



Väylävirasto  
Trafikledsverket

# Tilannekuva maankäytön, elinkeinoelämän ja väyläverkkojen tarpeista

# Tilannekuva maankäytön, elinkeinoelämän ja väyläverkkojen tarpeista

Esiselvitys

Väyläviraston julkaisuja

69/2023

Verkojulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-111-8

Tämän dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

**Tilannekuva maankäytön, elinkeinoelämän ja väyläverkkojen tarpeista - Esiselvitys.** Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja 69/2023. 24 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-111-8.

**Avainsanat:** Maankäyttö, elinkeinoelämä, kuljetukset, rautatiet, vesiväylät, maantiet

## Tiivistelmä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) sisältää kirjauksen, jonka mukaan Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston, kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän yhteistyössä ylläpidetään tilannekuvaa kuntien maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeista liittyen valtion väyläverkon kehittämiseen. Laajemmin kirjaus liittyy infrastruktuurin sopimuksellisiin yhteishankkeisiin. Tämän esiselvityksen tarkoituksena on selkeyttää, millaisesta tilannekuvasta on kyse ja miten sitä ylläpidettäisiin.

Keskeinen tarve nykyistä paremmalle tilannekuvalle on se, että liikenteen hallinnonalalla olisi parempaa tietoa elinkeinoelämän investoinneista ja niihin liittyvistä valtion väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista. Tilannekuvan tarkoitus

on olla ensisijaisesti viranomaisten käyttöön tarkoitettu tiedolla johtamisen työkalu.

Esiselvityksessä haetaan vastauksia kysymyksiin 1) millaista tilannekuvaa pitäisi ylläpitää ja mitä siinä tulisi huomioida sekä 2) miten se tulisi rakentaa ja toteuttaa.

Väylävirasto, ELY-keskukset ja Traficom tekevät laaja-alaisesti työtä elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen parissa. Nykymallin toimivia toimintatapoja, kuten Väyläviraston asiakkuustyötä ja sitä kautta kerääntyvää tietoa sekä vuorovaikutteisia malleja alueellisessa yhteistyössä, tulee jatkaa myös tulevaisuudessa.

Tilannekuvan kehittämiseksi on esiselvityksessä tunnistettu kaksi vaihtoehtoa. Ensimmäisenä vaihtoehtona on esitetty tehdä joko pieniä parannuksia nykyiseen malliin (nykymallin kehittä-

minen) ja toisena vaihtoehtona rakentaa huomattavasti nykyisestä kehittyneempi malli (kehittyvä malli).

Nykymallin kehittäminen määrittyy pitkälti olemassa olevan toiminnan pohjalle, jossa Väyläviraston asiakkuustyö on avainasemassa. Lisäksi ELY-keskusten alueella tekemä työ on olennaisessa roolissa. Erityinen kehityskohde nykyiseen toimintaan nähden on saada tilannekuvaan parempaa tietoa myös pienemmistä elinkeinoelämän investoinneista ja niiden infratarpeista. Nykyisin käytössä olevaa järjestelmätyökalua tulee kehittää. Tiedon hyödyntäjinä ovat Väyläviraston lisäksi Traficom, ELY-keskukset sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Nykymalliin olisi hyvä lähteä tekemään pieniä parannuksia jo nyt.

Kehittyvässä mallissa tietoa erikokoisista elinkeinoelämän investoinneista kerätään suoraan elinkeinoelämän toimijoilta. Kaavavarauksista tietoa kerätään kunnilta ja maakuntien liitoilta. Tässä mallissa tarvitaan verkkopalvelu, johon eri toimijat voivat syöttää suoraan tietoa elinkeinoelämän investoinneista. Tiedon ajan tasalla pysymiseen on myös kiinnitettävä huomiota. Väyläviraston asiakkuustyö jatkuu ennallaan. Verkkopalvelun kautta kerättävä tieto ja asiakkuustyö täydentävät toisiaan.

Tilannekuvan kokoamisen kannalta kriittisiksi tekijöiksi muodostuvat avoin tiedonkulku, yhteiset tavoitteet tilannekuvalle, vastuiden selkeyttäminen, joustavuus ja luottamuksen rakentaminen. Kehittyvän mallin ja erityisesti kehitettävän verkkopalvelun omistajasta ja resursseista tulisi käydä keskustelua. Lähtökohtaisesti tiedon hyödyntäjiä ovat kehittyvässäkin mallissa Väylävirasto, ELY-keskukset, Traficom ja liikenne- ja viestintäministeriö. Ratkaistava on myös se, miten tilannekuva näkyy julkisesti eri tahoille. Asiassa on huomioitava myös tiedon julkisuutta koskevat kysymykset. Siirtyminen kehittyvään malliin vaatii nykymallin kehittä-

mistä enemmän myös rahallista ja ajallista resursseja. Valtionhallinnossa tulisi käydä myös poikkihallinnollisesti keskustelua siitä, mitä tietoa eri organisaatiot kokoavat ja miten tietoja voitaisiin koota muitakin palvelevaksi ja hyödyntää ristiin.

**Lägesbild av behoven inom markanvändningen, näringslivet och trafikledsnäten – Förundersökning.** Trafikledsverket Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer 69/2023. 24 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-111-8.

## Sammanfattning

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik12) innehåller en anteckning enligt vilken man i samarbete med Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, kommunerna, stadsregionerna och näringslivet upprätthåller en lägesbild av behoven för kommunernas markanvändning och näringsliv i anslutning till utvecklingen av statens trafikledsnät. I större utsträckning hänför sig anteckningen till avtalsmässiga samprojekt för infrastruktur. Syftet med denna förundersökning är att förtydliga hurdan lägesbild det är fråga om och hur den kan upprätthållas.

Ett viktigt behov för en bättre lägesbild än i nuläget är att trafikens förvaltningsområde skulle få bättre information om näringslivets investeringar och behov i anslutning till dem, behov som hänför sig till statens trafikledsnät. Syftet med lägesbilden är i första hand att vara ett för

myndigheterna avsett verktyg för kunskapsbaserad ledning.

I förundersökningen söker man svar på frågorna 1) hurdan lägesbild borde upprätthållas och vad borde beaktas i den samt 2) hur borde den byggas och genomföras.

Trafikledsverket, NTM-centralerna och Traficom gör ett omfattande arbete med att utveckla näringslivets verksamhetsförutsättningar. Fungerande verksamhetssätt enligt den nuvarande modellen, såsom Trafikledsverkets kundrelationsarbete och den information som därigenom samlas in, samt interaktiva modeller i det regionala samarbetet bör fortsätta även i framtiden.

Två alternativ för utvecklandet av lägesbilden har identifierats i förundersökningen. Som första alternativ har man föreslagit antingen en liten förbättring av den nuvarande modellen

(utveckling av den nuvarande modellen) och som andra alternativ att bygga upp en betydligt mer utvecklad modell än den nuvarande (modell under utveckling).

Utvecklingen av den nuvarande modellen definieras i stor utsträckning utifrån den befintliga verksamheten, där Trafikledsverkets kundrelationsarbete har en nyckelroll. Dessutom spelar det arbete som NTM-centralerna utför inom området en väsentlig roll. Ett särskilt utvecklingsobjekt med tanke på den nuvarande verksamheten är att få bättre information till lägesbilden, också om mindre investeringar i näringslivet och deras infrastrukturbehov. Det systemverktyg som används idag bör utvecklas. Utöver Trafikledsverket utnyttjas informationen av Traficom, NTM-centralerna och Kommunikationsministeriet. Det skulle vara bra att börja göra små förbättringar i den nuvarande modellen redan nu.

I modellen som utvecklas samlas information om näringslivsinvesteringar av olika storlek in direkt från aktörer inom näringslivet. Information om planreserveringarna samlas in från kommunerna och landskapsförbunden. I den här modellen behövs en webbtjänst där olika aktörer direkt kan mata in information om näringslivets investeringar. Uppmärksamhet ska också fästas vid att informationen hålls aktuell. Trafikledsverkets kundrelationsarbete fortsätter som tidigare. Informationen som samlas in via webbtjänsten och kundrelationsarbetet kompletterar varandra.

Med tanke på sammanställningen av lägesbilden blir det öppna informationsflödet, de gemensamma målen för lägesbilden, förtydligandet av ansvaren, flexibiliteten och uppbyggandet av förtroendet kritiska faktorer. Diskussion bör föras om modellen som utvecklas, men i synnerhet om ägaren till och resursfördelningen för webbtjänsten. Utgångspunkten är att Trafikledsverket, NTM-centralerna, Traficom och kommunikationsministeriet är de som utnyttjar informationen, även i modellen som utvecklas. Det är också viktigt att avgöra hur lägesbilden

syns offentligt för olika aktörer. I ärendet ska även frågor som gäller informationens offentlighet beaktas. Övergången till modellen som utvecklas kräver att den nuvarande modellen utvecklas i större utsträckning även i form av ekonomiska och tidsmässiga resurser. Inom statsförvaltningen borde man också tväradministrativt föra en diskussion om vilken information olika organisationer samlar in och hur informationen kan sammanställas så att den även betjänar andra och kan användas i kors.

**Situational picture of the needs of land use, business life and transport infrastructure networks – Preliminary study.** Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2023. Publications of the FTIA 69/2023. 24 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-111-8.

## Abstract

The National Transport System Plan (Transport12) contains an entry according to which the Finnish Transport Infrastructure Agency, the Finnish Transport and Communications Agency, municipalities, urban regions and business life co-operate to maintain a situational picture of the needs of municipalities' land use and business life related to the development of the state-owned transport network. More broadly, the entry relates to the contracted joint infrastructure projects. The purpose of this preliminary study is to clarify what the situational picture means and how it should be maintained.

A key requirement is that the administrative branch of transport would have better information on business investments and the related needs concerning the state-owned transport

network. Its purpose is to be a knowledge management tool primarily intended for use by the authorities.

This preliminary study seeks answers to the following questions: 1) What kind of situational picture should be maintained and what should it consider and 2) how should it be structured and implemented.

The Finnish Transport Infrastructure Agency, ELY Centres and the Finnish Transport and Communications Agency Traficom work extensively to develop the operating conditions of business life. The operating methods of the current model that work well such as the Finnish Transport Infrastructure Agency's customer relationship work and the information collected as a result, as well as the interactive models in regional co-operation, should also be continued in the future.

The preliminary study has identified two options for developing the situational picture. The first option is to make small improvements to the current model (development of the current model) and the second option is to build a much more advanced model (an evolving model).

Firstly, the development of the current model would largely be based on existing operation, in which the Finnish Transport Infrastructure Agency's customer relationship work plays a key role. In addition, the work carried out by ELY Centres in the field would be crucial. A particular development target in relation to current operation would be to obtain better information for the situational picture on smaller business investments and their infrastructure needs. The current system tool should be developed. In addition to the Finnish Transport Infrastructure Agency, the data is used by Traficom, ELY Cen-



tres and the Ministry of Transport and Communications. It would be beneficial to start making small improvements to the current model immediately.

Secondly, in the evolving model, information on business investments of different sizes would be collected directly from business operators. Information on land use reservations would be collected from municipalities and regional councils. In this model, an online service would be needed where different actors could enter information on business investments directly. One should also be mindful of keeping the information up to date. The Finnish Transport Infrastructure Agency's customer relationship work would continue unchanged. The information collected through the online service and customer relationship work would complement each other.

All in all, the critical factors for compiling the situation picture are open information flow, shared objectives for the situational picture, clarification of responsibilities, flexibility and building trust. The owner and resources of the

evolving model and, in particular, the online service to be developed should be discussed. As a rule, the Finnish Transport Infrastructure Agency, ELY Centres, Traficom and the Ministry of Transport and Communications are data users also in the evolving model. Another issue to be resolved is how the situational picture would be publicly visible to different parties. Issues related to the publicity of information should also be considered. The transition to the evolving model would require more financial resources and time than the development of the current model. Finally, central government should also engage in cross-administrative discussions on what information different organisations collect and how the information could be aggregated to serve others and be accessible to all parties.

# Esipuhe

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) sisältää kirjauksen, jonka mukaan Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston, kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän yhteistyössä ylläpidetään tilannekuvaa kuntien maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeista liittyen valtion väyläverkon kehittämiseen. Esiselvityksen tavoitteena on ollut hakea vastauksia kysymyksiin millaista tilannekuvaa pitäisi ylläpitää ja mitä siinä tulisi huomioida sekä miten se tulisi rakentaa ja toteuttaa.

Esiselvitystyö käynnistettiin joulukuussa 2022 ja se valmistui kesäkuussa 2023.

Esiselvityksen ohjausryhmään ovat kuuluneet Väylävirastosta Erika Helin (puheenjohtaja), Jari Gröhn, Anu Kruth, Jyri Mustonen, Jukka Peura ja Anna Saarlo sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista Marko Mäenpää (varalla Anna Pätynen). Konsulttina työssä on toiminut MDI, jossa projektipäällikkönä on toiminut Janne Antikainen.

Esiselvityksen laatimisen yhteydessä on haasteltu laajemmin Väyläviraston edustajia, ELY-keskusten edustajia sekä Kuntaliiton edustajia. Lisäksi työn aikana järjestettiin työpaja ohjausryhmälle ja haastatelluille henkilöille.

Helsingissä marraskuussa 2023

Väylävirasto  
Liikenneverkot ja palvelutaso-osasto

# Sisältö

1	LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAAN PERUSTUVA TILANNEKUVA.....	12
2	ESISELVITYKSEN TARKOITUS JA TAVOITTEET .....	14
3	LÄHTÖKOHTIA JA NÄKÖKULMIA TILANNEKUVAAN .....	15
4	VAIHTOEHTOINA NYKYMALLIN KEHITTÄMINEN TAI KEHITTYVÄ MALLI.....	19
5	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA YHTEENVETOA .....	23

# 1 Liikenne 12 -suunnitelmaan perustuva tilannekuva

Valtioneuvoston hyväksymä ja liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) laatima Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) vuosille 2021–2032 kattaa koko Suomen liikenteen kehittämisen toimenpiteet kuluvalle 12 vuodelle. Ohjelma sisältää strategisen suunnitelman liikennejärjestelmän kehittämisestä, joka kuvaa liikennejärjestelmän nykytilannetta ja toimintaympäristön muutoksia sekä vision ja tavoitteet suunnitelmalle ja tarkentavat strategiset linjaukset. Lisäksi suunnitelmassa on ohjelma valtion ja kuntien toimenpiteistä, jotta ohjelman tavoitteet toteutuvat. Suunnitelma sisältää myös valtion rahoitusohjelman.

Tämä esiselvitys perustuu seuraavaan Liikenne 12 -kirjaukseen: *Valtio osallistuu yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti kuntien elinkeinoelämän kehittämisen ja maankäytön tukemiseen. Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston, kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän yhteistyössä ylläpidetään tilannekuvaa kuntien maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeista liittyen valtion väyläverkon kehittämiseen. Hankkeista sovitetaan erikseen huomioiden väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen resurssit sekä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuvatut sopimuksellisen yhteisrahoitusmallin periaatteet. Rahoitusta näille hankkeille on kohdistettavissa niin perusväylänpidosta (pienet parantamishankkeet) kuin kehittämisenkin momenteilta, kuten väyläverkkoja koskevassa osiossa on kuvattu.*

Esiselvitys syventää ja täydentää kirjausta. Esiselvityksessä haetaan vastauksia kysymyksiin **1) millaista tilannekuvaa pitäisi ylläpitää ja mitä siinä tulisi huomioida** sekä **2) miten se tulisi rakentaa ja toteuttaa.**

Liikenne 12 -suunnitelman lisäksi laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä (503/2005) velvoittaa liikennejärjestelmäsuunnittelussa edistämään toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää huomioimalla muun muassa elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjun toimivuuden. Hankkeiden tulee toteuttaa valtakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, eli viedä kohti parempaa saavutettavuutta, kestävyttä ja tehokkuutta.

Tilannekuva koskee Väyläviraston vastuulla olevia maanteitä, rautateitä ja vesiväyliä. Väylävirasto huolehtii yhdessä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) kanssa valtion maantieverkosta, joka käsittää noin 78 000 kilometriä maanteitä. Valtion rataverkon pituus on noin 5 900 kilometriä. Yhteensä valtion omistamia vesiväyliä on noin 16 200 kilometriä, josta rannikkoväyliä on 8 200 kilometriä ja sisävesiväyliä 8 000 kilometriä.

Väylävirasto osallistuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun erityisesti valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kunnossapidon sekä kehittämisen

osalta. Tilannekuva tukee Väylävirastoa tehtävissään tuottaen luotettavaa tietoa väyläverkkoja koskevan valmistelun ja päätöksenteon tueksi.

## 2 Esiselvityksen tarkoitus ja tavoitteet

### Elinkeinoelämän investoinnit keskiössä

Elinkeinoelämän investointeja tukevilla väylähankkeilla, eli tie-, raide- ja vesiväylähankkeilla mahdollistetaan uusien investointien syntyä ja sijoittumista. Elinkeinoelämän olosuhteet heijastuvat pitkällä tähtäimellä alueiden kehitykseen, työpaikkojen luomiseen, korkeampaan arvonlisään ja sitä kautta verotulojen kasvuun sekä laajemmin elinvoiman vahvistumiseen.

Keskeinen tarve itse tilannekuvalle on se, että liikenteen hallinnonalalla olisi parempaa tietoa nimenomaan elinkeinoelämän investoinneista ja niihin liittyvistä valtion väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista. Tilannekuvan tulisi tuottaa tarpeista ajankohtaista, objektiivista ja yhteis-

mitallista tietoa valtakunnalliseksi kokonaisuksi liikennejärjestelmätöiden sekä väyläverkkojen kunnossapidon ja kehittämisen tueksi.

Tietoa tarvitaan niin elinkeinoelämän suurista kuin pienemmistä investoinneista ja investointisuunnitelmista näihin liittyvine väylien kehittämistarpeineen. Isot investoinnit edellyttävät usein liikennejärjestelmän merkittävää kehittämistä. Pienemmät investoinnit voivat lähteä liikelle huomattavasti pienemmästä investoinnista liikennejärjestelmään tai eivät useinkaan edellytä mitään muutosta, jos sijainti on hyvien liikenneyhteyksien varrella.

### Esiselvitys tarkastelee vaihtoehtoja paremman tilannekuvan ylläpitämiseksi

Esiselvityksessä tarkastellaan tarkemmin millaista Liikenne12-suunnitelman kirjauksen mukaista tilannekuvaa tulisi ylläpitää. Viranomaiset, elinkeinoelämän toimijat ja sidosryhmät jakavat jo tällä hetkellä tietoa keskenään. Tilannekuvan kehittämisessä keskeistä on se, miten tätä tietoa kerätään ja hyödyntämistä systematisoidaan.

Esiselvityksessä tarkastellaan muun muassa seuraavia näkökohtia:

- miten ja millaista tilannekuvaa tällä hetkellä ylläpidetään
- keitä ovat tiedon hyödyntäjät
- keitä ovat tiedon tuottajat
- mitä tilannekuvan tulisi sisältää
- millaisia malleja tilannekuvan ylläpitämiseksi jatkossa nähdään olevan.

### 3 Lähtökohtia ja näkökulmia tilannekuvaan

Tässä luvussa on käyty läpi erilaisia tilannekuvaan liittyviä näkökohtia. Luku sisältää myös työn yhteydessä tehdyissä haastatteluissa esille tulleita asioita.

#### Kyse ei ole liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta

Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) ylläpitämässä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kerrotaan valtakunnallisesti väyläverkon merkittävimmistä asioista, tarpeista ja haasteista. Strateginen tilannekuva on osa laajempaa liikennejärjestelmäanalyysiä. Tietoa hyödynnetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa.

Maankäyttöä, elinkeinoelämää ja väyläverkon tarpeita koskeva tilannekuva on eri asia kuin liikenneverkon strateginen tilannekuva. Siinä voidaan tarkastella asioita laajemmin ja kerätä

myös laajemmalla otteella elinkeinoelämän investointisuunnitelmia ja väyläverkon hankkeita. Keskeiset ja julkiset asiat voidaan johtaa siitä osaksi strategista tilannekuvaa.

#### Tietoa ylläpidetään jo nykytilanteessa

Tällä hetkellä Väylävirasto ylläpitää yhdessä ELY-keskusten kanssa tietoa merkittävimmistä elinkeinoelämän investointisuunnitelmista. Tieto pohjautuu toimintaympäristön yleiseen seurantaan sekä sidosryhmäyhteistyöhön. Investointeihin liittyvä mahdollinen tarkempi tieto on talletettuna Väyläviraston asiakkuudenhallintajärjestelmään, johon ei ole muilla virastoilla tai tahoilla näkyvyyttä. Näin ollen investointisuunnitelmista ei synny yhteistä tietoa hallinnonalalla.

#### Väyläviraston asiakkuustyö toimii

Väyläviraston asiakkuustyöllä on keskeinen rooli tilannekuvan kannalta. Asiakkuustyö koetaan toimivaksi ja siinä on vakiintuneet prosessit. Asiakkuustyön kautta on saatu hyvää tietoa

sisäiseen käyttöön elinkeinoelämän suuremmista suunnitelmissa olevista investoinneista ja näihin liittyvistä infratarpeista, mutta tietoa ei ole kerätty muille virastoille tai tahoille näkyväksi tilannekuvaksi. Asiakkuustyön kautta eivät myöskään nouse esille pienemmät investoinnit ja niihin liittyvät infratarpeet, kuten esimerkiksi pienemmät liittymätarpeet maantieverkolla.

Väylävirastossa käytössä olevan asiakasyhteistyön toimintamallin mukaisesti virasto tapaa säännöllisesti noin 20:tä kuljetusyritystä ja vajaa 30:tä rahdinantajaa. Muut rahdinantajat ja kuljetusyritykset pyritään tavoittamaan elinkeinoelämää edustavien järjestöjen kanssa tehtävän yhteistyön kautta. Pääosin tapaamisia on kunkin yrityksen kanssa 1–2 kertaa vuodessa.

Asiakasyhteistyön tavoitteena on parantaa Väyläviraston ymmärrystä väylänpitoon vaikuttavista toimintaympäristön muutoksista, elinkeinoelämän logistisista tarpeista sekä merkittävistä kuljetusvirroissa tapahtuvista muutoksista. Paremman ymmärryksen avulla viraston toimintamalleja ja väylänpidon painopisteitä

voidaan kehittää paremmin asiakastarpeita vastaaviksi.

Tämän lisäksi Väylävirasto tapaa yrityksiä heidän aloitteestaan, esimerkiksi, jos yritys suunnittelee toimintansa laajentamista ja siihen kytkeytyy infratarpeita. Tapaamiset dokumentoidaan ja yhteenvedot tapaamisista jaetaan laajasti hallinnonalalla. Osa tapaamisten sisällöstä (esim. yritysten suunnittelemiin investointeihin liittyvät yksityiskohdat tai kuljetusvolyymit) saattavat olla salassa pidettäviä (JulkL 24 §:n 20 kohta).

Asiakastyötä tukevat asiakkuustutkimukset, joita on useita, ja osa toteutetaan vuosittain. Ne tuottavat täydentävää tietoa tilannekuvaan. Lisäksi toteutetaan kyselyitä sidosryhmille ja viranomaisille, jotta pystytään kartoittamaan ajankohtaista tilannetietoa ja tarpeita.

Traficomin edustaja kutsutaan mukaan Väyläviraston asiakkuustapaamisiin. Traficom toteuttaa myös logistiikkaan liittyviä erilaisia selvityksiä.

## Alueilla eroja tiedon tuottamisessa

Liikenne 12 -suunnitelman kirjauksessa mainittujen tahojen lisäksi keskeisinä alueellisen tiedon tuottajia ovat ELY-keskukset ja maakuntien liitot.

ELY-keskukset käyvät vuoropuhelua ja koostavat tietoa alueella tapahtuvasta toiminnasta Väylävirastolle. ELY-keskuksilla on siis jo nykyisellään luonteva ja keskeinen rooli alueellisen tiedon tuottajana sekä myös tiedon hyödyntäjänä.

Hyviksi toiminnoiksi on tunnistettu maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyö eri toimijoiden välisine vuoropuheluineen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laativat alueen toimijat yhdessä. Väylävirasto, ELY-keskukset ja Traficom sekä alueesta riippuen myös liikenne- ja viestintäministeriö osallistuvat alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön. Työ tuo esiin, mikä on alueellisen liikennejärjestelmän näkökulmasta tärkeää, mitä toimenpiteitä tulisi painottaa, ja mitä asioita tai hankkeita eri osapuolten toivotaan tekevän. Liikennejärjestelmätyötä tehdään

eri alueilla kuitenkin eri tavoin ja elinkeinoelämän investoinnit infratarpeineen eivät nouse systemaattisesti kaikkien alueiden liikennejärjestelmätyössä esille. Liikennejärjestelmätyö antaa kuitenkin hyvän alustan tuottaa alueellista tietoa.

Mikäli tilannekuvaan kootaan tietoa maankäyttövarauksista, joissa ei ole mukana vielä varsinaista elinkeinoelämän toimijaa, korostuu eri kaavatasoilta syntyvä tietous. Tällöin myös maakuntien liitoilla ja kunnilla on keskeinen rooli tiedon tuottajina.

Paikallisista tarpeista on lisäksi tietoa muun muassa seudullisilla kehittämissyhtiöillä ja kauppa-kamareilla. Toisaalta nämä tahot voidaan lukea myös tiedon hyödyntäjiksi.

## Tiedosta laajasti kiinnostuneita

On oleellista määritellä, keiden tarpeisiin tilannekuvaa tuotetaan. Tähän liittyy myös kysymys tiedon julkisuudesta, eli ketkä voivat saada käyttöönsä tilannekuvaan tuotettua tietoa. Tilannekuvan sisältöjen näkyvyyteen eri toimijoille liittyy myös se, ketkä tuottavat tilanneku-



van sisältöä. Tavoitetilassa kaikilla tiedon tuottajilla voisi olla perusnäkökulma johonkin yleistietoon, mutta tarkemmin vain omiin tietoihinsa.

Suppeimmillaan tilannekuva voidaan nähdä liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston, Traficom ja ELY-keskusten (liikenne ja infrastruktuuri) sisäisenä välineenä. Kuitenkin asiaan kytkeytyy eri näkökohdista myös muita ministeriöitä ja ELY-keskukset laajemminkin tiedon tuottajina (elinkeinot, työvoima, osaaminen).

Valtionhallinnossa tulisi käydä myös poikkiallinnollisesti keskustelua siitä, mitä tietoa eri organisaatiot kokoavat ja miten tietoja voitaisiin koota muitakin palvelevaksi ja hyödyntää ristiin.

Tilannekuvasta kiinnostuneita tahoja ovat esimerkiksi kunnat, maakunnat, kaupunkamarit, elinkeinopoliittisesti aktiiviset seudulliset kehittämissyhtiöt ja kuntayhtymät sekä poliittiset päättäjät paikallisesti, alueellisesti ja kansallisesti. Näillä toimijoilla voisi tulevaisuudessa olla jokin yleisempi tai rajatumpi näkökulma tilannekuvaan.

## Tietojen julkisuus on rajattua

Koska kyse on elinkeinoelämän investoinneista, ei kaikkia investointisuunnitelmia voida elinkeinonharjoittajan toimesta julkaista liikesalaisuuksien vuoksi. Tämä vaikuttaa siihen, mitä tilannekuvassa on mahdollista esittää tai miten sitä voidaan jakaa.

Väyläviraston käymä vuoropuhelu yritysten kanssa perustuu pitkän ajan kuluessa muodostuneeseen luottamukselliseen suhteeseen. Tätä pääomaa ei tule vaarantaa tilannekuvan tietojen liian avoimen jakamisen myötä.

## Ei kytkeä tiettyyn sopimusmenettelyyn

Laajemmassa kontekstissa tilannekuva liittyy yhteisrahoitteisiin sopimusperusteisiin väylähankkeisiin. Tilannekuvaa ei tule kuitenkaan rajata liittyväksi vain johonkin sopimustyyppiin, vaan mahdollisista väylähankkeista voidaan sopia erilaisissa sopimuksissa. Tämän myötä tilannekuva ei myöskään rajaudu tiettyihin sopimusmenettelyjen maantieteellisiin alueisiin.

## Lyhyemmällä aikavälillä tarkempaa tietoa

Tilannekuva on tulevaisuuteen tähtäävä, eli se kuvaa tilannetta ainakin vuosikymmenen eteenpäin. Investoinneista on saatava ajantasaista tietoa myös lyhyemmällä aikajänteellä.

Lyhyt aikaväli voidaan tarvittaessa kytkeä esimerkiksi hallituskausiin tai maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuskausiin. Toisaalta aikajänne voidaan ulottaa yli hallituskausien Liikenne 12 -suunnitelman toimintakauden, jolloin se kytkeytyisi luontevasti myös suunnitelman seurantaan.

Lyhyemmällä aikajänteellä voidaan kuvata tarkemmalla tasolla toimialoittain eri investointeja ja suunnitelmia, jolloin esimerkiksi alueilta kerätyt tiedot investoinneista listautuvat yksityiskohtaisemmin. Lyhyen aikavälin aikajänteellä kerätyistä tiedoista ilmenevät myös pienemmät investoinnit.

Pidemmän aikavälin aikajänteellä on todennäköisempää kerätä lähinnä suurempia investointisuunnitelmia sekä alueellisia tietoja kaavoituk-

seen ja yhdyskuntatekniikan toteuttamissuunnitelmiin liittyen. Lisäksi pitkällä aikajänteellä pystytään luomaan laajempia infratarpeiden kehitysnäkymiä ja suunnitelmia.

Myös lyhyemmän aikavälin infratarpeista voidaan vetää yhteen laajempia kokonaisuuksia pidemmän aikavälin aikajänteelle, jotka nähdään strategisesti merkityksellisenä infran kehittämisen kannalta.

## Tietoja saatava yhteismitalliseksi

Eri alueilta kerätyn tiedon haasteeksi on tunnistettu tietojen yhteismitallisuus, hankkeiden skaalaus sekä eri alueiden tarpeiden priorisointi. Pienemmät hankkeet ovat relevantteja alueille, mutta ne eivät välttämättä ole valtakunnallisella tasolla merkittäviä.

Joiltakin alueilta on tarkkaa ja vuorovaikutuksessa tuotettua ja tulkittua tietoa infratarpeista, joillakin alueilla taas tieto on puutteellista tai tieto kerääntyy toisen käden lähteiden kautta. Yhtenäisyyden vahvistamiseksi tilannekuvan tietojen keräämisessä tulisi olla selkeät kriteerit, ohjeistukset ja toimintatavat.

Tiedon pitäminen ajan tasalla vaatii myös huomiota. Esimerkiksi elinkeinoelämän investoinnin koko ja sijainti voivat muuttua prosessin kuluessa merkittävästi muista kuin väyliin liittyvistä tekijöistä johtuen.

## 4 Vaihtoehtoina nykymallin kehittäminen tai kehittyvä malli

Esiselvityksessä tuodaan esille kaksi vaihtoehtoa tilannekuvan kehittämiseksi. Tilannekuvan kehittämisessä on mahdollisuus tehdä joko **pientä parannusta nykyiseen malliin (nykymallin kehittäminen) tai rakentaa huomattavasti nykyisestä kehittyneempi malli (kehittyvä malli).**

Molemmissa malleissa mukana on Väyläviraston asiakkuustyö keskeisten elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Lisäksi molemmissa malleissa hyödynnetään alueellisen tiedon keräämistä.

Molemmissa malleissa tarvitaan tarkempia määrittelyjä muun muassa tilannekuvan sisällöstä, tietojen keräämisestä, järjestelmätyöka-

lujen/ verkkopalvelun käytöstä ja kehittämisestä, toimijoiden vastuista sekä siitä, minkä tahojen käyttöön tiedot ovat hyödynnettävissä ja millä rajauksilla. Näkökohtia näihin on koottu luvun 4 lopussa olevaan taulukkoon.

Tilannekuvan tulee tuottaa koko maan kattavaa kuvaa elinkeinoelämän investointeihin liittyvistä infratarpeista. Tilannekuvassa tulee huomioida sekä elinkeinoelämän investointien että niiden seurauksena syntyvien infratarpeiden eri kokoluokat, jotta tarpeita pystytään jäsentelemään ja järjestelemään.

### Nykymallin kehittäminen

Ensimmäinen vaihtoehto eli **nykymallin kehittäminen** määrittyy pitkälti olemassa olevan toiminnan pohjalle, jossa Väyläviraston asiakkuustyö on avainasemassa. Lisäksi tiedon tuottajina toimivat ELY-keskukset, joiden alueella tekemä työ on erityisesti maanteiden näkökulmasta olennaisessa roolissa Väyläviraston asiakkuustyön lisäksi. Traficomien roolia tiedon tuottajana tulisi myös tarkastella tarkemmin.

Tilannekuvan lähdeaineisto koostuu vuoropuhelusta elinkeinoelämän kanssa. Tämän lisäksi

olennaisina tiedon lähteinä ovat Väyläviraston ja ELY-keskusten toimintaympäristöseuranta sekä alueellinen liikennejärjestelmätyö ja muu alueilla tapahtuva työ. Erityinen kehityskohde nykyiseen toimintaan nähden on saada tilannekuvaan parempaa tietoa myös pienemmistä elinkeinoelämän investoinneista ja niiden infratarpeista.

Nykyisin käytössä olevaa järjestelmätyökalua tulee kehittää niin, että laajempi ryhmä voisi koota siihen tietoja. Väyläviraston lisäksi erityisesti ELY-keskusten henkilöillä tulisi olla mahdollisuus syöttää tietoa suoraan järjestelmään. Nykyisessä järjestelmässä tunnistetaan kuitenkin myös rajoitteita ja helposti ollaan tilanteessa, että työkalua pitää joka tapauksessa kehittää.

Nykymallin kehittämisessä vastuu säilyy Väylävirastolla ja kohderyhmänä eli tiedon hyödyntäjinä ovat Väyläviraston lisäksi Traficom, ELY-keskukset sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Välillisesti tietoja voivat hyödyntää myös esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriö ja valtiovainministeriö.

## Kehittyvä malli

Toinen vaihtoehto on **kehittyvä malli**. Tässä mallissa tilannekuvaa varten tarvitaan verkkopalvelu, johon eri toimijat, pääasiassa yritykset voivat syöttää tietoa elinkeinoelämän investointisuunnitelmista.

Väyläviraston asiakkuustyö jatkuu kehittyvässä mallissa ennallaan. Verkkopalvelun kautta kerättävä tieto ja asiakkuustyö täydentävät toisiansa. Niiden kautta muodostuu entistä parempi tilannekuva ja tietous väyläinfraan kohdistuvista vaateista.

### Lähdeaineisto ja sisällöt

Kehittyvässä mallissa tietoa erikokoisista elinkeinoelämän investoinneista kerätään systemaattisesti suoraan elinkeinoelämän toimijoilta. Maakuntien liitoilla, kunnilla, seudullisilla kehittämissyhtiöillä, kuntayhtymillä ja kauppakamareilla sekä muilla elinkeinoelämää edustavilla järjestöillä on rooli levittää tietoa työkalusta yrityksille.

Maakuntien liitoilla ja kunnilla voisi olla roolia viedä verkkopalveluun tietoa myös sellaisista

elinkeinoelämään liittyvistä kaavavarauksista, joissa ei vielä ole varsinaista elinkeinoelämän toimijaa mukana. Näin tilannekuvaan saataisiin näkyvyys myös näistä kohteista.

### Verkkopalvelu

Kehittyvässä mallissa tarvitaan erityistä arviointia sen suhteen, onko nykyisiä työkaluja mahdollista kehittää vai tarvitaanko kokonaan uusi verkkopalvelu.

Kehittyvässä mallissa tarvitaan selkeä kysymyspatteristo, joka auttaa toimijoita toimittamaan verkkopalvelun kautta tarvittavat tiedot. Ohjeistuksiin ja rajauksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tietoja tulee voida viedä myös kartalle.

Tietoa toimijoilta tarvitaan muun muassa seuraavista asioista:

- kuvaus yrityksen investointisuunnitelmasta
- investoinnin koko
- investoinnin sijainti
- investointipäätöksen ajankohta

- rakentamisaika ja investoinnin valmistumisajankohta, aikataulun pitämisen todennäköisyys
- työllistämisaikutusten arvio (rakentamisvaiheessa ja tuotantovaiheessa)
- investoinnin seurauksena syntyvät uudet kuljetusvirrat ja -määrät väylämuodoittain.

Yritykset voivat tuoda esille myös mahdolliset jo tiedossa olevat infratarpeet perusteluineen ja kustannusarvioineen huomioiden mahdollisesti myös rakentamisvaiheen tarpeet. Pääasiassa vastuu valtion väyläverkon infratarpeiden tarkastelusta kuuluu väylänpitäjälle.

Kerättävän tiedon ylläpito on myös suunniteltava ja ohjeistettava. Tiedon tulee pysyä ajan tasalla.

### Tilannekuvan omistaja

Kehittyvän mallin ja erityisesti kehitettävän verkkopalvelun omistajasta ja resursoinnista tulisi käydä keskustelua. Viranomaisten eri roolit ja vastualueet asettavat nykyisellään raamit toiminnalle. Tahojen on syytä tarkentaa omat tehtäväalueensa heti prosessin alkuvaiheessa,

jotta vältytään päällekkäisyyksiltä ja pystytään huomioimaan tehtäväkentän kokonaisuus. Maanteitä, ratoja ja vesiväyliä hallinnoivalla Väylävirastolla voidaan nähdä rooli omistajana. Toisaalta rooli voisi olla myös Traficomilla, erityisesti jos näkökulma on myös laajemmin liikenejärjestelmässä. Joka tapauksessa tilannekuvaan ja sen ylläpitoon kytkeytyvät keskeisesti Väylävirasto, Traficom ja ELY-keskukset.

### **Tiedon hyödyntäjät**

Lähtökohtaisesti tilannekuvan tiedon hyödyntäjiä ovat Väylävirasto, ELY-keskukset, Traficom ja liikenne- ja viestintäministeriö kuten nykymallin kehittämisessäkin. Välillisesti tietoa voivat hyödyntää myös muut ministeriöt.

Tilannekuvasta työssään kiinnostuneita tahoja tunnistetaan olevaan useita, esimerkiksi kunnat, maakuntien liitot, kehittämissyhtiöt ja kuntayhtymät sekä kauppakamarit. Kehittyvässä mallissa tulee ratkaista se, miten tilannekuva näkyy julkisesti eri tahoille. Asiassa on huomioitava myös tiedon julkisuutta koskevat kysymykset.

Tilannekuvan tietoa voidaan hyödyntää myös liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa. Oleellista tässä on tiedon tuonti asianmukaiselle ja julkiselle tasolle.

Taulukko 1. Eri toimintamallien vertailua.

Malli	Lähdeaineisto	Sisällöt	Järjestelmätyökalu / verkkopalvelu ja näkyvä tilannekuvaan	Vastuu	Hyödyntäjät
Nyky malli	<p>Väyläviraston käymä vuoropuhelu elinkeinoelämän kanssa.</p> <p>Toimintaympäristöseuranta eli seurataan, mitä on tapahtumassa.</p> <p>Alueellinen liikennejärjestelmätyö ja muu alueellinen työ (Väylävirasto ja ELY-keskukset).</p>	<p>Yleinen käsitys elinkeinoelämän suurista investointisuunnitelmista ja infratarpeista.</p> <p>Koostettua tietoa alueiden tilanteesta.</p>	<p>Manuaalisesti toteutettava.</p> <p>PDF-tiedostolle tulostuva kartta.</p>	Väylävirasto	Tietoa jaetaan sisäisesti sekä räätälöidysti tarpeiden mukaan hallinnon-alan sisällä.
Nyky mallin kehittäminen (+)	<p>Väyläviraston käymä vuoropuhelu elinkeinoelämän kanssa.</p> <p>Toimintaympäristöseuranta eli seurataan, mitä on tapahtumassa.</p> <p>Systemaattinen, selkeästi määritelty ja ohjeistettu tietojen kerääminen perustuen alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön ja muuhun alueelliseen työhön (Väylävirasto ja ELY-keskukset, mahdollisesti Traficom).</p>	<p>Yleinen käsitys elinkeinoelämän eri kokoisista investointisuunnitelmista ja infratarpeista.</p> <p>Koostettua tietoa alueiden tilanteesta infratarpeiden ja -suunnitelmien suhteen.</p>	<p>Tiedon kokoaminen manuaalisesti, mutta useamman toimijan toimesta.</p> <p>Useammalle taholle mahdollisuus syöttää tietoja suoraan järjestelmään.</p> <p>Laajempi PDF-tiedosto kohderyhmien käyttöön.</p>	Väylävirasto	Väylävirasto, Traficom, ELY-keskukset, LVM (TEM, VM).
Kehittyvä malli (++)	<p>Verkkopalvelu elinkeinoelämän investointisuunnitelmien kartoittamiseksi: Erikokoisten elinkeinoelämän investointien tietojen kerääminen systemaattisesti ja selkeästi suoraan yrityksiltä. Kaavoissa olevien varausten tietojen koonti kunnilta ja maakunnilta (esim. kohteet, joissa ei vielä elinkeinoelämän toimijaa).</p> <p>Infratarpeiden tarkastelut ja arviointi (Väylävirasto, ELY-keskukset).</p> <p>Rinnalla Väyläviraston asiakkuustyön mukainen vuoropuhelu elinkeinoelämän kanssa.</p>	<p>Tarkennetut tiedot sekä suurista että pienistä elinkeinoelämän investointisuunnitelmista.</p> <p>Kaavoissa olevat merkittävimmät varaukset elinkeinoelämän maankäyttöön tarpeisiin.</p> <p>Infrastruktuuria koskevat tarpeet.</p>	<p>Verkkopalvelu, johon elinkeinoelämän toimijat sekä maakuntien liitot ja kunnat voivat syöttää tietoa.</p> <p>Investointisuunnitelmien automatisoitu etenemisen seuranta.</p> <p>Järjestelmään voidaan muokata eri tiedon hyödyntäjille erilaiset laajemmat tai rajatut näkymät tuloksiin.</p> <p>Infraan kohdistuvien tarpeiden arviointi ja mallintaminen myös tekoälyn avulla.</p>	Väylävirasto, Traficom	<p>Väylävirasto, Traficom, ELY-keskukset, LVM.</p> <p>TEM, VM, yritykset, kunnat, maakuntien liitot, kuntayhtymät, kauppakamarit, kehittämissyhtiöt jne.</p>

## 5 Johtopäätöksiä ja yhteenvedoa

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) sisältää kirjauksen, jonka mukaan **Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston, kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän yhteistyössä ylläpidetään tilannekuvaa kuntien maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeista liittyen valtion väyläverkon kehittämiseen**. Laajemmin kirjaus liittyy infrastruktuurin sopimuksellisiin yhteishankkeisiin. Tämän esiselvityksen tarkoituksena on selkeyttää, millaisesta tilannekuvasta on kyse ja miten sitä ylläpidettäisiin.

Esiselvityksessä haetaan vastauksia kysymyksiin **1) millaista tilannekuvaa pitäisi ylläpitää ja mitä siinä tulisi huomioida** sekä **2) miten se tulisi rakentaa ja toteuttaa**.

Keskeinen tarve nykyistä paremmalle tilannekuvalle on se, että liikenteen hallinnonalalla olisi

parempaa tietoa elinkeinoelämän investoinneista ja niihin liittyvistä valtion väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista. Tilannekuvan tarkoitus on olla ensisijaisesti viranomaisten käyttöön tarkoitettu tiedolla johtamisen työkalu. Sen avulla voidaan tukea liikennejärjestelmän suunnittelutyötä ja väyläverkon kehittämistä niin, että se vastaa elinkeinoelämän infratarpeisiin.

Tilannekuvassa ei ole kyse Liikenne12-suunnitelman mukaisesta liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta. Keskeiset ja julkiset asiat voidaan johtaa siitä osaksi strategista tilannekuvaa.

Väylävirasto, ELY-keskukset ja Traficom tekevät laaja-alaisesti työtä elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen parissa. Nykymallin toimivia toimintatapoja, kuten Väyläviraston asiakkuustyötä ja sitä kautta kerääntyvää tietoa sekä vuorovaikutteisia malleja alueellisessa yhteistyössä, tulee jatkaa myös tulevaisuudessa.

Väylävirastossa on tällä hetkellä parhaiten tietoa elinkeinoelämän merkittävimmistä investointisuunnitelmista ja niihin liittyvistä infratarpeista. Pienemmät elinkeinoelämän investoinnit infratarpeineen eivät nouse samalla tavalla

esille. Tietojen kerääminen vaatii myös manuaalista työtä, eikä tietoihin ole muilla virastoilla tai tahoilla näkyvyyttä. Näin ollen investointisuunnitelmista ei synny yhteistä tietoa hallinnonalalla.

Tilannekuvan kehittämiseksi on esiselvityksessä tunnistettu kaksi vaihtoehtoa. Ensimmäisenä vaihtoehtona on esitetty tehdä joko **pienää parannusta nykyiseen malliin (nykymallin kehittäminen)** ja toisena vaihtoehtona **rakentaa huomattavasti nykyisestä kehittyneempi malli (kehittyvä malli)**.

Valtionhallinnossa tulisi käydä myös poikkiallinnollisesti keskustelua siitä, mitä tietoa eri organisaatiot kokoavat ja miten tietoja voitaisiin koota muitakin palvelevaksi ja hyödyntää ristiin.

### Nykymallin kehittäminen

Nykymallin kehittäminen määrittyy pitkälti ole-massa olevan toiminnan pohjalle, jossa Väyläviraston asiakkuustyö on avainasemassa. Lisäksi ELY-keskusten alueella tekemä työ on olennaisessa roolissa. Traficomien roolia tiedon tuottajana tulisi myös tarkastella tarkemmin.

Erityinen kehityskohde nykyiseen toimintaan nähden on saada tilannekuvaan parempaa tietoa myös pienemmistä elinkeinoelämän investoinneista ja niiden infratarpeista. Nykyisin käytössä olevaa järjestelmätyökalua tulee kehittää vähintään niin, että laajempi ryhmä voisi koota siihen tietoja. Tiedon hyödyntäjinä ovat Väyläviraston lisäksi Traficom, ELY-keskukset sekä liikenne- ja viestintäministeriö.

Nykymalliin olisi hyvä lähteä tekemään pieniä parannuksia jo nyt.

## Kehittyvä malli

Tietoa erikokoisista elinkeinoelämän investoinneista kerätään systemaattisesti suoraan elinkeinoelämän toimijoilta. Maakuntien liitoilla ja kunnilla on roolia tuottaa tietoa sellaisista elinkeinoelämään liittyvistä kaavavarauksista, joissa ei vielä ole varsinaista elinkeinoelämän toimijaa mukana. Tässä mallissa tilannekuvaa varten tarvitaan verkkopalvelu, johon eri toimijat voivat syöttää tietoa elinkeinoelämän investoinneista. Väyläviraston asiakkuustyö jatkuu ennallaan. Verkkopalvelun kautta kerättävä tieto ja asiakkuustyö täydentävät toisiaan.

Tilannekuvan kokoamisen kannalta kriittisiksi tekijöiksi muodostuvat avoin tiedonkulku, yhteiset tavoitteet tilannekuvalle, vastuiden selkeyttäminen, joustavuus ja luottamuksen rakentaminen.

Tietojen keräämiseksi kootaan selkeä kysymyspatteristo, joka auttaa toimijoita toimittamaan verkkopalvelun kautta tarvittavat tiedot. Yritykset tuottavat pääasiassa investointejaan koskevia tietoja. Vastuu valtion väyläverkon infratarpeiden tarkastelusta ja arvioimisesta kuuluu väylänpitäjälle. Kerättävän tiedon ylläpito on myös suunniteltava ja ohjeistettava. Tiedon tulee pysyä ajan tasalla.

Kehittyvän mallin ja erityisesti kehitettävän verkkopalvelun omistajasta ja resursoinnista tulisi käydä keskustelua. Esimerkiksi mitkä ovat Väyläviraston ja Traficomien roolit ja tehtävänjaot.

Lähtökohtaisesti tilannekuvan tiedon hyödyntäjiä ovat kehittyvässäkin mallissa Väylävirasto, ELY-keskukset, Traficom ja liikenne- ja viestintäministeriö. Tilannekuvasta työssään kiinnostuneita tahoja tunnistetaan olevaan useita ja on

ratkaistava se, miten tilannekuva näkyy julkisesti eri tahoille. Asiassa on huomioitava myös tiedon julkisuutta koskevat kysymykset.

Siirtyminen kehittyvään malliin vaatii nykymallin kehittämistä enemmän myös rahallista ja ajallista resursointia.





Väylävirasto  
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-111-8

[www.vayla.fi](http://www.vayla.fi)