

## Vt 4 Lahdenväylä KehäIII-Kerava

Hankekortti päivitetty  
23.4.2024

**Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa ja pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä. Helsingin ja Järvenpään välillä tie palvelee sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä, erityisesti työmatka- ja asiointiliikennettä. Merkitys tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle on suuri. Parannustoimenpiteet tähtäävät vilkkaan yhteyden ruuhkakohtien turvallisuuden ja liikennöitävyyden parantamiseen sekä häiriöherkkyyden vähentämiseen. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantaa uusi vaihtoyhteys Hakunilan kohdalla. Helsingin seudun MAL 2019 suunnitelmassa kauden 2024-2027 kehittämistoimenpiteeksi on esitetty Lahdenväylän lisäkaistojen rakentaminen välille Kehä III – Koivukylänväylä ja kauden 2028-2031 kehittämistoimeksi lisäkaistojen rakentamisen välille Koivukylänväylä - Kulomäentie**

### NYKYTILA

Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa. Se palvelee sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä, erityisesti työmatka- ja asiointiliikennettä sekä tavaraliikennettä. Sen merkitys joukkoliikenteelle on suuri. Väylää käyttää Lahden suunnan, Itä-Vantaan ja koillisen Uudenmaan linja-autoliikenne. Vt 4:ltä on yhteydet pääradan ja Lahden oikoradan asemien liityntäpysäköintiin.

Yhteysvälin haasteina on mm. välityskyky. Kehä III:n ja Kulomäentien välillä lisäkaistojen tarve on olemassa jo nykyisin. Lahdenväylällä Kehä III:n ja Kulomäentien välillä kulkee arkipäivisin noin 62 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 6 %. Vuorokausiliikenne on kasvanut viimeisen kolmen vuoden aikana arviolta noin 4 %.

Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Suurista liittyvistä liikennevirroista ja suuresta raskaan liikenteen määrästä johtuen liikenne on häiriöherkkää ja ajoneuvojen nopeuserot suuria. Erityisesti iltahuipputunnissa raskasta liikennettä kulkee runsaasti, n. 200 ajon/h. Rekkojen suuri nopeusero muuhun liikenteeseen johtaa koko tiekapasiteetin heikkoon hyödyntämiseen.



Koskela–Järvenpää välin onnettomuustiheys on kaksinkertainen valtakunnalliseen moottoriteiden keskiarvoon nähden ja myös onnettomuusaste on keskimääräistä korkeampi huolimatta erittäin korkeista liikennemääräistä. Vt 4:llä ei ole bussipysäkkejä Viikin ja Järvenpään välillä. Vt 4 varren maankäyttö karsii liikennemelusta ja pohjavesialueita on suojaamatta.

### HANKE JA TAVOITTEET

Välityskykyä kasvattamalla turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus ja turvallisuus seudullisella ja valtakunnallisesti merkittävällä pääväylällä sekä vähentää tieliikenteen meluhaittoja.

### AIKATAULU

- Lahdenväylä (Vt 4), Hakunilan vaihtopysäkit, tiesuunnitelma lainvoimainen 2019. Vaihtopysäkit on syytä toteuttaa Vantaan ratikan (Mellunmäki-Aviapolis) rakentamisen yhteydessä. MAL sopimuksessa on sitouduttu pikaraitiotien suunnitteluun kaudelle 2020–2023 ja suunnitelman laatiminen on käynnissä. Tavoitteena on aloittaa ratikan rakentaminen v. 2024.
- Lahdenväylä (Vt 4), lisäkaistat Kehä III–Mt 148, kehittämiselvitys valmistui marraskuussa 2021.

### KUSTANNUKSET

Kustannukset on ilmoitettu tasossa MAKU 145 (2020=100). Lahdenväylä Vt 4, Hakunilan vaihtopysäkit (27,2 M€) ja Kehä III–Kulomäentie lisäkaistat (42,3 M€) ja Kulomäentie–Mt 148 lisäkaistat (14,12 M€).

### VAIKUTUKSET

- + Lisäkaistojen myötä välityskyky paranee ja ruuhkautuminen vähenee.
- + Liittyminen pääliikennevirtaan on sujuvaa ja turvallista, myös busseilla ja raskailla ajoneuvoilla.
- + Tiekuljetusten ja joukkoliikenteen ennakoitavuus paranee ja matka-aika lyhenee.
- + Liikenteen häiriötilanteiden määrä vähenee ja vaikutukset lievenevät.
- + Liikenteen meluhaitat vähenevät. Yli 55 dB:n melulle altistuvien määrä vähenee lähes 3000 asukkaalla. Meluntorjuntaa rakennetaan/tehostetaan 9,8 km:n matkalla.
- + Joukkoliikenteen palveluedellytykset paranevat.
- Suurista liikennemääräistä johtuen ruuhkat eivät poistu kokonaan.
- + Kehä III–Mt 148 lisäkaistojen hyöty-kustannussuhde on 2,2.