

24.03.2026

64/00.02.03/2026
Junatien metrosillan
uusimisen
hankesuunnitelma

HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUS

Viite

Lausuntopyyntö 2.3.2026

Lausunto Junatien metrosillan uusimisen hankesuunnitelmasta

Helsingin kaupunginhallitus pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa Junatien metrosillan uusimisen hankesuunnitelmasta 24.3.2026 mennessä. Helsingin Kalasatamassa sijaitseva vuonna 1973 rakennettu Junatien metrosilta on erittäin huonossa kunnossa ja tulee uusia kiireellisesti. Hankkeen kokonaishinnaksi esitetään enintään 107.000.000 euroa kustannustasossa tammikuu 2026. HSL ja Helsingin kaupunki ovat solmineet sopimuksen joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta (infrasopimuksen), jonka perusteella HSL korvaa Helsingille joukkoliikenneinfran kuluja. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.

Hankkeen toteuttamiseksi on välttämätöntä katkaista metroliikenne hankealueella. Metroliikenteen katko kestää tämänhetkisen arvion mukaan seitsemän kuukautta. Kalasataman metroasema on suljettuna metrokatkon ajan, ja lisäksi noin kaksi kuukautta ennen katkoa sekä kaksi kuukautta metron liikennekatkon jälkeen. Metrojunat kulkevat pysähtymättä suljetun aseman ohi sekä metrokatkoa edeltävän että katkon jälkeisen ajan. Kyseessä on yksi metron käyttäjämääriltään keskeisimpiä osuuksia, joten hankkeen vaikutukset ovat poikkeuksellisen suuret.

Junatien metrosillan uusimisen vaatimaa metroliikenteen katkoa hyödynnetään laajasti liikennekatkon vaikutusalueella olevien muiden investointien toteuttamisessa. Metrokatkon aikana vuonna 2027 kunnostetaan Sörnäisten ja Kulosaaren metroasemia ja metrokatkon alueella olevia muita siltoja. Työt keskitetään metrokatkon ajalle, jotta matkustajille aiheutuisi töistä mahdollisimman vähän haittaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Lähtökohtaisesti HSL:n toiveena erilaisten peruskorjaus- tai muiden töiden toteutustavalle on suorittaa työt ilman vaikutuksia joukkoliikenteelle tai heikennyksiä matkustajapalveluun. Mikäli kuitenkin töitä ei ole mahdollista toteuttaa ilman vaikutuksia, tulee ne minimoida. Lisäksi periaatteena metro- tai junaliikenteen poikkeusjärjestelyissä on ollut, että työt, jotka vaativat liikennöintikatkoja, harvennettuja vuorovälejä tai muita poikkeavia järjestelyjä, toteutetaan kesäaikaan, kun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pienimmät.

Junatien metrosillan purkaminen ja uuden sillan rakentaminen aiheuttaa välttämättömän liikennekatkon, jota ei voi välttää kustannustehokkaasti tai sillan kunnan vaatimassa aikataulussa. Liikenteen turvallisuus

on ensisijaista, jolloin heikkokuntoinen siltä tulee uusia sen tarvitsemalla aikataululla. Suurista vaikutuksista huolimatta, ei ole kannattavaa muuttaa suunniteltua toteutusajankohtaa tai -tapaa, sillä viivästyttämällä sillan uusimista ei pystytä poistamaan sen aiheuttamaa liikennehaittaa ja kasvatetaan riskiä äkilliselle tarpeelle metrolikenteen katkaisulle, jolloin keskeytynyttä liikennettä ei pystytä korvaamaan. HSL pitää saamiensa tietojen perusteella sillan uusimista välttämättömänä, jotta metrolikenteen toimivuus ja turvallisuus voidaan varmistaa.

Hankkeen tavoitteiksi on määritelty mm. projektin toteutus siten, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä ympäröiville kiinteistöille ja liikkumiselle. HSL näkee tämän tavoitteen erittäin kriittisenä, ja myös toteutuksen aikana onkin löydettävä ratkaisuja hankkeen aiheuttamien haittojen minimointiin.

Vuodelle 2027 suunnitellusta liikennekatkosta on tulossa HSL:n historian suurin poikkeusjärjestely. Kyseessä metrolikenteen kuormitetuin osuus, jossa tehdään yli 80 000 joukkoliikennematkaa päivässä. Liikenteen poikkeusjärjestely tulee aiheuttamaan merkittäviä vaikutuksia kaupunkilaisten arkeen, sekä HSL:ään. Aiemmista metrolikenteen poikkeusjärjestelyistä on tunnistettu matkustajamäärien pysyvämpi laskeminen, eli matkustajamäärät eivät palaudu poikkeusjärjestelyä edeltävälle tasolle poikkeuksen poistuessa. Tämä vaikuttaa negatiivisesti kaupungin, Kaupunkiliikenteen ja HSL:n tavoitteisiin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuudesta sekä HSL:n lipputulokertymään myös metroaseman ja -liikenteen katkoa pidemmällä aikavälillä. Esimerkiksi vuoden 2024 Rautatientorin metroaseman paloturvallisuuden parantamisen aiheuttaman liikennekatkon jälkeen matkustajamäärien palautuminen entiselle tasolle oli hyvin hidasta. Kalasataman aseman sulkemisen ja liikenteen täyskatkon vaikutuksia on vaikea arvioida, sillä liikennekatkon sijainti ja kesto eroavat huomattavasti aiemmista metron liikennekatkoista.

Raskaan raideliikenteen, kuten metro- tai junaliikenteen yhteydet on toteutettu niille yhteysväleille, joilla kaupunkirakenteen ja kysynnän takia tarvitaan suuren kapasiteetin joukkoliikenneyhteys pelkän bussiliikenteen sijaan. Bussiliikenteellä ei voida täysin korvata metrolikennettä johtuen liikenneympäristön ja käytettävissä olevien resurssien rajoitteista. Yhden metrojunan kapasiteetin tarjoamiseksi tarvittaisiin liikenteeseen kahdeksan nivelbussia tai yhdeksän telibussia. Helsingin seudulle ei ole saatavilla sellaista määrää, joka riittäisi näin tiheän liikenteen järjestämiseen. Lisäksi Itä-Helsingin ja kantakaupungin liikenneverkko ei mahdollistaisi vastaavaa sujuvuutta kuin metrolikenteellä näin tiheälle bussiliikenteelle, vaan bussiliikenne ruuhkautuisi ja ruuhkauttaisi myös muun liikenteen, aiheuttaen vielä suurempia viiveitä ja epäluotettavuutta bussiliikenteeseen.

Metrosillan uusimisen aikana joukkoliikenteen yhteydet turvataan, vaikka palvelutaso tulee paikoin heikentymään ja matka-ajat pidentymään. Liikkuminen nykyisillä yhteysväleillä ja tärkeisiin kohteisiin kuten Kalasataman terveys- ja hyvinvointikeskukseen tullaan mahdollistamaan niin sujuvina kuin mahdollista. Metroliiikenne palvelee lännessä Hakaniemeen sekä idässä Herttoniemeen saakka. Periaatteena korvaavan liikenteen järjestämisessä on tiheän metroa korvaavan bussilinjan hankinta Hakaniemen ja Herttoniemen väliselle osuudelle sekä nykyisen muun joukkoliikenteen verkoston vahvistaminen ja pienet reittimuutokset tukemaan liikkumista eri yhteyksillä. Bussiliikenteen kapasiteetin ollessa metrolikennettä pienempää, pyritään mahdollistamaan myös vaihtoehtoisten reittien käyttö. Metroa korvaavan linjan lisäksi suunnitelmissa on tihentää myös muuta bussiliikennettä Herttoniemen ja Pasilan välillä sekä Itä-Helsingin ja junaradan (päärata) välillä. Muutokset toteutetaan muokkaamalla olemassa olevia linjoja ja vuorovälejä. Lisäksi toteutetaan reitti- ja linjastomuutoksia Herttoniemen, Laajasalon sekä Roihuvuoren alueella. Poikkeusjärjestelyn aikaisen linjastokokonaisuuden suunnittelu on vielä kesken, ja tarkka linjasto varmistuu vasta myöhemmin.

Lisäksi Kruunusiltojen raitioliikenne aloitetaan ennen Kalasataman metroaseman sulkemista, ja raitioliikenteellä pystytään tarjoamaan suorat yhteydet Kalasatamasta keskustaan sekä Laajasalosta keskustaan ja Pasilaan.

Metroa korvaavan linjan busseille pyritään järjestämään mahdollisimman sujuva kulku ja bussikaistat linjan koko reitille. HSL edellyttää, että bussiliikenteen reiteille tehdään toimenpiteitä, joilla varmistetaan liikenteen sujuvuus. Erityisesti Itäväylän käytävässä bussiliikenteen yhteydet Hakaniemen ja Pasilan suuntaan tulevat kuormittumaan merkittävästi, ja liikenteen sujuvuus on tärkeää, jotta sujuva liikkuminen poikkeusjärjestelyistä huolimatta voidaan turvata.

Kokonaisuudessaan Junatien metrosillan uusiminen tulee vaikuttamaan negatiivisesti HSL:n talouteen. Sillan uusimisesta korvataan infrasopimuksen mukainen osuus, liikennöintikustannukset kasvavat sekä lipputulot vähentyvät. Lisäksi uusimishanke tuottaa vielä suuruudeltaan myöhemmin tarkentuvan korotuspaineen lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

Junatien metrosillan uusimiseen liittyvistä infrakorvauksista on jo käyty neuvotteluja. HSL edellyttää, että infrakorvauksista käydään erilliset neuvottelut, jossa varmistetaan korvaustason olevan sopimuksenmukainen. Alustavien arvioiden mukaan infrasopimuksen mukaiset pääoma- ja korkokustannukset HSL:lle ovat infran ensimmäisenä täytenä käyttöönottovuotena yhteensä noin 4,46 miljoonaa euroa. Infrasopimuksen liitteen 4 mukainen poistoaika metrosilloille on 30 vuotta, jolloin pääoma- ja korkokustannukset ovat keskimäärin noin 3,17 miljoonaa euroa vuodessa. Pääoma- ja korkokulujen lisäksi infrakuluihin kuuluvat myös infran hallinto- ja ylläpitokulut, jotka HSL korvaa täysimääräisesti kaupungille.

Junatien metrosillan uusiminen nostaa kokonaisuutena HSL:n vuoden 2027 liikennöintikustannuksia. Korvaavan liikenteen järjestämistä ja muita bussiliikenteen poikkeusjärjestelyitä varten on HSL:n toiminta ja taloussuunnitelmassa 2026–2028 varattu 21,4 milj. euroa. Raitioliikenteessä liikenteen tihentäminen sekä linjojen 12 ja 13 pidentäminen kasvattaa myös liikennöintikustannuksia. Metroliikenteen osalta liikennöintikustannukset laskevat hieman, mutta eivät kompensoi kasvaneita muita liikennöintikustannuksia. Koska liikenteen poikkeusjärjestelykokonaisuuden suunnittelu on vielä kesken, tulee lopullinen kustannustaso vielä tarkentumaan.

HSL katsoo erittäin kannatettavaksi Junatien sillan uusimisen aiheuttaman liikennekatkon hyödyntämisen myös muiden tarpeellisten peruskorjaus- ja uusimishankkeiden toteuttamiselle. Liikennekatkon osuessa metron kriittiselle osuudelle, tulisi käyttää kaikki keinot, jotta voidaan välttää uudet liikennekatkot ja -haitat lähivuosina. HSL edellyttää, että hankkeiden laajuuden suunnittelussa huomioidaan metroliikenteen infran kehittämisen tarpeet ja tavoitteet kehittämiselle sovitaan yhteistyössä HSL:n kanssa sekä HSL osallistetaan pysyvien ratkaisuiden suunnitteluun.

HSL suhtautuu positiivisesti lippuyhteistyösopimukseen, jolla mahdollistetaan HSL:n lipputuotteiden käytettävyys mahdollisilla Helsingin kaupungin hankkimilla lauttaliikenteen yhteyksillä kantakaupungin ja Itä-Helsingin välillä. Lippuyhteistyösopimuksen laadinnassa tulee kuitenkin huomioida sen hintataso, joka ei saa nousta kohtuuttoman korkeaksi, huomioiden lauttaliikenteen pieni vaikutus joukkoliikenteen kokonaisuudessa. Lauttaliikenne on palvelukokemukseltaan laadukkaaksi koettu yhteys, joka ei kuitenkaan ole matka-ajassa tai matkustajakapasiteetissa kilpailukykyinen esimerkiksi Kruunusilltojen raitioliikenteen kanssa. Taloudelliset panostukset lauttaliikenteeseen eivät saa olla niin suuria, että ne vaikuttaisivat heikentävästi muuhun joukkoliikenteen palveluun.

Junatien metrosillan uusimishanketta on suunniteltu hyvässä yhteistyössä yhdessä Kaupunkiliikenne OY:n ja Helsingin kaupungin kanssa ja HSL on osa kansliapäällikön nimeämää hankkeen valmistelun yhteistyöryhmää. HSL katsoo tiiviin ja toimivan yhteistyön olevan avainasemassa liikennepoikkeuksen aikaisten järjestelyiden onnistuneelle hallinnalle. Kyseessä on vaativa laajoja vaikutuksia aiheuttava muutostenhallintaprojekti, jonka suunnitteluun HSL tulee osallistaa myös jatkossa niin Junatien sillan uusimisen hankkeen kuin myös liittyvien samaan aikaan toteutettavien hankkeiden osalta.



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja: Projektipäällikkö Teuvo Syrjälä (teuvo.syrjala@hsl.fi), tulosalueen johtaja Johanna Wallin (johanna.wallin@hsl.fi)