

Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

Maakuntahallitus 10.08.2026

96/15.01.02/2026

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Väylävirasto pyytää sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Sidosryhmien palautteita hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta viimeistään 31.8.2026.

Valmistelija	Asian on valmistellut liikenteen erityisasiantuntija Petra Isotalo, puh. 044 371 9467.
Esittelijä	Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio
Päätösehdotus	Maakuntahallitus päättää antaa Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta seuraavan lausunnon:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus toteuttaa pääosin hyvin Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuja tavoitteita ja linjauksia. Ohjelmat perustuvat suunnitelman keskeisiin tavoitteisiin, jotka ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä tietopohjaiseen suunnitteluun ja vaikuttavuuteen perustuvaan priorisointiin. Tämä tukee resurssien kohdentamista tarkoituksenmukaisesti koko liikennejärjestelmän kannalta. Tavoitteiden saavuttamisen uhkana on kuitenkin liikenteen niukkeneva rahoitustaso.

Päijät-Hämeen liitto pitää hyvänä, että ohjelmakokonaisuuden ulkopuoliset hankkeet on esitelty ohjelmassa. Erityisesti hankeyhtiöiden hankkeiden puuttuminen suunnittelu- ja investointiohjelmasta hankaloittaa hankekokonaisuuden ja niiden rahoituksen hahmottamista. Tämä puolestaan heikentää tietoon ja vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia sekä ennakoitavuutta ja tavoitteiden johdonmukaista toteutumista. Muille toimenpiteille vaihtoehtoiset hankeyhtiöiden suunnittelu- ja toteutushankkeet tulisi arvioida samalla tarkkuudella ja yhtenevin kriteerein sekä esittää osana rahoituskehystä.

Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden suuri määrä vaikeuttaa ohjelmakokonaisuuden kokonaiskuvan sekä sen vaikutusten hahmottamista ja arviointia. Päijät-Hämeen liitto pitää kuitenkin perusteltuna, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet on jätetty ohjelman ulkopuolelle. Liitto pitää myös tarkoituksenmukaisena, että kyseiset hankkeet sekä esimerkiksi Digirata-hanke esitetään osana kehittämishankkeiden rahoituskehystä.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Suunnitelmassa todetaan, että perusväylänpidon rahoitustaso on ollut korjausvelkarahoituksen ansiosta tienpidossa suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024–2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella. Suunnitelmakauden jälkeen väyläverkon korjausvelan arvioidaan kasvavan noin 5 miljardiin euroon, kun korjausvelan määrän tavoitteellinen taso on 2,4 miljardia euroa. Jos perusväylänpidon rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla.

Päijät-Hämeen liitto katsoo, että perusväylänpidon suunnitelman vaikutusten arviointi on kattava ja vaikutukset on kuvattu ymmärrettävästi. Rahoituksen kohdentaminen on pääosin perusteltua, sillä niukat resurssit kohdistetaan ensisijaisesti vilkkaimmalle verkolle sekä välttämättömään kunnossapitoon ja turvallisuuteen. Alueellisen saavutettavuuden ja elinvoiman, arjen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten sekä huoltovarmuuden turvaamiseksi

kuitenkin myös vähäliikenteisemmän väyläverkon ylläpitäminen on tulevaisuudessa välttämätöntä.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Savon oikorata

Päijät-Hämeen liitto edellyttää Savon oikoradan (Lahti–Heinola–Mikkeli) hankearvioinnin ja esisuunnittelun edistämistä osana Itä-Suomeen suuntautuvien raideyhteyksien kehittämistä. Tämä mahdollistaa hankkeen tasapuolisen arvioinnin ja priorisoinnin suhteessa vaihtoehtoihin investointeihin, mikä tukee Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita liikennejärjestelmän tehokkuudesta ja tietoon perustuvasta päätöksenteosta. Savon oikoradan ajantasaisuusselvitys Päijät-Hämeessä sekä nykyisen Lahti–Heinola-radan parantamista koskevat selvitykset (Väylävirasto 2026) antavat uutta ja ajankohtaista tietoa raideyhteyksien kehittämistarpeista ja -edellytyksistä.

Savon oikorata lyhentää Helsingin ja itäisen Suomen välistä matka-aikaa Savon radan suuntaan noin 40 minuuttia nykyisellä junakalustolla. Lentoradan ja Savon oikoradan toteutuessa matka Kuopiosta Helsinki-Vantaan lentoasemalle painuisi kolmeen tuntiin. Savon oikoradan vuonna 2026 päivitetty rakentamisen kustannusarvio on 1 446–1 489 miljoonaa euroa. Se kulkee osittain nykyisellä Lahden ja Heinolan välisellä rataosuudella.

Savon oikorata mahdollistaa seudullisen lähijunaliikenteen käynnistämisen ja turvaa elinkeinoelämän, erityisesti metsäteollisuuden, kuljetuksia. Oikorata tarjoaa nopean reitin Helsingin ja Itä-Suomen sekä esimerkiksi Jyväskylän välillä. Matka Helsingistä Jyväskylään on yhtä pitkä Tampereen ja Lahden kautta, mikä vapauttaa kapasiteettia ruuhkaiselta Helsinki-Tampere-rataosuudelta. Savon oikoradalla on myös merkitystä sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta.

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuus

Päijät-Hämeen liitto esittää tarveselvityksen laatimista Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden kehittämismahdollisuuksista ja reunaehdoista. Rataan kohdistuu monenlaista suunnittelupainetta, eikä sen kehittämisestä ole kokonaiskuvaa. Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot laativat vuonna 2022 aluevaraus selvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden lisäraiteista. Lisäksi Hollolan kunta on laatinut selvityksen Nostavan multimodaaliterminaalin toiminnoista, terminaalin kytkeytymisestä rataverkkoon sekä mahdollisen henkilöliikennepaikan sijainnista.

Nostavan multimodaaliterminaalia ja kiertotalousaluetta suunnitellaan Hollolaan Lahden oikoradan, Lahti–Riihimäki-radan sekä valtateiden 4 ja 12 läheisyyteen. Terminaalialueelle on kaavailtu myös joidenkin Lahden

ratapihan toimintojen siirtämistä, jotta kaupunkikeskustaa voidaan kehittää. Lahden MAL-kaupunkiseutu on Suomessa ainoa, jolla ei ole TEN-T-asetuksen mukaista multimodaaliterminaalia.

Väyläviraston pitkän aikavälin näkemyksen mukaan maankäytössä tulee varautua yhteensä neljään raiteeseen nykyisin kaksiraiteisella, TEN-T-ydinverkkoon ja pääväyläverkkoon kuuluvalla rataosuudella. Väyläviraston tuoreen selvityksen mukaan Keravan ja Kouvolan välisellä rataosuudella on vielä mahdollista lisätä liikennettä. Junamäärien lisäämistä on kuitenkin rajoittanut ratakapasiteetin puute Keravan eteläpuolella. Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää.

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden kytkeytyminen Lentorataan, Helsinki-Vantaan pohjoispuolen rahtiterminaaliin ja edelleen Tallinna–Helsinki-tunneliin voivat tuoda uusia mahdollisuuksia myös tavaraliikenteeseen. Samalla esimerkiksi raideleveyteen liittyvät ratkaisut toisaalla vaikuttavat ratkaisuihin Päijät-Hämeessä esimerkiksi Lahden oikoradalla ja Nostavan multimodaaliterminaalin alueella.

Henkilöjunaliikenteen markkinan muuttuminen 2030-luvulla vaikuttaa junaliikenteen kehittämiseen myös Päijät-Hämeessä. Erityisesti kalustoinvestointeja varten päätökset junaliikenteen lisäämisestä tulee tehdä jo varhaisessa vaiheessa, mutta tällä hetkellä tieto junaliikenteen lisäämisen mahdollisuuksista on puutteellista.

Tarveselvityksen laatiminen toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita saavutettavuuden edistämisestä, liikennejärjestelmän toimivuudesta sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokkaasta hyödyntämisestä. Se antaa tärkeää tietoa junaliikenteen kehittämismahdollisuuksista sekä lisäraiteiden suunnittelun edistämisestä ja aikataulusta. Lisäksi rataosuutta koskevan tietopohjan vahvistuminen mahdollistaa investointiohjelman ehdolla olevien erilaisten kehittämishankkeiden tasapuolisen vertailun, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin. Suunnittelun edetessä tulee selvittää mahdollisuus esimerkiksi EU:n CEF-rahoitukseen lisäraiteiden ja Nostavan multimodaaliterminaalin rakentamista varten.

Vt 4 Tuuliharjan alue

Yhteisrahoituksella laadittu Tuuliharjan eritasoliittymän avaamisen esisuunnitelma valmistui joulukuussa 2025. Tuuliharjan palvelualue on yksi Suomen yhdeksästä osin valtion ylläpitämästä palvelualueesta, ja se on jo nyt ajoittain ylikuormittunut. Tuuliharjan nykyisen palvelualueen laajentaminen HCT-palvelualueeksi nykyisellä paikalla ei ole mahdollista tilanpuutteet vuoksi. Palvelualueen kehittäminen valtatie 4 toisella puolella edellyttää nykyisen tasoliittymän muuttamista eritasoliittymäksi. Alueen laajentaminen valtatie länsipuolelle mahdollistaa myös raskaan liikenteen taukopaikan ja latauspisteen kehittämisen TEN-T ydinverkolla.

Pääkaupunkiseudun läheisyydessä on pulaa raskaan liikenteen palvelualueista, ja Tuuliharjan alue sijaitsee ihanteellisella sijainnilla lähellä pääkaupunkiseudun logistisia solmukohtia.

Nykyisen palveluliittymän muuttaminen eritasoliittymäksi sekä noin 2 km pituisen yhdystien rakentaminen mahdollistavat samalla Orimattilaan Tuuliharjan alueelle kaavoitetun 270 hehtaarin suuruisen elinkeinoalueen hyödyntämisen Lahden moottoritien ja Vanhan Helsingintien välillä. Fazerin makeistehtaan suurinvestointi Lahteen tuo alueelle alihankkijoita ja lisää teollisuustonttien kysyntää valtatie 4 varrella.

Tuuliharjan eritasoliittymän ja palvelualueen sekä yhdystien suunnittelun jatkaminen on välttämätöntä palvelualueen, riittävän vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteen sekä elinkeinoalueiden kehittämiseksi. Tuuliharjan eritasoliittymän avaamisen hankearviointia on laadittu vuonna 2026. Hankkeella on monia myönteisiä vaikutuksia, joista kaikkia ei kuitenkaan voida mitata hankearvioinnilla. Jatkosuunnittelun kustannusarvio on noin 520 000 euroa.

Vt 4 Lusi–Oravakivensalmi

TEN-T-ydinverkkoon kuuluva tieosuus tulee kehittää jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi eritasoliittymän. Päijät-Hämeen liitto edellyttää tiesuunnittelun käynnistämistä vuonna 2025 valmistuneen toimenpidesuunnitelman pohjalta. Valtatie 4 Helsingistä Utsjoelle on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen pääväylä. Se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Valtatie 4 kuuluu Liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksen mukaiseen pääväylien palvelutasoluokkaan 1. Nykytilassa tien vilkas henkilö- ja tavaraliikenne, vähäiset ohitusmahdollisuudet, tasoliittymät heikentävät liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta eivätkä vastaa TEN-T ydinverkolle ja pääväylille asetettuihin tavoitteisiin.

Vt 12 / E16 Tampere–Lahti–Kouvola

Päijät-Hämeen liitto pitää erinomaisena Risala–Mankala-osuuden sisällyttämistä investointiohjelmaan, ja kiirehtii vaadittavien tiesuunnitelmamuutosten toteuttamista, jotta rakentaminen voidaan käynnistää heti rahoituspäätöksen jälkeen.

Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä valtatie 12 parantamista kokonaisuudessaan ja suunnittelun käynnistämistä myös Lahden ja Tampereen välillä. Tieosuuden kehittämisselvitys valmistui vuonna 2024. Valtatie 12 kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääosin pääteiden palvelutasoluokkaan I. Se on teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväylä, joka yhdistää Suomen itä-länsisuunnassa. Tien rooli Eurooppatienä 16 korostaa satamien kautta yhteyksiä länteen.

Valtatie 24

Päijät-Hämeen liitto kiirehtii valtatie 24 Karisto–Kalliola-välin aluevaraussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden tarkempaa suunnittelua ja toteuttamista. Jo nykyisin vilkasliikenteisellä, kaksikaistaisella tiellä on sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Aluevaraussuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen on osa Lahden keskustan kiertävää kehää. Pitkämatkaisen liikenteen ohjaaminen Lahden keskustaa kiertävälle kehälle parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistaa kestävästä liikkumisesta edistämisen MAL-kaupunkiseudulla. Hanke on erittäin kannattava (H/K-suhde 3,2), ja henkilövahinko-onnettomuuksien sekä liikennekuolemien arvioidaan vähentyvän selvästi (29 % ja 43 %). Valtatie melulle altistuvien määrä vähenee noin 380 henkilöllä. Olemassa olevan valtatie 24:n parantaminen edistää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista.

Lisäksi valtatiellä 24 on muita suunnittelutarpeita Päijät-Hämeessä. Kalliolan ja Vääksyn välillä on useita tunnistettuja kehittämistarpeita, kuten liittymäparannuksia ja ohituskaistan rakentaminen, jotka vaativat jatkosuunnittelua. Myös Padasjoen Taulun liittymän kehittäminen vaatii jatkosuunnittelua. Toimenpiteet parantavat erityisesti tien sujuvuutta ja turvallisuutta.

Monipaikkaisen teollisuuspuiston liikenneyhteydet

Päijät-Hämeen liitto tuo esille kuntien vuonna 2025 käynnistämän teollisuuspuistoselvityksen, jossa Lahti, Hollola, Heinola ja Orimattila ovat selvittäneet mahdollisuuksia yhteisen monipaikkaisen teollisuuspuiston perustamiseksi. Selvityksessä on tarkasteltu, miten kuntien yritysalueet voisivat toimia yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista riippumatta. Selvityksessä ovat nousseet esille erityisesti aiemmin mainittu Orimattilan Tuuliharjan alue sekä Hollolan Miekkiön ja Lahden Veljeskylän alueet. Tuuliharjan ja Miekkiön alueet sijaitsevat valtatie 4 liikennekäytävässä ja Veljeskylän alue valtatie 12 käytävässä. Alueiden liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden parantaminen on tärkeää, koska ne ovat keskeisiä tekijöitä yritysten sijoittumispäätöksissä ja seudullisen kilpailukykyyn vahvistamisessa.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Valtatie 12

Päijät-Hämeen liitto esittää, että valtatie 12 / Eurooppatie 16 tulee parantaa kokonaisuudessaan Lahden ja Kouvolan välillä. Tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääteiden palvelutasoluokkaan I. Tie yhdistää Suomen itä-länsi-suunnassa ja tarjoaa yhteyden Porin, Rauman ja HaminaKotkan satamien kautta Eurooppaan ja maailmalle. Reitillä on myös useita elinkeinoelämän kannalta merkittäviä yrityskeskittymiä ja puolustusvoimien tukikohtia. Raskaan liikenteen suuri määrä, ohitusmahdollisuuksien puute ja tasoliittymät aiheuttavat ongelmia

liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on paikoin huono. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti-Kouvola välillä merkittävästi.

Liitto pitää erinomaisena, että vt 12 Risala–Mankala hanke sisältyy investointiohjelmaan, ja esittää investointiohjelmaan lisättäväksi Lahti–Kouvola yhteysvälin kolmatta vaihetta Joutjärvi–Uusikylä/Risala. Hanke on esitetty investointiohjelman ulkopuolelle jääneenä hankkeena mahdollisena MAL-kohteena. Se sisältyy PRIO-työkalulla arvioituista hankkeista ns. kiistattomiin hankearvioituihin hankkeisiin, joka valikoituu kaikkien rahoitusskenaarioiden koreihin. Siten hanke kuuluu kaikkein kannattavimpien hankkeiden joukkoon, ja sen H/K-suhde on 2,15. Hanke on kaikista investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankearvioituista tiehankkeista toiseksi kannattavin ja parantaa eniten liikenneturvallisuutta. Turvallisuus on yksi Liikenne 12 -suunnitelman strategisista tavoitteista yhdessä toimivan ja kestävännen liikennejärjestelmän kanssa. Nyt ohjelmaan sisältyvät hankkeet painottavat erityisesti toimivuuden tavoitealueelle.

Lentorata

Investointiohjelma ei sisällä hankeyhtiöiden hankkeita. Päijät-Hämeen liitto tuo kuitenkin esiin Lentoradan toteuttamisen tärkeyden ja edellyttää Lentoradan suunnittelun jatkamista ja radan rakentamista. Lentoradan ratasuunnitelma valmistuu keväällä 2028, minkä jälkeen hanke on rakentamisvalmiudessa. Lentorata on koko Suomen kilpailukyvyyn, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta strateginen investointi. Hanke yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman suoraan valtakunnalliseen kaukojunaverkkoon, mahdollistaa junaliikenteen lisäämisen sekä parantaa junaliikenteen luotettavuutta koko maassa. Lentorata tukee Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, TEN-T-verkoston kehittämistä sekä sotilaallista liikkuvuutta.

Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää.

Lahti–Heinola-radon perusparannus

Päijät-Hämeen tavoitteena on turvata elinkeinoelämän rautatiekuljetukset ja mahdollistaa henkilöliikenne vuoteen 2040 mennessä Lahti–Heinola-radalla, mikä edellyttää päätöstä radan perusparantamisesta tai Savon oikoradasta. Noin 36 km pitkä, vuonna 1932 avattu sähköistämätön rata on nykykunnoltaan puutteellinen (mm. nopeus 60 km/h, 36 tasoristeystä, ei mahdollista junien kohtaamiseen). Sillä liikennöi vuosittain noin 360 tavarajunaa suuntaansa ja kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Rata on keskeinen erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille ja raakapuulogiistiikalle, ja sen kehittäminen tukee sekä teollisuuden toimintaedellytyksiä että tulevaa henkilöliikennettä.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Päijät-Hämeen liitto pitää ohjelmakokonaisuutta perusteltuna ja kannatettavana uudistuksena. Se parantaa kokonaiskuvan hahmottamista, lisää läpinäkyvyyttä sekä helpottaa eri ohjelmien keskinäisten riippuvuuksien ja vaikutusten tarkastelua. Uudistus selkiyttää lausunnonantamista, ja on myös toivottavaa, että ohjelmakokonaisuuden rakenne säilyisi mahdollisimman vakiintuneena. Selkeämpi ja tiiviimpi esitystapa parantaisi kuitenkin laajan ja osin toistoa sisältävän ohjelmakokonaisuuden luettavuutta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Päijät-Hämeen liitto näkee, että valtion tulee vastata valtion väyläverkon investointikustannuksista. Kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen ei tule olla hankkeiden toteutuksen edellytyksenä. Nykyisin kunnat osallistuvat valtion verkon hankkeiden kustannuksiin. Vastaavasti valtio voisi myös osallistua kuntien hankkeisiin, kun hankkeista on hyötyä valtiolle. Valtion kannalta hyödyt voivat liittyä esimerkiksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseen kestävää yhdyskuntarakennetta tukevien joukkoliikennehankkeiden toteuttamisen kautta.

MAL-sopimusten alkuperäisenä tavoitteena on ollut kestävän liikennejärjestelmän edistäminen. Päijät-Hämeen liitto katsoo, että MAL-rahoitusta tulisi kohdentaa ensisijaisesti kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen. Viime vuosina MAL-rahoitusta on kuitenkin suunnattu merkittävästi valtatiehankkeisiin, mikä ei vastaa sopimusmenettelyn alkuperäisiä tavoitteita. Lisäksi valtion osuus MAL-sopimusten kehittämisinvestointeihin on MAL-kaupunkiseutujen tarpeisiin riittämätön ja kohdentuu pelkästään valtion väyläverkolle.

Hankkeiden perustelujen, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin kuvaus on kehittynyt systemaattisempaan ja läpinäkyvämpään suuntaan. Vaikutusten arviointi on kehittynyt hankekohtaisesta tarkastelusta kohti ohjelmatason kokonaisarviointia, mikä vahvistaa tietopohjaista päätöksentekoa ja tukee ohjelmakokonaisuuden vaikuttavuutta.

Päijät-Hämeen liitto pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa hyvin tärkeänä. Alueellisia liikennejärjestelmäryhmien toimintaa olisi mahdollista hyödyntää vuorovaikutuksessa aiempaa enemmän.