

## ALLIANSSIN JOHTORYHMÄ

23.11.2018

klo 08:30 – 11:00

Big Room / Artic XL

Ville Lehmuskoski, pj	HKL
Reetta Putkonen	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala
Harri Tanska	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	Raide-Jokeri

### 1 Edellisen kokouksen muistio

Tavoiteaikataulu: 8:30 – 8:40

Toteutunut: 8:30 – 8:34

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

Kohta 4.1:

- 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.*

Kohta 4.10:

- Päätösesitys palautettiin valmisteluun, koska runkomelusuojauksen linjausta asemakaavoitetuilla alueilla on vielä tarkennettava. Mikäli kaupungit ovat jo luovuttaneet tontteja, niin suojausta ei enää voida kaavamääräysten kautta siirtää kiinteistöjen *kustannusvastuulle.*

Kohta 4.11:

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

Kohta 6:

- Todettiin, että *Helsingin kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö ja Espoon kaupungin liikenteen hallintapäällikkö* on pyydettävä arvioimaan mm. liikennevaloetuuksien toteuttamisen mahdollisuuksia
- *Liikennesuunnittelu- ja liikenteen hallintapäälliköiltä* on pyydettävä myös näkemys siihen, voidaanko raitiovaunulla ajaa kadulla nopeampaa kuin kadun nopeusrajoitus – tarvittaessa on haettava poikkeuslupaa.

## 2 Tavoitekustannuksen asettaminen

Tavoiteaikataulu: 8:40 – 9:10

Toteutunut: 8:34 – 9:17

Käytiin läpi merkittävät huomiot P4 kustannusarviosta:

- Keskusteltiin tavoitekustannuslaskennan riskipotista 5,6 M€, joka on merkittävästi alhaisempi kuin aikaisemman portin riskiarvio. Keskusteltiin menetelmästä, jolla riskit on kustannukseen arvioitu. Sovittiin, että riskiarviointi käydään vielä tarkemmin läpi projektin toimesta ennen tavoitekustannuksen asettamista.
- Todettiin, että suunnittelun kustannusarvio on korkea verrattuna verrokkihankkeiden suunnittelukustannuksiin (mm. Tampereen raitiotie, Länsimetro), joten suunnittelun sisältö on vielä kriittisesti tarkasteltava ennen lopullista tavoitekustannuksen asettamista.
- Todettiin, että hanketehtäviin laskettavien henkilöiden lukumäärää on tarkennettava ja tilaajan resurssien täysimääräinen hyödyntäminen on huomioitava organisaatiota suunniteltaessa.

Käytiin läpi esimerkki Linnoitustien Rola-laskennasta ja siitä, miten se vertautuu P5 panoslaskentaan, kohteena Linnoitustie:

- Päätöksentekoa varten on laadittava kattavampi arvio FORE-laskennan ja kustannuslaskennan eroista. Vertailu on tehtävä useammasta kadusta niin, että saadaan sopiva otos molemmista kaupungeista ja eri tyyppisistä kaduista.
- Lisäksi on varmistettava, ettei projekti tee päällekkäistä työtä ulkopuolisen kustannusasiiantuntijan kanssa.

Käytiin läpi esitys pelkän raitiotien kustannusarviosta.

Esitettiin karkea vertailu Raide-Jokerin ja Tampereen raitiotien tavoitekustannuksesta.

Käytiin läpi tilanne katujen sulkemiseen liittyen.

Todettiin, että kaupungeilta tarvitaan hyväksyntä niiden suljettavien katujen osalta, jotka on laskettu tavoitekustannuksen kadun sulkemisen oletuksella. Mikäli hyväksyntää ei saada sovituilla aikataululla (aineiston toimitus 30.11 mennessä ja kaupungin hyväksyntä 7.12 mennessä), niin asia on päätettävä AJR:n seuraavassa yhteisessä tapaamisessa 11.12.

### 3 Päätettävät asiat

#### 3.1 KAS-vaiheen päivitetty kustannusarvio

Tavoiteaikataulu: 9:10 – 9:15

Toteutunut: 9:17 – 9:20

KAS-vaiheen uudeksi kustannusarvioksi on esitetty 31 959 516 €. Asia on edellisessä kokouksessa jätetty pöydälle, koska Espoon kaupungin osalta ei ole selvää, vaatiiko kustannusarvion hyväksyntä kaupungilta uuden hankintapäätöksen. Tietoa ei vielä ole, joten päätöstä ei voitu tehdä.

#### 3.2 ATA-mittariston rakenne

Tavoiteaikataulu: 9:15 – 9:35

Toteutunut: 9:20 – 9:36

Esitettiin hyväksyttäväksi ATA-mittariston perusrakenne, eli ATA-mittareiden ja positiivisten/negatiivisten muutostekijöiden lukumäärä sekä mitattava kokonaisuus.

Todettiin, että asiasta ei vielä voida päättää, koska päätöksen yhteydessä on saavutettava yhteisymmärrys myös jokaisen yksittäisen mittarin tavoitelukuarvoista. Asiaa käsitellään uudelleen 11.12 kokouksessa.

Aikataulumittarin osalta todettiin seuraavaa:

- +100 p ei voi olla sidottu samaan päivämäärään kuin 0 p taso – APR esittää sopivaa päivämäärää +100 p tasoon, jota arvioidaan 11.12
- Infran valmistuminen aikaisemmin kuin 6/2024 johtaa siihen, että operointi joudutaan mahdollisesti aloittamaan vajaalla raitiovaunukalustolla, jolloin palvelutaso on varmistettava hyödyntäen raitiotie- ja bussiliikenteen yhteiskäyttöä
- Varikon aikataulu on kriittinen tekijä huomioiden aikaisempi valmistuminen
- Aikataulumittarissa on huomioitava sellaiset tekijät, joihin allianssi ei pysty vaikuttamaan (mm. kaavatilanne)
- Vaikka rakentamisaikataulu pyritään sisäisesti rakentamaan tiukemmaksi, niin kaikessa viestinnässä projektista ulos käytetään arvioituna valmistumisajankohtana 6/2024

#### 3.3 S21 jättäminen pois hankkeen laajuudesta

Tavoiteaikataulu: 9:35 – 9:40

Toteutunut: 9:36 – 9:38

Päätettiin, että siltaa S21 ei toteuteta hankkeessa.

### 3.4 Vantaanjoen siltojen kustannusjako

Tavoiteaikataulu: 9:40 – 9:45

Toteutunut: 9:38 – 9:39

Päätettiin, että Vantaanjoen ylittävä raitiotiesilta kuuluu raitiotieinfran kustannuksiin, ja kevyen liikenteen silta käsitellään liittyvänä hankkeena.

### 3.5 Betonimurskeen hyödyntäminen

Tavoiteaikataulu: 9:45 – 9:50

Toteutunut: 9:39 – 9:41

Hyväksyttiin betonimurskeen hyödyntämisen yleinen periaate.

### 3.6 Vakuutus suunnitelman hyväksyminen

Tavoiteaikataulu: 9:50 – 9:55

Toteutunut: 9:41 – 9:44

Hyväksyttiin TAS-vaiheen vakuutus suunnitelma.

### 3.7 Suunnittelun ja tuotannon KAS-vaiheen vaadittu valmius

Tavoiteaikataulu: 9:55 – 10:00

Toteutunut: 9:44 – 9:49

KAS-vaiheen valmiusasteen saavuttaminen on yksi KAS-kannustinjärjestelmän mittareista. Hyväksyttiin valmiuden mittausmenetelmät.

### 3.8 Varikon PIMA-tutkimukset (lähipiiritransaktio)

Tavoiteaikataulu: 10:00 – 10:05

Toteutunut: 9:49 – 9:50

Hyväksyttiin varikon PIMA-tutkimusten toteuttaminen Sitowisen toimesta kokonaishintaan 11 800 €.

## 4 Projektin merkittävät riskit

Tavoiteaikataulu: 10:05 – 10:15

Toteutunut: 9:50 – 10:00

Käytiin läpi projektin merkittävimmät riskit sekä ne riskit, joihin AJR:llä on välillisiä vaikutusmahdollisuuksia.

## 5 Projektin tilannekatsaus

Tavoiteaikataulu: 10:15 – 10:50

Toteutunut: 10:00 – 10:46

Käytiin läpi projektin tilannekatsaus.

Vaihtoehtovertailujen yhteydessä todettiin, että projektin täytyy pystyä esittämään valtuustolle ne merkittävät erät, jotka selittävät kustannusmuutosta hankesuunnitelmaan. Lisäksi on huomioitava se, että Raide-Jokeria puoltava päätös on kertaalleen jo tehty, ja mikäli nyt hanke keskeytetään, niin siltäkin on merkittäviä vaikutuksia.

Käytiin läpi käynnissä olevat toimenpiteet keskinopeuteen liittyen:

- Keskinopeutta pystytään jonkin verran parantamaan – viimeisin simulointi 23,2 km/h, mahdollisuus nostaa keskinopeutta tasoon 23,5-24,1 km/h
- Keskinopeutta on pyritty parantamaan keskittymällä pysäkkiaikojen ja liikennevaloetuuksien optimointiin
- Raitiotien nopeusrajoituksissa pohjaudutaan nykyiseen lainsäädäntöön – kadun nopeusrajoitusta suuremman nopeuden käyttämisen edistäminen on nyt kaupunkien vastuulla

Käytiin läpi allianssikyselyn tulokset:

- Todettiin, että tiedonkulkua pyritään parantamaan esimerkiksi siten, että projektipäällikkö on jatkossa läsnä myös tilaajan johtoryhmässä.
- Lisäksi ulkopuolinen konsultti haastattelee AJR:n jäsenet marras-joulukuussa ja arvioi projektin johdon toimintakykyä.

## 6 Muut asiat

Tavoiteaikataulu: 10:50 – 10:55

Toteutunut: 10:46 – 10:55

Keskusteltiin tavoitekustannuksen asettamisen aikataulusta

- Tavoitekustannus ja valtuustoaineisto pitää lukita 16.1 mennessä
- 16.1 mennessä jokainen palveluntuottajayritys on huolehtinut oman yrityksensä osalta hyväksynnän siirtymisestä TAS-vaiheeseen

VR Track rakentamisen AJR-varahenkilönä toimii jatkossa Jyrki Kataja.

Keskusteltiin siitä, kannattaako AJR:n kokoukseen osallistua jatkossa myös suunnittelun vastuuhenkilö – todettiin, että APR saa päättää asiasta huomioiden resurssien järkevän käytön.

## 7 Itsearviointi

Tavoiteaikataulu: 10:55 – 11:00

Toteutunut: 10:55 – 10:59

Mikä meni hyvin?

- Hyvin valmisteltu ja hyvin aikataulu
- Hyvä keskustelu ATA-mittareista ja selkeät toimenpiteet, mitä pitää päättää seuraavaksi
- Materiaalin toimitusaikataulu hyvä
- Vakiopuheenjohtaja tuo ryhtiä toimintaan
- Hyvä kokous
- Tuntuu siltä, että projektilla on homma hallussa
- Varajäsenenä pääsi hyvin mukaan
- Ennakkovalmistautuminen kokoukseen hyvällä tasolla
- Plussat ja deltat edelleen mukana kokouspöytäkirjassa

Missä jäi parantamisen varaa?

- Aineistoa voisi vielä enemmän priorisoida, koska sitä oli niin paljon
- Mitä aikaisemmin aineisto saadaan toimitettua, sitä parempi