

# Tömpät 2021



# Iso Tömpä 2021

## VT12 Lahden eteläinen kehätie

**MANK ry on päättänyt myöntää alan arvostetuimman tunnustuksen, Ison Tömpän, vuonna 2021 Vt12 Lahden eteläinen kehätie -hankkeelle.**

Vt 12 Lahden eteläinen kehätie -hankekokonaisuuteen kuuluu valtatie 12 Lahden eteläisen kehätien rakentaminen ja maantien 167 Lahden eteläisen sisääntulotien parantaminen. Väylävirasto, Lahden kaupunki ja Hollolan kunta solmivat lähes 50 vuotta vireillä olleen hankkeen toteuttamissopimuksen keväällä 2017.

Valtion rahoitusosuus on 72 % (198 miljoonaa euroa) ja Lahden kaupungin ja Hollolan kunnan yhteinen rahoitusosuus 28 % (77 miljoonaa euroa). Hankekokonaisuus koostui kahdesta eri hankeosasta ja se toteutettiin kolmena urakkana.

Valtatien 12 siirtäminen kulkemaan eteläisempää reittiä parantaa merkittävästi liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta, koska se ohjaa liikenteen pois Lahden ja Hollolan keskusta-alueilta. Maantien 167 parantaminen nelikaistaiseksi reilun kolmen kilometrin matkalla varmistaa sujuvan siirtymisen Lahden eteläisen kehätien ja Lahden itäpuolella kulkevan valtatie 12 välillä. Maankäytön kehittämisen näkökulmasta Lahden eteläinen kehätie tehostaa Lahden asemaseudun, Askon alueen, Sopenkorven sekä Hollolan keskustan kehittämistä.

Lahden eteläinen kehätie valmistui noin vuoden toteutus päätöksen mukaista aikataulua nopeammin ja alkuperäistä laajempaa kokonaisuutena. Toteutuslaajuuteen onnistuttiin liittämään Nikulan eritasoliittymä muuta hankekokonaisuutta kehittämällä.

Muuta tiekokonaisuutta kehittämällä ramppien toteuttamiseen löytyi tarvittava, noin kuuden miljoonan euron rahoitus. Kehätien rakentamisen ja teknisten ratkaisujen kehitystä tehtiin innovatiivisesti etenkin Patomäen ja Liipolan tunnelien kohdalla sekä maa-ainesten sijoitusten osalta. Patomäen tunneli toteutettiin noin 400 metrin pituisena aiemmin suunnitellun 500 metrin sijaan ja muun muassa suojavalleja jatkamalla täytettiin tiesuunnitelman melutasoa

koskevat vaatimukset. Liipolan tunnelin säästöt toteutuivat uusilla maaston muotoiluun liittyvillä ratkaisuilla, ja tunnelin länsipäätä pystyttiin lyhentämään noin 30 metrillä. Tunnelin lyhentäminen ei heikentänyt alueen melutilannetta. Rakentamisesta muodostuvat maa-ainekset siirrettiin pääosin työmaateitä tai rakennettavaa tielinjaa pitkin sijoituspaikoilleen ja niitä hyödynnettiin mm. maaston muotoiluun ja melua vaimentavien suojavallien rakentamiseen.

Rakentaminen on työllistänyt myös monia pieniä ja keskisuuria yrityksiä niin Lahden ja Hollolan seudulta kuin kauempaakin Suomesta. Henkilöstövahvuus rakentamisessa oli parhaimmillaan 520 henkilöä. Ke-hätien rakentamisessa tehty turvallisuustyö on ollut merkittävää, ja osoittaa sen, että ennakoinnilla, osallistamisella ja seurannalla pystytään oikeasti vähentämään suurienkin työmaiden työtaturmien luku-määrää ja vakavuutta. Rakentamisen ripeästä etenemisestä huolimatta hankkeen tapaturmataajuus on ollut erittäin matala, 4,7 työtaturmaa miljoonaa työtuntia kohden. Kehätien rakentamiseen on käytetty noin 2 miljoonaa työtuntia.

Lahden eteläisen kehätien rakentamisessa on panostettu rakentamisen laadun ja aikataulun sekä turvallisuuden ohella viestintään – lähiasukkaita ja tien sidosryhmät on haluttu pitää jatkuvasti hyvin informoituina rakentamisen etenemisestä ja tarjota heille avoin vuorovaikutusväylä. Hankkeen toteuttajat ovat saaneet paljon hyvää palautetta siitä, että asukkaita on kuunneltu ja heidän toiveita on toteutettu ihan käytännön rakentamisessakin.

Kehätien onnistumisen kulmakiviksi nousivat loistava yhteistyö yli organisaatorajojen ja avoimella ennakoivalla viestinnällä saavutettu laaja luottamus tekemiseen. Hankeosajako ja urakkamuodot päätettiin alan toimijoiden näkemykseen pohjautuen, jolloin sitoutuminen oikein ositeltuun hankkeeseen oli vahvaa. Loistava yhteistyö jatkui läpi koko hankkeen ja kaikki mukanaolijat sitoutuivat tavoitteisiin yli organisaatio-rajoiden. Hanketta ja sen ratkaisuja kehitettiin läpi koko rakentamisen ja aikataulun puristuminen oli mahdollista kaikkien sitoutuessa siihen.

Maarakennusalan neuvottelukunnalla onkin ilo ja kunnia ojentaa vuoden 2021 MANK Tömpä ("Iso Tömpä") Vt 12 Lahden eteläinen kehätie -hankkeelle.

# Pikku Tömpä 2021

## Nina Lindström



Nina on toiminut infra-alalla jo vuosikymmeniä. Ninalla on kokemusta niin työmaalta kuin toimistoltakin. RTA-yhtiöiden toimitusjohtajana Nina on toiminut vuodesta 2012 lähtien. RTA-Yhtiöt Oy on Ninan isän Raimo T.A. Virtasen perustama perheyrittäjä, jonka yhtenä osaomistajana Nina on. Koko infra-alan eteen Nina on tehnyt talkootöitä vähintään tuhansia tunteja

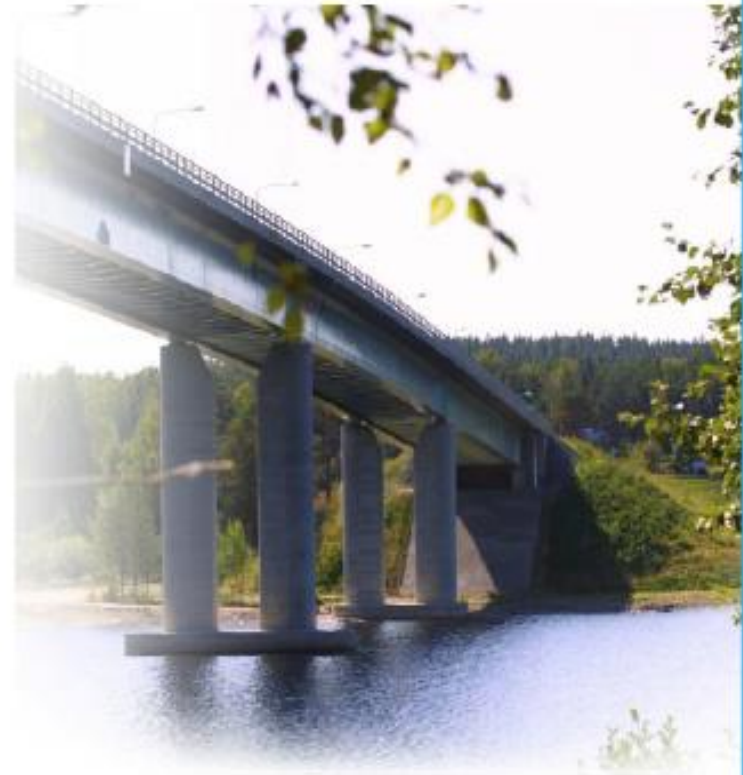
Ennen varsinaista luottamushenkilöuraa Nina ehti olla kesätöissä INFRAn edeltäjän Suomen Maarakentäjien Keskusliiton palveluksessa 1990-luvulla. Juristin koulutuksen omaavana Nina on aina ollut kiinnostunut työehtasioista. Ninan luottamushenkilöura onkin alkanut SML:n ja Rakennusliiton välisen työehtosopimuksen hoidon alueurakoinnin työryhmästä, jossa Nina toimi vuoden 2005–2008. Vuonna 2009 Ninasta tuli INFRA ry:n tilintarkastaja, jona hän toimi vuoteen 2012 saakka.

Vuonna 2013 Nina nousi INFRA ry:n hallitukseen ja samalla hänestä tuli myös INFRA Uusimaa ry:n hallituksen puheenjohtaja, jossa luottamustoimessa Nina toimi aina vuoteen 2018 saakka. Vuonna 2017 Nina valittiin INFRA ry:n hallituksen puheenjohtajaksi, jossa luottamustoimessa hän toimi vuodet 2017–2019. Vuoden 2020 Nina toimi edelleen INFRAn hallituksen jäsenenä jättäytyen pois hallituksesta vuoden 2020 jälkeen. Rakennusteollisuus RT ry:n hallituksessa Nina edusti INFRA ry:tä ja infra-alaa vuodet 2017–2020 toimien RT:n hallituksen varapuheenjohtajana vuodet 2019–2020.

Tällä hetkellä Nina toimii vielä INFRAn ympäristövaliokunnan jäsenenä, jossa hän on toiminut jo useita vuosia sekä lisäksi INFRAn edustajana Elinkeinoelämän Keskusliiton EK:n yrittäjävaliokunnassa

Luottamushenkilöuransa aikana Nina on ansiokkaasti edustanut infra-alaa ja INFRA ry:tä niin kotimaassa ja pohjoismaissa kuin Brysselissäkin.

Pikku Tömpän saa vuonna 2021 oikeutetusti Nina Lindström.



# Pikku Tömppä 2021

## Heikki Jämsä



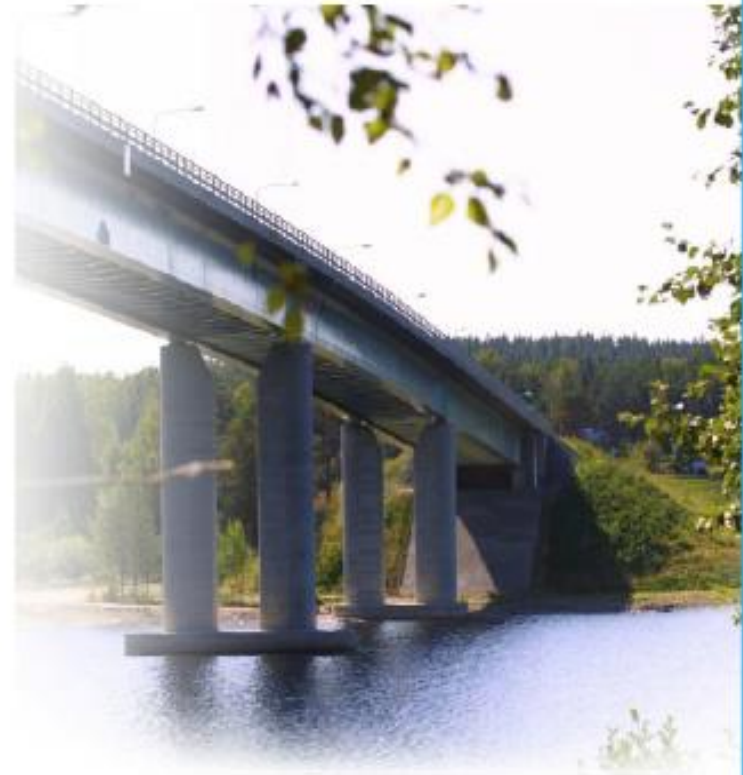
Heikki on tehnyt pitkän uran infra-alalla. Hän valmistui Tampereen Teknillisestä Korkeakoulusta diplomi-insinööriksi vuonna 1982 ja hänen diplomityö käsitteli alemman tiestön kuntoa ja kunnossapidon kehittämistä. Kyseinen aihe on ajankohtainen aihe vielä nykyäänkin. Lisäksi Heikin lisensiaattityö valmistui vuonna 1989 Tampereen Teknilliseen Korkeakouluun. Aiheena oli Pavement Management System, joka oli siihen aikaan uutta Suomessa.

Heikin ura jatkui VTT:llä vuoteen 1997 asti, jossa Heikki osallistui useisiin kansainvälisiin hankkeisiin, kuten OECD:n muutamat tutkimusprojektit (mm. tekoälyä käsittelevä hanke), useat EU hankkeet liittyen tiestön kuntoon ja infrastruktuurin elinkaaren hallintaan, Aktiivinen toiminta PTL:n jaostossa pohjoismaisessa verkostossa. VTT:n aikana Heikki loi laajat kansainväliset verkostot huippuasiantuntijoiden kanssa sekä Euroopassa että Yhdysvalloissa.

Vuonna 1997 Heikki siirtyi Asfalttiliittoon toimitusjohtajaksi. Väitöskirja valmistui Otaniemeen vuonna 2000, jolloin Heikistä tuli tekniikan tohtori. Työssä kehitettiin ennustemalleja infrastruktuurin elinkaaren mallintamiseksi, Heikki hyödynsi tutkimusaineiston keräämisessä laajoja kansainvälisiä verkostojaan. Kansainväliset tehtävät jatkuivat mm. Euroopan Asfalttiliiton toimintaan aktiivisesti osallistumalla.

INFRA ry perustettiin 2008, jolloin Heikki siirtyi sen palvelukseen johtajaksi kahden liiton yhdistymisen seurauksena. Heikki jäi eläkkeelle INFRA ry:stä viime vuonna eli vuonna 2020.

Meillä MANK ry:ssä on kunnia myöntää vuoden 2021 Pikku Tömppä -palkinto Heikki Jämsälle



# Pikku Tömpä 2021

## Jukka Karjalainen



Jukka Karjalainen on tehnyt pitkän ja menestyksekkään virkamiesuran väylähallinnossa. Hän aloitti Kuopi-on tiepiirissä 1980 -luvulla, ja on ollut useissa tehtävissä Tielaitoksesta alkaen aina Väylävirastoon.

Jukka Karjalainen on kehittänyt erityisesti maanteiden kunnossapitoa menestyksekkäästi useilla eri vuosi-kymmenillä. Erityisen keskeisesti hän on vaikuttanut maanteiden kunnossapidon kilpailun avaamiseen 2000-luvulla. Maanteiden hoidon kilpailun avaamisella 2000 -luvun alkuvuosina on ollut erittäin suurin vaikutus kunnossapidon markkinoihin ja maanteiden hoidon kehittymiseen.

Jukka on ollut hyvin aktiivinen kansainvälisessä toiminnassa, erityisesti Maailman tiejärjestön PIARC:in toiminnassa, sekä pohjoismaisessa yhteistyössä. Kansainvälisen toiminnan avulla Väyläviraston ja edeltäjävirastojen toimintaa on saatu kehitettyä paljon. Yhtenä kantavana ajatuksena hänellä onkin ollut, että "kaikkea ei tarvitse itse oppia, voi oppia muiltakin".

Liikennevirastossa ja Väylävirastossa Jukka Karjalaisen johdolla on kehitetty myös rautateiden kunnossapidon markkinaa monipuolisemmaksi. Alan kanssa tehty yhteistyö on ollut avainasemassa ratojen kunnossapidon markkinan menestyksekkäässä kehittämisessä.

Jukka on ollut pidetty kollega ja innostava esimies, joka antoi alaisilleen vapauksia toiminnassaan ja kehittämisessä - odottaen vastavuoroisesti myös hyviä tuloksia toiminnassa.

Asiakasnäkökulma on Jukka Karjalaiselle keskeinen lähtökohta kehittämisessä, ja hän ei ole tyytynyt toimimaan pelkästään vanhoilla tavoilla. Kollegoiden arveluiden mukaan leveimmillään Jukan hymy onkin ollut hänen esittäessään parantuneita tienkäyttäjätyytyväisyystuloksia.

Pikku Tömpän saa vuonna 2021 Jukka Karjalainen.

