiin hyvin tehokkaasti. Erikoista kohteen koko ajatellen oli sekin, että urakoitsijoiden suhteen ei jäänyt yhtään riitatapausta auki.

Sataman onnistuminen oli Antin mukaan ehdottomasti koko sen rakentamiseen osallistuneen joukon ansio, ei yksittäisten henkilöiden. "Ihmisten motivointi ei ollut vaikeaa, sillä töihin tulleet henkilöt tulivat sinne nimenomaan sen takia, että halusivat päästä satamaa toteuttamaan. Ilmapööri oli varsin reipas", Antti tiivistää.



Sirkka Saarinen

2

UUSI HAASTE: T3

Sataman jälkeen Anttia oltiin Helsingin kaupungin organisaatiossa istuttamassa Lounais-Sipoon kehitystehtäviin. Nyt mies istuu kuitenkin Tapiolassa Espoon kaupungin palkkalistoilla. Tehtävänä on vetää Tapiolan, Otaniemen ja Keilaniemen T3 -kehityshanketta, siis tekniikkaa, taidetta ja taloutta.

"Ihmiselle tekee hyvää vaihtaa välillä kuvioita ja mennä erilaisiin tilanteisiin", hän perustelee tuoretta työpaikanvaihdosta. Espoossa kiehoi myös se, että Sipooseen verrattuna työ on hallinnon sijasta lähempänä konkreettista tekemistä. Iso hanke tulee olemaan mm. Kehä I:n tunnelointi ja kansittaminen. Vauhtia sille antaa paraikaa meneillään oleva arkkitehtikiilpailu.

Metro ja Aalto-yliopisto ovat luonnollisesti vahvoja tukipilareita, jotka vauhdittavat ja tuovat muutoksia alueen kehittämiseksi. Oman projektinjohtajan roolinsa tärkeimmäksi kysymykseksi Antti kuvaa sitä miten kokonaisuutta prosessoidaan: "Löydetään polku, jota lähdetään etenemään – ei vain heitellä ideoita."

PAUKKUJA PROJEKTIEEN ORGANISOINTIIN

Vaikka Antin uran kohteista suurin osa on ollut näitä "jättiläisiä", hän itse ei halua korostaa niinkään niiden kokoa kuin luonnetta. "Itse olen tykännyt työssäni siitä, ettei niissä ole kukaan ollut antamassa valmiita ratkaisuja, vaan uusia kuvioita on voinut ja joutunutkin hakemaan. Antoisaa on myös se, että työssä on tekemisissä eri alojen asiantuntijoiden kanssa. Näkökulmat ja kysymyksenasettelut ovat terveesti erilaisia. Esimerkiksi satamassa itselle uusia yhteistyökumppaneita olivat limnologit ja ornitologit."

Antti korostaakin, että rakennushankkeet ovat nykyään hyvin monialaisia, eivät kenenkään soolosuorituksia. Erityisesti hänen mielestään kannattaa satsata projektien organisoimisen miettimiseen.

Isojen projektien mies nauttii työn ulkopuolella paljon pienemmästä projektista: Salon takana olevassa mummonmökissä riittää hänen mukaansa mieluista puuhastelua. Tarkkasilmäinen voi bongata Antin myös rajummista kuvioissa, pelaajana jääkiekkokaukalossa.

Sirkka Saarinen