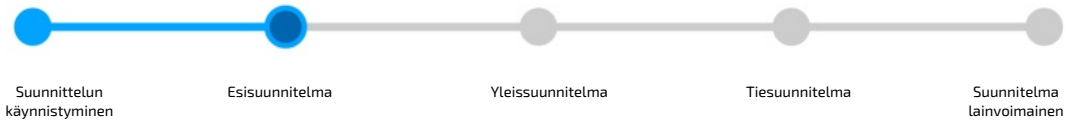


Vt 4 Lusi-Oravakivensalmi



Toimenpidesuunnitelmassa on kuvattu valtatie 4 tavoitetilä ja toimenpiteet tavoitetilan saavuttamiseksi. Valtatie 4 tavoitetilana on jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, jolle liitytään vain eritasoliittymien kautta. Tavoitetilaa edetään vaiheittain.

Nykytila

Valtatie 4 (E75) on tärkeä kansainvälinen yhteys ja Suomen merkittävin etelä-pohjoissuuntainen yhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 kuuluu TEN-T ydinverkkoon osana Botnian käytävää sekä Itämeri-Pohjanmeri TEN-T ydinverkkokäytävään Suomen kautta Ruotsin Luulajaan. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväyläksi valtatie 4 välillä Helsinki-Jyväskylä on määritetty pääväylien palvelutasoluokkaan 1. ja siten myös osaksi runkoverkkoa. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle.

Suunnitteluosuuden vuorokausiliikennemäärän keskiarvo (KVL 2018–2020) on noin 6 700 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 16 %. Kesällä suunnitteluosuuden liikennemäärä vuorokaudessa vaihtelee noin 7 100–10 000 ajoneuvon välillä. Lusin ja Hartolan välillä 1+1 osuudet on toteutettu leveällä keskimerkinnällä Hartolan pohjoisosia lukuun ottamatta. Keskikaiteellisia ohituskaistoja linjaosuudella on Pääsinniemen, Onkiniemen, Kalhon ja Ykkälän kohdalla. Uusin keskikaiteellinen ohituskaistapari on valmistunut Hartolan pohjoispuolelle osana Hartola-Oravakivensalmi STk-hanketta 2023.

Valtatie on vilkasliikenteinen ja raskasta liikennettä on paljon. Tie on kapea, jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat kulkemaan kapeilla pientareilla. Kaistajärjestelyjä vailla olevat maanteiden liittymät heikentävät liikenneturvallisuutta. Valtatiellä ei ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja. Valtatien suuren liikennemäärän takia, liittyminen tasoliittymistä valtatie liikenteen sekaan on vaikeaa ja turvatonta. Valtatien nopeusrajoitus vaihtelee tasoliittymien vuoksi tiheästi 80...100 km/h, mikä aiheuttaa epätasaista ja pumpaavaa liikennettä.

Päivitetty: [Linkki hankkeen sivuille](https://vayla.fi/vt-4-lusi-oravakivensalmi)
5.8.2025

Aikataulu

- Toimenpidesuunnitelman laatiminen on käynnistynyt 08/2023 ja se valmistuu 08/2025.
- Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Osavaiheet täsmentyvät suunnittelun edetessä.

Kuvattu paikka Suomen kartalla



Hankkeen tavoitteet

- Yhteysväylille on suunniteltu mm. seuraavia toimenpiteitä:
- Eritasoliittymien rakentaminen
 - Keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen (tavoitetilanteessa jatkuva keskikaide)
 - Rinnakkaistiejärjestelyt häiriötilanteisiin
 - Yksityistieläytymien järjesteleminen uusiin eritasoliittymiin ja poikittaisyhteyksien parantaminen
 - Pysäkkijärjestelyjen sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen
 - Melusuojausten rakentaminen

Hankkeen tavoitteena on mm. parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Toimenpiteet ovat toteutettavissa vaiheittain.

Vaikutukset

- + Liikenneturvallisuus paranee
- + Matka-aikojen ennakoitavuus paranee
- + Liikenteen jonoutuminen ruuhka-aikoina vähenee
- + Parannetaan merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta, sekä vähentää häiriöherkkyyttä
- + Liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät
- + Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat

- Isot maisemavaikutukset
- Estevaikutus kasvaa
- Rakentamisen aikaiset haitat liikenteelle

Vt 4 Lusi-Oravakivensalmi

Hankearviointitietoa

Hankearviointi on laadittu toimenpideselvityksen yhteydessä vuonna 2023 ja sitä päivitetään toimenpidesuunnitelman laadinnan yhteydessä.

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä. Toteutumisen jälkeen valtatie 4 täyttää myös paremmin TEN-T ydinverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta, kun elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittävää yhteyttä maakuntakeskusten välillä kehitetään. Matkojen ja kuljetusten palvelutaso paranee, kun tieliikenteen turvallisuutta parannetaan. Hanke parantaa myös kestävyyttä, kun ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat. Saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten palvelutason paraneminen lisäävät myös liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Paikallisesti tien leventäminen lisää estevaikutusta, mutta rinnakkaistiejärjestelyt ja eritasoliittymät lieventävät estevaikutusta.

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Syynä tähän on mittavat investointikustannukset suhteessa maltillisiin liikennemääriin. Hankkeen rakentamisen aikaiset haitat muodostuvat suuremmaksi haittaeräksi kuin hankkeesta seuraavat laskennalliset hyödyt. Myös väylänpitäjän kustannukset lisääntyvät merkittävästi kattavan rinnakkaistieverkon toteuttamisen myötä. Vilkkaimpien osuuksien toimenpiteet saavat hiukan paremman kannattavuuden mm. onnettomuuskustannusten vähenemisen myötä.

Tiedot hankekohtaisista vaikutuksista tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Riskit

Jos hanketta ei toteuteta, tietä pidetään kunnossa perusväylänpidon rahoituksella. Merkittäviä parannuksia ei voida tehdä yksittäisiä siltojen korjauksia ja tienpäällystyskohteita lukuun ottamatta.

Suunnitelman toteuttamisen t riskit liittyvät suunnittelun epätarkkuuteen ja epätarkkoihin lähtötietoihin mm. maaperäolosuhteista. Rakentamisen aikaisista riskeistä on tunnistettu erityisesti vaikutukset pohjavesiin, hanke sisältää merkittäviä rakentamistoimenpiteitä luokitelluilla pohjavesialueilla.

Kustannukset

Yhteysvälille määritellyn teknisen tavoitetilan toimenpiteiden alustavan kustannusennusteen vaihteluväli on 249–373 M€ (MAKU 2020; 145). Kustannusarvio tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Lisätietoa

Uudenmaan ELY-keskus, Projektipäällikkö Anna Elf, p.0295 021 395
Väylävirasto, Osastonjohtaja Tapio Ojanen, p. 029 534 3209