

Raide-Jokeri-projektin tilaajan johtoryhmä

Kokous 27

Aika:	26.9.2018 klo 9.00-11.00
Paikka:	nh. Artic XL, (Raide-Jokerin Big Room, Valimotie 1, 2. krs.)
Kutsutut:	Ville Lehmuskoski HKL Artturi Lähdetie HKL Raimo K. Saarinen Helsingin kaupunkiympäristön toimiala Kari Pudas Helsingin kaupunginkanslia Olli Isotalo Espoon kaupunki Harri Tanska Espoon kaupunkitekniikan keskus Juha Saarikoski Raide-Jokeri
Asiantuntijat:	Lauri Merikallio Vison, kohta 4.1 Anders Nordström Vison, kohta 4.1

1 KOKOUKSEN AVAUS

Puheenjohtaja avasi kokouksen.

2 EDELLISEN KOKOUKSEN MUISTIO

Hyväksyttiin 31.8.2018 pidetyn kokouksen muistio.

3 PÄÄTÖSASIAT

3.1 Varikon KAS-vaiheen kustannusjako kaupunkien kesken

Varikon kehitysvaiheen suunnittelusta on päätetty tilaajan johtoryhmässä 21.6.2017 seuraavasti:

Johtoryhmä oikeuttaa Raide-Jokeri-projektin valmistelemaan päätökset HKL:lle ja Espoon kaupungille Raide-Jokerin varikoiden kehitysvaiheen suunnittelun käynnistämisestä. Suunnittelu tehdään yhteistyössä allianssin suunnitteluryhmän kanssa sekä myöhemmin valittavan urakoitsijan kanssa. Kehitysvaiheessa tarkennetaan aiemmin tehtyä selvitystä seuraavin periaattein:

- selvitetään yhden tai kahden varikon vaihtoehdot
- selvitetään mitä synergiahyötyjä voitaisiin saavuttaa muiden varikoiden sekä infran kunnossapidon kanssa
- huomioidaan aamun ja illan siirtoajat yhden varikon mallissa
- otetaan huomioon ja arvioidaan liikenteen luotettavuuteen liittyvät tekijät
- selvitetään vielä yhdysraiteen sijaintia ja sen rakentamisen kustannukset
- huomioidaan Espoon alustavan varikkostrategian tulokset

- tarkennetaan varikoiden kustannusarviot.

Suunnittelukustannuksia seurataan erikseen varikoiden ja yhdysraiteen osalta ja ne jaetaan hallinnollisen prosenttijaon (65/35 %) mukaan HKL:n ja Espoon kesken. Toteutuksen kustannusjaosta sovitaan hankepäätösten yhteydessä erikseen.

Päätöksessä ei otettu huomioon KAS-vaiheen suunnittelun keskeisiä vaiheita, joista ensimmäisessä ratkaistiin varikkokonsepti ja jälkimmäisessä suunnitellaan valitun konseptin mukainen ratkaisu.

Varikkokonseptiksi valittiin (tilaajan johtoryhmä 25.1.2018) Roihupellon varikon toteuttaminen. Nyt on käynnissä valitun varikon KAS-vaiheen suunnittelu ja se päättyy syyskuun lopussa 2018, jonka jälkeen KAS-vaiheessa laadittu hankesuunnitelma etenee Helsingin valtuustoon päätöksentekoon.

Johtoryhmän aikaisemmissa päätöksissä ei ole huomioitu varikkosuunnittelun vaiheiden erilaista luonnetta kaupunkien välisen kustannusjaon kannalta. 65/35 -kustannusjako oli perusteltu konseptisuunnitteluun, mutta nyt käynnissä olevaan suunnitteluvaiheeseen perustellumpaa olisi toteuttamisen kustannusjako, eli rajalta poikki -periaate. Roihupellon varikko jää kokonaisuudessaan HKL:n omistukseen.

Varikon KAS-vaiheen hankintapäätös HKL:n johtokunnassa on tehty aikaisemman päätöksen mukaisesti, eli HKL on varautunut vain 65 % osuuteen KAS-vaiheen suunnittelusta.

Metrovarikon Länsimetron edellyttämästä laajennuksesta ollaan sopimassa kaupunkien kesken, että kokonaan Länsimetron palvelevan laajennuksen infrakustannukset tulisivat LM Oy:n korvattavaksi. Samalla periaatteella Raide-Jokerin varikon kustannuksista infrakustannukset pitäisi jakaa kaupunkien kesken rajalta poikki -suhteella (alustavasti 35/65). Varikkorakennuksen kustannukset tulevat kokonaan HKL:n kustannuksiksi. Vastaava kustannusjako koskee koko sekä suunnittelua että toteutusta.

HSL:n ja kaupunkien välisessä infrasopimuksessa varikoiden raitiotieinfra määritellään seuraavasti (sopimuksen kohta 7.5.2.1.).

- Rata (sisältää myös varikko- ja huoltoraiteet)
 - o radat ja vaihteet
 - o alusrakenne
 - o päällysrakenne
 - o raitioratojen järjestelyt
 - o raitioratojen pohjat
 - o muut kiinteät rakenteet
 - o sähkönsyöttöasemat
 - o raitioteiden ratasähkölaitteet
 - o raitiopysäkit

Arvio infrakustannusten osuudesta varikolla on tämän hetken suunnittelutilanteessa seuraava:

- Infra 43 %
- Muu varikko 57 %

Kustannusjako tarkentuu lopulliseen suunnitelmaan.

Helsingin ja Espoon välisessä Raide-Jokerin suunnittelun ja toteuttamisen yhteistyösopimuksessa todetaan kustannusten jakamisesta seuraavaa:

- 10.5. Kustannusvastuu

Raide-Jokeri-linjan infrastruktuurin kustannukset jakaantuvat Helsingin ja Espoon kesken Aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.

- o 10.5.1. Aiheuttamisperiaate

Raide-Jokeri-projektissa noudatetaan kustannusten osalta Aiheuttamisperiaatetta, mikä tarkoittaa, että kumpikin kaupunki, Helsinki ja Espoo, vastaavat Raide-Jokeri-infran rakentamiskustannuksista omalla alueellaan (ns. rajalta poikki -periaate).

Raide-Jokerin suunnittelun ja rakentamisen kustannukset jakaantuvat näin yhtäältä Helsingin kaupungin alueella ja toisaalta Espoon kaupungin alueella tapahtuvaan rakentamiseen kohdistuviin kustannuksiin.

Mikäli Raide-Jokerin toteuttamiseen liittyvä kustannus kohdistuu sekä Helsingin puoleiseen että Espoon puoleiseen Raide-Jokerin osuuteen, jaetaan kustannukset Helsingin ja Espoon maksettavaksi maantieteellisesti kohdennettujen kustannusten määrittämässä suhteessa, elleivät Osapuolet yhdessä sovi käytettäväksi jotain muuta jakoperustetta.

...

- o 10.5.3. Raide-Jokeri-projektin yleiset hallintokustannukset

Raide-Jokeri-hankkeen suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyvät hallintokustannukset ovat osa Hankkeen projektikustannuksia.

Johtoryhmä käsittelee ja hyväksyy hallintokustannusten muodostumisen ja kokonaisuuden Projektinjohtajan tekemän valmistelun ja esityksen pohjalta.

Hallintokustannusten jakaminen toteutetaan Hankesuunnitelman mukaisella jakosuhteella siten, että Espoon osuudeksi hallintokustannuksista määritetään 35 % ja Helsingin osuudeksi 65 %.

Osapuolet eivät kohdista Johtoryhmään osallistumisesta ja muusta Osapuolten vastaavasta Projektin hallinnointiin liittyvästä toiminnasta aiheutuvia kustannuksia Raide-Jokeri-hankkeeseen.

Päätös

Asia jätettiin pöydälle.

3.2 TAS-vaiheen kannustinjärjestelmä

TAS-vaiheen kannustinjärjestelmä koostuu seuraavista komponenteista:

- Tavoitekustannuksen alituksesta/ylityksestä
 - o Lopullista toteutunutta kustannusta verrataan asetettuun Tavoitekustannukseen. Tavoitekustannuksen alitus johtaa Palveluntuottajille Kustannusbonukseen ja ylitys johtaa Kustannussanktioon.
- Suoritusaste muissa avaintulosalueissa (ATA-mittarit)
 - o Allianssin suoriutumista sovitulla Avaintulosalueilla verrataan Avaintulosalueille määriteltyihin suoritusasteomittareihin. Hyvä suoriutuminen Avaintulosalueilla johtaa Palveluntuottajille Avaintulosbonukseen ja huono suoriutuminen Avaintulosanktioon
- järkyttävä tapahtuma
 - o Järkyttävät tapahtumat ovat Projektin kriittisillä alueilla sellaisia negatiivisia tapahtumia, joita Osapuolet eivät voi hyväksyä tapahtuvan. Järkyttävän tapahtuman toteutuminen johtaa kaupallisen mallin kohdan 4.10.6 mukaisesti kiinteään sanktioon.

Kannustinjärjestelmä on keskeinen osa allianssimallin kaupallista järjestelmää. Kannustimilla on siis keskeinen vaikutus palveluntuottajien ansaintaan ja näin se vaikuttaa merkittävästi sekä tavoitekustannuksesta sopimiseen kuin myös halukkuuteen solmia TAS-sopimus. Bonuspoolin varojen käyttö määrittyy yhteisesti sovittavista ATA-mittareista, joilla ohjataan hanketta kohti laadukasta toteutusta ja lopputuotetta. Tavoitekustannuksen ylitys/alitus sekä ATA-mittarit sisältävät sekä bonus- että sanktiomahdollisuuden.

Tavoitekustannuksen alitus/ylitys

Osapuoli	Tavoite- kustannuksen ylitys	Tavoitekustannuksen alituksen määrä		
		≤ 4 %	> 4 % ja ≤ 8 % (käytetään määritelmän väliseltä osalta)	> 8 % (käytetään 8 % ylittävään osaan)
Tilaaaja	50 %	25 %	50 %	100 %
Bonuspooli	0 %	25 %	25 %	0 %
Palveluntuottajat	50 %	50 %	25 %	0 %

Järkyttävä tapahtuma

Järkyttävä tapahtuma on luonteeltaan sellainen, jota Tilaajan ja Palveluntuottajien on mahdoton hyväksyä. Järkyttävästä tapahtumasta peritään kiinteä sanktio. Listaus Järkyttävistä tapahtumista tehdään kehitysvaiheen aikana. Järkyttävästä tapahtumasta perittävän sanktion enimmäismäärä on 11 M€.

ATA-mittarit

Allianssikilpailutusten yhteydessä on sovittu päähankkeen bonusjärjestelmästä, joka on 2 % hankkeen budjetista 274,5 M€ eli 5,49 M€. Optioita (varikko, liittyvät hankkeet) ei ole erikseen mainittu sopimuksessa. Sopimusneuvottelujen henki oli sellainen, että selkeästi etukäteen TAS-vaiheeseen määritettävät optioiden osat pyrittäisiin saamaan bonusjärjestelmän (2 %) piiriin.

Varikon toteutus on tarkoitus toteuttaa päähankkeeseen kiinteästi liittyvänä optiona ja liittyvistä hankkeista pyritään saamaan TAS-vaiheen sopimiseen mennessä selkeä paketti, josta voitaisiin sopia TAS-sopimuksen yhteydessä. Myös mahdollinen päähankkeen kustannusylitys vaikuttaa bonuksen suuruuden tulkintaan (2 % hankkeen rahoituksesta).

Varikon ja liittyvien hankkeiden bonusten/sanktioiden maksatuksesta sovitaan erikseen. Alustavasti menettelynä voisi olla se, että varikon bonuspoolin maksu perustuisi koko hankkeen yhteisiin ATA-mittareihin, joissa on varikkoa koskevia alikohtia. Liittyvien hankkeiden bonuspoolin maksu perustuisi myös koko hankkeen yhteisiin ATA-mittareihin. Sekä varikon että liittyvien hankkeiden lopullinen bonuksen/sanktion suuruus määräytyisi kohteen käyttöönotto vuoden lopussa mitattavan ATA-mittarin arvolla. Menetelmää täytyy simuloida ATA-mittariston valmistuttua.

Päätös

Johtoryhmä päättää TAS-sopimuksen neuvottelujen pohjaksi:

- Päähankkeen bonuspoolin suuruudeksi sidotaan 5,49 M€ hankkeen kokonaisbudjetista.
- Varikon bonuspoolin suuruudeksi sidotaan päähankkeen bonuspoolin ja kokonaisbudjetin mukainen prosentti varikon tavoitekustannuksesta.
- Toteutettavien liittyvien hankkeiden bonuspoolin suuruudeksi sidotaan päähankkeen bonuspoolin ja kokonaisbudjetin mukainen prosentti TAS-vaiheeseen kiinnitettyjen liittyvien hankkeiden tavoitekustannuksesta.

3.3 Hankearvioinnin päivityksen tarve

Projektilla on tunnistettu kustannusylitysriski, joka toteutuessaan johtaisi uusiin valtuustokäsittelyihin. Projektin riskienhallinnan vuoksi tähän on syytä varautua projektin aikataulussa.

Alkuperäisten hankepäätösten yhteydessä hankepäätöksen liitteenä oli hankearviointi. Nyt on syytä arvioida hankearvioinnin tarve mahdollisissa uusissa valtuustokäsittelyissä. Uuden

hankearvioinnin tekeminen/teettäminen kestää joitakin kuukausia. Myös kiinteistötalouselaskelmaa voitaisiin käyttää päätöksen tukena.

Mahdolliseen uuteen hankearviointiin tulisi arvioida mm. seuraavien asioiden muutosten vaikutuksia:

- infran kustannusarvio
- varikon kustannusarvio
- kaluston hinta
- muutokset maankäyttösuunnitelmissa
- Perkkaan pysäkki
- keskinopeuden muutos
- matkustajamääräennusteet

Päätös

- Projekti teettää tiiviin päivityksen yhteiskuntatalouden osalta.
- Kaupungit teettävät halutessaan projektin ulkopuolisilla resursseilla tarvittavat kaupunkitaloudelliset laskelmat.

3.4 Yliopistojen herkät laitteet

Projekti on selvittänyt Aalto-yliopiston ja Helsingin yliopiston tiloissa olevien värinäherkkien sekä sähkömagneettisille häiriöille herkkien laitteiden sijaintia, häiriöherkkyyttä sekä mahdollisuuksia pienentää häiriöitä radan rakenteilla. Teknisten ratkaisujen riittävydestä turvaamaan herkkien laitteiden toiminta nykyisissä sijainneissaan ei ole varmuutta.

Selvitetyillä teknisillä ratkaisuilla voitaisiin pienentää sekä sähkömagneettisten häiriöiden tasoa että värinästä aiheutuvaa haittaa. Kokonaiskustannusarvio haittojen pienentämiselle on Otaniemessä 6,3 M€ ja Viikissä 7,5 M€. Suunnitteluratkaisut ja kustannuserittelyt on esitetty liitteessä 1

Päätös

Kaupungit neuvottelevat yliopistojen kanssa tilanteesta siitä lähtökohdasta, että hyötyjä maksaa mahdolliset suojaukset. Projekti ei sisällytä suunniteltuja ratkaisuja tavoitekustannukseen vaan tämä osuus siirretään toistaiseksi tilaajan riskiksi.

4 ESITTELYASIAT JA KESKUSTELUASIAT

4.1 Projektin allianssitoiminta

Lauri Merikallio ja Anders Nordström Visonilta tulevat kertomaan oman näkemyksensä projektin allianssitoiminnasta. Samalla käymme läpi projektin riskienhallinnan ja TAS-kannustinjärjestelmän periaatteita.

4.2 Ulkoinen viestintä KAS-vaiheen aikataulumuutoksesta

Tähän asti kustannusarvion tarkentuessa on ulkoisessa viestinnässä tilannetta verrattu 275 M€:n kustannustavoitteeseen ja esitetty se yhä mahdollisena päämääränä. Seuraavan portin (portti 4) jälkeen muutamme viestin sisältöä niin, että kerromme projektin tilanteesta aiempaa avoimemmin. Kerromme, että projektissa varaudutaan mahdollisiin valtuustokierroksiin sekä rakentamisen aloittamisen viivästykseen aiemmin kerrotusta vuoden 2019 alusta. Kerromme, että projektissa varaudutaan rakentamisen aloittamiseen kesäkuun 2019 alussa.

Viestin muuttaminen avoimemmaksi edistää projektin positiivisen julkisuuskuvan syntymistä. On tärkeää kertoa oma-aloitteisesti asiasta, ennen kuin joku muu taho ehtii spekulointeihin.

Konkreettisesti viestintä toteutetaan mediatiedotteella, verkkosivu-uutisella sekä sosiaalisen median päivityksillä. Myös mediatilaisuuden järjestäminen tiedotteen julkaisun yhteydessä on mahdollista.

Asiaa on käsitelty APR:n kokouksessa 20.9. ja käsitellään myös AJR:n kokouksessa 25.9.

4.3 Valtionapu

Saarikoski kertoi neuvottelujen etenemisestä liikenneviraston kanssa.

4.4 Varikon tilannekatsaus

Saarikoski kertoi varikon suunnittelun etenemisestä.

4.5 Tilaajan henkilöressurssien tilanne

Keskusteltiin tilaajan henkilöressurssien suunnittelusta toteutusvaihetta varten.

5 MUUT ASIAT

-

6 SEURAAVAT KOKOUKSET

Jory 28, pe 19.10.2018, klo 9-11, Big Room
Jory 29, ke 21.11.2018, klo 12.30-14.30, Big Room
Jory 30, pe 14.12.2018, klo 8-10, Big Room
Jory 31, ke 2.1.2019, klo 8-10, Big Room
Jory 32, ke 6.2.2019, klo 8-10, Big Room
Jory 33, ke 6.3.2019, klo 8.30-10.30., Big Room
Jory 34, ke 3.4.2019, klo 8.30-10.30., Big Room
Jory 35, ke 8.5.2019, klo 8.30-10.30., Big Room
Jory 36, ke 5.6. 2019, klo 8.30-10.30., Big Room

LIITTEET

Liite 1: Tärinän torjunta ja magneettikenttäkompensaatio Viikin ja Otaniemen alueella.