
Maakuntahallitus

Aika 10.08.2026 klo 08:30 -

Paikka Päijät-Hämeen liitto, kokoustila Vellamo

Käsiteltävät asiat

Asia	Otsikko	Sivu
1	Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	3
2	Pöytäkirjan tarkastajien valitseminen	4
3	Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen	5
4	Ajankohtaiskatsaus	6
5	Maakuntavaltuuston kokouksen 16.6.2026 päätösten täytäntöönpano	7
6	Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034	8
7	Seuraavan EU-ohjelmakauden 2028-2034 (NRPP) kansallisen valmistelun tilannekatsaus	17
8	Tiedoksisaantiasiat	19
9	Viranhaltijapäätökset	20
10	Muut mahdolliset asiat	21
11	Kokouksen päättäminen	22

Osallistujat

	Jäsenet	Varajäsenet
	pj Mika Kari I vpj Hannu Rahkonen II vpj Heikki Vahto Veli-Pekka Lehtosaari Erika Tiainen Kari Hyytiä Minna Lintukangas Sirpa Kinnari Ulla Vaara Juha Aalto Eeva-Maria Tidenberg Mika Järvinen	Antti Kankkunen Merja Vahter Hannu Heikkilä Johanna Ekman Raila Viljamaa Pekka Pajunen Antti Räsänen Harri Pikkarainen Marjut Hakala Henri Saari Minerva Kastehelmi Mikko Sippola
Maakuntavaltuuston pj	Teemu Kinnari	
1 varapuheenjohtaja	Sami Salminen	
2 varapuheenjohtaja	Satu Jaatinen	
Muut osallistujat	Ulla-Kirsikka Vainio	
	Jari Paakkunainen	

Maakuntahallitus

10.08.2026

1**Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Maakuntahallitus 10.08.2026

Hallintosäännön 102 §:n mukaan kokouskutsun antaa puheenjohtaja tai hänen estyneenä ollessaan varapuheenjohtaja.

Kokouskutsussa on ilmoitettava kokouksen aika ja paikka sekä käsiteltävät asiat. Kokouskutsu on lähetettävä viisi päivää ennen kokousta, elleivät erityiset syyt ole esteenä. Esityslista lähetetään mahdollisuuksien mukaan kokouskutsun yhteydessä.

Kokouskutsu lähetetään jäsenille ja muille, joilla on läsnäolo-oikeus tai -velvollisuus, toimielimen päättämällä tavalla.

Kokouskutsu on lähetetty sähköpostina 5.8.2026 maakuntahallituksen jäsenille ja maakuntavaltuuston puheenjohtajille sekä maakuntahallituksen esittelijälle ja sihteerille.

Kuntalain mukaan muu toimielin kuin valtuusto on päätösvaltainen, kun enemmän kuin puolet jäsenistä on läsnä.

Esittelijä

Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus

Puheenjohtaja toteaa kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

2**Pöytäkirjan tarkastajien valitseminen**

Maakuntahallitus 10.08.2026

Hallintosäännön 122 §:n mukaan pöytäkirja tarkastetaan toimitielimen päättämällä tavalla.

Maakuntahallituksen päätöksen mukaisesti maakuntahallituksen pöytäkirjan tarkastaa kaksi kullakin kerralla tähän tehtävään valittua maakuntahallituksen jäsentä tai läsnäolevaa varajäsentä, jollei maakuntahallitus jonkin asian kohdalla toisin päättä. Pöytäkirjat tarkastetaan pääsääntöisesti kokouksen jälkeen tai tarpeen vaatiessa muulla tavoin.

Esittelijä

Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus

Maakuntahallitus valitsee tästä kokouksesta laadittavan pöytäkirjan tarkastajiksi Minna Lintukankaan ja Eeva-Maria Tidenbergin.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

3**Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen**

Maakuntahallitus 10.08.2026

Hallintosäännön 112 §:n mukaan asiat käsitellään esityslistan mukaisessa järjestyksessä, jollei toimitella toisin päätä.

Toimitella voi päätätä ottaa käsiteltäväksi sellaisenkin asian, jota ei ole mainittu kokouskutsussa.

Esittelijä

Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus

Maakuntahallitus hyväksyy esityslistassa esitetyn kokouksen työjärjestykseksi.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

4

Ajankohtaiskatsaus

Maakuntahallitus 10.08.2026

Esittelijä

Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus

Maakuntahallitus merkitsee tiedoksi kokouksessa annettavat ajankohtaiskatsaukset.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

5**Maakuntavaltuuston kokouksen 16.6.2026 päätösten täytäntöönpano**

Maakuntahallitus 10.08.2026

111/00.02.00/2026

Maakuntavaltuuston kokous pidettiin 16.6.2026. Kokouspaikkana oli Itä-Hämeen opisto.

Pöytäkirja oli yleisesti nähtävillä kuntalain 140 §:n mukaisesti Päijät-Hämeen liiton toimistossa ja yleisessä tietoverkossa 18.6.2026 alkaen. Ennen nähtäville asettamista siitä on lähetetty jäljennös kaikkien jäsenkuntien kunnanhallituksille.

Valmistelija Asian on valmistellut hallintojohtaja Jari Paakkunainen, puh. 044 371 9455.

Esittelijä Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus Maakuntahallitus toteaa, että maakuntavaltuuston kokouksessa 16.6.2026 tehdyt päätökset ovat syntyneet laillisessa järjestyksessä ja että ne eivät mene maakuntavaltuuston toimivaltaa ulommaksi, eivätkä muutoinkaan ole lain tai asetuksen vastaisia ja päättää panna ne täytäntöön.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

6**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.

Maakuntahallitus

10.08.2026

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 kokonaiskuva. Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot laativat vuonna 2022 aluevarausselvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden lisäraiteista. Lisäksi Hollolan kunta on laatinut selvityksen Nostavan multimodaaliterminaalin toiminnoista, terminaalien 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 4 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 24:n 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 kilpailukyvyn vahvistamisessa.

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

Valtatie 12

Päijät-Hämeen liitto esittää, että valtatie 12 / Eurooppatie 16 tulee parantaa kokonaisuudessaan Lahden ja Kouvola 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. Reitin varrella 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 arvioiduista 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 hankearvioiduista 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 kilpailukyvyn, 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 raakapuulogiistikalle, 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.

Maakuntahallitus

10.08.2026

7**Seuraavan EU-ohjelmakauden 2028-2034 (NRPP) kansallisen valmistelun tilannekatsaus**

Maakuntahallitus 10.08.2026

197/15.00.18/2025

Euroopan komission asetusehdotuksen mukaisen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman (National and Regional Partnership Plan, NRPP 2028-2034) valmistelu on Suomessa siirtynyt viralliseen vaiheeseen. Jäsenvaltioiden tulee toimittaa suunnitelmaluonnoksensa komissiolle viimeistään 30.6.2027.

Valtioneuvoston kanslian asettama NRPP:n hallintorakennetta valmistellut ministeriöiden työryhmä luovutti loppuraporttinsa toukokuussa 2026. VNK:n hallintorakennetta koskevasta loppuraportista on pyydetty [lausunnot](#) 21.8.2026 mennessä. Maakuntien liitot valmistelevat lausuntotyötä yhteistyössä.

Tämän pohjalta pääministeri Petteri Orpo asetti 26.6.2026 ministeriöiden välisen valmisteluryhmän valmistelemaan Suomen kumppanuussuunnitelmaa sekä sen toimeenpanon edellyttämää hallintorakennetta. Valmisteluryhmän toimikausi jatkuu vuoden 2027 loppuun saakka. Valmistelua koordinoi valtiovarainministeriö, ja ryhmässä ovat edustettuina kaikki ministeriöt. Valmistelussa noudatetaan kumppanuusperiaatetta, minkä mukaisesti mukaan kutsutaan myös alueiden, viranomaisten ja muiden keskeisten sidosryhmien edustajia.

Aluekehittämisen sisältöjen valmistelu on käynnistynyt työ- ja elinkeinoministeriön johdolla. Kesäkuussa 2026 järjestettiin maakuntien liittojen ja elinvoimakeskusten yhteinen työpaja, jonka tavoitteena oli tunnistaa NRP-suunnitelman aluekehittämisosioon soveltuvia laajoja temaattisia investointikokonaisuuksia eli niin sanottuja kulmakiviä. Maakuntien liitot valmistelivat yhteensä 13 yhteistä toimenpide-ehdotusta, minkä lisäksi esitettiin erillisiä sisältöjä muun muassa kestävä kaupunkikehittämisen, NSPA-alueen sekä itäisten raja-alueiden näkökulmista. Kaikkiaan valmistelussa käsiteltiin 61 ehdotusta. Työpajan tarkoituksena oli tukea ministeriötä suunnitelman sisältöjen hahmottamisessa, eikä siellä tehty päätöksiä varsinaisista tulevista painotuksista.

Valmistelun seuraavassa vaiheessa laaditaan kumppanuussuunnitelman työsuunnitelma ja sisällöllinen lukurakenne. Tätä käsitellään valmisteluryhmän kokouksissa elo-syyskuussa 2026. Kun suunnitelman rakenne tarkentuu, voidaan perustaa temaattisia alatyöryhmiä valmistelemaan yksittäisiä sisältökokonaisuuksia. Näihin valmisteluryhmiin

Maakuntahallitus

10.08.2026

osallistuvat ministeriöiden lisäksi aluehallinnon, maakuntien ja muiden keskeisten sidosryhmien edustajat.

Samanaikaisesti käynnistyy myös NRPP:n toimeenpanoa koskeva lainsäädäntövalmistelu. Käynnissä on myös Työ- ja elinkeinoministeriön asettama 11.6.2026 työryhmän tukemaan kansallisen aluekehittämisen toimintamallin ja tätä koskevan lainsäädännön uudistamista. Lisäksi ministeriö asettaa syyskaudelle 2026 maakuntien liittojen asemaa ja tehtäviä koskevan selvityksen neuvonantajaryhmän.

Päijät-Hämeen näkökulmasta valmistelu on edelleen sisällöllisesti avoimessa vaiheessa, mutta vaikuttamisen kannalta keskeiset rakenteet ovat nyt muodostumassa. Syksyn aikana tarkentuvat sekä suunnitelman sisältöteemat että alueiden osallistuminen varsinaiseen valmistelutyöhön. Maakuntien liitoilla keskeinen rooli alueiden kehittämistarpeiden ja investointikokonaisuuksien esiin tuomisessa osana kansallista valmistelua.

Valmistelija Asian on valmistellut kehittämisjohtaja Juha Hertsi p. 044 371 9442.

Esittelijä Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus Maakuntahallitus merkitsee asian tiedoksi.

Päätös

Maakuntahallitus

10.08.2026

8**Tiedoksisaantiasiat**

Maakuntahallitus 10.08.2026

Esittelijä

Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus

Maakuntahallitus merkitsee tiedoksi tausta-aineistona lähetetyt:
Työllisyyskatsaus 5/2026
Talouden toteutuma 1.1.-30.6.2026
Maakunnan yhteistyöryhmän pöytäkirja 23.6.2026

Päätös

Liitteet

- Liite 1 Työllisyyskatsaus 5_2026
- Liite 2 Toteutuma 1.1.-30.6.2026
- Liite 3 Maakunnan_yhteistyöryhmä_23-6-2026_Pöytäkirja

Maakuntahallitus

10.08.2026

9**Viranhaltijapäätökset**

Maakuntahallitus 10.08.2026

Edellisen kokouksen jälkeen on annettu Liitteet-kohdassa listatut viranhaltijapäätökset.

Valmistelija Asian on valmistellut hallintojohtaja Jari Paakkunainen, puh. 044 371 9455.

Esittelijä Maakuntajohtaja Ulla-Kirsikka Vainio

Päätösehdotus Maakuntahallitus päättää merkitä maakuntajohtajan päätöksen 23 ja aluesuunnittelujohtajan päätökset 10-12 tiedokseen ja päättää että ei ota niitä käsiteltäväkseen.

Päätös

Liitteet

Liite 4 EU komission Right to Stay -strategian valmistelu ja julkinen kuuleminen

Liite 5 Lausunto Kotirannan aurinkovoimalan osayleiskaavan OAS:sta

Liite 6 Lausunto Vesivehmaan raitin asemakaavan luonnoksesta

Liite 7 Lausunto valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Maakuntahallitus

10.08.2026

10

Muut mahdolliset asiat

Maakuntahallitus 10.08.2026

Maakuntahallitus

10.08.2026

11

Kokouksen päättäminen

Maakuntahallitus 10.08.2026

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo