



## Vt 4 Lahdenväylä

Suunnittelukohde 06/2018

### Helsinki–Järvenpää, 1. vaihe

Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa. Helsingin ja Järvenpään välillä tie palvelee sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä, erityisesti työmatka- ja asiointiliikennettä. Merkitys tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle on suuri. Ensimmäisen vaiheen parannustoimenpiteet tähtäävät vilkkaan yhteyden pahimpien ruuhka-kohtien turvallisuuden ja liikennöitävyyden parantamiseen sekä häiriöherkkyyden vähentämiseen edistykseillä liikenteenhallintajärjestelmällä sekä kaista- ja ramppijärjestelyillä. Samalla saadaan nykyisen väylän kapasiteetti mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantaa uusi vaihtoyhteys poikittaiseen joukkoliikenteeseen Hakunilan kohdalla. Hankekokonaisuus sisältyy HLJ 2015:n jaksolle 2016-25.

#### NYKYTILA

Lahdenväylää ajaa arkipäivisin 55 000–78 000 autoa. Suurista liittyvistä liikennevirroista ja suuresta raskaan liikenteen määrästä johtuen liikenne on häiriöherkkää. Rekkojen runsaus ja suuri nopeusero muuhun liikenteeseen johtaa koko tiekapasiteetin heikkoon hyödyntämiseen. Vt 4 käytävään on keskittynyt ja tulee jatkossakin keskittymään valtakunnallista logistista toimintaa ja logistiikkakeskuksia. Koskela–Järvenpää -välin onnettomuustiheys on kaksinkertainen ja onnettomuusaste keskimääräistä korkeampi valtakunnalliseen moottoriteiden keskiarvoon nähden.

Yhteysvälin välityskyky ylittyy vakavimmin Kehä I:n ja vt 7:n välillä. Sekoittuvat liikennevirrat ovat suuret ja jonot yltävät aamuisin vt 7:lle ja iltaapäivisin jopa kilometrejä Kehä I:tä pitkin. Myös pohjoisempaan Kehä III:n ja Korson etl:n (st 152) välillä välityskyky ylittyy erityisesti aamuisin etelän suuntaan. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Erityisen häiriöherkkiä ovat Kehä I–Kehä III -väli sekä Koivukylän ja Korson eritasoliittymien väli.

Väyläosuutta käyttää Lahden suunnan, Itä-Vantaan ja koillisen Uudenmaan linja-autoliikenne. Vt 7 (Porvoonväylä) yhdistyy vt 4:än Kehä I:n ja Kehä III:n välillä. Väylän eteläistä osaa käyttää myös Porvoon suunnan ja tulevaisuudessa myös Östersundomin ja Malmin asuinkäyttöön rakennettavan lento-



kenttäalueen liikenne. Huolimatta erittäin korkeista liikennemääristä vt 4:llä ei ole bussipysäkkejä Viikin ja Järvenpään välillä. Vantaan Hakunilan kohdalla poikittaisella Kyytitiellä kulkee paljon bussiliikennettä, mutta vaihtoyhteyksiä vt 4:n suuntiin ei ole. Vt 4 varren maankäyttö kärsii liikennemelusta.

#### HANKE JA TAVOITTEET

Lahdenväylän turvallisuutta ja liikennöitävyyttä parannetaan välillä Kehä I–vt 7 kaista- ja ramppijärjestelyillä. Välille Koskela–Järvenpää (vt 4) ja Lahdenväylä–Kehä III (vt 7) rakennetaan edistykseinen liikennetieto-ohjattu liikenteenhallintajärjestelmä. Liikenne- ja keliolojen tarkka seuranta sekä häiriöiden nopea havainnointi mahdollistavat nopean reagoinnin ongelmiin sekä ennakoivan ohjauksen ruuhkautuvassa tilanteessa. Kehittynyt ohjausjärjestelmä parantaa sujuvuutta ja ehkäisee liikenneonnettomuuksia, minkä seurauksena matkojen ennustettavuus paranee. Hakunilan vaihtopysäkit mahdollistavat vaihdot vt 4:ltä poikittaiseen joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Melusteet vähentävät melua.

#### AIKATAULU

- Lahdenväylä, Kehä I–vt 7 ramppijärjestelyt 18,3 M€ H/K=5,7, toteutusvalmius 2019.
- Liikenteenhallinta Lahdenväylällä ja Porvoonväylällä 8,4 M€, H/K=5,3, toteutusvalmius 2019
- Lahdenväylä (vt 4), Hakunilan vaihtopysäkit 25 M€, toteutusvalmius 2020.

#### KUSTANNUKSET

Yhteysvälin kehittämisen ensimmäinen vaihe 50 M€ Kustannukset on ilmoitettu tasossa MAKU 130 (2010=100).

#### VAIKUTUKSET

- + Liikennevirran ajonopeuksia rauhoitetaan aktiivisesti eikä shokkiaaltoja esiinny. Peräänajo-onnettomuudet vähenevät merkittävästi. Häiriöalttius vähenee.
- + Raskas liikenne sujuu aiheuttamatta häiriöitä nopeammassa liikennevirrassa ja liittyminen päälliikennevirtaan on sujuvaa ja turvallista myös busseilla ja raskailla ajoneuvoilla.
- + Liikenteen häiriötilanteiden määrä vähenee ja vaikutukset lievenevät.
- + Matka- ja kuljetusaikojen ennustettavuus ja toimivuus paranevat.
- + Joukkoliikenteen vaihto- ja liityntäyhteydet paranevat.
- + Meluongelmat vähenevät.
- + Toimenpiteet ovat tarpeellisia ja kannattavia, vaikka ruuhkamaksut otettaisiin seudulla käyttöön.