

ALLIANSSIN JOHTORYHMÄ

17.10.2018 klo 08:30 – 11:00

Big Room / Artic XL

Ville Lehmuskoski, pj	HKL
Raimo K. Saarinen	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala
Esa Rauhala	Espoon kaupunkitekniikan keskus
Pauliina Kuronen	Espoon kaupunkitekniikan keskus
Jarkko Salmenoja	YIT Rakennus Oy
Jouni Kekäle	VR Track Oy
Kalle Toropainen	VR Track Oy
Laura Järvinen	Sitowise Oy
Peter Molin	Ramboll Finland Oy
Juha Saarikoski	Raide-Jokeri
Katja Pekkanen, s	Raide-Jokeri
Ari Bergström	YIT

1 AJR:n puheenjohtaja

Tavoiteaikataulu: 8:30 – 8:35

Toteutunut: 8:30 – 8:34

Päätettiin, että KAS-vaiheen loppuun asti AJR:n puheenjohtajana toimii Ville Lehmuskoski.

2 Edellisen kokouksen muistio

Tavoiteaikataulu: 8:30 – 8:35

Toteutunut: 8:34 – 8:36

Hyväksyttiin edellisen kokouksen muistio seuraavilla muutoksilla (*lisäykset / muutokset kursivilla*).

Kohta 3.1: Esitys valittaviksi ATA-mittareiksi

- Todettiin, että määritelmät hyväksytään, ja niitä voidaan työstää eteenpäin → *korjataan niin, että määritelmiä ei hyväksytty, vaan päätettiin jatkaa ATA-mittariston valmistelua.*

Kohta 4: Projektin merkittävät riskit

- Todettiin myös, että ne riskit, jotka jätetään allianssin kannettavaksi, ovat tilaajan näkökulmasta jo toteutuneita riskejä, *koska ne hinnoitellaan osana tavoitekustannusta. Allianssin kannettaviksi määritetyt riskit eivät näy tavoitekustannuksessa täysimääräisesti, vaan riskien hinnoittelusta sovitaan erikseen.*

3 Tavoitekustannuksen asettaminen

Tavoiteaikataulu: 8:35 – 8:55

Toteutunut: 8:36 – 8:59

Päivän hinta kustannuslokin mukaisesti on 357,5 M€ (hintamuutos P3 verrattuna -7,5 M€).

Suurimmat muutokset kokousvälillä:

- Magneettikenttäkompensaatorakenteiden poistaminen tavoitekustannuksesta (- 2 M€)
- Gasumin kaasuputken maanrakennustöiden poistaminen tavoitekustannuksesta (-2 M€)
- Suunnittelukustannuksen päivittäminen uuden laskennan mukaiseksi (+5 M€)
- Mittauskustannusten tarkentaminen – tarkasteltu kokonaisuutena, koska kaikilla tekniikkalajeilla mittausta ei ole laskennassa ollut mukana (+1 M€)

Varikon päivän hinta kustannuslokin mukaisesti on 66,4 M€ (hintamuutos P3 verrattuna -15,5 M€). Muutos selittyy sillä, että koko varikkoratkaisu on suunniteltu uudelleen.

Käytiin läpi esimerkki hankesuunnitelman ja portin 3 kustannuslaskennan ja suunnittelutilanteen vertailusta (Leppävaarankatu E15).

Lisäksi esiteltiin yksikköhintataulukko, jossa hankesuunnitelman mukaista hintaa on verrattu P3 hinnoitteluun kolmen kadun osalta (E15, E16 ja H20):

- Todettiin, että katuhintojen osalta hankesuunnitelmassa käytetyt yksikköhinnat eivät noudata hola-hinnoittelua, vaan hola-hinnat ovat huomattavasti korkeampia.
- Hankesuunnitelma on hinnoiteltu periaatteella, jossa katu rakennetaan aina kerrallaan valmiiksi – hankesuunnitelman hinnoissa ei ole huomioitu työvaiheistuksen aiheuttamia työnaikaisia järjestelyjä.

Käytiin läpi top 10 muutokset verrattuna hankesuunnitelmaan:

- Esitettiin toive, että tavoitekustannuslaskennan hintaa verrattaisiin ROLA-hintoihin, kun tarvittava suunnitelmavalmius saavutetaan (eli lasketaan vertailukelpoinen hinta FORE:sta).

Huomautettiin, että projektin on myös pystyttävä perustelemaan nykyisen hinnoittelun tiukkuus.

4 Päätettävät asiat

4.1 Projektipäällikön vaihtaminen

Tavoiteaikataulu: 8:55 – 9:00

Toteutunut: 8:59 – 9:08

Hyväksyttiin uudeksi projektipäälliköksi Ari Bergström, joka korvaa vanhempainvapaalle jäävän Katja Pekkasen 1.1.2019 alkaen. Vuoden 2018 aikana Ari osallistuu projektin toimintaan varaprojektipäällikkönä ja APR:n jäsenenä ja vastaa erityisesti tavoitekustannuksen laskennasta, tuotannon ja suunnittelun integroinnista, sekä TAS-vaiheen aloitusedellytysten varmistamisesta. Ari Bergströmillä on jatkossa puhe- ja läsnäolo-oikeus AJR:n kokouksissa.

Keskusteltiin myös projektin organisaatorakenteen muuttamisesta suunnittelun ja tuotannon integraation vahvistamiseksi ja tuotannon aloitusedellytysten varmistamiseksi. Todettiin, että organisaation muutosaikataulua arvioidaan tarkemmin portin 4 jälkeen. APR:n tehtävänä on valmistella tuotannon lohkojaon mukaiseen johtamismalliin siirtyminen.

4.2 Ulkopuolinen kustannusasiantuntija

Tavoiteaikataulu: 9:00 – 9:05

Toteutunut: 9:08 – 9:11

Esitettiin, että projektille hankitaan ulkopuolinen kustannusasiantuntija varmistamaan tavoitekustannuslaskennan tiukkuus. Todettiin, että kyseessä on tilaajan kustannus, ja asia on siksi nostettava tilaajan johtoryhmän päätettäväksi. Myös kaupungin omia kustannusasiantuntijoita on saatava paremmin mukaan projektin toimintaan.

4.3 KAS-vaiheen päivitetty kustannusarvio

Tavoiteaikataulu: 9:05 – 9:15

Toteutunut: 9:11 – 9:17

Esitettiin KAS-vaiheen uudeksi kustannusarvioksi summaa 31 959 516 €.

Todettiin, että huhti- ja toukokuun suuri kustannusnousu johtuu tuotannon työmaan johdon resurssien kiinnittämisestä hankkeelle. Mikäli valtuustoista ei saada maaliskuussa oikeaa signaalia, niin resurssien kiinnittämistä ei keväällä voida tehdä.

Todettiin, että kaupunkien hankintavaltuudet KAS-vaiheen budjetin korottamiseen on tarkistettava. Asiaa käsitellään seuraavassa tilaajan johtoryhmässä, ja virallinen päätös uuden kustannusarvion hyväksymisestä tehdään seuraavassa johtoryhmässä 23.11.

Todettiin, että RS-suunnittelu voidaan aloittaa laaditun suunnitelman mukaisesti.

4.4 Tavoitekustannuslaskennan pohjana oleva projektin yleisaikataulu

Tavoiteaikataulu: 9:15 – 9:40

Toteutunut: 9:18 – 9:40

Päätettiin, että tavoitekustannuslaskenta pohjataan aikatauluun, jonka mukaan pikaraitiotien operointi olisi mahdollista aloittaa kesäkuussa 2024.

Käsittelyn yhteydessä käytiin läpi kahta eri aikatauluversiota, joiden yhteydessä keskusteltiin seuraavista asioista:

- Todettiin, että suurella volyymillä rakentaminen tuo mukanaan myös häiriöherkkyyden – jotta häiriöihin voidaan varautua, täytyy useampia katuja olla samaan aikaan työn alla. Eli jos yhdessä paikassa tulee eteen odottamattomia ongelmia, voidaan resurssit siirtää toiseen paikkaan
- Todettiin, että aikataulun kiristäminen ei välttämättä aiheuta suoria kustannussäästöjä, koska talvityöt tuovat lisää kustannuksia ja aiheuttavat lisäksi oman haasteensa laadunvarmistukseen.

- Käyttöönottoa ja rakentamista on mahdollista limittää keskenään. Kaiken rakentamisen ei tarvitse olla valmista, vaan viimeistelytyötä voidaan tehdä käyttöönoton kanssa yhtä aikaa.
- Projektin on kriittisesti arvioitava, mitkä kadut kannattaa / on mahdollista sulkea kokonaan aikataulun tiivistämiseksi ja kustannusten karsimiseksi.
- Mikäli talvet eivät ole rankkoja, on töitä mahdollista tehdä myös talvisin ilman suuria kustannusnousupaineita – tämä mahdollisuus täytyy pystyä TAS-vaiheessa hyödyntämään.

Todettiin, että tavoitekustannuslaskennan pohjana oleva aikataulu on laadittava niin, että allianssin kaikkien osapuolten on siihen mahdollista sitoutua. Tarkemmassa aikataulussa on huomioitava mm. talven hyödyntämisen mahdollisuudet, katujen sulkeminen ja kaavariskit.

4.5 Esitys ATA-mittariston rakenteeksi

Tavoiteaikataulu: 9:40 – 9:50

Toteutunut: 9:40 – 9:52

Esitettiin hyväksyttäväksi ATA-mittareiden kokonaispaketti, sisältäen 6 kpl mittareita, 3 kpl positiivisia muutostekijöitä, 3 kpl negatiivisia muutostekijöitä sekä kaksi eri tyyppistä järkyttävää tapahtumaa.

Todettiin ATA-mittaristosta seuraavaa:

- Mittari 1 nimi muutettava kuvaavammaksi, esimerkiksi ”Raitiotieinfran ja varikon valmistuminen aikataulussa”
- Aikataulumittarissa tasojen määrittäminen on hankalaa, eikä sitä välttämättä voida helposti määrittää lineaarisesti välille +100 – (-100). On pohdittava portaittaista mittaria.
- ATA-mittareista on mahdollista saada pisteitä +/- 100 p – onko järkevää, että muutostekijöiden summa voi olla niin korkea kun +/- 30 p? Pitäisikö positiivisten ja negatiivisten muutostekijöiden painoarvoa pienentää suhteessa ATA-mittareihin?
- Keskinopeustavoite on negatiivinen muutostekijä sen vuoksi, että siihen ei voida enää TAS-vaiheessa kovin paljon vaikuttaa – suurimmaksi osaksi keskinopeus määritetään jo KAS-vaiheessa.
- Keskusteltiin kohdasta 5 ulkoinen tunnustus – millä painoarvolla se kannattaa olla mukana vai kannattaako?

ATA-mittaristoa käsitellään AJR:n toimesta erillisessä kokouksessa 23.11, jolloin päätetään mittariston hyväksymisestä.

4.6 Tuotannon lisäresurssit

Tavoiteaikataulu: 9:50 – 9:55

Toteutunut: 9:52 – 9:56

Hyväksyttiin esitys uusista tuotannon resursseista seuraavasti:

- 1 henkilö sparraamaan tavoitekustannuslaskentaa (Jyrki Kataja, VR Track)
- Viimeinen lohkopäällikkö projektille marraskuun aikana (Ari Saukkonen, YIT)
- 1 henkilö avustamaan kunnallistekniisiin rakenteisiin liittyvässä selvityksessä pitäen sisällään mm. kustannusjaot (Veli-Matti Aaltonen, YIT)

- Vähintään 3 projekti-insinööriä tukemaan lohkopäälliköitä suunnittelun ohjauksessa (1 jokaiselle superlohkolle varikkoa lukuun ottamatta)

Lisäksi todettiin, että projektiin voidaan myös nimetä useampia projekti-insinöörejä tarpeen mukaan.

4.7 Kaupunkikuvallisten ratkaisuiden päättäminen tavoitekustannuslaskentaa varten

Tavoiteaikataulu: 9:55 – 10:05

Toteutunut: 9:56 – 10:03

Hyväksyttiin seuraavat kaupunkikuvalliset periaateratkaisut, joiden pohjalta tavoitekustannus lasketaan:

- Raide-Jokerin raiteen päällysrakennetyypit lasketaan esitetyn kartan mukaisesti
- Linjajaksoilla (ei pysäkit) käytetään Helsingin kaupungin nykyisiä olakkeellisia lieriöpylväsmalleja
- Raitiotien pysäkkikatoksina käytetään hankkeelle kehitettyä versiota Helsingin nykyisestä katoksesta
- Erillistä raitiotiealuetta ei valaista
- Erikoisvalaistuskohteista vain Vantaanjoen ylittävän kevyen liikenteen sillan arkkitehtuurivalaistus sisältyy hankkeeseen
- Sähkönsyöttöasemien suunnittelua jatketaan esitetyllä periaateratkaisulla
- Pysäkkikorokkeiden pinnoitteena käytetään betonikiveystä, viidellä pysäkillä käytetään luonnonkivilaattoja ympäröivän alueen mukaisesti

4.8 Allianssin suunnittelemat liittyvät hankkeet

Tavoiteaikataulu: 10:05 – 10:10

Toteutunut: 10:03 – 10:05

Hyväksyttiin esitetyt muutokset suunniteltavien liittyvien hankkeiden listaan. Muutokset eivät vaikuta liittyvien hankkeiden suunnittelun kustannusarvioon.

Tarkemmat hankerajaus kartat löytyvät oheisesta dokumenttikokoelmasta.

4.9 TAS-vaiheessa allianssin toteuttamat liittyvät hankkeet

Tavoiteaikataulu: 10:10 – 10:15

Toteutunut: 10:05 – 10:10

Hyväksyttiin lista niistä liittyvistä hankkeista, jotka allianssi tulee TAS-vaiheessa toteuttamaan, mikäli TAS-vaiheeseen siirrytään. Poikkeuksena Ravitie, jota ei vielä hyväksytä. Espoo tekee Ravitien osalta päätöksen ensi viikon loppuun mennessä.

Listan mukaisille liittyville hankkeille lasketaan tavoitekustannus.

4.10 Tärinä-, runkomelu- ja melulinjaukset linjaosuuksilla

Tavoiteaikataulu: 10:15 – 10:25

Toteutunut: 10:10 – 10:23

Käsiteltiin seuraavia periaatelinjauksia tärinä-, runkomelu- ja melusuojausten osalta, joihin tavoitekustannuslaskenta pohjataan.

Nykyiset rakennukset (pois lukien yliopistoalueet):

- Hanke vastaa melusuojauksesta niiltä osin, kun melu on raitiotien aiheuttamaa
- Ei ole havaittu erityisiä tärinäsuojauskohteita (yliopistojen herkäät laitteet jätetty pois tarkastelusta)
- Hanke vastaa runkomelusuojauksesta

Asemakaavoitetut alueet, joita ei ole vielä rakennettu:

- Melusuojaus ratkaistaan kiinteistöissä (huomioitu kaavamääräyksissä). Mikäli raitiotien nopeuden nosto aiheuttaa poikkeaman asemakaavan oletukseen, vastaa hanke ylimääräisestä torjuntatarpeesta.
- Ei ole havaittu erityisiä tärinäsuojauskohteita
- Kaupunki vastaa mahdollisesta runkomelusuojauksesta. Jos toteutetaan raitiotiessä, kyseessä on liittyvä hanke, mutta voidaan toteuttaa myös rakennuksissa.

Uuden yleiskaavan alueet, joissa ei ole vielä asemakaavaa:

- Melusuojaus ratkaistaan kiinteistöissä, tarve on huomioitava kaavamääräyksissä.
- Kaupunki vastaa mahdollisesta tärinäsuojauksesta
- Runkomelusuojaus ratkaistaan kiinteistöissä

Päätösesitys palautettiin valmisteluun, koska runkomelusuojausten linjausta asemakaavoitetuilla alueilla on vielä tarkennettava. Mikäli kaupungit ovat jo luovuttaneet tontteja, niin suojausta ei enää voida kaavamääräysten kautta siirtää kiinteistöjen kustannusvastuulle. Asemakaavoitetut alueet on käytävä läpi kohdekohtaisesti ja arvioitava, milloin runkomelusuojaus jää hankkeen vastuulle ja milloin kaupungin/kiinteistöjen vastuulle.

4.11 Vakuutus suunnitelman hyväksyminen

Tavoiteaikataulu: 10:25 – 10:30

Toteutunut: 10:23 – 10:33

Esitettiin hyväksyttäväksi TAS-vaiheen vakuutus suunnitelma.

Todettiin, että vakuutus suunnitelmassa on asiavirheitä, jotka on käytävä erikseen läpi. Myös omavastuuosuuksia on syytä arvioida uudelleen ja tehdä herkkyy tarkastelu suhteessa vakuutuksen hintaan. Konsulttivastuu vakuutuksen omavastuu ei ole linjassa muiden omavastuuosuuksien kanssa. Lisäksi ympäristövakuutus lisätään tarkasteluun mukaan.

Vakuutus suunnitelma palautettiin takaisin valmisteluun.

Lisäksi esitettiin huoli vakuutus meklarin toiminnan laatua kohtaan, ja päätettiin, että allianssi esittää vastuuhenkilön vaihtoa.

5 Projektin merkittävät riskit

Tavoiteaikataulu: 10:30 – 10:35

Toteutunut: 10:33 – 10:37

Tilaaajan riskit on käyty läpi erillisessä kokouksessa 2.10. Kokouksen pohjalta päivitetty lista.

Jatkossa projektin on selkeämmin nostettava esiin ne riskit, joihin AJR:ltä vaaditaan / odotetaan toimenpiteitä.

6 Projektin tilannekatsaus

Tavoiteaikataulu: 10:35 – 10:50

Toteutunut: 10:37 – 10:51

Käytiin osittain läpi projektin tilannekatsaus.

Lokakuun simuloitu keskinopeus 23,2 km/h (kesäkuussa vastaava luku 22,8 km/h):

- Keskinopeustavoitteella on merkittävä vaikutus projektin kustannus-hyötysuhteeseen, jolla myös perustellaan hankkeen toteuttamista
- Todettiin, että Helsingin kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö ja Espoon kaupungin liikenteenhallintapäällikkö on pyydettävä arvioimaan mm. liikennevaloetuksien toteuttamisen mahdollisuuksia
- Liikennesuunnittelu- ja liikenteenhallintapäälliköiltä on pyydettävä myös näkemys siihen, voidaanko raitiovaunulla ajaa kadulla nopeampaa kuin kadun nopeusrajoitus – tarvittaessa on haettava poikkeuslupaa

7 Muut asiat

Tavoiteaikataulu: 10:50 – 10:55

Toteutunut: 10:51 – 10:59

Keskusteltiin KAS-vaiheen mahdollisesta lisäajasta. Todettiin, että lisäaikaa harkitaan porttien 4 ja 5 kohdalla, jolloin lisäajan tarve voidaan tarkemmin kohdentaa.

Keskusteltiin AJR:n yhteenvedon ajankohdasta (klo 11), mikä ajoittuu lounastauolle. Sovittiin, että ajankohtaa ei ainakaan toistaiseksi muuteta, vaan kannustetaan projektin henkilöstöä siirtämään lounasaikaa AJR:n päivinä hiukan myöhäisemmäksi.

Sovittiin, että yhteistyötä Juuriharjan kanssa laajennetaan APR:n haastatteluista myös AJR:n haastatteluihin. Kyseinen toimenpide edesauttaa AJR:n ja APR:n yhteistyön parantamista. Lisäksi toivotaan APR:n esittävän myös muita toimenpiteitä yhteistyön kehittämiseksi.

8 Itsearviointi

Tavoiteaikataulu: 10:55 – 11:00

Toteutunut: Ei käsitelty

Aikataulukiiireestä johtuen ei käsitelty.