

## ALLIANSSIN JOHTORYHMÄ

25.9.2018 klo 08:30 – 11:00

Big Room / Artic XL

Ville Lehmuskoski	HKL
Harri Tanska, pj	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
Helmer Berndtson	Ramboll Finland Oy
Juha Saarikoski	Raide-Jokeri
Katja Pekkanen, s	Raide-Jokeri

### 1 Edellisen kokouksen muistio

Tavoiteaikataulu: 8:30 – 8:35

Toteutunut: 8:32 – 8:34

Hyväksyttiin edellisen kokouksen muistio seuraavilla korjauksilla:

Kohta 3.1: 110 kV ilmajohdon maakaapeloinnin kustannusarvio:

- Päätettiin hyväksyä 110 kV maakaapelointiin liittyvien maanrakennustöiden **kattohinnaksi 2 182 700 €**.
- Mikäli hankkeessa siirrytään kesken työn TAS-vaiheeseen, siirretään keskeneräisen työn osuus TAS-vaiheen työksi, **ja sille lasketaan oma tavoitekustannus. Jo tehdyn työn osuus siirryy osaksi tavoitekustannusta toteutuman mukaisesti.**
- Caruna alistetaan Raide-Jokerin pääurakoitsijalle YIT Rakennus Oy:lle. Alistamissopimuksessa on huomioitava turvallisuusasiat, perehdyttämismvastuut (erityisesti sähkötöiden osalta) ja osapuolten oma vakuutusturva. **Allianssilla tulee olla voimassa oleva rakennus- ja asennustyövakuutus ennen työn aloittamista.**

### 2 Tavoitekustannuksen asettaminen

Tavoiteaikataulu: 8:35 – 8:45

Toteutunut: 8:34 – 8:49

Projektilla on otettu käyttöön kustannusloki, jonka avulla pyritään seuraamaan päivän hintaa, ja pysymään paremmin ajan tasalla merkittävistä kustannustasoa muuttavista ratkaisuista.

Tällä hetkellä (18.9.2018) päähankkeen kustannukset ovat noin 371 M€ (P3 = 365 M€) ja varikon kustannukset noin 63 M€ (P3 = 82 M€). Edelliseen porttiin verrattuna kustannuksia on

nostanut erityisesti yliopistoalueille suunniteltu tärinäeristysrakenne. Vielä ei ole selvyyttä siitä, kuka kantaa poikkeavan rakenteen kustannukset.

Tavoitekustannuksen sisältö on lukittava 31.10.2018 mennessä, jotta tavoitekustannus ehditään laskemaan vuoden loppuun mennessä. Kaikista ratkaisuista ei ehditä saamaan lopullisia päätöksiä, mutta niiden osalta on tehtävä joku oletus, jonka pohjalle tavoitekustannus lasketaan (mm. kustannusjako eri sidosryhmien kanssa, suunnitelmien keskeneräisyydet, sidosryhmien asettamien vaatimusten epäselvyydet). Mahdolliset muutokset oletuksiin huomioidaan riskipuolella.

### 3 Päätettävät asiat

#### 3.1 Esitys valittaviksi ATA-mittareiksi

Tavoiteaikataulu: 8:45 – 9:05

Toteutunut: 8:49 – 9:12

Esitetään hyväksyttäväksi mittareiden 4 ja 5 määritelmiä sekä järkyttävien tapahtumien määritelmiä.

- Mittari 4: Tapaturmataajuus
- Mittari 5: MVR-mittaus
- Järkyttävät tapahtumat

Todettiin, että ATA-mittaristo päätetään lopulta yhtenä pakettina, jossa on mukana sekä määritelmät, että mittarit mittaustapoineen ja lukuarvoineen. Ensimmäinen esitys koko mittaristosta tehdään seuraavaan johtoryhmään.

Mittari 4: Tapaturmataajuus

- Keskusteltiin korvaavan työn menettelystä, joka on tuotannossa tärkeä johtamisen väline. Mikäli korvaava työ jätetään huomioimatta mittarissa, ei se kannusta etsimään loukkaantuneille henkilöille korvaavaa työtä – tapaturma ei välttämättä kuitenkaan estä työntekoa.
- Todettiin, että korvaavaan työn etsimiseen on syytä kannustaa, joten korvaavalla työllä estetyt sairaspoissaolot eivät nosta tapaturmataajuutta.

Mittari 5: MVR-mittaus

- Varikolla kyseessä olisi TR-mittari
- Mittaria voisi vielä jalostaa siihen suuntaan, että siinä paremmin kannustettaisiin reagoimaan havaittuihin puutteisiin ja virheisiin

Järkyttävät tapahtumat:

- Liikennehaittaa voisi tarkentaa valtion liikenneverkolle, jolloin se sisältäisi myös raideliikenneverkoston
- Merkittävä liikennehaitta täytyy rajata ajallisesti – kuinka pitkä haitta on merkittävä haitta?

- Menevätkö merkittävä liikennehaitta ja merkittävä ympäristövahinko lopulta suuronnettomuuden alle? Eli ovatko järkyttävät tapahtumat toistensa kanssa päällekkäisiä?

Todettiin, että ATA-mittareiden määritelmiä ei esitettyssä muodossa hyväksytä, vaan ne palautetaan jatkovalmisteluun. ATA-mittariston määritelmät käsitellään yhtenä pakettina seuraavassa johtoryhmässä.

### 3.2 KAS-vaiheen aikataulumuutoksen ulkoinen viestintä

Tavoiteaikataulu: 9:05 – 9:15

Toteutunut: 9:12 – 9:32

Esitetään, että portti 4:n yhteydessä projekti myöntää, että 275 M€ tavoittelu ei ole enää realistista, vaan projektilla varaudutaan siihen, että lopullinen kustannusarvio joudutaan viemään valtuustoihin käsiteltäväksi. Valtuustokierroksista johtuen KAS-vaiheen aikataulu venyy toukokuun loppuun 2019.

Viestintään olisi hyvä saada lista sellaisista asioista, joista voidaan tinkiä, jotta 275 M€ kustannustasoon olisi mahdollista päästä. Projektilla selvitetään, onko listan laatiminen mahdollista. Lisäksi pitäisi pystyä perustelemaan, miksi tämän hetkinen kustannusarvio poikkeaa niin voimakkaasti hankesuunnitelman kustannusarviosta.

Päätettiin, että tilanteesta voidaan viestiä avoimesti portin 4 jälkeen. Viestinnässä on myös kerrottava, että keväällä kriittisesti arvioidaan projektin mahdollisuutta siirtyä toteutusvaiheeseen. Missään nimessä viestistä ei saa saada sellaista näkemystä, että kustannustason ylitys on hyväksyttävä.

### 3.3 Muutos Rambollin AJR:n edustajaan

Tavoiteaikataulu: 9:05 – 9:15

Toteutunut: 9:12 – 9:32

Hyväksyttiin esitys, jonka mukaan Rambollin edustajana AJR:ssä toimii jatkossa Peter Molin, ja varahenkilönä Mikko Leppänen. Henkilömuutokset päivitetään myös johtamisjärjestelmään.

## 4 Projektin merkittävät riskit

Tavoiteaikataulu: 9:15 – 9:45

Toteutunut: 9:32 – 9:58

Keskusteltiin riskeistä, joita ollaan jakamassa kuuluvaksi joko osittain tai kokonaan tilaajalle. Luettelon ulkopuolelle jäävät riskit ovat kaikki allianssin kantamia riskejä.

Kaupunkien edustajille järjestetään erillinen keskustelu siitä, mitä riskien jako allianssihankeissa tarkoittaa ja miten se on muissa hankkeissa toteutettu.

Lähtökohtaisesti tilaajan riskejä ovat sellaiset riskit, joihin Allianssi ei voi omalla toiminnallaan vaikuttaa. 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.

Kommentteja luetteloon:

- Rinnakkaishankkeiden aiheuttamat riskit voisivat olla osittain myös Allianssin kannettavia
- Luettelossa on havainnollisemmin esitettävä se, mitkä riskit ovat kokonaan tilaajan riskejä ja mitkä riskit ovat osittain myös Allianssin kannettavia
- Riskilistassa pitäisi myös arvioida riskin toteutumisen todennäköisyyttä
- Indeksikorjauksen mekanismia on syytä vielä tarkentaa – indeksikorjaus ei aiheuta erillistä laskutusta, vaan se vaikuttaa tavoitekustannuksen suuruuteen

Sovittiin, että AJR pitää yhteisen työpajan, jossa riskien jakoa vielä työestetään eteenpäin.

Päätettiin, että AJR:n jäsenille toimitetaan myös tämän hetken täydellinen riskilista, jossa näkyvät myös kaikki Allianssin kantamat riskit.

Muita merkittäviä riskejä, joista keskusteltiin lyhyesti

- Projektin laajuuden kasvun vaikutus kokonaisaikatauluun → kuinka suurella vuosivolyymillä on realistista rakentaa kaupunkiympäristössä? Todettiin, että suuri volyyymi aiheuttaa kovan resurssipaineen lisäksi myös paljon samanaikaisesti käynnissä olevia kohteita, mikä hankaloittaa liikkumista kaupungissa (paljon yhtä aikaa päällä olevia työnaikaisia liikennejärjestelyjä)
- Tavoitekustannuslaskennassa joudutaan tekemään oletuksia, ja nämä oletukset voivat muuttua toteutusvaiheessa → nämä muutokset on myöhemmin käsiteltävä laajuusmuutoksina
- Sidosryhmiin liittyy paljon riskejä, joita on hankala hallita ja lukita ennen tavoitekustannuslaskentaa (mm. HKL:n esittämät vaatimukset linjan valaistukseen, tunnelin paineiskun vaikutukset kalustoon, magneettikenttä- ja tärinäkompensaatorakenteet yliopistoalueilla, molempien pääteasemien kehitysprojektit)
- Projektin aloitukseen liittyvä epävarmuus näkyy myös ongelmina liikennejärjestelyissä. Mikäli joukkoliikenteen kiertoreittitarpeet aiheuttavat kalustotarpeen lisäyksen, täytyy se esittää HSL:lle 7-10 kk etukäteen, ja liikennejärjestelytarpeita olisi jo ensimmäiselle rakentamiskaudelle.

## 5 Projektin tilannekatsaus

Tavoiteaikataulu: 9:45 – 10:20

Toteutunut: 9:58 – 10:14

Esiteltiin projektin toteutusaikataulun tämänhetkinen työversio, jossa ei ole vielä huomioitu operaattoreiden mahdollisia katkovaatimuksia.

Käytiin läpi projektin tilannekatsaus.

Sovittiin, että Wrike-tehtävien etenemisestä ei erikseen raportoida AJR:lle, vaan tilanne käydään läpi aina kuukausiraportin yhteydessä.

## 6 Muut asiat

Tavoiteaikataulu: 10:20 – 10:45

Toteutunut: 10:14 – 10:40

Keskusteltiin mahdollisista aikataulumuutoksista tehtyihin kalenterivarauksiin KAS-vaiheen loppuosalle.

- Muutettiin 5.10 → 2.10 klo 11-13
- Muutettiin 6.11 → 5.11 klo 14-17

Päätettiin, että seuraavan kokouksen puheenjohtajana toimii Laura Järvinen.

## 7 Itsearviointi

Tavoiteaikataulu: 10:45 – 11:00

Toteutunut: 10:40 – 10:50

*Edellisen kokouksen kehityskohteet:*

- Yhteistyö länsimetron kanssa täytyy aloittaa → Asiasta on keskusteltu Länsimetron kanssa (J. Saarikoski + V. Saksi).
- Päätöksentekoon selkeyttä → Tarkemmin kirjauksia pöytäkirjaan, yksiselitteisyys tärkeintä.
- Luodaan käytäntö nopeampaa päätöksentekoa varten, jos projekti tarvitsee päätöksiä nopeammalla aikataululla kuin kuukauden välein → Päätösten kierrättäminen sähköpostin välityksellä on mahdollista.

*Mikä meni hyvin?*

- Aikataulu piti
- Tärkeistä aiheista keskusteltiin
- Nostettiin esiin todellinen riski siitä, että TAS-vaiheen sopimukseen ei päästä
- Hyvä, että lyötiin lukkoon lisää aikoja kalenteriin asioiden jatkokäsittelylle
- Esityslistalle hyvin avattu keskusteltavia asioita

*Missä jäi parantamisen varaa?*

- Aiheiden käsittely voi jäädä väärälle tasolle, koska Katja ja Juha ovat syvemmillä projektissa verrattuna muihin osallistujiin – jotenkin pitäisi pystyä varmistamaan, että kokonaiskuva on kaikilla tiedossa ennen asioiden käsittelyä
- Esitettiin paljon aiheellista kritiikkiä projektin suuntaa kohtaan, mutta kehitysehdotuksia suunnan korjaamiseksi ei tullut
- AJR:n jäsenien pitäisi osallistua tiiviimmin projektin toimintaan
- Isoa asioita ei pystytty ratkaisemaan kerran kuukaudessa käytävällä kokouksella – olisiko asioita mahdollista avata etukäteen esimerkiksi sähköpostilla, jotta AJR:n

jäsenet olisivat paremmin tietoisia projektin toiminnasta ja suunnasta (ns. sparrauskeskustelut)

- Yhteisesti pitäisi miettiä, millä keinoilla varmistettaisiin mahdollisuus edetä TAS-vaiheeseen?