

Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuus selvitys

Tytti Viinikainen

Heikki Metsäranta

Katri Einola

Elisa Heimo

Juha Heltimo

Tapio Kinnunen

Anna-Maria Rauhala

| | | | |
|---|---------------------------------|--|----------------------------|
| Julkaisun nimi Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuus selvitys | | | |
| Tekijät Tytti Viinikainen, Heikki Metsäranta, Katri Einola, Elisa Heimo, Juha Heltimo, Tapio Kinnunen, Anna-Maria Rauhala | | | |
| Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom | | | |
| Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 12/2023 | | ISSN(verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN(verkkojulkaisu) 978-952-311-863-8 | |
| Asiasanat valtionavustus, liikenneturvallisuus, liikkumisen ohjaus, kestävä liikenne, kävely, pyöräliikenne, vaikuttavuus | | | |
| <p>Tiivistelmä</p> <p>Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii myöntäjänä tieliikenteen turvallisuustoimintaan, liikkumisen ohjaukseen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmiin suunnatuissa valtionavustuksissa. Tämän työn tavoite oli selvittää näiden valtionavustusten vaikuttavuutta ja tunnistaa valtionavustusviranomaisen toiminnan kehittämistarpeita. Työn menetelmiä olivat kirjallisuus- ja aineistoanalyysi; kysely avustusten hakijatahoille; sähköpostikysely kunnille, jotka eivät ole hakeneet avustuksia; hankeavustuksia koskevat ryhmähaastattelut; yleisavustuksia koskevat haastattelut; sekä konsultin asiantuntijoiden pyöreän pöydän keskustelut. Työssä noudatettiin aiemmassa julkisen liikenteen valtionavustusten arvioinnissa luotua arviointikehikkoa.</p> <p>Työn tuloksena todettiin, että hankeavustusten vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen ja kulkumuotojakaumaan on vaikea mitata. Hankkeissa syntyy kuitenkin muita vaikutuksia, kuten yhteistyön lisääntyminen ja vuorovaikutus sekä päättäjien sitoutuminen edistettävään toimintaan. Avustetut hankkeet eivät olisi toteutuneet joko lainkaan tai samassa laajuudessa, jos valtionavustusta ei olisi saatu.</p> <p>Työssä esitetään kehitysehdotuksina muun muassa seuraavia: Hankeavustusten vaikuttavuutta voitaisiin kasvattaa asettamalla avustuksille nykyistä fokusoidumpia tavoitteita, ja ne tulisi asettaa mahdollisimman strategisella päätöksenteon tasolla. Liikkumisen ohjauksen hankeavustuksia voisi kohdentaa nykyistä enemmän uutta luovaan, kehittämisorientoituneeseen ja kokeilevaan toimintaan. Useamman vuoden kestävä hankeaikataulu olisi monen hankkeen kohdalla yhden vuoden kestoja tarkoituksenmukaisempi ja lisääisi hankkeiden vaikuttavuutta. Hankkeiden valinnassa käytetyt arviointikriteerit sekä arviointi perusteluihin olisi hyvä kirjata läpinäkyvästi esiin.</p> <p>Kuntahankkeiden seudullinen koordinaatio – eri hankehakemusten välillä sekä myös kunnan ja muun seudulla tehtävän toiminnan välillä – lisääisi hanketoiminnan tehokkuutta. Hankkeilta voisi edellyttää mitattavien kulkumuoto- ja liikenneturvallisuusvaikutusten lisäksi tai sijasta niin sanottujen prosessivaikutusten arviointia. Yksittäisten hankkeiden toimintamallien monistuksessa syntyy laajempaa vaikuttavuutta, ja ai-neistosta nousikin selkeästi esiin tarve tulosten nykyistä suuremmalle viestimiselle. Hankkeiden vaikutuksia voisi tutkia poimimalla muutamia päättyneitä hankkeita seuranta tutkimukseen.</p> | | | |
| Yhteyshenkilö Annu Korhonen | Raportin kieli Suomi, ruotsi | Luottamuksellisuus Julkinen | Kokonaissivumäärä 87+40 |
| Jakaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom | | Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom | |

| | | | |
|---|-----------------------------|--|--------------------|
| Publikation Utredning av verkningsfullheten av statsunderstöd för mobilitetsstyrning och trafiksäkerhet | | | |
| Författare Tytti Viinikainen, Heikki Metsäranta, Katri Einola, Elisa Heimo, Juha Heltimo, Tapio Kinnunen, Anna-Maria Rauhala | | | |
| Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom | | | |
| Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 12/2023 | | ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-863-8 | |
| Ämnesord statsunderstöd, trafiksäkerhet, mobilitetsstyrning, hållbar trafik, gång, cykeltrafik, verkningsfullhet | | | |
| <p>Sammandrag</p> <p>Transport- och kommunikationsverket Traficom verkar som beviljare av statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik, mobilitetsstyrning samt program för att främja gång- och cykeltrafik. Syftet med det här arbetet var att utreda verkningsfullheten av dessa statsunderstöd och att identifiera behov av att utveckla statsunderstödsmyndighetens verksamhet. Arbetsmetoderna var litteratur- och materialanalys; enkät till aktörerna som sökte understöd; e-postenkät till kommuner som inte ansökt om understöd; gruppintervjuer om projektunderstöd; intervjuer om allmänna understöd; samt rundabordssamtal med konsultens experter. I arbetet följdes den bedömningsram som skapats vid den tidigare bedömningen av statsunderstöd för kollektivtrafiken.</p> <p>Som ett resultat av arbetet konstaterade man att det är svårt att mäta projektunderstödens verkningsfullhet på trafiksäkerheten och fördelningen av färdställen. I projekten uppstår dock andra konsekvenser, såsom ökat samarbete och växelverkan samt beslutsfattarnas engagemang i den verksamhet som ska främjas. De understödda projekten skulle inte ha förverkligats alls eller i samma omfattning om statsunderstöd inte hade erhållits.</p> <p>I arbetet föreslås bland annat följande utvecklingsförslag: Projektunderstödens verkningsfullhet kunde ökas genom att ställa upp mer fokuserade mål för understöden och de borde ställas upp på en så strategisk beslutsnivå som möjligt. Projektunderstöden för mobilitetsstyrning kunde i högre grad än för närvarande riktas till nyskapande, utvecklingsorienterad och experimentell verksamhet. En projekttidtabell på flera år skulle för många projekt vara mer ändamålsenlig än en varaktighet på ett (1) år och skulle öka projektens verkningsfullhet. Det skulle vara bra att uttrycka de bedömningskriterier som använts vid valet av projekt samt bedömningen jämte motiveringar i skrift på ett transparent sätt.</p> <p>Den regionala samordningen av kommunprojekten – mellan olika projektansökningar och även mellan kommunen och annan verksamhet i regionen – skulle öka projektverksamhetens effektivitet. Av projekten kunde man förutsätta en bedömning av de så kallade processkonsekvenserna utöver eller i stället för de mätbara konsekvenserna för färdställe och trafiksäkerheten. När verksamhetsmodellerna för enskilda projekt blir mångsidigare uppstår större verkningsfullhet, och av materialet framgick tydligt behovet av att kommunicera resultaten i större utsträckning än för närvarande. Projektens konsekvenser kunde undersökas genom att välja några avslutade projekt för uppföljningsundersökning.</p> | | | |
| Kontaktperson Annu Korhonen | Språk Finska, svenska | Sekretessgrad Offentlig | Sidoantal 87+40 |
| Distribution Transport- och kommunikationsverket Traficom | | Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom | |

| | | | |
|--|------------------------------|--|-----------------------|
| Title of publication Impact assessment of government grants for mobility management and traffic safety | | | |
| Author(s) Tytti Viinikainen, Heikki Metsäranta, Katri Einola, Elisa Heimo, Juha Heltimo, Tapio Kinnunen, Anna-Maria Rauhala | | | |
| Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom | | | |
| Publication series and number Traficom Research Reports 12/2023 | | ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-863-8 | |
| Keywords government grant, traffic safety, mobility management, sustainable transport, walking, cycling, impact | | | |
| <p>Abstract</p> <p>The Finnish Transport and Communications Agency Traficom is the party responsible for allocating government grants for traffic safety activities, mobility management and programmes for promoting walking and cycling in Finland. The purpose of this assessment was to assess the impacts of the aforementioned government grants and identify development needs related to Traficom's role as an authority responsible for allocating government grants. The methods used in the assessment were literary and data analysis; a questionnaire aimed at government grant applicants; an email questionnaire aimed at municipalities that have not applied for government grants; group interviews concerning project grants; interviews concerning general grants; and roundtable discussions with the consultancy's experts. The assessment was carried out in accordance with an assessment framework created as part of a previous assessment of government grants for public transport.</p> <p>One of the findings of the assessment was that the impacts of project grants on traffic safety and the distribution of modes of transport are difficult to measure. However, projects also have other impacts, such as increasing cooperation, interaction and the commitment of decision-makers to the activities being promoted. The projects for which grants have been granted would not have been implemented at all or at the same scale without the grants.</p> <p>Development proposals based on the assessment include: The impact of project grants could be increased by setting more focused objectives for the grants. Such objectives should be set at the most strategic decision-making level possible. Project grants for mobility management could be allocated more pronouncedly for innovative, development-oriented and experimental activities. A project timetable spanning multiple years would be more appropriate for many projects than one spanning a single year and would also increase the impact of projects. The assessment criteria used in project selection, the actual assessments and their grounds should be transparently documented.</p> <p>The regional coordination of municipal projects – between different project applications and also between municipalities and other local activities – would increase the effectiveness of project activities. Projects could be required to assess so-called process impacts in addition to or instead of their measurable impacts on modes of transport and traffic safety. The impacts of individual projects become broader as their operating models are disseminated, and in fact the data clearly highlighted the need to more effectively communicate project results. The impacts of projects could be examined by selecting some concluded projects for a follow-up study.</p> | | | |
| Contact person Annu Korhonen | Language Finnish, Swedish | Confidence status Public | Pages, total 87+40 |
| Distributed by Finnish Transport and Communications Agency Traficom | | Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom | |

ALKUSANAT

Tämän työn tavoite on ollut selvittää tieliikenteen turvallisuustoiminnan, liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustusten vaikuttavuutta. Työn toteutti Ramboll Finland Oy alihankkijanaan Wuutis Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi Tytti Viinikainen, ja tilaajan puolelta työstä vastasi Annu Korhonen. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat tilaajan projektipäällikön lisäksi Kati Hyvärinen, Laura Langer, Riikka Rajamäki ja Michaela Sannholm Traficomista sekä Noora Airaksinen Väylävirastosta.

Kiitokset kaikille kyselyihin vastanneille hanketoimijoille ja haastatteluihin osallistuneille asiantuntijoille. Kyselyistä ja haastatteluista saadut vastaukset, näkemykset ja kokemukset olivat merkittävä ja arvokas tietoaaineisto tätä selvitystä laadittaessa.

Helsinki, kesäkuu 2023

Annu Korhonen
Johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Syftet med detta arbete var att utreda verkningsfullheten av statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik, mobilitetsstyrning samt programmen för att främja gång- och cykeltrafik.

Arbetet utfördes av Ramboll Finland Oy med Wuutis Oy som underleverantör. Tytti Viinikainen verkade som konsultens projektchef, och för beställarens del ansvarade Annu Korhonen för arbetet. Arbetet leddes av en styrgrupp som förutom beställarens projektchef även bestod av Kati Hyvärinen, Laura Langer, Riikka Rajamäki och Michaela Sannholm från Traficom samt Noora Airaksinen från Trafikledsverket.

Tack till alla projektaktörer som besvarat enkäterna och till de experter som deltagit i intervjuerna. Svaren, synpunkterna och erfarenheterna från enkäterna och intervjuerna var ett viktigt och värdefullt informationsmaterial vid utarbetandet av denna utredning.

Helsingfors, juni 2023

Annu Korhonen
Ledande sakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

The purpose of this assessment was to assess the impacts of government grants for traffic safety activities, mobility management and programmes for promoting walking and cycling.

The assessment was carried out by Ramboll Finland Oy and their subcontractor Wuutis Oy. The consultancy's project manager was Tytti Viinikainen, and the person responsible for the assessment on the client side was Annu Korhonen. The

work was steered by a steering group that included, in addition to the client's project manager, Kati Hyvärinen, Laura Langer, Riikka Rajamäki and Michaela Sannholm from Traficom and Noora Airaksinen from the Finnish Transport Infrastructure Agency.

I would like to take this opportunity to thank all the project actors who responded to the questionnaires and the experts who participated in the interviews. The responses, views and experiences collected via the questionnaires and interviews served as important and valuable data in the drafting of this assessment.

Helsinki, June 2023

Annu Korhonen
Chief Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällys

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Johdanto..... | 8 |
| 1.1 | Työn tausta ja tavoitteet..... | 8 |
| 1.2 | Keskeiset käsitteet..... | 8 |
| 1.3 | Arvioinnin prosessi ja raportin rakenne..... | 11 |
| 2 | Tarkasteltavat valtionavustukset | 12 |
| 2.1 | Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Yleisavustus | 12 |
| 2.1.1 | Säädösperusta..... | 12 |
| 2.1.2 | Rooli liikennepolitiikassa | 13 |
| 2.1.3 | Myönnettyjen avustusten kehitys | 15 |
| 2.2 | Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Hankeavustus..... | 16 |
| 2.2.1 | Säädösperusta..... | 16 |
| 2.2.2 | Rooli liikennepolitiikassa | 16 |
| 2.2.3 | Myönnettyjen avustusten kehitys | 17 |
| 2.3 | Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 17 |
| 2.3.1 | Säädösperusta..... | 17 |
| 2.3.2 | Rooli liikennepolitiikassa | 18 |
| 2.3.3 | Myönnettyjen avustusten kehitys | 19 |
| 2.4 | Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 20 |
| 2.4.1 | Säädösperusta..... | 20 |
| 2.4.2 | Rooli liikennepolitiikassa | 20 |
| 2.4.3 | Myönnettyjen avustusten kehitys | 21 |
| 2.5 | Yhteenvedo arvioitavien valtionavustusten säädös- ja tavoiteperustasta..... | 21 |
| 3 | Arvioinnin toteutustapa | 24 |
| 3.1 | Taustaa arvioinnille..... | 24 |
| 3.1.1 | Vaikuttavuuden arvioinnin IOOI-malli | 24 |
| 3.1.2 | Prosessiarviointi ja skaalattavuus..... | 25 |
| 3.1.3 | Hallinnon oikeusperiaatteet | 26 |
| 3.2 | Vaikutusarvioinnin kehikko..... | 27 |
| 3.3 | Arvioinnin menetelmät ja vaiheet..... | 28 |
| 3.3.1 | Kirjallisuus- ja aineistoanalyysi | 29 |
| 3.3.2 | Kysely hakijoille | 29 |
| 3.3.3 | Sähköpostikysely ei-hakeneille | 30 |
| 3.3.4 | Haastattelut | 30 |
| 3.3.5 | Asiantuntija-arviointi ja kokonaisarviointi | 30 |
| 4 | Tulokset..... | 31 |
| 4.1 | Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Yleisavustus | 31 |
| 4.1.1 | Yleiskuvaus | 31 |
| 4.1.2 | Tavoitteiden arviointi..... | 32 |
| 4.1.3 | Vaikuttavuuden arviointi | 36 |
| 4.1.4 | Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi..... | 37 |
| 4.1.5 | Kokonaisarviointi | 38 |
| 4.2 | Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Hankeavustus..... | 39 |
| 4.2.1 | Yleiskuvaus | 39 |
| 4.2.2 | Tavoitteiden arviointi..... | 42 |
| 4.2.3 | Vaikuttavuuden arviointi | 42 |
| 4.2.4 | Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi..... | 46 |
| 4.2.5 | Kokonaisarviointi | 49 |
| 4.3 | Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 51 |
| 4.3.1 | Yleiskuvaus | 51 |
| 4.3.2 | Tavoitteiden arviointi..... | 52 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 4.3.3 | Vaikuttavuuden arviointi | 53 |
| 4.3.4 | Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi | 57 |
| 4.3.5 | Aiempien selvitysten tulokset | 62 |
| 4.3.6 | Kokonaisarviointi | 63 |
| 4.4 | Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 66 |
| 4.4.1 | Yleiskuvaus | 66 |
| 4.4.2 | Tavoitteiden arviointi | 67 |
| 4.4.3 | Vaikuttavuuden arviointi | 67 |
| 4.4.4 | Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi | 70 |
| 4.4.5 | Kokonaisarviointi | 74 |
| 4.5 | Yhteiset tulokset | 76 |
| 4.5.1 | Avustusten haku- ja myöntöprosessi | 76 |
| 4.5.2 | Suhde alueelliseen suunnitteluun | 78 |
| 5 | Päätelmät ja kehittämisehdotukset | 80 |
| 5.1 | Valtionavustusten vaikuttavuuden kehittäminen | 80 |
| 5.1.1 | Yleisavustukset | 80 |
| 5.1.2 | Hankeavustukset | 80 |
| 5.2 | Arviointikehikon kehittäminen | 84 |
| 6 | Lähteet | 85 |
| 7 | Liitteet | 88 |

1 Johdanto

1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii myöntäjänä tieliikenteen turvallisuus-toimintaan, liikkumisen ohjaukseen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiso-hjelmiin suunnatuissa valtionavustuksissa. Valtionapuviranomaisena toimivan Tra-ficomın on valtionavustuslain mukaan seurattava myöntämiensä valtionavustus-ten käytön tuloksellisuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikutuksia sekä arvioi-tava valtionavustusten tarpeellisuutta ja kehittämistarpeita.

Tämän työn päätavoite on ollut selvittää tieliikenteen turvallisuustoiminnan, liik-kumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmien valtion-avustusten vaikuttavuutta. Vastaava arvio on viimeksi tehty julkisen liikenteen valtionavustuksista (Metsäranta ym. 2022). Tässä työssä on osatavoitteena ollut soveltaa ja kehittää edelleen julkisen henkilöliikenteen tukien tarkasteluun laadit-tua vaikutusten tarkastelukehikkoa. Lisäksi työn tavoite on ollut tunnistaa valtion-avustusviranomaisen toiminnan kehittämistarpeita.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan määräraha kohdistuu Liikenneturvan ja Onnet-tomuustietoinstituutin toiminnan rahoittamiseen, Ahvenanmaan maakunnan halli-tuksen liikenneturvallisuustoiminnan tukemiseen sekä lisäksi liikenneturvallisuutta parantaviin yksittäisiin hankkeisiin. Liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyörä-liikenteen edistämisohjelmien valtionavustukset kohdistetaan kokonaan hankkei-siin, ja niiden saajia ovat muun muassa kunnat.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustukset perustuvat valtionavustusla-kiin (688/2001) ja sen nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016). Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset perustuvat lakiin liiken-teen palveluista (320/2017), valtionavustuslakiin sekä niiden nojalla annettuun asetukseen liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018). Valtionavustus-ten käytöstä määrätään säädösten lisäksi valtion talousarviossa sekä avustuskoh-taisissa, vuosittaisissa hakuilmoituksissa.

Liikkumisen ohjauksen hankeavustuksien vaikuttavuutta on aiemmin arvioitu vuo-sina 2014–2017 toteutettujen hankkeiden osalta, ja siksi tässä työssä tarkastel-laan liikkumisen ohjauksen hankkeita ko. ajankohdasta eteenpäin. Liikenneturval-lisuuden avustuksien vaikuttavuutta arvioidaan nyt valtionavustusprosessin näkö-kulmasta ensimmäistä kertaa. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmien val-tionavustus on ollut erillisenä avustuslajina vasta vuonna 2020 järjestetystä haku-kierroksesta (eli vuonna 2021 toteutetuista hankkeista) alkaen, joten myöskään sen vaikuttavuutta ei ole aiemmin arvioitu.

1.2 Keskeiset käsitteet

Ahvenanmaan maakunnan hallitus on Ahvenanmaan itsehallinnon yleinen hal-lintoviranomainen ja poliittinen hallitus, jonka valitsee Ahvenanmaan maakunta-päivät.

Arviointi. Toiminta, jossa tuotetaan laadullinen tulkinta kohteesta (Sanastokeskus 2023).

Erityisavustus on valtionavustus, joka voidaan myöntää erityistä tarkoitusta varten esimerkiksi ajallisesti rajattuun hankkeeseen tai toiminnan käynnistämistä varten (Valtiovarainministeriö 2021).

Hankeavustus on erityisavustus, joka voidaan myöntää tarkoitukseltaan ja kes-
toltaan rajatulle hankkeelle.

Liikenne 12 on vuosille 2021–2032 laadittu ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelma laadittiin parlamentaarisen ohjausryhmän ohjauksessa ja laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Eduskunta hyväksyi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 1.7.2021.

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuuksien keskusjärjestönä. Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) mukaan Liikenneturvan tarkoituksena on liikenneturvallisuuden edistäminen tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin.

Liikenneturvallisuusyhtiö on jatkuvaa paikallista toimintaa liikenneturvallisuuden edistämiseksi kunnan eri hallintokunnissa sekä yhteistyötä paikallisten ja alueellisten toimijoiden kanssa (Heltimo ja Korhonen 2016).

Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Sen tehtävistä säädetään liikennevakuutuslaissa (460/2016) ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001). Lain Liikennevakuutuskeskuksesta (461/2016) mukaan liikennevakuutuslain mukaista vakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön ja Valtiokonttorin on kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen.

Liikkumisen ohjaus (Mobility Management) tarkoittaa viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista. (Motiva 2022.)

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) on Liikennevakuutuskeskuksen erillinen yksikkö, joka tuottaa onnettomuustietoja, pitää yllä onnettomuustietorekisteriä sekä vastaa tutkijalautakuntatoiminnan järjestämisestä.

Päämäärä on toiminnan perimmäinen tarkoitus. Päämäärän avulla hahmotetaan sitä suuntaa, johon toiminnalla pyritään. (Sanastokeskus 2023.)

Tavoite on ennalta määritetty kohteen tila, johon pyritään. Yhden tai useamman tavoitteen avulla konkretisoidaan sitä, miten tiettyä päämäärää kohti edetään. (Sanastokeskus 2023.)

Tieliikenneonnettomuuksien tutkinta perustuu lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016). Tutkinnassa selvitetään kuolemaan johtaneista onnettomuuksista liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa.

Tulos on toiminnan yhdestä tai useammasta tuotoksesta välittömästi seuraava asia. Tulos voi olla esimerkiksi avustuksen avulla toteutettuun tilaisuuteen osallistuneiden ihmisten määrä. (Sanastokeskus 2023).

Tuotos on käytännön toiminnassa syntyvä suorite. Tuotokset ovat yleensä toiminnan toteuttajan hallittavissa. Tuotos voi olla esimerkiksi avustuksen avulla toteutettu tilaisuus. (Sanastokeskus 2023.)

Tutkijalautakunta suorittaa onnettomuustutkinnan. Tutkijalautakunta toimivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti. Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutti huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta sekä vastaa onnettomuustiedoista.

Vaikuttavuus on toiminnan ominaisuus, joka ilmentää sitä, miten ja millaisia vaikutuksia toiminta voi saada tai on saanut aikaan ilmiössä tai muussa tarkasteltavassa kohteessa suhteessa valittuun vertailukohtaan. Vaikuttavuutta tarkastellaan yleensä tiettyä ajanjaksona. Vaikuttavuus kuvaa toimintaa. Vaikutus puolestaan on toiminnan tai muun tekijän seuraus. Toiminta on vaikuttavaa, jos se saa aikaan vaikutuksia. Vaikuttavuus ei kuvaa vaikutusten merkittävyyttä tai määrää. (Sanastokeskus 2023.)

Vaikutus on muutos, jonka tarkasteltava toiminta tai muu tarkasteltava tekijä aiheuttaa joko yksin tai yhdessä muiden tekijöiden kanssa. Vaikutukset eivät ole aina suoraan toiminnan toteuttajan hallittavissa. Vaikutukset voivat ilmetä heti tai pitkän ajan kuluessa. Vaikutukset voivat olla välittömiä tai välillisiä. Vaikutukset voivat syntyä asetettujen tavoitteiden mukaisesti tai suunnittelematta. Vaikutus voi olla myös sellainen, että tilanne pysyy ennallaan. (Sanastokeskus 2023.)

Valtionapuviranomainen on toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tietyn ministeriön toimialaan kuuluvista valtionavustuksiin liittyvistä tehtävistä (Sanastokeskus 2023). Valtionapuviranomaisella on lakiin perustuva oikeus ja velvollisuus käyttää julkista valtaa ja toteuttaa julkista hallintotehtävää. Tieliikenteen turvallisuustoiminnan, liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen valtionavustuksia myöntävä valtionapuviranomainen on Traficom.

Valtionavustus on harkinnanvarainen julkinen rahoitus, joka myönnetään valtion talousarvioon otetusta määrärahasta tai talousarvion ulkopuolella olevan valtion rahaston varoista muulle kuin valtion virastolle tai laitokselle ilman välitöntä vastiketta. Valtionavustus voidaan myöntää yleisavustuksena tai erityisavustuksena. Yleisavustuksia voidaan myöntää vain oikeushenkilöille. Erityisavustuksia voidaan myöntää sekä oikeushenkilöille että luonnollisille henkilöille. (Sanastokeskus 2023.)

Valtionavustustoiminnan arviointi on arviointia, jota yksi tai useampi valtionapuviranomainen tai näiden toimeksiannosta muu toimija tekee valtionavustustoiminnan vaikutusten, tarpeellisuuden ja kehittämistarpeiden selvittämiseksi (Sanastokeskus 2023).

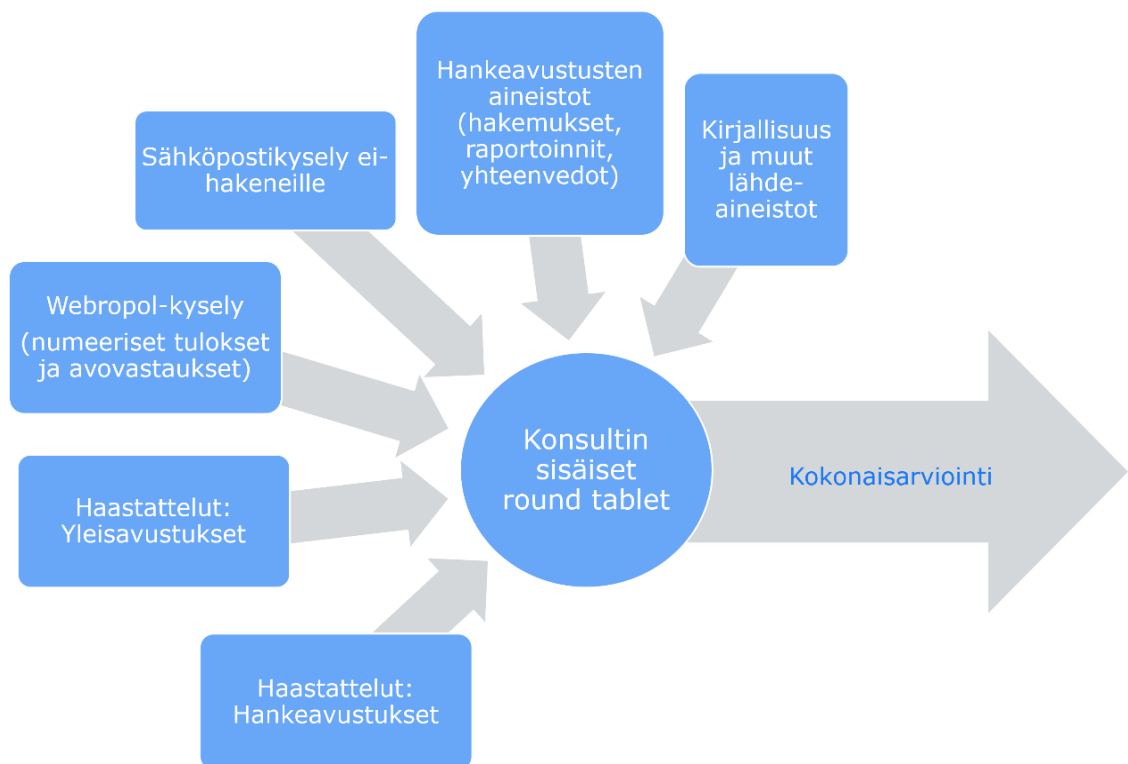
Yleisavustus on valtionavustus, joka voidaan myöntää oikeushenkilölle sen sääntöjen mukaiseen toimintaan yleisesti tai toiminnan osaan. Yleisavustuksia ei myönnetä luonnollisille henkilöille. Yleisavustusta ja erityisavustusta voidaan

myöntää samalle toimijalle mutta erilaisiin käyttötarkoituksiin. (Sanastokeskus 2023.)

1.3 Arvioinnin prosessi ja raportin rakenne

Työn menetelmänä on ollut kirjallisten aineistojen sekä tehtyjen kyselyjen ja haastattelujen tuottaman aineiston systemaattinen analyysi ja asiantuntija-arviointi. Arviointia on tehty asiantuntijoiden itsenäisenä työpöytätyönä sekä avustuslajikohtaisissa keskusteluissa (konsultin round tablet). Raportissa esitettävä analyysi pohjautuu kaikkiin mainittuihin lähteisiin. Työssä käytetyt yksittäiset menetelmät kuvataan tarkemmin luvussa 3.3.

Kuva 1. Periaatekuva työssä noudatetusta arvioinnin prosessista.



Raportin luvussa 2 kuvataan tarkastellut valtionavustuslajit ja niiden säädösperusta. Luvussa 3 tuodaan esiin vaikuttavuuden arvioinnin teoriataustaa sekä kuvataan tarkemmin työssä sovellettu arviointikehikko, arviointikysymykset ja arvioinnin menetelmät. Luvussa 4 esitellään arvioinnin tulokset. Alaluvuissa 4.1–4.4 esitetään tulokset avustuslajeittain ja alaluvussa 4.5 sellaiset tulokset, jotka koskevat yhteisesti kaikkia avustuslajeja. Luku 5 sisältää päätelmät ja kehittämisehdotukset.

Tuloslukujen yhteydessä on tekstin lomassa puhekuplilla esitetty lainauksia haastatteluista sekä webropol-kyselyn avovastauksista.

2 Tarkasteltavat valtionavustukset

2.1 Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Yleisavustus

2.1.1 Säädösperusta

Suomessa vakuutusyhtiöt perivät pakollisten liikennevakuutusten maksujen yhteydessä liikenneturvallisuusmaksun, joka perustuu lakiin liikenneturvallisuusmaksusta (471/2016). Liikenneturvallisuusmaksulla kerätyt varat tuloutetaan valtion talousarvioon, josta ne osoitetaan valtionavustuksina tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen.

Valtionavustuslain (688/2001) nojalla annetun asetuksen tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016) mukaan valtionavustusta voidaan myöntää

1. yleiseen tieliikenteen ja maastoliikenteen turvallisuustoimintaan, sekä
2. tieliikenteen ja maastoliikenteen turvallisuutta koskeviin kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin sekä tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin.

Tieliikenteen turvallisuustoimintaan myönnetään sekä yleisavustuksia sekä hankeavustuksia. Hankeavustuksia esitellään tarkemmin luvussa 2.2.

Pääosa tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksen määrärahoista käytetään yleisavustukseen, joka on tarkoitettu avustuksen saajien lailla säädettyjen tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen liittyvien tehtävien hoitamiseen. Lakisääteisistä tehtävistä säädetään laissa Liikenneturvasta (278/2003) sekä laissa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016). Asetuksen tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksista 3§ mukaan avustusta saa myöntää:

1. valtakunnalliseen ja voittoa tavoittelemattomaan, kaikkiin tienkäyttäjryhmiin ja kaikkiin ikäryhmiin kohdistuvaan toimintaan, jonka tavoitteena on ihmisten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen;
2. tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkintaan ja siihen liittyvään onnettomuustietorekisterin ylläpitoon, tilastointiin, raportointiin ja yhteistyöhön;
3. Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle tieliikenteen turvallisuuden edistämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseen.

Ensimmäinen kohta viittaa Liikenneturvan lakisääteisiin tehtäviin ja toinen kohta Liikennevakuutuskeskuksen sekä tutkintalautakuntien lakisääteisiin tehtäviin.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksella voidaan kattaa kaikki hyväksyttävät kustannukset, jotka ovat toiminnasta ja sen järjestämisestä ja ylläpitämisestä aiheutuvia nettokustannuksia.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustusten määrärahat ovat valtion talousarviossa vuodelle 2023 momentilla 31.20.51. Avustukset liikenteen ja viestintän palveluihin. Määräraha kattaa sekä yleisavustukset että jäljempänä kuvattavat hankeavustukset.

2.1.2 **Rooli liikennepolitiikassa**

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen yleisavustusten rooli on rahoittaa Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutin toimintaa sekä tukea Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin. Liikenneturvan toiminta on säädetty lailla (278/2003), jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa. Ohjauksen ja valvonnan ohella ministeriöllä on myös valtioneuvoston määräämä edustaja Liikenneturvan hallituksessa. Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen lisäämiseen yhteiskunnassa. Liikenneturva vaikuttaa valtakunnallisena liikenneturvallisuuden keskusjärjestönä liikenneturvallisuuden käsittelyyn valtakunnallisen liikennepolitiikan sekä liikennealan lainsäädännön valmistelussa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne12-suunnitelman mukaan tieliikenteen turvallisuustyö pohjautuu Suomessa nollavisioon, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä tieliikenteessä. Liikenneturvallisuusstrategiassa 2022–2026 (LVM 2022) esitetään monipuolinen toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi kohden nollavisiota. Liikenneturva on yhtenä vastuutahona seuraavissa toimissa (LVM 2022):

- Mikroliikkumisen verkoston luominen. Tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottaminen mikroliikkumisen liikennesäännöistä ja turvallisen liikenteen edellytyksistä.
- Huoltajien tietoisuuden lisääminen alaikäisen kuljettajatutkinnon yhteydessä nuorten kehityksestä sekä kuljettajalta edellytettävistä valmiuksista.
- Korostetaan huoltajille heidän merkitystään liikennekasvatuksessa ja heidän oman esimerkinsä tärkeyttä esimerkiksi turvavarusteiden käytössä. Tarjotaan opastavia materiaaleja muun muassa lapsen turvalliseen kuljettamiseen pyörällä.
- Tehokkaiden vanhempiin kohdistuvien opastamisen ja tiedottamisen toteutustapojen selvittäminen.
- Kurssien ja koulutuksen tarjoaminen ikääntyneille ajotaitojen ylläpitämiseksi ja tiedon lisäämiseksi uusista liikennesäännöistä.
- Turvallisen ja kestävästi liikuttamisen edistäminen varhaiskasvatuksessa sekä esi- ja perusopetuksessa.
- Elinikäisen liikennekasvatuksen merkitystä korostetaan lisäämällä erityisesti työikäisten tienkäyttäjien ymmärrystä omasta roolista ja sen vaikutuksesta tieliikenneturvallisuuteen.
- Laajan, valtakunnallisen rattijuopumusta ja huumerattijuopumusta torjuvan liikenneturvallisuuskampanjan käynnistäminen.
- Turvallisuusviestinnän kohdentaminen erityisesti ikääntyville miehille liittyen ajoterveyteen ja ikääntymiseen.
- Viestitään ikääntyville eri yhteyksissä pyöräliikenteen turvalaitteista sekä heille suunnatuista polkupyöristä.
- Turvallisten ajonopeuksien edistäminen poliisin perinteisen valvonnan ja turvallisuusviestinnän keinoin.

- Kerätään systemaattisesti tietoa tienkäyttäjien asenteista ja kokemuksista eri menetelmin tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi.
- Edistetään turvallista liikkumista tasoristeyksissä viestinnän keinoin.

Liikenneturvalle on osoitettu monipuolisesti tehtäviä myös sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön laatimassa koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelmassa (STM 2020). Tehtäviin kuuluvat muun muassa talvijalankulun turvallisuus, ylinopeuksien vähentäminen, lasten ja nuorten sekä iäkkäiden liikkumisen turvallisuuden edistäminen sekä erityisesti ajoterveyteen, ajovireyteen ja päihteiden käyttöön liikenteessä puuttuminen. Liikenneturva on osallistunut myös Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelman laadintaan. Kyseisessä ohjelmassa ei ole erikseen osoitettu tehtäviä Liikenneturvalle, mutta omassa toiminnassaan Liikenneturva ottaa huomioon myös tämän ohjelman sisällön.

Onnettomuustietoinstituutti on osa Liikennevakuutuskeskusta, jonka tehtävänä on huolehtia liikenneonnettomuustutkinnan järjestämisestä, ylläpitämisestä ja hallinnoinnista sekä muista liikenneonnettomuuksien tutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevista tehtävistä. Liikenneonnettomuustutkinta perustuu lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016). Liikenneonnettomuustutkinnan tekevät tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet, ellei Onnettomuustutkintakeskus ole tehnyt päätöstä aloittaa onnettomuudesta turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaista tutkintaa.

Liikenneturvallisuusstrategiassa (LVM 2022) OTI on yhtenä vastuutahona edellä mainitussa mikroliikkumisen verkostossa ja lisäksi seuraavissa ohjelman toiminna:

- Vakiinnutetaan vakavien loukkaantumisten seuranta. Tämän mahdollistamiseksi kehitetään keinoja tietojen vaihtamiseksi eri viranomaisten välillä ja kootaan keskeiset tilastot, analyysit ja tutkimukset yhteen paikkaan helposti saavutettaviksi. Lisäksi kehitetään vakavien onnettomuuksien tilastointia niin, että tilastoista ilmeni myös paikkatieto sekä liikkumismuoto.
- Tieliikenteen tilastointia kehitetään kokonaisvaltaisesti, esimerkiksi niin, että saadaan parempi tilannekuva pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottori-pyöräilijöiden liikenneturvallisuudesta ja että maastoliikenneonnettomuudet tunnistetaan ja niiden onnettomuusluokkien ja -tyyppien kirjaamista kehitetään.

OTI:n toiminnan tuottamat onnettomuustiedot ovat lisäksi tärkeitä useiden muiden tahojen vastuulle asetettujen toimenpiteiden pohjatietoina.

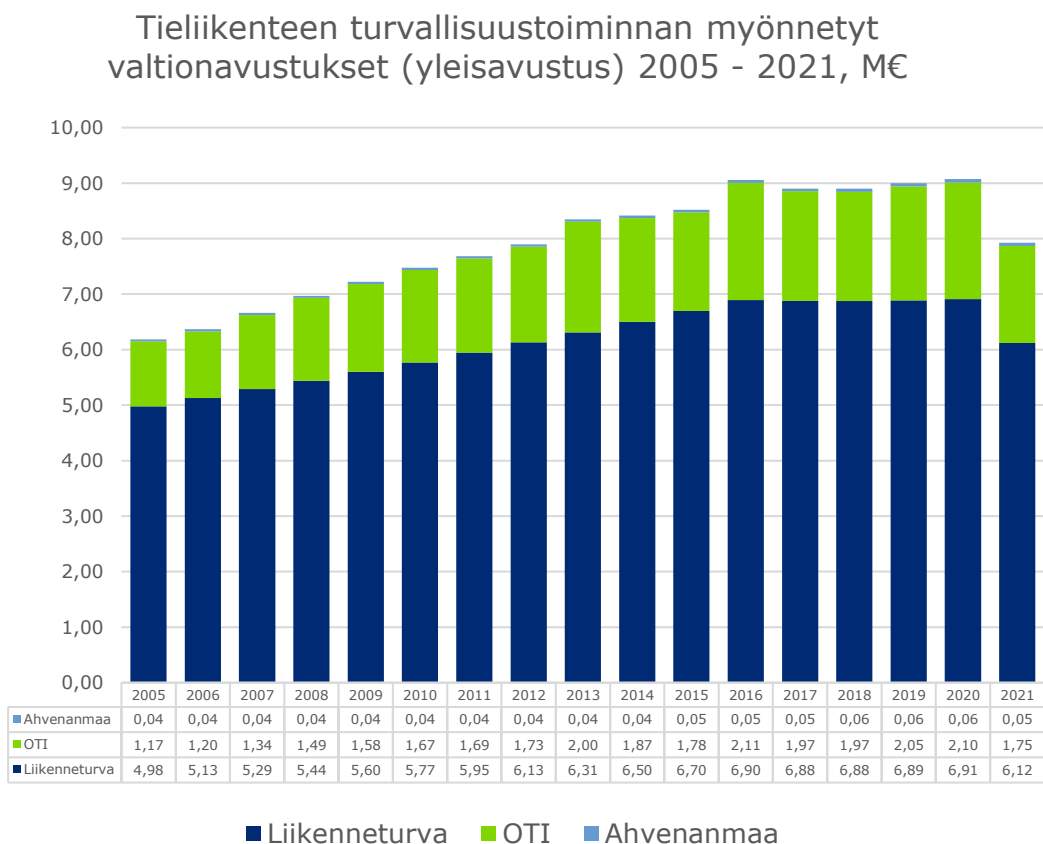
Ahvenanmaan maakunnan hallitus todetaan yhdeksi yleisavustuksen saajaksi avustusta koskevassa asetuksessa. Maakuntahallituksella ei ole kuitenkaan samaan tapaan laissa määriteltyjä liikenneturvallisuustehtäviä kuin Liikenneturvalla ja Onnettomuustietoinstituutilla, eikä sitä ole erikseen määritelty esimerkiksi valtakunnallisen Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden vastuutahoksi. Ahvenanmaan maakuntahallitus vastaa kuitenkin maakunnan liikenneturvallisuustyöstä ja sen koordinoinnista, valtakunnallisia tavoitteita tukien. Muiden em. yleisavustusta saavien toimijoiden toiminta keskittyy manner-Suomeen.

2.1.3 Myönnettyjen avustusten kehitys

Tieliikenteen turvallisuustoimintaan on myönnetty vuosittain liikennevakuutusmaksun tuottoa vastaava avustus. Vuoteen 2016 asti sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö antoi vuosittain asetuksen, jossa säädettiin liikennevakuutusmaksun suuruudesta ja maksutuoton jakamisesta Liikenneturvalle, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle ja Liikennevakuutuskeskukselle. Vuodesta 2017 lähtien tieliikenteen turvallisuustoiminnan avustusten valtionapuviranomainen on ollut Traficom (vuoden 2019 virastouudistukseen asti Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi).

Vuonna 2017 tehdyn lakiuudistuksen tarkoituksena oli taata Liikenneturvalle, Onnettomuustietoinstituutille ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle aiempaa vastaava rahoitus. Samalla kuitenkin myös muutettiin liikennevakuutuslakia (460/2016), mikä mahdollisti liikennevakuutusten hintakilpailun, ja sen seurauksena liikennevakuutusmaksujen tuotto pieni. Lakia liikenneturvallisuusmaksusta muutettiin vuonna 2022 siten, että liikenneturvallisuusmaksun määrä on vuoden 2023 alusta lähtien ollut 1,3 prosenttia maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta. Lakimuutoksen tarkoituksena oli oikaista liikennevakuutusten maksutulosten pienenemisestä johtuva liikenneturvallisuusmaksun tulojen pieneneminen ja turvata riittävä, vähintään noin 9 miljoonan euron rahoitus tieliikenteen turvallisuustoiminnan yleisavustuksiin.

Kuva 2. Tieliikenteen turvallisuustoimintaan yleisavustuksina myönnetyt valtionavustukset vuosina 2005–2021.



2.2 Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Hankeavustus

2.2.1 Säädösperusta

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan hankeavustuksista säädetään - yleisavustusten tavoin - asetuksessa tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016). Asetuksen 4 § mukaan valtionavustuksia voidaan myöntää hankeavustuksena:

1. tieliikenteen turvallisuutta koskevien liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista edistäviin ensisijaisesti alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin;
2. tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin.

Valtionavustuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hankkeesta tai kokeilusta on tehty hankesuunnitelma, jossa on esitetty muun muassa hankkeen tavoitteet ja arvio siitä, miten hanke edistää tieliikenteen turvallisuutta koskevien liikennepoliittisten tavoitteiden (joita hakuohjeessa on täsmennetty kansallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin) toteutumista, sekä tarvittavat resurssit, toimenpiteet ja arvio vaikutuksista. Lisäksi vaaditaan aikataulu ja viestintäsuunnitelma.

Tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin myönnettävän avustuksen myöntämisen edellytyksenä on tutkimussuunnitelma, jossa on esitetty tutkimuksen sisältö ja tavoitteet sekä se, miten tutkimus edistää tieliikenteen turvallisuutta koskevia valtakunnallisia tavoitteita. Tutkimussuunnitelmassa tulee myös esittää tutkimuksen aikataulu, resursointi ja organisointi sekä tutkimuksen raportointi ja viestintäsuunnitelma.

Turvallisuustoiminnan edistämisen hankeavustusta voidaan myöntää enintään 75 prosenttia hankkeen hyväksyttävistä kustannuksista. Avustusta voidaan myöntää hankeavustuksena kunnalle, kuntayhtymälle sekä muulle voittoa tavoittelemattomalle yhteisölle. Valtionavustusta ei kuitenkaan voida myöntää hankkeisiin niille tahoille, joille on myönnetty yleisavustusta, eli Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus tai Ahvenanmaan maakunnan hallitus eivät voi saada tieliikenteen turvallisuustoiminnan hankeavustuksia. Ahvenanmaan kunnat sen sijaan voivat saada hankeavustuksia.

2.2.2 Rooli liikennepolitiikassa

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustukset kehittämishankkeisiin ja liikenneturvallisuuden tutkimuksiin ovat osa tieliikenteen turvallisuustyötä ja palvelevat tavoitetta nollavisiosta. Hankeavustuksille ei ole suoraan osoitettu tiettyjä tehtäviä tai tavoitteita Liikenneturvallisuusstrategiassa 2022–2026 (LVM 2022), Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021–2032 (Valtioneuvosto 2021) tai Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelmassa 2021–2030 (SM 2021). Hankeavustuksilla pyritään kuitenkin tukemaan alueellisen liikenneturvallisuustyön kehittämistä, joten hankehakujen vuosittaisia teemoja voidaan Traficomissa suunnitella tukemaan Liikenneturvallisuusstrategiassa kuntien vastuulle asetettuja tehtäviä. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelmassa 2021–2030 (STM 2020) puolestaan esitetään yhden toimenpiteen osana työikäisten liikenneturvallisuuden ottamista hankeavustusten teemaksi.

2.2.3 Myönnettyjen avustusten kehitys

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan hankeavustuksia on myönnetty kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin sekä tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin vuodesta 2017 alkaen.

Hankeavustuksella halutaan hakuilmoitusten mukaan tukea uudenlaisten toimintatapojen ja ideoiden kokeilua ja käyttöönottoa. Hankeavustuksella voidaan tukea myös liikennekäyttämisen, liikennejärjestelmän tai liikenteen turvallisuustiedon parantamiseen liittyvää soveltavaa tutkimusta, joka pureutuu erityisesti alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön teemoihin. Hankeavustuksella ei ole tarkoitus rahoittaa liikenneturvallisuustyön vakiintunutta perustoimintaa eikä infrastruktuuria tai sen rakentamiseen tähtäävää suunnittelua.

Valtionavustuksella halutaan tukea erityisesti sellaisia kokeiluja, kehittämishankkeita ja tutkimuksia, joiden tuottamia toimintamalleja, kokemuksia ja tuloksia voidaan soveltaa ja hyödyntää koko maassa. Rahoitettavien kehittämishankkeiden ja kokeilujen tulisi tukea yhteisten turvallisuustavoitteiden pohjalta valittuja vuosittaisia teemoja.

Taulukko 1. Tieliikenteen turvallisuustoiminnan hankeavustusten teemat ja myönnettyjen avustusten euromäärä hakukierroksilla, jotka on järjestetty vuosina 2017–2022.

| Hakukierros (vuosi) Myönnetty avustus (€) | Teemat |
|--|---|
| 2017 182 700 € | <ul style="list-style-type: none"> Koulumatkojen turvallisuus Liikenneturvallisuus osana kuntalaisten hyvinvointia |
| 2018 179 500 € | <ul style="list-style-type: none"> Koulumatkojen turvallisuus Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus maankäytön suunnittelussa |
| 2019 205 300 € | <ul style="list-style-type: none"> Nuorten liikenneturvallisuus Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus maankäytön suunnittelussa |
| 2020 205 600 € | <ul style="list-style-type: none"> Nuorten liikenneturvallisuus Tieliikennelain uusien ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset |
| 2021 205 400 € | <ul style="list-style-type: none"> Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus Ikäihmisten liikkumisen, reittien ja palvelukohteiden ympäristöjen liikenneturvallisuus |

2.3 Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

2.3.1 Säädosperusta

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksista säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), valtionavustuslaissa (688/2001) sekä liikenteen palvelujen valtionavustuksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (509/2018, 111/2021). Määrärahat liikkumisen ohjauksen valtionrahoitukseen osoitetaan valtion talousarviossa, jossa myös määrätään rahojen käyttötarkoituksesta.

Asetuksessa liikenteen palveluiden valtionavustuksista todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta liikkumisen ohjaukseen kunnalle, kuntayhtymälle ja muulle voittoa tavoittelemattomalle yhteisölle edellyttäen, että avustus käytetään tiedolliseen ohjaukseen, markkinointiin sekä palvelujen kokeiluun ja kehittämiseen siten, että toimenpiteet vaikuttavat ihmisten kulkutapavalintoihin. Valtionavustusta voidaan myöntää enintään 75 prosenttia liikkumisen ohjaamisen, suunnittelun, projektinhallinnan ja siihen liittyvän muun toiminnan kustannuksista.

Liikkumisen ohjaukseen on vuodelle 2023 osoitettu 0,6 miljoonan euron määräraha momentilta 31.20.55. *Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen*. Määrärahat myönnetään kolmen vuoden siirtomäärärahoina.

2.3.2 Rooli liikennepolitiikassa

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten lakisääteinen tehtävä on vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin. Fossiilittoman liikenteen tiekartan (LVM 2021) toimenpiteissä liikkumisen ohjauksen valtionavustuksille on osoitettu tehtävä ja tavoite seuraavasti:

- Ihmisten siirtymistä kohti kestäväää liikennettä voidaan helpottaa muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä.
- Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksiin käytetään tällä hetkellä 0,6–0,9 miljoonaa euroa/vuosi. Korotetaan kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suuntautuvan valtionavustuksen määrärahaa 2,5 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2022–2024. Vuoden 2024 jälkeisistä tukitasoista päätetään osana Liikenne12-työtä.
- Lisäksi laajennetaan avustusta yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa arvioidaan, että liikkumisen ohjauksen hankkeiden tuloksena saavutetaan 0,0005 miljoonan tonnin vähennys liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Vaikutusarvio perustuu siihen, että valtionavustuksen määrärahaa korotetaan 2,5 miljoonaan euroon vuodessa ja lisäksi laajennetaan avustusta yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021–2032 (Valtioneuvosto 2021) esitetään, että valtio lisää liikkumisen ohjauksen rahoitusta ja nostaa kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suuntautuvan tuen määrärahan 2,5 miljoonaan euroon per vuosi vuodesta 2025 alkaen, ja lisäksi laajennetaan valtionavustusta yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen vuodesta 2025 alkaen.

Edellä kuvatut Fossiilittoman liikenteen tiekartan sekä Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset lisärahoituksesta eivät ole toistaiseksi toteutuneet. Lisärahoituksen toteutuminen riippuu valtion talousarvioista.

2.3.3 Myönnettyjen avustusten kehitys

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia on myönnetty vuodesta 2012 alkaen, jolloin tarkoitukseen varattiin 700 000 euroa valtion talousarviossa. Tämän jälkeen vuotuinen varattu määräraha on ollut 900 000 euroa vuosille 2013–2019 ja 600 000 euroa vuosille 2020–2023. Avustuksia on vuositason tasolla saatettu myöntää enemmän kuin talousarviossa on varattu määrärahaa, koska avustuksiin on voitu mm. ohjata aiemmin momentilla käyttämättä jääneitä määrärahoja.

Taulukko 2. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten teemat ja myönnettyjen avustusten euromäärä hakukierroksilla, jotka on järjestetty vuosina 2017–2021.

| Hakukierros (vuosi) | Myönnetty avustus (€) | Teemat |
|---------------------|-----------------------|--|
| 2017 | 1 132 600 € | <ul style="list-style-type: none"> • Kestävää liikkumista edistävien, kuluttajille suunnattujen liikkumispalveluiden kokeilu, kehittäminen ja käyttöönotto • Kestävän liikkumisen kokonaisvaltainen suunnittelu seudulla tai kunnassa, esimerkiksi kestävän liikkumisen toimenpidesuunnitelmat ja strategiat • Markkinointi 2.0. Uudet, innovatiiviset, tavoitteelliset ja käyttäjiä osallistavat tavat tehdä kestävän liikkumisen markkinointia, viestintää ja kampanjointia • Myös muut liikkumisen ohjauksen hankkeet mahdollisia |
| 2018 | 1 045 000 € | <ul style="list-style-type: none"> • Kohdennettu markkinointi • Kuluttajan kestävät liikkumispalvelut • Kestävän liikkumisen suunnitelmat • Myös muut liikkumisen ohjauksen hankkeet mahdollisia |
| 2019 | 874 800 € | <ul style="list-style-type: none"> • Matkaketjujen mahdollistaminen liikkumispalveluin • Kestävän liikkumisen suunnitelmat • Työpaikkojen liikkumisen ohjaus • Vapaa-ajan liikkumisen ohjaus • Myös muut liikkumisen ohjauksen hankkeet mahdollisia |
| 2020 | 891 200 € | <p>Kestävän liikkumisen suunnittelu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kestävän liikkumisen kokonaisvaltaiset suunnitelmat • Pysäköintipolitiikat <p>Kestävä liikkuminen koronan aikana ja sen jälkeen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen markkinointi • Kävelybuumi pysyväksi ilmiöksi • Liikkumispalveluiden kokeilu ja kehittäminen turvallisuus huomioiden <p>Muut liikkumisen ohjauksen hankkeet</p> |
| 2021 | 1 213 000 € | <ul style="list-style-type: none"> • Kestävät matkaketjut • Työpaikkojen liikkumisen ohjaus • Kestävän liikkumisen kokonaisvaltaiset suunnitelmat • Myös muut liikkumisen ohjauksen hankkeet mahdollisia |

2.4 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

2.4.1 Säädosperusta

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksista ei ole olemassa erillistä säädöstä. Edistämishjelmien laadintaan on aiemmin voinut hakea avustusta liikkumisen ohjauksen valtionavustushaussa, mutta vuonna 2020 toteutettiin ensimmäinen edistämishjelmahankkeiden erillishaku. Siitä alkaen edistämishjelmahankkeita on avustettu kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ja kuntien joukkoliikennehankkeiden määrärahasta. Konkreettinen avustusten hakuprosessi on edelleenkin toteutettu liikkumisen ohjauksen valtionavustushaun yhteydessä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laatimiseen on myönnetty valtionavustusta liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden tavoin enintään 75 prosenttia hankkeen kustannuksista. Muista tässä selvityksessä käsitellyistä hankkeavustuksista poiketen edistämishjelmien valtionavustus on osoitettu ainoastaan kunnille tai kuntayhtymille haettavaksi.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien määräraha myönnetään tällä hetkellä valtion talousarvion momentilta *31.10.31 Eräät avustukset*.

2.4.2 Rooli liikennepolitiikassa

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksilla tavoitellaan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden laaja-alaista kehittymistä niin, että kävelen ja pyörällä liikkuminen on houkutteleva vaihtoehto arjen liikkumisessa. Sitä kautta tavoitteena on kävelyn ja pyöräliikenteen suosion ja matkamäärien kasvu. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksia ryhdyttiin myöntämään omana avustuslajinaan valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018) suositusten mukaisesti.

Edistämishjelmien laadinta on valtakunnallisessa liikennepolitiikassa osa kävelyn ja pyöräliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä. Lisäksi Liikuntapolitiikan koordinaatioelimen toimintasuunnitelmassa (LIPOKO 2021) vuosille 2021–2023 esitetään liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla olevaksi toimenpiteeksi kansallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttaminen (kuten valtionavustukset kunnille kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden edistämiseksi ja kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitelmien laatimiseksi).

Avustettavissa edistämishjelmissä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi asetetaan visio ja tavoitteet osana muita kunnan ja/tai seudun strategioita. Ohjelmissa tarkastellaan liikkumisen ja liikkumisolosuhteiden sekä asukkaiden tarpeiden nykytilannetta; määritetään olosuhteita koskevia toimenpiteitä, kuten pyöräliikenteen tavoiteverkko, jalankulkuvyöhykkeet ja kunnossapidon periaatteet; määritetään muita toimenpiteitä kuten liikkumisen ohjauksen toimet; sekä kuvataan seurantamittarit ja seurannan vastuut. Traficom in hakuohjeistuksessa ohjelma suositellaan vietävän poliittiseen käsittelyyn. Ohjelman laadinnassa keskeistä on myös poikkihallinnollisuus ja vuorovaikutteisuus.

2.4.3 **Myönnettyjen avustusten kehitys**

Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmien laadintaan myönnettiin liikkumien ohjauksen valtionavustuksina

- syksyllä 2017 järjestetyssä hankehaussa 118 000 euroa;
- syksyllä 2018 järjestetyssä haussa ei lainkaan;
- syksyllä 2019 järjestetyssä hankehaussa 226 000 euroa.

Syksyllä 2020 järjestetyllä hakukierroksella, jolloin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmiin oli osoitettu oma erillinen määräraha, avustuksia myönnettiin 530 000 euroa ja syksyllä 2021 järjestetyllä hakukierroksella 496 300 euroa.

Korvamerkittyä rahoitusta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksiin ei tällä hetkellä ole. Vuonna 2020, kun kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määräraha kasvoi valtion talousarviossa huomattavasti aiemmasta, kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustushakuun varattiin ko. momentilta erillisiä rahaa. Kuitenkin sen jälkeen, eli vuosina 2021 ja 2022 toteutetuilla hakukierroksilla, edistämishjelmahankkeiden valtionavustuksiin on käytetty alun perin kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurihankkeisiin myönnettyä, mutta ko. hankkeissa tapahtuneiden tarkennusten/muutosten jälkeen vapautunutta määrärahaa.

2.5 **Yhteenveto arvioitavien valtionavustusten säädös- ja tavoiteperustasta**

Taulukossa 3 esitetään kootusti tässä työssä tarkasteltaviin valtionavustuksiin liittyvät säädökset, talousarviomomentit, valtakunnalliset strategiat sekä paikalliset kestävän liikkumisen tavoitteet. Asiakirjoilla ja kirjauksilla on erilaisia merkityksiä avustusten kannalta.

Ohjaava lainsäädäntö. Valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään kaikkien valtionavustusten myöntämisen perusteista ja menettelyistä. Avustuskohtaisilla asetuksilla tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksista (1207/2016) ja liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) säädetään tarkemmin muun muassa avustusten kohteista, saajista ja määristä. Asetus liikenteen palveluiden valtionavustuksista perustuu liikennepalvelulakiin (320/2017). Laki liikenneturvallisuudesta (471/2016) määrittää tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksiin käytettävän maksutulon perusteen. Yleisavustuksen kohteiden Liikenneturvan ja Onnettomuustietoinstituutin tehtävistä säädetään laissa Liikenneturvasta (278/2003), laissa Liikennevakuutuskeskuksesta (461/2016) sekä laissa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016).

Valtion talousarvion momentit. Tässä työssä tarkasteltavien valtionavustusten määrärahat myönnetään liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta 31. Määrärahojen suuruus ja niiden yhteydessä annettavat määräykset määrärahojen käytöstä muotoutuvat ministeriön budjettiesityksen ja sen valtiokuntakäsittelyjen tuloksena. Määrärahoja voidaan myöntää myös lisätalousarvioissa. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustukset myönnetään luokan *31.10 Liikenne- ja viestintäverkot* alla momentilla *31.10.31 Eräät avustukset*, jolta myönnetään myös kävelyn ja pyöräilyliikenteen rakentamisen valtionavustukset. Tieliikenteen turvallisuuden sekä liikkumisen ohjauksen valtionavustusten määrärahat ja

niiden käyttökohteet osoitetaan luokan 20 Liikenteen ja viestinnän palvelut alla momenteilla 31.20.51. *Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin* sekä 31.20.55. *Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen*.

Valtakunnalliset strategiat ja ohjelmat. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valtionavustukset ovat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tavoitteiden toteuttamisen keinoja, mutta avustusten roolia ei ole suunnitelmassa määritelty tarkemmin. Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset mainitaan suunnitelmassa. Valtakunnallinen Liikenneturvallisuusstrategia puolestaan määrittää tavoitteet tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi ja osoittaa Liikenneturvalle ja OTI:lle vastuita toimenpiteiden toteuttamisessa. Liikenneturvalle osoitetaan tehtäviä myös sosiaali- ja terveysministeriön Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelmassa, jossa myös ehdotetaan työikäisten turvallisuutta teemaksi hakeavuuksissa. Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tunnistaa paikallisten edistämishjelmien tarpeellisuuden ja ehdottaa erillistä määrärahaa niiden avustamiseen. Valtioneuvoston liikuntapoliittinen selonteko tunnistaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen merkityksen, ja liikuntapolitiikan koordinaatioelimen toimintasuunnitelmassa osoitetaan valtionavustukset keinona niiden toteutukseen.

Kuntien tavoitteet ja ohjelmat. Tarkastellut valtionavustukset kohdistuvat kunnissa kestävä ja turvallisen liikkumisen sekä myös hyvinvoinnin, terveyden ja liikunnan edistämisen tavoitteisiin. Kyseisiä tavoitteita saatetaan kunnissa linjata eri nimisissä strategioissa tai suunnitelmissa.

Taulukko 3. Yhteenveto tässä työssä arvioitavien valtionavustuksiin kytkeytyvistä säädöksistä, strategioista ja tavoitteista.

*LITU-YA = Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen yleisavustus
LITU-HA = Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen hankeavustus
LO = Liikkumisen ohjauksen valtionavustus
KÄPY = Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus*

| Ohjaava lainsäädäntö | LITU-YA | LITU-HA | LO | KÄPY |
|--|---------|---------|----|------|
| Valtionavustuslaki (688/2001) | X | X | X | X |
| Laki liikenneturvallisuusmaksusta (471/2016) | X | X | | |
| Laki Liikenneturvasta (278/2003) | X | | | |
| Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016). | X | | | |
| Laki Liikennevakuutuskeskuksesta (461/2016) | X | | | |
| Laki liikenteen palveluista (320/2017) | | | X | |
| Asetus tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016) | X | X | | |
| Asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) | | | X | |

| Valtion talousarvion määrärahat ja määräykset niiden käytöstä | LITU-YA | LITU-HA | LO | KÄPY |
|--|----------------|----------------|-----------|-------------|
| 31.10.31 Eräät avustukset. | | | | X |
| 31.20.51. Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin. | X | X | | |
| 31.20.55. Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen. | | | X | |

| Valtakunnalliset strategiat ja ohjelmat | LITU-YA | LITU-HA | LO | KÄPY |
|---|----------------|----------------|-----------|-------------|
| Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021–2032 | X | X | X | X |
| Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018) | | | | X |
| Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 | X | X | | |
| Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma 2021–2030 | X | | | |
| Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyohjelmassa 2021–2030 | X | | | |
| Fossiilittoman liikenteen tiekartta | | | X | |
| Liikuntapoliittinen selonteko (2018) | | | X | X |
| Liikuntapolitiikan koordinaatioelimen toimintasuunnitelma 2021–2023 | | | | X |

| Kuntien kestävän kehityksen edistämisen tavoitteet ja ohjelmat | LITU-YA | LITU-HA | LO | KÄPY |
|---|----------------|----------------|-----------|-------------|
| Kuntalaki 1 §: Kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa | X | X | X | X |
| Agenda 2030: Kestävää teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuureja (9) | | | X | X |
| Agenda 2030: Eriarvoisuuden vähentäminen (10) | | | X | X |
| Agenda 2030: Kestävät kaupungit ja yhteisöt (11) | X | X | X | X |
| Agenda 2030: Ilmastotekoja (13) | | | X | X |

3 Arvioinnin toteutustapa

3.1 Taustaa arvioinnille

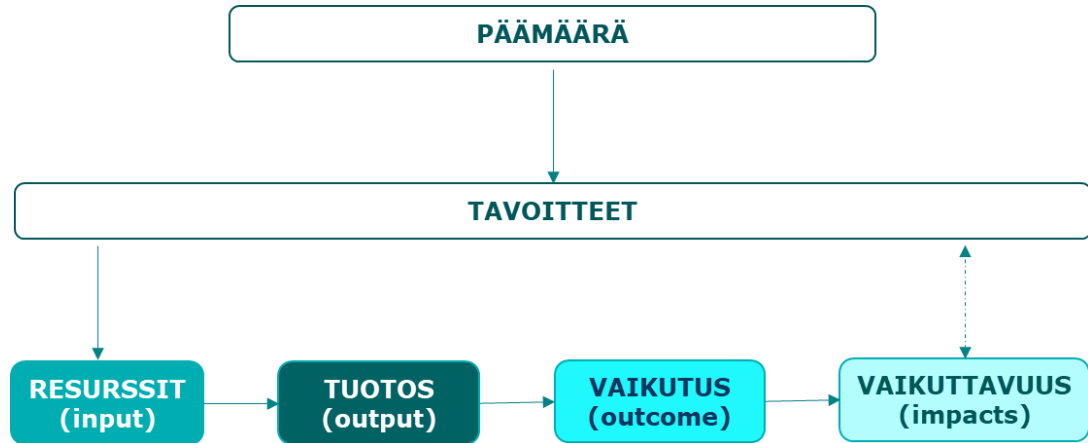
3.1.1 Vaikuttavuuden arvioinnin IOOI-malli

Valtionavustustoiminnan kehittämishankkeessa (Valtiovarainministeriö 2023) laadittu valtionavustustoiminnan sanasto (Sanastokeskus 2023) määrittelee valtionavustusten arvioinnin keskeiset käsitteet. Käsitteiden kautta on hahmotettu vaikutusten arvioinnin kehikko. Valtionavustusten vaikuttavuuden arvioinnissa sovelletaan IOOI-mallia (Aistrich 2014, Heliskoski ym. 2018), jonka mukaan arvioitavaa toimintaa seuraa kolme peräkkäistä vaihetta (kuva 3). Päämäärällä ja tavoitteilla on arvioinnissa keskeinen asema. Valtionavustusten vaikuttavuuden arvioinnissa IOOI-mallin käsitteillä tarkoitetaan seuraavaa (Sanastokeskus 2023):

1. *Päämäärä* on toiminnan perimmäinen tarkoitus ja suunta, johon toiminnalla pyritään.
2. *Tavoite* on ennalta määritetty kohteen tila, johon pyritään. Tavoite tai tavoitteet konkretisoivat asioita ja muutoksia, joita päämäärää kohti eteneminen edellyttää.
3. *Panos* (eli resurssit) tarkoittaa voimavaroja, joita tarvitaan toiminnan järjestämisessä ja joita avustuksella hankitaan. Voimavaroja ovat esimerkiksi osaaminen ja työpanos, työvälineet, materiaalit ja toimintapaikka.
4. *Tuotos* on käytännön toiminnassa syntyvä suorite. Tuotokset ovat yleensä toiminnan toteuttajan hallittavissa. Tuotos voi olla esimerkiksi avustuksen avulla toteutettu kampanja tai tilaisuus.
5. *Tulos* on toiminnan yhdestä tai useammasta tuotoksesta välittömästi seuraava asia. Tulos voi olla esimerkiksi kampanjan tavoittamien tai tilaisuuteen osallistuneiden ihmisten määrä.
6. *Vaikutus* on muutos, jonka tarkasteltava toiminta tai muu tarkasteltava tekijä aiheuttaa joko yksin tai yhdessä muiden tekijöiden kanssa. Vaikutuksia ovat esimerkiksi kampanjan tavoittamien ihmisten tekemät muutokset käyttäytymisessä ja niiden seurauksena tapahtuvat muutokset liikenneturvallisuudessa ja eri kulkutapojen käytössä.
7. *Vaikuttavuus* on toiminnan ominaisuus, joka ilmentää sitä, miten ja millaisia vaikutuksia toiminta voi saada tai on saanut aikaan ilmiössä tai muussa tarkasteltavassa kohteessa suhteessa valittuun vertailukohtaan. Toiminta on vaikuttavaa, jos se saa aikaan vaikutuksia.

Liikennehallinnon vaikutusarvioinneissa on totuttu ymmärtämään vaikuttavuudella sitä, missä määrin jonkin toimen tai toiminnan vaikutukset edistävät sille asetettuja tavoitteita. Valtionavustustoiminnan kehittämishankkeessa vaikuttavuus on määritelty toiminnan ominaisuutena.

Kuva 3. IOOI-mallin periaate (soveltaen Heliskoski ym. 2018).



Esimerkiksi tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustusten tavoitteina ovat tieliikenteen onnettomuuksien vähentäminen ja niiden seurausten lieventäminen, ja liikkumisen ohjauksen valtionavustusten tavoitteena puolestaan kestävien liikemistapojen kulkutapaosuuden lisääminen. Näiden taustalla on vielä yleisempiä tavoitteita, kuten elinympäristöjen turvallisuus ja terveellisyys sekä kansalaisten terveys ja hyvinvointi (Traficom 2021).

Valtionavustusta saaneiden hankkeiden tai toiminnan vaikuttavuus liikenteen turvallisuuteen ja kestäviin kulkutapavalintoihin syntyy yleensä pitkän ajan kuluessa, ja on siten usein vaikeasti yhdistettävissä avustettuun hankkeeseen. Tämä tosi-seikka luonnollisesti hankaloittaa hankeavustusten vaikutusarviointia.

3.1.2 Prosessiarviointi ja skaalattavuus

Dziekán et al. (2013) ovat esitelleet prosessiarvioinnin käsitettä vaikutusarvioinnissa. Prosessiarvioinnissa tarkastellaan sitä, miten ja millaisen prosessin kautta lopputuotokseen on päästy, sen sijaan että arvioitaisiin varsinaisesti lopputuotoksen vaikutuksia. Kunnasvirta (2021) esittää, että prosessiarvioinnin tarkoituksena on ymmärtää tehtyjen toimien onnistumiseen tai epäonnistumiseen vaikuttavia tekijöitä. Dziekanin et al. mukaan prosessiarviointiin tulisi kytkeä mukaan myös eri toimijoiden ja sidosryhmien näkökulmat.

Keskeisiä tarkasteltavia asioita prosessiarvioinnissa ovat toiminnan esteet ja ajurit. Dziekan et al. (2013) ovat jaotelleet esteitä ja ajureita seuraaviin kategorioihin: poliittiset/strategiset, institutionaaliset, kulttuuriset, viestintään/osallistumiseen liittyvät, suunnitteluun liittyvät, organisatoriset, taloudelliset ja teknologiset. Kunnasvirta (2021) on puolestaan esittänyt seuraavan tarkastelukehikon:

Esteet = toimenpiteen tavoitteiden saavuttamista estäneet tekijät

- Tapahtumat tai olosuhteet, jotka häiritsevät prosessia tai hidastavat tai estävät tavoitteiden saavuttamista

Ajurit = toimenpiteen tavoitteiden saavuttamista edistäneet tekijät

- Tapahtumat tai olosuhteet, jotka edesauttavat, jouduttavat tai helpottavat tavoitteiden saavuttamista

Korjaavat toimet ja edesauttavien tekijöiden hyödyntäminen

- Miten esteiden yli päästiin
- Miten ajureita hyödynnettiin

Tietoa prosessin onnistumisen tai epäonnistumisen syistä voidaan hyödyntää seuraavia hankkeita tai toimenpiteitä suunniteltaessa. Kunnavirta (2021) esittää myös, että prosessiarviointi voi toimia systeemitason muutoksen edesauttajana: tieto tavoitteiden saavuttamisen ajureista ja esteistä voi auttaa muuttamaan niitä pysyviä toimintamalleja tai rakenteita, jotka ovat onnistuneen toiminnan esteitä – tai vahvistamaan niitä, jotka ovat onnistumisen ajureita.

Hanketoiminnan vaikuttavuuteen liittyvät olennaisesti myös hanketulosten tai toimintamallien skaalattavuus ja monistettavuus. Schmidt-Thomé et al. (2021) ovat jakaneet skaalaamiseen kolmeen eri kategoriaan: a) sisäinen / paikallinen käytäntöjen vahvistaminen, b) käytäntöjen siirtäminen ja levittäminen toisaalle, sekä c) käytännön nostaminen uudelle institutionaaliselle tasolle eli valtavirtaistaminen, rakenteiden kautta tapahtuva muutos. Traficom in valtionavustushankkeiden tapauksessa kategorioita voisivat vastata a) hankkeen toimintamallin vakiinnuttaminen omassa kunnassa / organisaatiossa, b) toimintamallin tai tulosten monistaminen toiseen kuntaan / organisaation joko samanlaisena tai sovellettuna, sekä c) toimintamallin levittäminen valtakunnalliseksi ja sen muodostuminen yleiseksi käytännöksi.

Kunnavirta et al. ovat puolestaan todenneet, että vaikka kehitystoiminnasta ei välttämättä syntyisi välitöntä vaikuttavuutta, voi toteutetussa hankkeessa tai koikeilussa kerätyllä uudella tiedolla, kertyneellä osaamisella ja syntyneillä yhteistyöverkostoilla edesauttaa skaalautumista ja sitä kautta myös pidemmän aikavälin vaikuttavuuden luomista (Kunnavirta et al. 2022). Tässä ajattelussa prosessiarviointi, skaalautuminen ja vaikuttavuus kytkeytyvät monitasoisesti yhteen.

3.1.3 Hallinnon oikeusperiaatteet

Valtionavustustoiminnan säädösperustan yleislakeina ovat valtionavustuslaki (688/2001) ja hallintolaki (434/2003). Niiden nojalla on annettu asetukset, joihin tässä työssä arvioitavat valtionavustukset perustuvat, lukuun ottamatta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustusta (ks. tarkemmin luku 2).

Valtionavustuslain 36 § mukaan valtionapuviranomaisen on sopivalla tavalla seurattava myöntämiensä valtionavustusten käytön tuloksellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta sekä valtionavustusten vaikutuksia kilpailuun ja eri väestöryhmien asemaan, samoin kuin ympäristö- ja muita vaikutuksia. Valtionapuviranomaisen on lisäksi määräjain arvioitava valtionavustusten tarpeellisuutta ja kehittämistarpeita.

Valtionavustustoiminnassa tulee noudattaa hallintolaista tulevia hallinnon oikeusperiaatteita. Ne asettavat laadulliset vähimmäisvaatimukset viranomaisten toiminnalle ja osoittavat tarpeen arvioida avustusten käytön vaikutusten rinnalla

myös itse avustustoimintaa. Valtionavustustoiminnan kehittämishankkeessa hallintolain velvoitteet valtionavustuksille on kuvattu seuraavasti (Valtiovarainministeriö 2023):

1. **Tasapuolinen kohtelu.** Valtionapuviranomaisen on kohdeltava valtionavustusten hakijoita ja saajia tasapuolisesti ja johdonmukaisesti eli samoissa tilanteissa samoilla tavoilla. Tieto hauista on oltava avoimesti kaikkien saatavilla ja arviointiperusteet ja -kriteerit kuvattu hakuilmoituksessa.
2. **Tarkoitussidonnaisuuden periaate.** Valtionapuviranomainen saa käyttää toimivaltaansa ja harkintavaltaansa vain lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Avustuksen hakijalta saa hakemuksen yhteydessä kysyä vain tietoja, jotka ovat tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi.
3. **Puolueettomuus.** Valtionavustustoiminnan on nojattava yleisiin ja objektiivisiin perusteisiin. Avustuspäätöksiin vaikuttavat tekijät on kuvattu arviointiperusteissa ja -kriteereissä. Päätöksiin eivät vaikuta subjektiiviset tekijät.
4. **Suhteellisuusperiaate.** Valtionapuviranomaisen valitsemien keinojen on oltava oikeassa suhteessa tavoitteisiin nähden. Avustuspäätöksissä asetettujen ehtojen on oltava välttämättömiä niille asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.
5. **Luottamuksensuojan periaate.** Valtionavustusten hakijoiden ja saajien on voitava luottaa viranomaisen toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen. Valtionapuviranomaisen asettamat ehdot ovat etukäteen tiedossa eikä ehtoja muuteta takautuvasti.

Hyvän hallintoon kuuluvat lisäksi myös palveluperiaate, neuvontavelvollisuus, hyvän kielenkäytön vaatimus, julkisuus ja avoimuus.

3.2 Vaikutusarvioinnin kehikko

Tämän arviointityön lähtökohdaksi otettiin julkisen henkilöliikenteen tukien tarkasteluun aiemmin laadittu vaikutusten tarkastelukehikko (Metsäranta ym. 2022). Arviointikehikko sisältää seuraavat neljä näkökulmaa.

1. **Tavoitteiden arviointi.** Valtionavustusten päämäärät ja tavoitteet esitetään kunkin avustuksen taustalla olevassa asetuksessa, ja niitä tarkennetaan mahdollisesti talousarvioesityksessä ja erityisesti avustuksen hakuilmoituksessa. Hakuilmoituksen tavoitteet ja teemat ovat näistä täsmällisimpiä ja ohjaavimpia.
2. **Vaikuttavuuden arvioinnissa** tarkastellaan sitä, miten määrärahan käytöllä aikaansaadut tuotokset ja vaikutukset edistävät edellä tunnistettujen päämäärien ja tavoitteiden saavuttamista.
3. **Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi.** Yleisen edun käsite on monitulkintainen. Tieliikenteen turvallisuustoiminnan ja liikkumisen ohjauksen (ml. kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmat) valtionavustuksissa yleisen edun voidaan tulkita tarkoittavan tuen myönteisiä vaikutuksia kansalaisille. Näitä ovat esimerkiksi turvallisuus, terveys, hyvä elinympäristö ja hyvinvointi. Tässä kohdassa arvioidaan lisäksi sitä, vaikuttaako tuki yritysten

väliseen kilpailuun ja ulkoisvaikutuksiin. Lisäksi kiinnitetään huomio siihen, olisiko avustuksen tavoitteita mahdollista saavuttaa tehokkaammin.

4. **Kokonaisarviointi** vetää yhteen keskeiset näkökulmat arvioinnista. Kokonaisarvioinnissa tukea on tarkoitus tarkastella myös alueiden näkökulmasta ottaen huomioon muita alueelle kohdistuvia tukia.

Taulukko 4-5. Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuuden arvioinnissa käytetty kehikko (Metsäranta ym. 2022). Tässä kehikosta on jätetty pois osatekijä ”tuen vaikutukset joukkoliikenteen palvelutasoon”, joka kohdistui julkisen henkilöliikenteen tukien arviointiin.

| 1 Tavoitteiden arviointi | 2 Vaikuttavuuden arviointi | 3 Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tuen välittömät tavoitteet ja odotetut vaikutukset Tukeen kohdistuvat laajemmat liikennejärjestelmätavoitteet ja odotetut vaikutukset Tukeen kohdistuvat laajemmat yhteiskunnalliset ja odotetut vaikutukset Tavoitteiden ja odotettujen vaikutusten ajallinen ulottuvuus Tavoitteiden toteutumisen mittarit | <ul style="list-style-type: none"> Tuen suuruus ja käyttökohte Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa Tuen suurentamisen vaikutukset Tuen pienentämisen vaikutukset Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen | <ul style="list-style-type: none"> Tuen suuruus ja kohdentaminen suhteessa tavoiteltaviin vaikutuksiin Kielteiset tai toisten tukien kanssa päällekkäiset tai vastakkaiset vaikutukset Tuen merkitys valtakunnallisessa liikenne- ja ilmastopolitiikassa Tuen merkitys alueellisesti Tuen merkitys liikenteen eri käyttäjäryhmien kannalta |

| 4 Kokonaisarviointi |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys Tuen tarpeeseen ja määrään nähtävissä olevat muutokset Tukiprosessin kehittämistarpeet |

Tässä raportissa arvioinnin avustuslajikohtaiset tulokset (luvut 4.1–4.4) esitetään em. arviointikehikon mukaan jäsennettynä, mutta taulukon teemoja soveltaen.

Arviointikehikkoa täydentämään Traficom laati erillisen luettelon arviointikysymyksiä. Kysymykset ja niiden vastaukset on esitetty raportin liitteessä 5.

3.3 Arvioinnin menetelmät ja vaiheet

Tehty valtionavustustoiminnan vaikuttavuuden arviointi pohjautuu usean eri tiedonhankintamenetelmän pohjalta tehtyyn kokonaisarviointiin. Menetelminä on käytetty kirjallisuusanalyysia, kyselyitä, haastatteluita sekä asiantuntija-arviointia.

3.3.1 Kirjallisuus- ja aineistoanalyysi

Kirjallisuusanalyysissä hyödynnettiin eri aineistokokonaisuuksia. Työssä perehdyttiin tieliikenteen turvallisuustoiminnan, liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishajelmien valtionavustuksia ohjaaviin lakeihin ja asetuksiin sekä valtion talousarvioihin. Lisäksi perehdyttiin aiempiin selvityksiin tarkastelluista avustuksista.

Tarkasteluvuosien (vuosina 2017–2021 järjestetyt hakukierrokset) osalta käytiin lisäksi läpi seuraavat Traficomilta saadut aineistot:

- Hakuilmoitukset liitteineen
- Avustushakemukset
- Traficom in vuosittaiset koosteet hakemuksista, hakemusten arviointitaulukot sekä avustuspäätökset
- Traficomille toimitetut hankkeiden raportointilomakkeet
- Hankkeiden julkiset loppuraportit

3.3.2 Kysely hakijoille

Työssä toteutettiin kaksi erillistä kyselyä. Näistä laajemman kohderyhmänä olivat hankeavustuksia hakeneet tahot. Tälle kohderyhmälle osoitettu kysely toteutettiin webropol-ohjelmalla. Kysely jakautui kahteen vastaajaryhmään: avustusta saaneet ja ne, jotka eivät olleet saaneet hakemaansa avustusta. Ryhmät saattoivat mennä myös päällekkäin (sama taho voi olla esim. saanut liikenneturvallisuuden avustusta mutta kielteisen päätöksen liikkumisen ohjauksen avustushaussa). Kyselylomake laadittiin vaiheittaiseksi ja avustuskohhtaiseksi niin, että useampaa eri avustusta saaneet vastasivat samalla lomakkeella.

Kyselyn vastaajaryhmät ja niihin kohdistuneet kysymysten teemat olivat:

A. Hankeavustusta saaneet tahot

- Hankeavustusten alueellista ja paikallista vaikuttavuutta koskevat kysymykset
- Miten valtionavustukset ovat edistäneet vastaajatahojen kehityshankkeita ja tavoitteiden saavuttamista
- Kehittämisideat avustusten sisältöön ja prosessiin

B. Hankeavustusta hakeneet tahot, jotka eivät saaneet avustusta

- Etenikö hanke hakijan omin toimin
- Kehittämisideat avustusten sisältöön ja prosessiin

Kysely toteutettiin ajalla 14.11.- 30.11.2022 suomeksi ja ruotsiksi. Vastaajaryhmien sähköpostiosoitteet saatiin Traficom in valtionavustuspäätöksistä ja kysely lähetettiin Traficom in toimesta 395 vastaanottajalle. Vastaamiseen kannustettiin muistutuksin.

Vastauksia kyselyyn saatiin 77 kappaletta. Vastaajista suurin osa edusti pieniä kuntia tai kaupunkeja. Vastaajista 40 % oli kunnista, joissa on 10 000–50 000 asukasta. Vain neljä vastaajaa ei ollut saanut mitään valtionavustusta. Eniten avustuksia oli saatu liikkumisen ohjauksesta (65 %), toiseksi eniten kävelyn ja

pyöräliikenteen edistämishjelmista (42 %) ja vähiten oli saatu tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusta (27 %)

Yhteenveto kyselytuloksista sekä graafiset esitykset kaikista kysymyksistä ovat tämän raportin liitteenä 1.

3.3.3 Sähköpostikysely ei-hakeneille

Toinen, pienimuotoinen kysely kohdistettiin sellaisille kunnille, jotka eivät ole hakeneet tarkastelun kohteena olevia valtionavustuksia. Kysely toteutettiin sähköpostitse marraskuussa 2022. Kysely toimitettiin 14 kuntaan, kuhunkin 1–3 henkilölle. Lähestyttäväksi kunniksi valittiin konsultin toimesta sellaisia tahoja, joilla arvioitiin olevan tietämys valtionavustuksista aktiivisen liikenneturvallisuustyöryhmä- ja -koordinaattoritoiminnan vuoksi, mutta joista ei kuitenkaan ole avustuksia haettu. Vastauksia saatiin 12 kunnasta, joista osasta saatiin 2–3 vastausta.

Liitteeseen 2 on koottu yhteenveto kyselyn tuloksista.

3.3.4 Haastattelut

Kirjallisuusanalyysiä ja kyselyä täydennettiin haastatteluilla, jotka toteutettiin etänä Microsoft Teams -ohjelmaa hyödyntäen. Haastattelut toteutettiin loka-marraskuussa 2022. Haastattelut jakoutuivat kahteen kategoriaan:

A. Hankeavustusten ryhmähaastattelut

- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman avustusta saaneet tahot
- Liikkumisen ohjauksen hankeavustusta saaneet tahot
- Tieliikenteen turvallisuuden hankeavustusta saaneet tahot
- Viranomais- ja sidosryhmätahot (kestävä liikkuminen)

B. Yleisavustusten saajien haastattelut

- Liikenneturvan, Onnettomuustietoinstituutin sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen liikenneturvallisuustyön vastuuhenkilöt

Hankeavustusten haastattelukohtaiset tulokset on esitetty liitteessä 3 ja kaikki haastattelurungot liitteessä 4. Yleisavustusten saajien haastattelutuloksia ei ole esitetty tässä raportissa erikseen, vaan niitä on hyödynnetty suoraan arvioinnin tulosten kuvauksessa.

3.3.5 Asiantuntija-arviointi ja kokonaisarviointi

Asiantuntija-arvioinnin tarkoituksena oli muodostaa konsultin asiantuntijanäkemys edellisten työvaiheiden tulosten pohjalta. Työvaiheessa toteutettiin konsultin asiantuntijaryhmien round table -tilaisuudet kustakin avustuslajista erikseen. Työkaluna käytettiin arviointikysymykset sisältävää excel-taulukkoa, johon tuotiin kunkin menetelmän tuottamat vastaukset arviointikysymyksittäin sekä kirjattiin round table -tilaisuudessa koostetut vastaukset.

Asiantuntija-arvioinnissa muodostettu näkemys sekä aiempien työvaiheiden tulokset muodostivat lähtökohdan kokonaisarvioinnille. Arviointikehikon mukaisesti kokonaisarvioinnissa kiinnitetään huomiota

- avustuksille asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuuteen;
- avustusten vaikuttavuuteen niille asetettujen tavoitteiden edistämiseen;
- avustusten tehokkuuteen ja yhteiskunnalliseen merkitykseen, sekä
- tukiprosessin kehittämistarpeisiin.

4 Tulokset

4.1 Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Yleisavustus

4.1.1 Yleiskuvaus

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustusten säädösperusta ja toimijat esiteltiin luvussa 2.1. Tieliikenteen turvallisuustoiminnan rahoituksen historia ulottuu Suomen autoistumisen alkuaikoihin. Liikennevakuutusmaksuihin on vuodesta 1951 alkaen sisältynyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Maksun tuotto jaettiin erillisin asetuksin suoraan liikenneturvallisuustoimijoille. Vuoden 2016 alusta rahoitus muuttui myönnettäväksi valtionavustuksena. Nykykäytännössä Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti ja Ahvenanmaan maakunnan hallinto hakevat avustusta vuosittain, ja Traficom sen niille myöntää.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustuksen yleisavustuksen saajat ovat Liikenneturva (76 % yleisavustuksiin ohjatusta kokonaissummasta), Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoinstituutti (23 %) ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus (1 %). Valtionavustuksilla katetaan Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoinstituutin lakisääteiset tehtävät. HE 86/2022 mukaan on harvinaista, että lakisääteisten toimijoiden koko budjetti perustuu valtionavustuksiin. Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle myönnettävä valtionavustus kohdistuu puolestaan yleisesti tieliikenteen turvallisuuden edistämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Liikenneturva tekee myös yhteistyötä Ahvenanmaan maakuntahallinnon kanssa mm. liikennekäyttäytymisen seurannassa ja viestinnässä.

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, jolla on laajapohjainen johto. Liikenneturvan toiminnasta päättävät keskusjärjestön kokoukset ja hallitus. Liikenneturvalla on toimitusjohtaja, jonka tukena on neuvoa-antava johtoryhmä. Liikenneturvassa toimivat lisäksi hallituksen nimeämät tiedotusalan neuvottelukunta, kävelyn ja pyöräilyn neuvottelukunta sekä palkitsemistoimikunta. Liikenneturvan hallitukseen kuuluu puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää hallituksen puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat Väylävirastoa, opetusministeriötä, sisäministeriötä ja sosiaali- ja terveysministeriötä. Keskusjärjestön kokouksessa jäsenet valitsevat hallitukseen seitsemän jäsentä ja heille henkilökohtaiset varajäsenet. Keskusjärjestön valitsemien jäsenten kautta Liikenneturvan toiminnasta ovat päättämässä muun muassa Autoliitto, Kuntaliitto, Liikennevakuutuskeskus, Invalidiliitto ry, Linja-autoliitto, Rahtarit ry ja Suomen lääkäriliitto.

Onnettomuustietoinstituutti on osa Liikennevakuutuskeskusta, joka puolestaan on osa vahinkovakuutusyhtiöiden keskusyhteisöä, Vakuutuskeskus-ryhmää. Liikennevakuutuskeskuksen lisäksi ryhmään kuuluvat Potilasvakuutuskeskus, Ympäristövakuutuskeskus ja Lääkevahinkovakuutuspooli. Vakuutuskeskuksen organisaatiot toimivat yhteisillä resursseilla ja niillä on yhteinen johto. Keskus hoitaa lakisääteistä vakuutus- ja korvaustoimintaa sekä koordinoi jäsenyhtiöidensä yhteistyötä ja kansainvälisiä tehtäviä. Onnettomuustietoinstituutin rahoitus tulee kokonaan valtionavustuksesta.

4.1.2 Tavoitteiden arviointi

Yleisavustuksen saajien tehtävät ja toiminnan yleiset tavoitteet

Roineen (2013) mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi edellyttää poikkihallinnollista laajaa yhteistyötä, jossa mukana ovat viranomaiset ja laaja muiden toimijoiden joukko. Liikenneturvalla ja liikennevakuutuskeskuksella (Onnettomuustietoinstituutilla) on tässä kokonaisuudessa pitkän ajan kuluessa muotoutuneet tehtävänsä, joista säädetään lailla. Liikenneturva on perustettu vuonna 1971 jatkamaan 1950-luvulta toimineen Taljan (Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaos) tehtäviä. Liikennevakuutuskeskus on puolestaan huolehtinut liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatyöstä 1960–70-lukujen vaihteesta lähtien.

Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa ennaltaehkäisevästi liikennekäyttäytymiseen tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjärühmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia. Liikenneturvan keskeinen tehtäväalue on myös toimia jäsenjärjestöjensä liikenneturvallisuustyön kokoajana ja tukijana sekä myötävaikuttaa liikenneturvallisuuskäytäntöjen huomioon ottamiseksi päätöksenteossa sekä jäsenjärjestöissä ja viranomaistoiminnassa (HE 125/2015).

Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoinstituutti (OTI) huolehtii tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkijalautakuntatoiminnasta ja sen kehittämisestä. Se myös vastaa vakuutusyhtiöiden liikenneonnettomuustietojen kokoamisesta ja tietojen julkaisemisesta sekä tietopalvelusta. HE 86/2022 mukaan onnettomuustutkimuksen pääasiallisena tavoitteena on kerätä tietoa, joka on käyttökelpoista vakavien onnettomuuksien ehkäisemisessä ja niiden seurausten lieventämisessä. Lisäksi tietoa hyödynnetään muun muassa liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutuksessa ja seurannassa. Varsinainen päämäärä työssä on kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen. Tutkijalautakuntien työ tuottaa laajan ja keskeisen tieto- ja tilastopohjan Suomen tieliikenteen turvallisuuden seurannan ja kehittämisen pohjaksi.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyön tavoitteena on edistää turvallista liikenneympäristöä maakunnassa. Tämä tapahtuu muun muassa vaikuttamalla fyysisten ratkaisujen suunnitteluun järjestelmällisellä tiedotustyöllä sekä pitkäjänteisellä, aina tiettyyn lasten ja nuorten ikäluokkaan kohdistuvalla tiedotus- ja opetustyöllä. Maakunnan hallitus vastaa liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja jatkuvuudesta monien toimijoiden yhteistyönä. Tärkeimpiä toimijoita ovat kunnat, koulut ja poliisi.

Liikenneturvan toiminnan painotukset ja omat tavoitteet

Liikenneturva määrittelee toiminnalleen omia painopisteitä ja tavoitteita. Liikenneturvan haastattelun mukaan toiminnan vaikuttavuus on tulossa strategiatyössä aiempaa merkittävämmäksi teemaksi. Toiminnassa muun muassa mietitään vaikuttavuuden portaita (IOOI, kts. edellä luku 3.1.1).

Liikenneturvan tehtävänä on strategiansa mukaan vahvistaa turvallista liikennekäyttäytymistä sekä liikenneturvallisuuden arvostusta yhteiskunnassa lisäämällä tietoa liikenneturvallisuudesta ja vaikuttamalla kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen (Liikenneturva 2021). Liikenneturvan toimintaa ohjaa liikenteen turvallisuuden nollavisio ja tarkemmin kansallinen liikenneturvallisuusstrategia. Laissa säädettyjen tehtävien lisäksi Liikenneturva opastaa ja sovittaa yhteen jäsenyhteisöjensä liikenneturvallisuustyötä. Yhteistyö ja yhteiskunnallinen vaikuttaminen liikenneturvallisuuskysymyksissä ovat keskeinen osa Liikenneturvan toimintaa.

Liikenneturvan toiminnan omat vaikuttavuustavoitteet (visiot) vuosille 2022–2026 ovat seuraavat (Liikenneturva 2022):

- *Päihhteet.* Huumerattijuopumustapausten määrä ei kasva liikenteessä. Päihdeonnettomuudet vähenevät.
- *Kuntatyö.* Liikenneturvallisuus paranee Suomen kunnissa. Kaikissa Suomen kunnissa tehdään suunnitelmallista ja pitkäjänteistä liikenneturvallisuustyötä. Kuntalaiset ja kunnan henkilöstö kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi asiaksi kunnassaan.
- *Ajokunto; ammattilaiset.* Raskaan liikenteen kuljettajien ajokuntoon liittyvät onnettomuudet vähenevät. Raskaan liikenteen ammattilaiset ajavat virkeinä ja ajokuntoisina.
- *Turvallinen pyöräily.* Pyöräilyn turvallisuus paranee, vaikka pyöräilyn määrä kasvaa. Vain turvallinen pyöräily on terveellistä. Pyöräily koetaan turvalliseksi.
- *Lapset alle 7-vuotiaat.* Yksikään pieni lapsi ei kuole liikenteessä. Lapsille muodostuu turvallisuusorientoituneet asenteet, jotka kantavat myös tulevaisuuteen. Koulunsa aloittavilla lapsilla on riittävät valmiudet toimia turvallisesti liikenteessä myös itsenäisesti
- *Lapset 7–14-vuotiaat.* Yksikään lapsi ei kuole liikenteessä. Lapsilla on turvallisuusmyönteiset asenteet ja taidot, jotka tukevat heidän liikkumistaan myös myöhemmissä elämänvaiheissa sekä mahdollisissa muutoksissa. Koulut tekevät suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä
- *Nuoret 15–25-vuotiaat ja nuoret kuljettajat.* Nuorten liikennekuolemat ja onnettomuudet vähenevät. Nuorten liikennekäyttäytyminen kehittyy aikaisempaa turvallisemmaksi. Liikennekasvatusta toteutetaan systemaattisesti yläkouluissa ja toisella asteella. Nuoret edistävät aktiivisesti liikenneturvallisuutta ja tukevat turvallisuutta vahvistavaa sosiaalista normia vertaistensa keskuudessa.
- *Aikuiset 15–64-vuotiaat.* Yhteiskunnassa tunnistetaan liikenneturvallisuuden merkitys. Ikäryhmän liikenneturvallisuus paranee autolla

matkustettaessa. Aikuiset toimivat roolimallina liikenteessä ja noudattavat liikennesääntöjä.

- *Ikääntyneet yli 65-vuotiaat ja ajokunto.* Vaikka ikääntyneiden osuus liikenteessä lisääntyy, turvallisuustilanne paranee. Vain ajokuntoiset ajavat liikenteessä.

OTI:n toiminnan painotukset ja tarkemmat tavoitteet

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) vastaa toimintakertomuksensa mukaan Liikennevakuutuskeskuksen (LVK) lakisääteisestä liikenneturvallisuustyöstä ja vakuutusalan yhteisestä liikenneturvallisuustyöstä. OTI:n tehtävänä on tuottaa tietoa liikenneonnettomuuksista kansallisen liikenneturvallisuustyön tueksi ja näin kehittää liikenneturvallisuutta Suomessa.

OTI huolehtii tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta LVK:lle säädettyjen tehtävien valmistelun ja päättämisen noudattaen onnettomuustutkinnan työjärjestystä. Lisäksi OTI kokoaa vuosittain liikennevahinkotilaston, joka koostuu vakuutusyhtiöille ilmoitetuista liikennevahinkoilmoituksista. Liikennevakuutuskeskus ylläpitää:

- onnettomuustietorekisteriä (liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet), sekä
- liikennevahinkoaineistoa (liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot, joita koskevat tiedot vakuutusyhtiöt toimittavat Liikennevakuutuskeskukseen).

Nämä aineistot OTI antaa veloituksetta käyttöön tieteelliseen tutkimukseen, viranomaisten liikenneturvallisuustyöhön ja muuhun liikenneturvallisuustyöhön tietosuoja säännösten puitteissa.

Lakisääteinen ja poikkihallinnollinen liikenneonnettomuuksien tutkinnan yhteistyöryhmä avustaa OTI:a liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan toiminnan organisoinnissa ja ohjauksessa. Yhteistyöryhmään kuuluu edustajia eri ministeriöistä ja muista liikenneturvallisuustyötä tekevästä organisaatioista. Liikenneturvalisuusjaosto toimii kanavana vakuutusalan liikenneturvallisuustyön suuntaan. OTI:n tieteellinen ryhmä avustaa tutkintamenetelmän kehittämisessä sekä tieteellisen tutkimuksen ohjaamisessa. OTI:n asiantuntijaryhmä tukee edellä mainittujen ryhmien työtä sekä avustaa OTI:a tutkinnan käytäntöjen valmistelussa.

OTI määrittelee vuosittain toiminnalle kärkihankkeita, jotka sisältävät seurattavia tavoitteita. Vuoden 2021 toimintakertomuksen mukaan kärkihankkeita olivat muun muassa

- vakaviin vammautumisiin johtaneiden onnettomuuksien tiedonkeruun kehittäminen;
- raportit ajoterveydestä, päihteistä ja suojaamattomista tienkäyttäjistä;
- selvitystyö tieliikenteen sairauskohtauskuolemista niiden tapausten osalta, jotka eivät ole tulleet liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tietoon;

- ajamisen automaation kehityksen seuraaminen onnettomuustutkinnan kannalta.

OTI:n haastattelun mukaan vuoden 2017 lakimuutoksessa poistui myös ministeriöiden ja virastojen suora ohjausvalta keskuksen toimintaan. Aiempia hyviä käytäntöjä toiminnan suunnittelussa ja seurannassa on kuitenkin pyritty pitämään käytössä. Aiemman päätösvaltaisen ohjausryhmän seuraajana toimivassa liikenneonnettomuuksien yhteistyöryhmässä on keskusteltu toiminnan tavoitteista sekä linjauksista, ja kyseinen ryhmä on avustanut OTI:n toimintasuunnitelmien valmistelussa. OTI:n yhteydessä toimii muitakin yhteistyöhön perustuvia ryhmiä, joissa on keskusteltu toiminnan tavoitteista. Onnettomuustietojen kehittämistarpeita puolestaan tunnistetaan muun muassa sidosryhmien kanssa käytävissä keskusteluissa. Vakuutuslalla on ohjausmahdollisuuksia liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen laajaan aineistoon, jota OTI hyödyntää liikenneturvallisuustyössä.

Ahvenanmaan liikenneturvallisuustyön painotukset

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyön painotukset käyvät ilmi toiminnan kuvauksesta:

- *Alkoholi ja liikenne.* Rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta tuomituille järjestetään alkoholi- ja liikennepainotteisia kursseja, joihin osallistuminen on pakollista ajokortin saamiseksi.
- *Asenne ja liikenne.* Alkoholiin liittymättömästä liikennerekoksesta tuomituille ja koeaikaisen ajokortin omaaville järjestetään asenteeseen ja liikenteeseen keskittyviä kursseja. Näille kursseille osallistuminen on pakollista ajokortin palauttamiseksi.
- *Käyttäytymistutkimukset.* Käyttäytymistutkimuksilla mitataan niiden pyöräilijöiden prosenttiosuutta, jotka käyttävät pyöräilykypäriä, heijastimia ja polkupyörän valoja. Tutkinnan tuloksista tiedotetaan edelleen Liikenneturvalle ja paikallisille tiedotusvälineille.
- *Polkupyörä ja mopo.* Polkupyörä- ja moposäännöistä ja pyöräilykypärän käytön tärkeydestä tiedotetaan tiedotusvälineissä, läänin nettisivuilla ja muissa medioissa.
- *Päivähoito.* Vierailaan päiväkodeissa keskustelemassa lasten kanssa liikenneturvallisuudesta. Vanhemmille annetaan tietoa lasten turvaistuinten, pyöräilykypärän ja heijastimien käytön tärkeydestä. Esikoululaisille kerrotaan turvallisesta koulusta sekä koulumatkasta ja koulubussista ja jaetaan "ykkösten lippikset".
- *Seniorit liikenteessä.* Vierailaan eläkeläisyhdistyksissä ja keskustellaan kävelyn ja pyöräliikenteestä sekä yleisestä liikenneturvallisuudesta.
- *Koulut.* Lähetys ekaluokkalaisille ennen koulun alkua siitä, miten heidän tulisi päästä kouluun liikenneturvallisesti. Alakoululle (oppilaille ja henkilökunnalle) jaetaan lippalakit (luokka 1) ja heijastimet. Liikennejokeri-kilpailu alakoululuokille 4–6 liikennetiedoissa. Huumeet ja liikenne -valistus 7–9-luokille ja lukioille yhteistyössä kansanterveyden toimijoiden kanssa.

4.1.3 Vaikuttavuuden arviointi

Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa

Liikenneturvan ja OTI:n toiminta rahoitetaan kokonaan valtionavustuksella. Yleisavustuksena Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle liikenneturvallisuuden edistämiseen annettavalla avustuksella katetaan niin ikään 100 prosenttia avustuskelpoisista kustannuksista määrärahan puitteissa. Maakunnan hallitus hoitaa tienpidon ja ajoneuvohallinnon viranomaisena muitakin liikenneturvallisuutta ylläpitäviä tehtäviä kuin valtionavustuksella rahoitettavat tehtävät, mutta liikennekasvatuksessa ja opetuksessa valtionavustuksen merkitys on suuri.

Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen

Yleisavustuksen tavoitteena on lyhyesti sanottuna kattaa Liikenneturvan ja OTI:n lakisääteisten tehtävien hoitamisesta aiheutuvat nettokustannukset sekä kattaa Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuuden edistämisen kustannuksia. Tuen vaikuttavuus näiden tavoitteiden saavuttamiseen heikkeni vuonna 2021, kun yleisavustuksen määrä pieneni. Asia on korjattu liikenneturvallisuusmaksun korotuksella, joka tuli voimaan vuoden 2023 alusta.

Voidaan todeta, että Liikenneturvan työllä on kokonaisuudessaan sekä alueellista kattavuutta että valtakunnallista vaikuttavuutta. Liikenneturvan tekemän työn vaikuttavuutta on aiemmin tarkasteltu mm. kampanjoiden osalta. Airaksisen ym. (2021) mukaan Liikenneturva tekee pitkäjänteistä kampanjointia Cast-mallin (Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety) mukaisesti ja yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Airaksisen ym. (2021) mukaan kampanjalla on mahdollista saavuttaa positiivisia liikenneturvallisuusvaikutuksia varsinkin silloin, jos samalla tehdään muita turvallisuutta edistäviä toimia. Liikenneturvan kampanjat tavoittavat Airaksinen ym. (2021) mukaan 50–80 prosenttia kohderyhmästä ja kampanjasta riippuen. Liikenneturva tarjoaa lisäksi Suomen kunnille asiantuntija-apua, toimintamalleja, materiaalia ja koulutuksia, ja voidaan arvioida, että ilman tätä toimintaa kuntien liikenneturvallisuustyön määrä ja laatu laskisi.

Onnettomuustutkintainstituutin työ on tiedon tuottamista liikenneturvallisuustyötä varten. Instituutin toiminnan vaikuttavuudesta voidaan esittää yhtenä esimerkkinä, että Airaksinen ym. (2021), jotka ovat arvioineet valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian luonnoksen vaikutuksia, perustavat arviointinsa monessa kohdin OTI:n onnettomuustietojen analyysiin. Keskeisenä OTI:n työn vaikutuksena voidaankin pitää sitä, että liikenneturvallisuustyö perustuu tutkittuun tietoon. Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoja on käytännössä hyödynnetty kaikkien Suomessa tehtyjen liikenneturvallisuutta käsittelevien strategioiden valmistelussa sekä lainsäädäntöhankkeiden valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Yksi OTI:n toiminnan vaikutus on koulutuksellinen. Onnettomuuksien tutkijalautakuntien jäsenet tulevat eri ammattikunnista. Tutkijalautakuntatyössä he oppivat ja ymmärtävät onnettomuuksien syistä ja seurauksista paljon sellaista, mitä he voivat hyödyntää omissa tehtävissään esimerkiksi poliiseina, katsastusmiehinä, liikennesuunnittelijoina ja tienpidon tilaajina.

Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle osoitetulla valtionavustuksella rahoitetaan muun muassa liikenneturvallisuutta käsittelevien kurssien järjestämistä sekä liikenneturvallisuuteen liittyviä kampanjoita ja tiedottamista mediassa. Tämän toiminnan asiasisältöä on kuvattu edellä luvussa 4.1.2 (Ahvenanmaan liikenneturvallisuustyön painotukset). Käytössä olleiden aineistojen perusteella ei ole ollut mahdollista selvittää valtionavustuksen tarkkaa rahallista osuutta maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyön kokonaisuudesta.

Tuen pienentämisen tai suurentamisen vaikutukset

Hallituksen esityksessä lain liikenneturvallisuusmaksusta muuttamiseksi (HE 86/2022) arvioitiin vaikutuksia tilanteessa, jossa maksun prosenttiosuutta vakuumaksutuloista ei nostettaisi. Arvioinnin mukaan pienempi liikenneturvallisuusmaksun kertymä johtaisi siihen, että yleisavustukset pienenisivät ja lisäksi hankeavustusta myönnettäisiin vähemmän. Vaikutuksia on kuvattu seuraavasti:

- Valtionavustuksen alimitoitus ja epävarmuus rahoituksen jatkuvuudesta heikentävät Liikenneturvan liikenneturvallisuustyötä. Säästötarpeen jatkuessa Liikenneturvan on karsittava alueellista palvelutasoaan, jolloin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön taso tietyillä alueilla saattaa heikentyä.
- Rahoituksen vähentyessä Onnettomuustietoinstituutti saattaisi joutua sopeuttamaan toimintaansa esimerkiksi vähentämällä tutkittavien tapauksien lukumäärää tai supistamalla jaettavaa tietoa. Lisäksi säästöjä voitaisiin tavoitella vähentämällä tutkijalautakuntien tukea ja koulutusta.

Vuonna 2021 liikenneturvallisuustyöhön käytettävien määrärahojen tason lasku vähensi Ahvenanmaan liikenneturvallisuustyön valtionavustusta noin 10 000 eurolla. Tämän seurauksena esimerkiksi yleensä vuosittain jaettavia heijastimia ei jaettu.

4.1.4 Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi

Liikenneturvan ja OTI:n toiminta perustuvat kumpikin lakiin. On perusteltua olettaa, että nämä organisaatiot palvelevat yleistä etua toteuttaessaan lakisääteisiä tehtäviään.

HE 86/2022 mukaan liikenneturvallisuustyön tarve ei ole Suomessa vähentynyt eikä vähenemässä. Liikennekuolemien määrä on vähitellen pienentynyt, mutta ei tarpeeksi tavoitteisiin nähden, ja Suomi on jäänyt jälkeen muiden pohjoismaiden liikenneturvallisuuskehityksestä. Liikenneturvallisuusstrategiassa 2022–2026 Liikenneturva ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutti on merkitty vastuutahoiksi yhteensä 19 eri toimenpiteeseen. Voidaankin todeta, että näiden toimijoiden riittävä rahoitus palvelee yleistä etua edistämällä Liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanoa ja siten tieliikenteen turvallisuuden paranemista Suomessa.

Kuten edempänä on todettu, Liikenneturvan ja OTI:n rahoitus perustuu kokonaisuudessaan tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitettavaan valtionavustukseen. Mahdolliset muutokset myönnettävässä valtionavustuksessa heijastuvat suoraan lakisääteisen toiminnan ylläpitämisen mahdollisuuksiin. Suuret heilahtelut

saattavat jopa vaarantaa toiminnan jatkuvuuden. Tähän vaikuttaa muun muassa se, että organisaatioiden toimintakustannusten kehitys ei riipu liikennevakuutusmaksutuloista. Lakisääteisten tehtävien lisäksi organisaatioille tulee muita velvoitteita muun muassa työnantajana ja tietoturvallisuusvaatimuksista. Lisäksi esimerkiksi tie- ja maastoliikenteen tutkijalautakuntatyölle on asetettu uusia tutkintatarpeita, kuten koulukuljetusten onnettomuudet, vakaviin henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet ja eräät raskaan liikenteen onnettomuudet. Myös mm. ajoneuvoteknologian kehittyminen tuo onnettomuustutkintaan jatkuvasti uudenlaisia osaamis- ja järjestelmävaateita.

Aineistojen tarkastelun perusteella voidaan kokonaisuudessaan arvioida, että Liikenneturvan ja OTI:n rahoitus vuosittain haettavilla ja myönnettävillä valtionavustuksilla ei ole pitkällä aikavälillä yleisen edun mukaista, koska se tuo epävarmuutta lakisääteisten tehtävien hoitamiseen.

Tässä työssä ei ole arvioitu Liikenneturvan eikä OTI:n toiminnan tehokkuutta. Vastuu siitä, että toiminta on tehokasta, kuuluu Liikenneturvalle ja OTI:lle itselleen sekä niitä johtaville tai seuraaville organisaatioille.

4.1.5 Kokonaisarviointi

Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus

Voidaan arvioida, että avustukselle asetetut tavoitteet määrittelevät tarkoituksenmukaisella tavalla yleisavustuksen kohteiksi lakisääteisten ja liikenneturvallisuuden tehtävien hoitamisen, eivätkä sinänsä ota kantaa itse tehtävien hoitamiseen tai siihen liittyviin sisällöllisiin vaikuttavuustavoitteisiin. Traficom ei voi asettaa yleisavustuksen ehdoksi säädöksistä poikkeavia vaatimuksia.

Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen yleisavustuksella ylläpidetään Liikenneturvan, OTI:n ja Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustoimintaa. Tuen vaikuttavuus on hyvä silloin, kun toimintaa voidaan jatkaa ja kehittää keskeytyksettä. Vuonna 2021 yleisavustuksen vaikuttavuus heikkeni, koska yleisavustuksen määrärahat pienenevät. Liikenneturvassa rahoituksen pieneminen ei aiheuttanut ongelmia siksi, että koronarajoitusten takia toiminta oli muutoinkin tavanomaista suppeampaa. OTI:ssa sen sijaan rahoituksen väheneminen on rajoittanut vakavien onnettomuuksien tutkimusten määrää sekä lykännyt tarvittavia järjestelmämuutoksia.

Yleisavustuksen vaikuttavuuden voidaan arvioida olevan paras silloin, kun avustuksen määrä vastaa rahoitustarvetta. Tarvetta pienempi avustus vähentää liikenneturvallisuuden edistämiseksi tehtävää työtä. Tarvetta suurempi avustus ei Liikenneturvan ja OTI:n osalta lisää vaikuttavuutta, koska yleisavustuksella ei voi tehdä muuta kuin lakisääteisiä tehtäviä. Ahvenanmaan maakuntahallituksen osalta lisärahoituksen voitaneen arvioida lisäävän liikenneturvallisuustyön volyyminä.

Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys

Kaikki yleisavustuksen saajat määrittävät omalle toiminnalleen tehtäviä tarkentavia tavoitteita, joiden toteutumista seurataan. Nämä tavoitteet kohdistuvat kuitenkin enemmän toiminnan tuotoksiin ja tuloksiin kuin vaikutuksiin ja vaikuttavuuteen. Liikenneturvan strategiatyössä asia on tunnistettu, ja se on tarkoitus ottaa huomioon organisaation tulevassa strategiassa. OTI:ssa toimintaa kehitetään määrittelemällä vastuutahojen toimintaan vaikuttavuutta parantavia muutoksia ja seuraamalla niiden toteutusta. Ahvenanmaan maakunnan hallituksessa vastaavaa muutosta ei tiettävästi ole ollut suunnitteilla.

Voidaan todeta, että onnettomuustutinnan ja onnettomuustietojen vaikuttavuus on vielä vaikeammin arvioitava asia kuin esimerkiksi tiedottamisen, opastuksen ja valistuksen vaikuttavuus. Traficom voisi edistää asiaa esimerkiksi teettämällä tieteilisen tutkimuksen Liikenneturvan ja OTI:n lakisäätteisten tehtävien pitkän ajan vaikutuksista ja vaikuttavuudesta. Kysymys ei olisi siitä, onko näiden toimijoiden olemassaolo ja toiminta yhteiskunnan edun mukaista vaan siitä, miten asia voitaisiin perustella vaikutusten ja vaikuttavuuden kautta. Parempi ymmärrys valistuksen ja tiedon vaikuttavuudesta auttaisi myös Liikenneturvaa ja OTI:a kehittämään toimintaansa vaikuttavammaksi.

Tukiprosessin kehittämistarpeet

Liikenneturvan ja OTI:n tehtävistä on määrätty lailla, mutta tehtävien hoitamisen rahoitus on haettava vuosittain Traficomilta. Yleisavustusten hakuprosessissa ei ole tällä hetkellä erityisiä ongelmia. Hakuprosessin etuna voidaan pitää sitä, että toimijoiden hakemukset ja raportoinnit ylläpitävät toiminnan avoimuutta ja läpinäkyvyyttä. Rahoitusmalli on kuitenkin poikkeuksellinen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen. Olisikin aiheellista selvittää, onko nykyiselle mallille vaihtoehtoja valtion talousarviosäädösten ja -määräysten puitteissa.

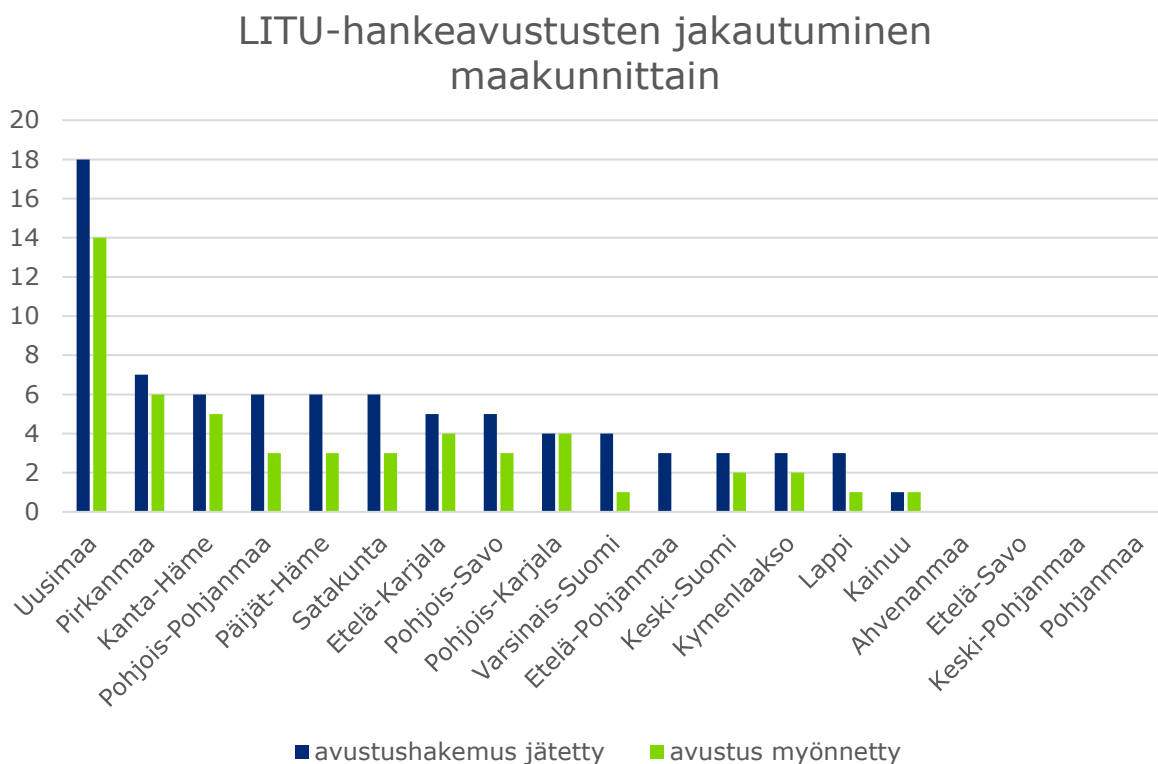
4.2 Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistäminen: Hankeavustus

4.2.1 Yleiskuvaus

Tieliikenteen turvallisuuden hankeavustusta on haettu vuosina 2017–2021 järjestetyillä hakukierroksilla yhteensä 98 hankkeelle, ja avustus on myönnetty 60 prosentille niistä (59/98). Suomessa on yhteensä 309 kuntaa, joista 55 on hakenut tieliikenteen turvallisuuden hankeavustusta. Hakukierroksilla vuosina 2017–2021 avustusta hakeneista kunnista 38/55 sai avustusta. Maakunnittain tarkasteltuna Uudenmaan kaupungit ja kunnat ovat hakeneet ja saaneet määrällisesti eniten avustuksia. Pirkanmaalla kunnat ovat jättäneet yhteensä seitsemän hakemusta, jotka ovat yhtä lukuun ottamatta Tampereen kaupungin jättämiä. Ahvenanmaalta tai Etelä-Savon, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnista ei ole jätetty hakemuksia. Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueelta hakemuksia on jätetty, mutta hankkeille ei ole myönnetty avustusta.

Kuntien lisäksi avustusta ovat hakeneet eri oppilaitokset, yhdistykset sekä yksi maakuntaliitto. Näitä tahoja on ollut yhteensä kaksitoista. Tahot hakivat avustusta yhteensä 18 hankkeelle, joista seitsemän sai avustusta.

Kuva 4. Tieliikenteen turvallisuuden hankeavustushakemusten jakautuminen maakunnittain hakuvuosina 2017–2021.



Hakemusten ja myönnettyjen avustusten jakautuminen vuositasolla teemoittain on kuvattu taulukossa 5. Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus oli tarkastellulla viisivuotisjaksolla läpileikkaava teema. Vuonna 2021 järjestetyllä hakukierroksella pääpaino siirtyi ikääntyvien turvallisuuden ja liikkumisen edistämiseen.

Taulukko 5. Tieliikenteen turvallisuuden hankeavustushakemusten jakautuminen teemoittain hakuvuosina 2017–2021.

| Teemat hakukierroksella 2017 | Haetut avustukset (kpl) | Myönnetyt avustukset (kpl) |
|---|-------------------------|----------------------------|
| Lasten liikenneturvallisuus | 5 | 4 |
| Nuorten liikenneturvallisuus | | |
| Sekä lasten että nuorten liikenneturvallisuus | 7 | 5 |
| Ikääntyneiden liikenneturvallisuus / esteettömyys | | |
| Muut liikenneturvallisuusteemat | 14 | 4 |
| YHTEENSÄ | 26 | 13 |

| Teemat hakukierroksella 2018 | Haetut avustukset (kpl) | Myönnetyt avustukset (kpl) |
|------------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Lasten liikenneturvallisuus | 2 | 1 |

| | | |
|---|-----------|-----------|
| Nuorten liikenneturvallisuus | 2 | 1 |
| Sekä lasten että nuorten liikenneturvallisuus | 13 | 9 |
| Ikääntyneiden liikenneturvallisuus / esteettömyys | 1 | |
| Muut liikenneturvallisuuasteemat | 3 | |
| YHTEENSÄ | 21 | 11 |

| Teemat hakukierroksella 2019 | Haetut avustukset (kpl) | Myönnetyt avustukset (kpl) |
|---|-------------------------|----------------------------|
| Lasten liikenneturvallisuus | 2 | 2 |
| Nuorten liikenneturvallisuus | 8 | 6 |
| Sekä lasten että nuorten liikenneturvallisuus | 4 | 3 |
| Ikääntyneiden liikenneturvallisuus / esteettömyys | | |
| Muut liikenneturvallisuuasteemat | 3 | 3 |
| YHTEENSÄ | 17 | 14 |

| Teemat hakukierroksella 2020 | Haetut avustukset (kpl) | Myönnetyt avustukset (kpl) |
|---|-------------------------|----------------------------|
| Lasten liikenneturvallisuus | | |
| Nuorten liikenneturvallisuus | 6 | 5 |
| Sekä lasten että nuorten liikenneturvallisuus | 4 | 3 |
| Ikääntyneiden liikenneturvallisuus / esteettömyys | | |
| Muut liikenneturvallisuuasteemat | 5 | 4 |
| YHTEENSÄ | 15 | 12 |

| Teemat hakukierroksella 2021 | Haetut avustukset (kpl) | Myönnetyt avustukset (kpl) |
|---|-------------------------|----------------------------|
| Lasten liikenneturvallisuus | 1 | 1 |
| Nuorten liikenneturvallisuus | 4 | 3 |
| Sekä lasten että nuorten liikenneturvallisuus | 1 | |
| Ikääntyneiden liikenneturvallisuus / esteettömyys | 7 | 6 |
| Muut liikenneturvallisuuasteemat | 1 | 1 |
| YHTEENSÄ | 14 | 11 |

2017–2021 järjestetyillä hakukierroksilla avustusta saaneilla hankkeilla on pyritty vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen mm.

- tunnistamalla liikenneympäristön haasteita ja esittämällä niihin mahdollisia toimenpiteitä
- kehittämällä uusia suunnitteluratkaisuja ja testaamalla olemassa olevien suunnitteluratkaisujen vaikuttavuutta turvallisuuteen
- kokeilemalla uusia tiedonkeruumenetelmiä ja analyysimalleja
- luomalla arviointi- ja tarkastuslistakehikkoja suunnittelutyön pohjaksi
- edistämällä liikennekasvatustyötä ja kehittämällä toimintamalleja, joilla vaikuttaa eri ikäryhmien ja ajoneuvonkäyttäjien asenteisiin

4.2.2 *Tavoitteiden arviointi*

Kuten luvussa 2.2 on kuvattu, avustuksia voidaan myöntää tieliikenteen turvallisuuden valtakunnallisten tavoitteiden toteutumista edistäviin tieliikenteen turvallisuustutkimuksiin sekä alueellisiin ja paikallisiin kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin. Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustusten liikennejärjestelmätasoiset tavoitteet tulevat valtakunnallisesta liikenneturvallisuusstrategiasta. Lisäksi tavoitepohjaan kuuluvat alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet, jotka voivat hakuohjeiden mukaan olla määritelty kunnan tai seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa tai seudun tai maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Vuosittaiset hankehakujen teemat suunnitellaan Traficomissa asiantuntijatyönä valtakunnallisten strategioiden tavoitteiden ja muiden mahdollisten ajankohtaisten linjausten puitteissa.

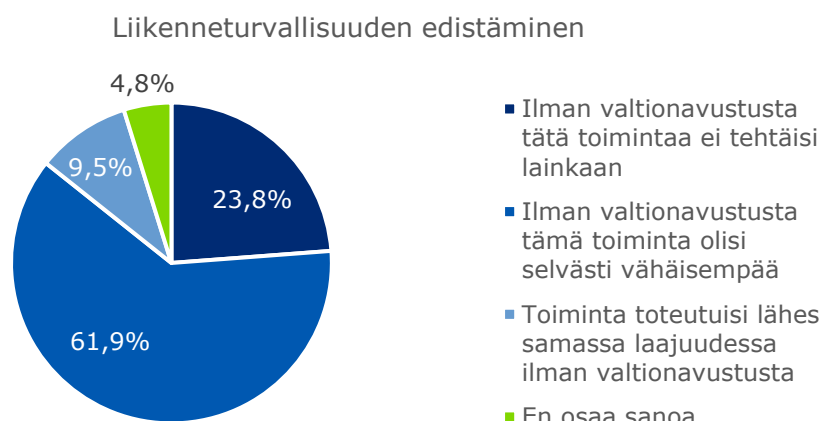
Alueellisten tai valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumiselle ei ole asetettu erityisiä mittareita avustushaun kokonaisuutta koskien. Myöskään yksittäisiä hankkeita koskien ei ole asetettu nimettyjä mittareita, vaan hakijoiden tulee hakulomakkeella itse kuvata, miten hanke edistää hankehaun teemaa ja/tai tukeeko hanke alueellisen tai valtakunnallisen liikenneturvallisuustavoitteen toteutumista ja miten.

4.2.3 *Vaikuttavuuden arviointi*

Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa

Haastatteluiden ja kyselyn pohjalta voidaan todeta, että valtionavustuksella on saatu aikaan toivottuja liikenneturvallisuushankkeita, joita ei samassa laajuudessa olisi toteutunut ilman avustusta. Avustus on mahdollistanut halutun liikenneturvallisuustoiminnan toteutumisen kohdekunnissa ja -organisaatioissa. Hanketoimijoiden haastattelussa todettiin, että esimerkiksi kunnassa ei uusien infraratkaisujen kokeiluja tai tutkimuksellisen lähestymistavan sisältäviä hankkeita olisi tehty, jos valtionavustusta ei olisi saatu. Varsinkin pienissä kunnissa ja kaupungeissa valtionavustus mahdollistaa sellaista toimintaa, johon ei muuten olisi resursseja. Valtionavustuksen voidaan todeta olevan eräänlainen toiminnan kiihdytin silloin, kun idea tai tahtotila tietyn aiheen osalta on olemassa.

Kuva 5. Liikenneturvallisuuden hankeavustusten vaikutus organisaation toimintaan.

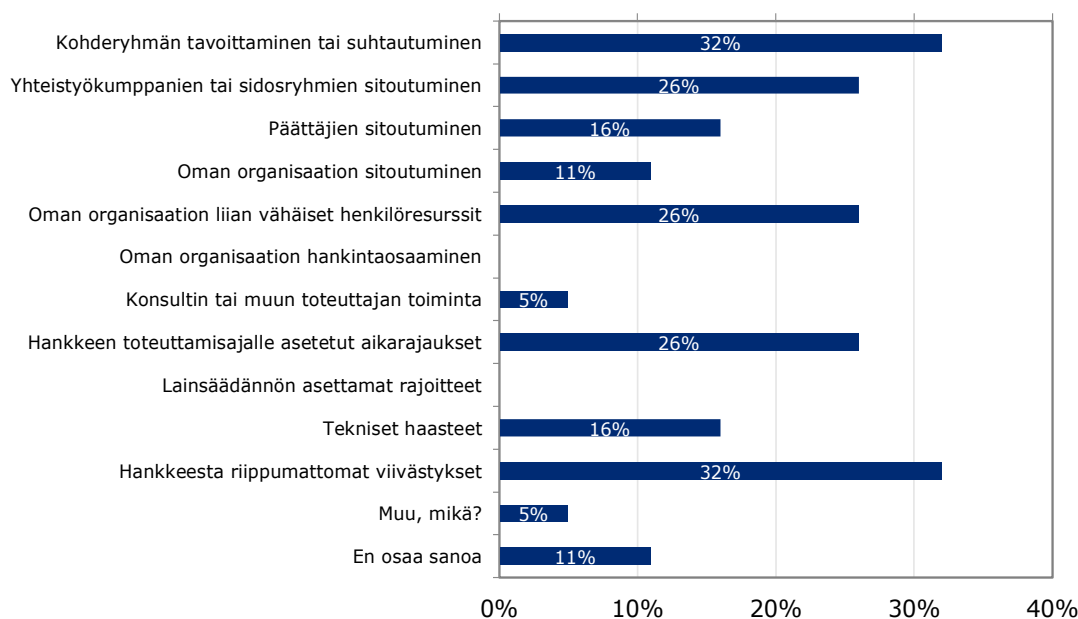


Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen

Avustusta saaneet hankkeet ovat pääosin toteutuneet hakemusvaiheen suunnitelman mukaisesti. Joissain hankkeissa ei kaikkiin asetettuihin tavoitteisiin ole päästy, tai osaa tehtävistä ei ole voitu toteuttaa muuttuneiden tilanteiden vuoksi. Tavoitteiden ja hankkeen alussa määritettyjen hanketehtävien toteutumista ovat haastaneet muun muassa henkilöresurssien vähyys, kohderyhmän tavoittaminen, kustannusten ja aikataulun rajallisuus, yhteistyökumppaneiden tai sidosryhmien huono sitoutuneisuus sekä hankkeesta riippumattomat viivästykset (kuva 6). Niissä hankkeissa, joissa keskeisessä asemassa ovat olleet vuorovaikutustilanteet ja osallistaminen, haasteita tai esteitä on muodostunut osallisten osallistumishalukkuuden puuttumisesta sekä koronapandemiasta.

Vaikka asetetut tavoitteet eivät ole aina toteutuneet, on hankkeet silti saatettu kokea hyödyllisiksi. Hankkeet ovat muun muassa lisänneet osapuolten osaamista sekä eri tahojen keskinäistä yhteistyötä. Hyvänä hanketuloksena voidaan myös pitää tilannetta, jossa uutta menetelmää on hankkeessa testattu tai kehitetty, mutta ratkaisu on todettu ei-toimivaksi. Tällöin tuloksena on arvokas tieto menetelmän (huonosta) käytettävyydestä.

Kuva 6. Haasteet tieliikenneturvallisuuden edistämishankkeiden toteutuksessa.



Avustushankkeiden tavoitellut vaikutukset vaihtelevat hankkeittain. Osa liikenneturvallisuushankkeista pyrkii kehittämään liikenneympäristöä turvallisemmaksi, kun taas osa pyrkii vaikuttamaan liikennekäyttäytymiseen. Sekä liikenneympäristön ominaisuudet että liikennekäyttäytyminen vaikuttavat liikenneturvallisuuden kehitykseen. Hankkeiden lopullista vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen on kuitenkin hankalaa arvioida ilman pitkäjänteistä seuranta esim. liikenneonnettomuuksista.

Liikenneturvallisuustyön valtionavustus tukee liikenneturvallisuuden kehittymisen ohella muitakin yhteiskunnallisia tavoitteita, jos ja kun liikenneturvallisuus ajatellaan laajemmin osaksi hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämistä. Työssä käytössä olleista aineistoista nousevat esiin hankkeiden vaikutukset liikenneturvallisuuden ohella myös kulikutapavalintoihin.

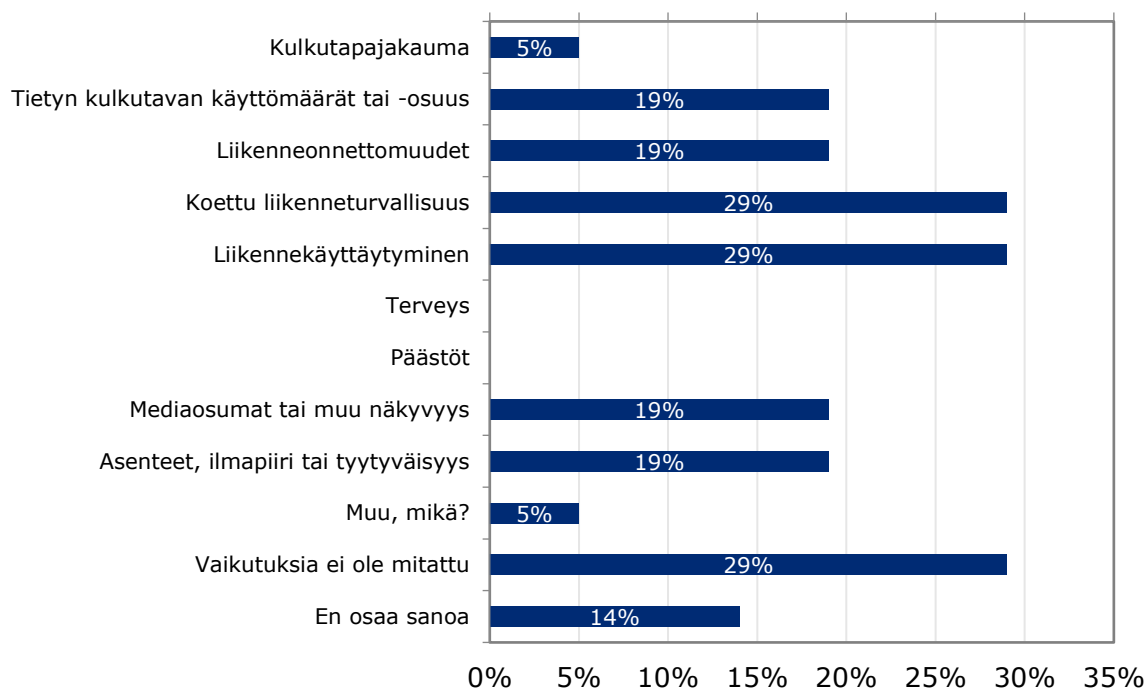
Erityyppinen yhteistyön kehittyminen nousee aineistoista esille keskeisenä avustusten vaikutuksena. Esimerkiksi seudulliset liikenneturvallisuushankkeet on koettu tärkeiksi, koska niiden kautta seudun pienetkin kunnat saadaan keskuskau-pungin ohella mukaan liikenneturvallisuustyöhön. Hankkeilla on arvioitu olevan vaikutuksia myös esimerkiksi henkilöstön osaamiseen ja sidosryhmäyhteistyöhön. Ryhmähaastattelussa nousi esille, että valtionavustuksella on ollut merkitystä erityisesti kunnan päättäjien asenteisiin. Päättäjiltä saadaan työlle vihreää valoa, kun valtiolta on saatu avustusta, ja myös hankkeiden tuottamaa tietoa saatetaan ottaa vastaan paremmin, kun se tulee kunnan ulkopuoliselta taholta kuten hanke-konsultilta.

Taulukko 6. Liikenneturvallisuuden hankeavustusten arvioituja vaikutuksia.

| Vastausvaihtoehto | Ei vai- ku- tusta | Vähän vai- ku- tusta | Jonkin verran vai- ku- tusta | Merkit- tävästi vai- ku- tusta | En osaa sanoa |
|--|-------------------------|-------------------------------|--|--|---------------------|
| Liikenneturvallisuuden parantuminen kohderyhmässä tai -alueella | 0 % | 0 % | 70,0 % | 30,0 % | 0 % |
| Kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai -alueella | 10,0 % | 30,0 % | 45,0 % | 10,0 % | 5,0 % |
| Kohderyhmän tiedon lisääntyminen | 0 % | 0 % | 25,0 % | 70,0 % | 5,0 % |
| Muutos kohderyhmän asenteissa | 0 % | 10,0 % | 55,0 % | 30,0 % | 5,0 % |
| Muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa | 0 % | 15,0 % | 60,0 % | 20,0 % | 5,0 % |
| Oman organisaationne tiedon lisääntyminen | 0 % | ,0 % | 35,0 % | 65,0 % | 0 % |
| Oman organisaationne toimintatapojen muuttuminen | 0 % | 5,0 % | 70,0 % | 25,0 % | 0 % |
| Kokonaan uuden toiminnan tai palvelun käynnistyminen | 5,0 % | 25,0 % | 35,0 % | 35,0 % | 0 % |
| Rahoituksen lisääminen liikenneturvallisuuden edistämiseen | 0 % | 45,0 % | 30,0 % | 20,0 % | 5,0 % |
| Eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen | 0 % | 5,0 % | 45,0 % | 50,0 % | 0 % |
| Kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen | 0 % | 30,0 % | 60,0 % | 10,0 % | 0 % |
| Liikenneturvallisuuden vahvempi asema päätöksenteossa | 0 % | 30,0 % | 30,0 % | 35,0 % | 5,0 % |
| Liikenneturvallisuuden medianäkyvyyden kasvu | 0 % | 10,0 % | 30,0 % | 60,0 % | 0 % |
| Muu vaikutus, mikä? | 20,0 % | 0 % | 0 % | 60,0 % | 20,0 % |

Hankkeiden vaikutusten arviointi on todettu nykyisin haastavaksi. Kyselyssä 30 prosenttia vastaajista totesi, että hankkeiden vaikutuksia ei ole mitattu minkään tekijän suhteen (ks. kuva 7).

Kuva 7. Hankkeiden vaikutusten mittaaminen: liikenneturvallisuuden valtionavustus



Hankkeiden loppuraporteissa vaikuttavuutta onkin pääsääntöisesti analysoitu sen kannalta, miten hankkeen laadulliset tavoitteet ja hanketehtävät toteutuivat. Kuten todettua, varsinaista vaikuttavuutta liikenneturvallisuuden kehittymiseen on hyvin haastava arvioida ilman mittareita ja seurantaa, mikä puolestaan ei ole vuoden kestävässä hankkeissa realistista. Voidaankin pohtia, olisiko hankkeissa hyödyllisempää arvioida hankkeiden oppeja, onnistumisia ja epäonnistumisia eli ns. prosessivaikutuksia.

Koska hankkeet ovat pääosin kuntavetoisia, kohdistuen koko kunnan alueelle tai esimerkiksi yksittäisten kohteiden kuten koulujen liikenneturvallisuuteen, ovat hankkeiden vaikutukset pääosin paikallisia. Hyvien käytäntöjen jalkautuessa laajemmalle voidaan ajatella syntyvän myös laajempaa vaikuttavuutta.

Tuen pienentämisen tai suurentamisen vaikutukset

Kyselytulosten mukaan kuntien toiminta liikenneturvallisuuden edistämiseksi olisi kokonaisuudessaan suppeampaa ilman valtionavustusta. Valtionavustukset toimivat kunnille kannustimena ohjata rahoitusta ja henkilöresursseja liikenneturvallisuuden edistämiseen. Hanketasolla tarkasteltuna mahdollinen suurempi rahoitus tarkoittaisi käytännössä, että hankkeessa tehdään enemmän toimenpiteitä tai suuremmalle kohdejoukolle kuin pienemmällä rahoituksella tehtäisiin. Rahoituksen pienentäminen ja suurentaminen vaikuttaisi todennäköisesti ensimmäisenä tiedottamiseen ja vaikuttamistyöhön, jonka on tärkeää vaikutusten pysyvyyden kannalta.

Kokonaisuutena tarkasteltuna tieliikenteen turvallisuuden hankeavustusten määrärahojen pienentäminen johtaisi joko siihen, että avustuksen osuutta hankkeiden kokonaisrahoituksesta pienennettäisiin, tai siihen, että hakemuksista suurempi osa hylättäisiin. Valtion rahoitusosuuden pienentäminen merkitsi kuntien

rahoitusosuuden nousua, mikä voisi käytännössä vähentää kiinnostuneiden hakijoiden määrää. Hankkeiden karsiminen puolestaan vähentäisi toteutettujen hankkeiden määrää ja samalla niiden vaikutuksia. Kaikkiaan voidaan päätellä, että tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen hankeavustusten pienentäminen tai suurentaminen vastaavasti pienentää tai suurentaa hanketoiminnan myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

4.2.4 Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi

Tuen suuruus ja kohdentaminen suhteessa tavoiteltaviin vaikutuksiin

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustuksille ei ole asetettu valtakunnallisia määrällisiä tavoitteita. Hakuohjeiden mukaan hankeavustuksilla halutaan tukea uudenlaisten toimintatapojen ja ideoiden kokeilua ja käyttöönottoa. Valtionavustuksella halutaan tukea erityisesti sellaisia kokeiluita, kehittämishankkeita ja tutkimuksia, joiden tuottamia toimintamalleja, kokemuksia ja tuloksia voidaan soveltaa ja hyödyntää koko maassa. Rahoitettavien kehittämishankkeiden ja kokeilujen tulisi tukea yhteisten turvallisuustavoitteiden pohjalta valittuja teemoja (kts. luku 2.2.3).

Vuosien 2017–2021 hankeavustusten summasta arviolta 38 prosenttia kohdistui hankkeisiin, joissa tavoitteena oli kehittää toimintamalleja tai liikenneympäristön turvallisuutta parantavia ratkaisuja. Näiden hankkeiden voidaan arvioida vastaavan parhaiten hankkeilla tavoiteltavia tuloksia. Selvityksiin ja ohjetöihin käytettiin puolestaan 6 prosenttia avustuksista, ja näissä töissä voinee niin ikään olla valtakunnallisesti hyödynnettäviä tuloksia. Kaikkiaan 56 prosenttia tieliikenteen turvallisuuden hankeavustuksista käytettiin toimenpideohjelmiin, suunnitteluhankkeisiin sekä liikennekasvatukseen, viestintään ja markkinointiin. Tällaisten hankkeiden tulosten voitaneen arvioida olevan vain joiltain osin valtakunnallisesti hyödynnettäviä (esim. viestintämateriaalit). Valtakunnallista liikenneturvallisuustavoitetta nämäkin hankkeet luonnollisesti palvelevat.

Arvioinnin perusteella voidaan päätellä, että tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustusten vaikuttavuus paranisi, jos suurempi osa hankeavustuksista kohdennettaisiin valtakunnallisesti hyödynnettävien toimintamallien, fyysisten ratkaisujen tai menetelmien kehittämiseen.

Kielteiset tai toisten tukien kanssa päällekkäiset tai vastakkaiset vaikutukset

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankkeilla ei ole tunnistettu kielteisiä tai muiden tukimuotojen kanssa vastakkaisia vaikutuksia. Turvallisuushankkeilla on jonkin verran samansuuntaisia vaikutuksia kaikkien muiden tässä arvioitujen tukimuotojen kanssa. Esimerkiksi koululaisiin ja nuorisoon kohdistuvilla hankkeilla on samansuuntaisia vaikutuksia kuin Liikenneturvan toiminnalla. Kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuutta parantavilla hankkeilla edistetään samalla näiden liikenne-
muotojen houkuttelevuutta ja tuotetaan aineksia kuntien edistämissuunnitelmissa huomioitavaksi.

Samansuuntaiset vaikutukset voidaan ajatella enemmän synergiahyötynä kuin päällekkäisenä työnä. Traficom myös huolehtii hankkeita arvioidessaan siitä, ettei samaan toimintaan osoiteta valtionavustusta kuin yhdestä tukimuodosta.

Tuen merkitys liikenteen eri käyttäjäryhmien / väestöryhmien kannalta sekä vaikutukset kilpailutilanteeseen

Liikenneturvallisuushankkeiden kohderyhmät on määritelty hakuilmoituksissa. Hankkeilla on edistetty koululaisten, lasten, nuorten, ikäihmisten ja työikäisten liikenneturvallisuutta. Kohderyhmät ovat Traficomissa määräytyneet liikenneturvallisuuden strategisista tarkasteluista ja linjauksista käsin ja tunnistetun tarpeen myötä. Toisin sanoen liikenneturvallisuuden hankeavustuksia kohdistetaan tietyn väestöryhmän turvallisuuden edistämiseen siksi, että kyseisessä väestöryhmässä tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin muissa väestöryhmissä tai siksi, että kyseiseen väestöryhmään (kuten lapsiin ja nuoriin) vaikuttamalla voidaan parhaiten saavuttaa pitkäaikaista vaikuttavuutta.

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustuksilla ei ole suoria vaikutuksia kilpailutilanteeseen, koska avustuksia ei voida myöntää yrityksille. Useissa hankkeissa on kuitenkin mukana konsultti tai tutkimuslaitos. Tällöin on avustuksen hakijan vastuulla noudattaa voimassa olevaa hankintalainsäädäntöä. Tässä arvioinnissa ei ole selvitetty sitä, miten hankintalainsäädäntöä on noudatettu. Toisaalta arvioinnissa ei ole tullut esille viitteitä siitä, että hankeavustuksilla olisi olennaisia vaikutuksia kilpailutilanteeseen.

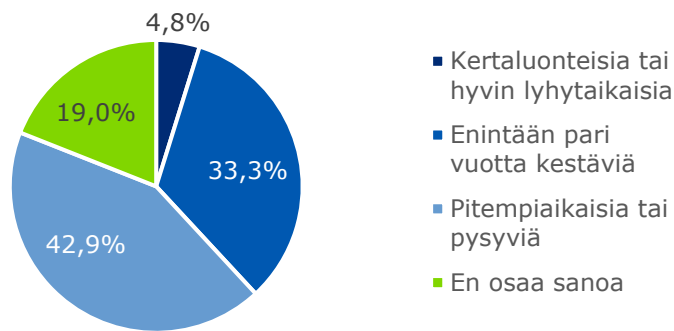
Toiminnan jatkuminen ja vaikutusten pysyvyys

Kyselyssä lähes kaksi kolmasosaa vastaajista oli sitä mieltä, että oma organisaatio on hyödyntänyt avustushankkeiden tuloksia tai toimintamallia hankkeen jälkeen. Kun lasketaan mukaan ”osittain tai vain osassa hankkeita” -vastaukset, saadaan hanketuloksia hyödyntäneiden prosenttiosuudeksi noin 95, mitä voi pitää erittäin hyvänä tuloksena.

Hankkeilla onkin kyselyn ja ryhmähaastattelun perusteella ollut pysyviä, hankeajan päättymisen jälkeen jatkuneita lopputuotoksia ja vaikutuksia. Osa hankkeiden menetelmistä tai lopputuotteista on todettu toimiviksi, ja ne ovat jääneet elämään osaksi kunnan tai muun hanketoimijan normaalitoimintaa. Myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden toimenpideohjelmat toimivat kuntien työkaluna liikenneympäristön kehittämistyössä jatkossa. Kyselyssä 90 prosenttia vastaajista esitti, että hankkeissa tehty toiminta jatkui hankeajan jälkeen joko kokonaan tai ainakin osittain / osassa hankkeita. Kysyttäessä, miten pysyviä hankkeiden vaikutukset ovat olleet, noin kolmasosa vastaajista arvioi vaikutusten kestäneen enintään pari vuotta. Yli 40 prosenttia puolestaan arvioi vaikutukset pitempiaikaisiksi tai pysyviksi.

Kuva 8. Kyselyvastaukset liikenneturvallisuushankkeiden vaikutusten pysyvyydestä.

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus



Skaalattavuus ja monistettavuus

Hanketulosten laajempi hyödynnettävyys riippuu muun muassa hankkeen sisällöstä. Osassa hankkeita lopputulos on sellaisenaan käytettävissä laajemmin (esim. liikennekasvatusmateriaalit). Osa hankkeista taas on paikallisesti kohdennettuja (esim. toimenpideohjelmat) eikä siten suoraan hyödynnettävissä toisaalla. Näissä hankkeissa on kuitenkin usein kokeiltu uusia toimintatapoja tai tiedonkeruumenetelmiä, joista saadut opit voivat olla laajemmin hyödynnettävissä.

Ryhmähaastattelussa ja kyselyssä todettiin hankkeiden tulosten ja toimintamallien olevan melko hyvin monistettavissa muihin kuntiin tai organisaatioihin, mutta haastateltavilla ja kyselyvastaajilla ei välttämättä ollut tietoa, oliko omien hankkeiden tuotoksia muualla hyödynnetty. Yli 80 prosenttia vastaajista oli liikenneturvallisuuden hankeavustuksen osalta sitä mieltä, että omien hankkeiden toimintamallit olisivat toistettavissa toisella paikkakunnalla tai toisessa organisaatiossa.

Aineistoissa nousee myös esille, että kunnissa ei välttämättä ole tietämystä aiemmin toteutetuista hankkeista ja niiden tuloksista, mikä osaltaan heijastuu sekä samankaltaisten ideoiden toistuvuuteen että pienissä kunnissa ideoiden puuttumiseen. Aineistosta nousi selkeästi esiin tarve hankkeiden tulosten ja toimintamallien viestimiselle, joka auttaisi uusia tahoja ideoimaan mahdollisia hankkeita. Vaikeavuutta voisi lisätä hyväksi todettujen ja toimivien hanketulosten skaalaaminen ja monistaminen.

Tuen merkitys alueellisesti sekä valtakunnallisessa liikenne- ja ilmasto-politiikassa

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustusten vaikutukset ovat yleensä paikallisia. Monissa hankkeissa vaikuttavuus voi jäädä esimerkiksi yksittäisen koulun, katujakson tai tietyn yhteisön piiriin. Vaikutukset voivat kuitenkin olla pitkäaikaisia ja levitä kunnassa tai jopa alueellisesti. Haastattelujen perusteella hankkeiden pysyviä vaikutuksia ovat esimerkiksi kunnan päättäjien asenteiden muuttuminen ja kuntien välisen yhteistyön lisääntyminen liikenneturvallisuusasioissa. Esimerkkinä mainittiin myös liikenneturvallisuushankkeessa toteutettu mediakasvatuskurssi, joka jäi kunnan kouluihin valinnaiseksi kurssiksi.

Hankkeiden alueellinen ja valtakunnallinen vaikuttavuus voi syntyä siten, että hankkeissa tuotetaan monistettavia ja skaalattavia tuloksia liikenneturvallisuustyöhön. Tiedot hankkeiden tuloksista ovat kuitenkin toistaiseksi levinneet huonosti kuntiin.

Liikenneturvallisuushankkeille ei ole erikseen asetettu tavoitteita tai roolia valtakunnallisissa strategioissa, eikä hankkeilla siten ole itsessään suoraa roolia valtakunnallisessa liikennepolitiikassa. Yleisellä tasolla kaikki liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet edistävät samalla valtakunnallisia liikenneturvallisuuden tavoitteita.

4.2.5 Kokonaisarviointi

Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustuksille asetetut tavoitteet ovat tarkoituksenmukaisia. Hankkeilla pyritään saamaan aikaan uudenlaisia toimintatapoja ja ideoita, kokeilla niitä ja ottaa käyttöön. Hankehaussa pidetään lisäksi tärkeimpinä koko maassa hyödynnettäviä tuloksia. Hankehakujen vuosittaiset teemat ovat valtakunnallisista strategioista johdettuja kohderyhmiä, ja ne ovat siinä mielessä hyvin perusteltuja.

Toisaalta vaikka avustuksille asetetut päätavoitteet ovat selkeät, annetaan hakuilmoituksissa mahdollisuus tehdä "mitä tahansa" liikenneturvallisuutta edistäviä hanke-ehdotuksia teemojen puitteissa. Tällainen tavoitteiden avaruus on perusteltua silloin, kun ei haluta rajata hakijoiden omaa ideointia. Arvioinnin perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että valtionavustuksilla rahoitettaville turvallisuushankkeille voisi asettaa tiukemmin tavoitteita tuottaa valtakunnallisesti yleistettäviä tuloksia. Tulosten yleistettävyyden testaamista voisi joko vaatia tai vähintään sisällyttää hakemusten arviointikriteereihin.

Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen

Yleisesti voidaan todeta, että kaikki tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustuksilla toteutetut hankkeet ovat parantaneet tieliikenteen turvallisuutta jossain määrin, jossain kohderyhmässä ja jossain paikassa. Tärkein vaikutus on todennäköisesti se, että hankkeilla edistetään sitä, että kunnalliset viranomaiset ja päätöksentekijät ottavat huomioon tieliikenteen turvallisuuden päätöksissään.

Turvallisuushankkeiden tulokset ovat olleet pääosin paikallisia. Rahoitetuista hankkeista alle puolet on ollut sellaisia, joiden tavoitteena on ollut tuottaa uusia toimintamalleja tai muita ratkaisuja yleistettäväksi alueellisesti tai valtakunnallisesti. Tältä osin tuen vaikuttavuus ei ole ollut kovin hyvä.

Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys

Hankeavustusten arvioidaan olevan tehokas tapa toteuttaa valtakunnallisesti kattavasti tieliikenteen turvallisuutta eri tavoin parantavia hankkeita. Tehokkuuden tärkeä tekijä on vaatimus hakijan omasta rahoitusosuudesta, joka kannustaa suunnittelemaan paikallisesti vaikuttavia hankkeita. Hankeavustus on avustusmuotona sopiva tarkoitukseen, kun halutaan uudenlaisia toimintatapojen ja

ideoiden kokeilua ja käyttöönottoa. Arvioinnin perusteella hankkeiden tuloksista noin puolet on ollut liikenneturvallisuuden paikallista parantamista ja noin puolet monistettavien toimintatapojen ja ideoiden tuottamista ja kokeilua.

Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustuksia on myönnetty vuodesta 2017 lähtien. Arvioinnin perusteella voidaan todeta, että hankeavustuksille on yhteiskunnallinen tarve ja että hankkeilla edistetään liikenneturvallisuutta. Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen hankeavustusten yhteiskunnallista merkitystä voitaisiin lisätä määrittämällä liikenneturvallisuuden hankeavustuksille valtakunnallisia tavoitteita ja tehtäviä liikenneturvallisuusstrategian toteuttamisessa.

Tukiprosessin kehittämistarpeet

Hakuprosessin osatekijät saivat kyselyssä suhteellisen hyviä arvosanoja. Kuitenkin avustusprosessin aikataulu vaikuttaisi aineistojen perusteella olevan hankkeita ja hakemusinnokkuutta rajaava tekijä. Vuotta pidempi hankeaikataulu voisi mahdollistaa myös hankkeen vaikuttavuuden seurannan sekä hanketulosten jalkauttamisen ja monistamisen. Lisäksi haku- ja myöntämisprosessin kalenterivuosi kierto sopii huonosti varsinkin koulumaailmaan sijoittuviin hankkeisiin, joille luontevampi aikataulu olisi kouluvuosi syksystä kevääseen. Positiivisena asiana puolestaan koettiin viime vuosina tapahtunut eri valtionavustuslajien hakuajankäytön yhtenäistäminen, sillä tällöin hakuprosessin aikataulu tulee hakijatahoille laajasti tutuksi ja mahdollistaa hankkeiden paremman ennakkovalmistelun.

"On menty siihen suuntaan, että hakemus on parempi laadittua konsultilla, jotta avustuksen saamiseen olisi edes jonkinlaista mahdollisuutta. Mielestäni tuo ei ole oikea suunta, koska on vaarana, että "kauniit paperit" ilman paikallistuntemusta onkin se tärkein osatekijä. Hakijat eivät todellakaan ole samalla lähtöviivalla."

Hankkeissa, joissa konsultti on vastannut suurimmalta osin työn toteutuksesta, on konsultin läsnäolo tunnistettu pääosin vahvuudeksi. Konsulttityö on mahdollistanut pienessä kuntaorganisaatiossa ulkopuolisen osaamisen hyödyntämisen ja saadun tiedon jalkauttamisen myös kunnan osaamiseen. Kyselyvastauksista on kuitenkin havaittavissa myös kritiikkiä koskien konsulttien hyödyntämistä hakuvaiheessa. Kritiikin mukaan valtionavustusta on haastava saada ilman konsulttiapua, joten ne kunnat, joilla siihen ei ole varaa, jäävät hakemusten arvioinnissa hännille.

Toimintaympäristön muutostekijät

Asiantuntija-arvioinnissa tunnistettiin seuraavia toimintaympäristön muutoksia ja nousevia teemoja liikenneturvallisuudessa:

- Liikenteen sähköistyminen
- Uudet mikroliikkumisvälineet
- Ulkomaalaistaustaisen väestön määrän kasvu
- Väestön ikääntyminen ja ajoterveyskysymykset
- Päihteet liikenteessä (alkoholi -> huumeet), syrjäytymisen ehkäisy
- Nuoren riskikäyttäytyminen, someilmiöt
- Pyöräilyn turvallisuus

- Liikkumattomuuden lisääntyminen, etätyön kasvu, autoistuminen
- Kaupunkilogistiikan muutokset, esim. ruokakuljetusten kasvu
- Pidemmällä aikavälillä: liikenteen automaatio.

4.3 Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

4.3.1 Yleiskuvaus

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta on jaettu vuodesta 2012 alkaen, mutta tässä raportissa tarkastellaan toimeksiannon mukaisesti vain vuosina 2017–2021 järjestettyjä hakukierroksia. Tänä aikana avustusta on haettu yhteensä 256 hankkeelle ja avustus on myönnetty näistä 148 hankkeelle eli 58 prosentille. Hankehakemuksista 73 prosenttia (186/256) on ollut kuntien hakemuksia. Yhteensä 74 kuntaa on hakenut avustusta.

Avustushakemuksia, joissa hakijatahona on jokin muu kuin kunta, on jätetty tarkastellulla ajanjaksolla 70 kappaletta. Muita hakijatahoja ovat olleet esimerkiksi maakuntien liitot, kuntayhtymät, sairaanhoitopiirit sekä erilaiset paikalliset ja valtakunnalliset järjestöt. Tässä luvussa 4.3 käsitellään käsitelty kuntien ja muiden toimijoiden hankkeita yhtenä kokonaisuutena, sillä aineistoista ei ollut mahdollista erottaa erikseen kuntia ja muita toimijoita koskevia tuloksia.

Maakunnittain avustushakemukset jakautuvat oheisen kuvan mukaan.

Kuva 9. Liikkumisen ohjauksen hankkeiden jakautuminen maakunnittain.



Avustusta saaneilla hankkeilla on pyritty edistämään kestävästä liikumisesta monin eri tavoin. Hankkeiden kirjo onkin hyvin laaja hanketyypin, hankkeen koon,

sisältöteeman, kohdejoukon, kohdealueen maantieteellisen laajuuden, menetelmien ja tavoitteiden suhteen.

Liitteessä 6 on jaoteltu liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet teemoittain. Joissain tapauksissa hanke olisi voitu jaotella useammankin teeman alle. Tällöin hanke on laskettu kuuluvaksi siihen teemaan, jonka mukaista sisältöä hankkeessa oli kustannuksiltaan eniten.

Taulukko 7. Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden määrä ja arvo vuosittain.

Kaikki yhteensä

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|------------|------------------|
| 2017 | 30 | 1 132 586 |
| 2018 | 31 | 1 045 049 |
| 2019 | 35 | 1 100 397 |
| 2020 | 26 | 891 248 |
| 2021 | 35 | 1 213 033 |
| Yhteensä | 157 | 5 382 313 |

4.3.2 Tavoitteiden arviointi

Edellä luvussa 2.3 on kuvattu liikkumisen ohjauksen avustusten säädösperustaa ja tavoitteita, joista perimmäisin on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen. Verrattuna esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustukseen, joka on teemaltaan selkeästi rajattu, liikkumisen ohjauksen valtionavustus on teemoiltaan ja tavoitteiltaan selvästi laajempi. Siten se myös jättää hankkeiden sisällön ideoinnin suurelta osin hakijoille. Tätä voidaan pitää hyvänä asiana paikallisten tarpeiden toteutumisen ja uusien ideoiden syntymisen näkökulmasta.

Toisaalta liikkumisen ohjauksen valtionavustus on yksi kestävän liikkumisen edistämisen ja siten liikenteen ilmastopolitiikan työkaluista, joita valtionhallinnolla on käytössään. Sellaisena sille olisi mahdollista asettaa nykyistä fokusoidumpia tavoitteita ja rajauksia: mitä juuri tällä työkalulla halutaan saada aikaan esimerkiksi vuositasolla ja pidemmällä aikavälillä.

Liikkumisen ohjauksen hankkeet toteuttavat usein myös muita kuin kestävän liikenteen ja sitä kautta liikenteen ilmastopolitiikan tavoitteita. Tämän työn viranomais- ja sidosryhmähaastattelussa mainittiin valtakunnallisina tavoitteina hallituksen ilmastopolitiikka (Kohti hiilineutraalia Suomea 2035) sekä Liikuntapoliittinen selonteko. Aiemmissa selvityksissä on mainittu, että liikkumisen ohjauksen avustusten tavoitteiden rajaus pelkästään päästötavoitteisiin on liian kapea (Suomela et al. 2018).

4.3.3 Vaikuttavuuden arviointi

Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa

Liikkumisen ohjauksen avustukset ovat aineistojen perusteella olleet merkittävässä roolissa niiden kohteena olevan toiminnan toteutumisessa. Kyselyvastauksista noin 20 prosenttia oli sitä mieltä, että ilman valtionavustusta hankkeen toimintaa ei tehtäisi lainkaan, ja hieman yli 70 prosenttia vastasi, että toiminta olisi selvästi vähäisempää ilman valtionavustusta. Ryhmähaastattelussa hakijatahot esittivät, että valtionavustuksen merkitys hankkeiden toteutumiselle on suuri: useimmat hankkeet olisivat luultavasti toteutuneet ilman avustustakin, mutta ajallisesti myöhemmin, pienemmässä mittakaavassa, kapeammasta sisältönäkökulmasta tai vähäisemmällä poikkihallinnollisella yhteistyöllä. Kuntien osalta todettiin, että pienikin avustus on kunnalle merkityksellinen.

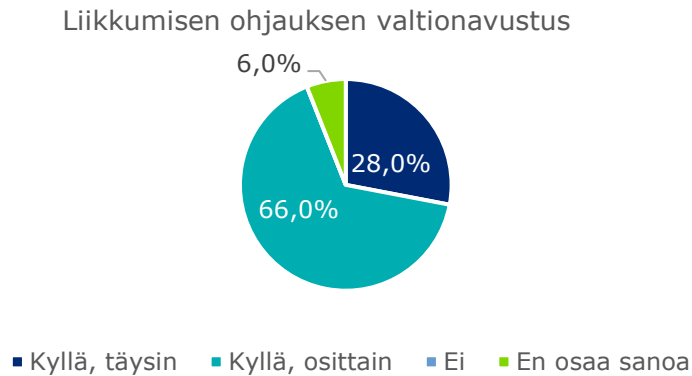
”Saimme avustuksen myötä toteutettua kestävästä liikkumisesta edistävän hankkeen, joka onnistui ja jota pyritään integroimaan osaksi perustoimintaamme. Tarvitsimme hankkeeseen paljon omaakin rahaa ja muuta panostusta, mutta emme olisi pystyneet toteuttamaan hanketta niin laadukkaana kuin ilman liikkumisen ohjauksen avustusta. Avustus myös auttoi esim. markkinoinnissa ja pysymään aikataulussa.”

Myös viranomaisten ja sidosryhmien ryhmähaastattelussa todettiin, että ilman valtionavustuksia varsinkin kunnat lähtisivät kehittämään kestävästä liikkumisen asioita selvästi pienemmällä panoksella tai eivät lainkaan. Avustus mahdollistaa kunnan tekemistä lakisääteisten tehtävien ulkopuolelta. Haastateltavat mainitsivat positiivisena seikkana sen, että liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kokonaisuus sisältää hyvin monenlaisia kehittämistoimintaa ja mahdollistaa innovointia sekä kokoaa monia erilaisia toimijoita hankkeissa yhteen.

Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen

Hankeaineistojen pohjalta on todettavissa, että hankkeet ovat melko suurelta osin toteutuneet hakemusvaiheen suunnitelman mukaisesti. Kyselyssä 28 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että hankkeilla on saavutettu täysin ne vaikutukset, joita tavoiteltiin, ja 66 prosentin mielestä tavoitellut vaikutukset oli saavutettu osittain.

Kuva 10. Onko hankkeissa saavutettu tavoiteltu vaikutuksia: liikkumisen ohjaus.



Haasteita hankkeiden toteutuksessa ovat saattaneet aiheuttaa monet erityyppiset asiat, kuten

- hankeorganisaation omien henkilöressurssien vähäisyys;
- hankkeen toteutukselle asetetut aikarajaukset;
- hankaluus ja hitaus yhteistyökumppanien tai kohdejoukon saamisessa mukaan hankkeeseen;
- negatiivinen mediahuomio, kansalaismielipide tai kuntapäätäjien asenne kestävän liikkumisen edistämistoimia kohtaan varsinkin, jos ne koetaan autoilun rajoittamiseksi;
- koronan vaikutukset: kokoontumisrajoitukset, tapahtumien peruuntuminen sekä joukkoliikenteen matkustajamäärien vähentyminen;
- oppilaitoksiin kohdistuvissa hankkeissa: opetushenkilöstön kiire ja siitä johtuva vähäinen mahdollisuus ottaa kestävän liikkumisen asioita osaksi opetusta.

Valtionavustuskokonaisuuden vaikutuksia asetetun tavoitteen – kulkumuotojakauman muutoksen – toteutumiseen on haastava arvioida. Kuten edellä liikenneturvallisuushankkeissa, myös liikkumisen ohjauksen hankkeiden raporteissa vaikutuksia on yleensä kuvattu toteutuneiden toimien määrällä ja sisällöllä tai esimerkiksi viestinnän, tapahtumien tai koulutuksen tavoittavuudella. Vaikutusarvioinnin IOOI-mallin mukaisella käsitteistöllä tarkasteltuna (luku 3.1.1) kyse on lähinnä hankkeiden tuotoksista ja tuloksista (output) eikä vaikutuksista (outcome) tai vaikuttavuudesta (impact).

Hankkeiden vaikutuksissa olisi kyse kohderyhmän kulkutapojen muutoksesta, jota ei useimmissa hankkeissa ole mitattu tai muutoin todennettu. Poikkeus ovat jotkin rajattuun ja täsmälliseen kohdejoukkoon (esimerkiksi yksittäinen työpaikka) kohdistuneet hankkeet, joissa on voitu todentaa kulkutapavalinnoissa tapahtuneita muutoksia. Lisäksi joidenkin hankkeiden loppuraporteissa on mainittu, että vaikuttavuutta kulkutapajakaumaan tai tietyn kulkutavan käyttöön on tarkoitus tutkia hankeajan jälkeen, esimerkiksi vuoden tai kahden kuluttua. Traficom ei ole pyytänyt näitä seurantatutkimuksia käyttöönsä, eikä siten ole tiedossa, onko tutkimuksia toteutettu aiotulla tavalla tai millaiset niiden tulokset ovat.

Oma hanketyyppinsä, joka käsittää melko suuren osan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella rahoitetuista hankkeista, ovat erityyppiset suunnitelmat, strategiat ja kehittämisselvitykset. Näihin kuuluvat muun muassa kunnan

kokonaisvaltaiset kestävä liikuttamisen strategiat, kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat ja pysäköintistrategiat. Myös työpaikka- tai kiinteistökohtainen kestävä liikuttamisen suunnittelu tuottaa tuloksenaan suunnitelman tai strategian. Suunnitelmille, strategioille ja selvityksille on lähtökohtaisesti ominaista, että niiden mahdolliset vaikutukset näkyvät vasta myöhemmin, kun suunnittelusta edetään konkreettiseen toteutukseen. Toki on myös mahdollista, että kunnan tai muun kohdeorganisaation johdon sitoutumista suunnitelmaan ei saada lainkaan, jolloin suunnitelma ei etene toteutukseen; tätä ei kuitenkaan ole mahdollista selvittää käytössä olleilla aineistoilla.

”Avustukset ovat tarpeellisia, sillä niiden avulla voi perustella toiminnan järkeviä kehityssuuntia. Keskikokoisessa kaupungissa voi toiminnan painopiste vahingossakin ajautua ihan muualle. Avustukset auttavat pitämään toiminnan linjakkaana. Kiitos niistä!”

Vaikka vaikutuksia kulkumuotomuutoksiin ei useimmiten voida todentaa, hankkeilla näyttäisi olevan muita vaikutuksia. Hakijatahojen haastatteluissa hankkeiden tärkeimmiksi koetut vaikutukset olivat samansuuntaisia hankkeen aihepiiristä riippumatta: muutokset asenteissa ja ilmapiirissä, keskustelun viriäminen sidosryhmien tai kunnan toimijoiden piirissä sekä poliitikkoihin vaikuttaminen. Valtionavustuksen koettiin tuovan kestäväälle liikuttamiselle painoarvoa, jolloin työhön saadaan helpommin mukaan henkilöitä kunnan muilta toimialoilta. Todettiin myös, että valtionavustuksen saaminen hankkeelle osoittaa kunnan päättäjille, että kestävä liikuttamisen edistämistyölle on olemassa myös laajempi, valtakunnallinen konteksti.

Sekä haastatteluista että hankeraporteista käy selkeästi ilmi, että eri toimijoiden välinen yhteistyö on hankkeiden myötä lisääntynyt: yhteistyö kunnan sisällä, uusien yhteistyökumppanien tai aiempien sidosryhmien kanssa tai toisinaan myös kuntalaisten ja heitä edustavien ryhmien kanssa. Esimerkiksi strategiatason suunnitelmilla on tarkasteltujen aineistojen perusteella niiden laadinnan aikaista vaikuttavuutta viestinnän, asukasosallistumisen, mediakeskustelun, kunnan sisäisen yhteistyön, sidosryhmävuorovaikutuksen tai päättäjakeskustelujen muodossa. Suunnitelman laadintaprosessi toimii siis ikään kuin alustana viestinnälle ja yhteistyölle, joka ei muutoin lähtisi käyntiin.

Kuntia koskien viranomais- ja sidosryhmähaastateltavat mainitsivat, että avustus sysää kunnassa liikkeelle monenlaisia prosesseja, uutta toimintaa ja uusia toimintatapoja. Kuntien ohjaamisen näkökulmasta viranomais- ja sidosryhmähaastateltavat esittivät, että jos jotakin tiettyä toimintaa halutaan edistää, tarvitaan rahoitusporkkana – pelkällä tiedollisella ohjauksella ja sparraamisella ilman rahoitusinstrumenttia asiat eivät yleensä edisty.

Kyselyvastaajien mukaan liikuttamisen ohjauksen avustus vaikutti eniten seuraaviin asioihin: kohderyhmän tiedon lisääntyminen, eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen, kestävä liikuttamisen medianäkyvyyden kasvu, oman organisaation tiedon lisääntyminen, kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai alueella, muutos kohderyhmän asenteissa sekä muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa.

Taulukko 8. Liikkumisen ohjauksen hankeavustusten arvioituja vaikutuksia.

| Vastausvaihtoehto | Ei vaikutusta | Vähän vaikutusta | Jonkin verran vaikutusta | Merkittävästi vaikutusta | En osaa sanoa |
|--|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|
| Liikenneturvallisuuden parantuminen kohderyhmässä tai -alueella | 16,7 % | 16,7 % | 45,8 % | 12,5 % | 8,3 % |
| Kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai -alueella | 2,0 % | 18,4 % | 44,9 % | 28,6 % | 6,1 % |
| Kohderyhmän tiedon lisääntyminen | 2,0 % | 4,1 % | 42,9 % | 49,0 % | 2,0 % |
| Muutos kohderyhmän asenteissa | 2,1 % | 10,2 % | 61,2 % | 20,4 % | 6,1 % |
| Muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa | 4,1 % | 10,2 % | 61,2 % | 12,3 % | 12,2 % |
| Oman organisaationne tiedon lisääntyminen | 4,1 % | 16,3 % | 34,7 % | 42,9 % | 2,0 % |
| Oman organisaationne toimintatapojen muuttuminen | 14,3 % | 20,4 % | 40,8 % | 20,4 % | 4,1 % |
| Kokonaan uuden toiminnan tai palvelun käynnistyminen | 14,6 % | 20,8 % | 22,9 % | 39,6 % | 2,1 % |
| Rahoituksen lisääminen kestävän liikkumisen edistämiseen | 14,3 % | 20,4 % | 38,8 % | 26,5 % | 0 % |
| Eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen | 2,0 % | 14,3 % | 28,6 % | 53,1 % | 2,0 % |
| Kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen | 4,1 % | 18,4 % | 44,9 % | 30,6 % | 2,0 % |
| Kestävän liikkumisen vahvempi asema päätöksenteossa | 6,1 % | 20,4 % | 36,7 % | 32,7 % | 4,1 % |
| Kestävän liikkumisen medianäkyvyyden kasvu | 2,1 % | 18,4 % | 30,6 % | 46,9 % | 2,0 % |
| Muu vaikutus, mikä? | 0 % | 0 % | 16,7 % | 50,0 % | 33,3 % |

"Hankkeen kesto on 8kk. Aika on lyhyt rakentaa verkostomaista työtä ja saavuttaa käyttäytymiseen ja asenteisiin liittyviä tavoitteita."

Kuten edellä on todettu, liikkumisen ohjauksen avustusten vaikuttavuutta – tai vaikuttavuuden puutetta – kulkumuotomuutokseen ei ole mahdollista todentaa. Tätä ei voine tulkita yksittäisten hankkeiden epäonnistumiseksi, vaan hankemuotoisen valtionavustuskäytännön ominaisuudeksi. Vajaan vuoden hankeaika on laajempien kulkutapamuutosten saavuttamiseen melko lyhyt, ja lisäksi hanketta edeltävää lähtötietoa kohdejoukon kulkutapajakaumasta ei yleensä ole. Hankkeen loppuvaiheessa tehtävä tutkimus kulkutapojen muutoksista olisi myös yleensä sen verran kallis toteuttaa, että suurin osa hankkeen rahoituksesta kuluisi siihen, eikä tutkimusta välttämättä ehtisi kalenterivuoden hankeajassa edes tehdä.

Tuen pienentämisen tai suurentamisen vaikutukset

Valtakunnallisella tasolla voidaan arvioida, että jos vuosittainen avustuksiin varattu kokonaissumma pienenisi merkittävästi, rahoitettavien hankkeiden määrää täytyisi vähentää tai vaihtoehtoisesti avustusprosenttia pienentää. Yksittäiset myönnetyt avustukset ovat sen sijaan jo nykyisin sen verran pieniä, ettei niiden summia olisi mielekästä pienentää ns. juustohöyläperiaatteella vaikuttavuuden kärsimättä. Jos avustettavia hankkeita olisi vuositason nykyistä pienempi määrä, tarve selkeille ja läpinäkyville avustusten myöntämisen kriteereille kasvaisi entisestään. Riskinä voisi myös olla, että avustukset kasaantuisivat suurille ja keski-suurille kaupunkiseuduille, joilla on pienempiä kuntia enemmän henkilöresursseja ja tietoutta hakemusten laadintaan.

Jos puolestaan avustuksien vuosittainen kokonaissumma kasvaisi selvästi, avustuksia myöntävän Traficom in tulisi linjata, kasvatetaanko yksittäisten avustusten summia vai rahoitetaanko nykyistä suurempi määrä hankkeita. Kummassakin tapauksessa kokonaisvaikuttavuuden voidaan arvioida kasvavan.

4.3.4 Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi

Tuen suuruus ja kohdentaminen suhteessa tavoiteltaviin vaikutuksiin

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten vuosittaiset kokonaissummat on kuvattu edellä luvussa 2.3.3. Koska valtionavustukselle ei ole asetettu valtakunnallisella tasolla määrällistä tavoitetta (esim. valtakunnallisen kulkumuotojakauman muutoksen osalta), tuen kokonaismäärän riittävyttä suhteessa tavoitteisiin ei ole mahdollista arvioida.

Voidaan kuitenkin todeta, että liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen vuosittaisen kokonaissumman puitteissa suuret valtakunnalliset vaikutukset (esim. merkittävät valtakunnalliset kulkumuotomuutokset) eivät ole lähtökohtaisestikaan mahdollisia. Ko. vaikutusten saavuttamiseksi olisi avustuksiin käytettävän vuosittaisen määrärahan oltava eri kertaluokkaa.

Aineistoista voi nostaa esiin muutamia kehittämissuhteita avustusten kohdentamiseen liittyen. Avustusten hakijakohderyhmiä koskien on aiemmin edellisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä pohdittu, tulisiko avustusta voida kohdistaa myös yksityisille työnantajille työntekijöiden liikkumisen ohjauksen toimiin. Sama teema nousi esille tämän työn viranomais- ja sidosryhmähaastattelussa.

Oma teemansa on kysymys siitä, millä tavoin avustusta tulisi kohdentaa eri kokoi- siin kaupunkeihin ja kuntiin. Voidaan arvioida, että avustusten kohdentaminen vain suuriin ja keskisuuriin kaupunkeihin saattaisi saada aikaan parempaa määrällistä vaikuttavuutta, koska suuremman väestön myötä potentiaalista kohderyhmää on niissä enemmän, ja lisäksi joukkoliikennejärjestelmän hyvä palvelutaso mahdollistaa kestävästi liikkumisen valinnat harvemmin asuttuja alueita paremmin. Toisaalta pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa hankkeiden ns. sivuvaikutukset keskustelun käynnistämisen ja päätöksentekijöiden herättelyn muodossa saattavat olla suhteessa suuremmat kuin isoissa kaupungeissa.

Eräs pohdittava seikka on avustusten kohdentaminen vuosittaisiin hakuteemoihin. Voidaan arvioida, että tietyn hakuteeman pitäminen esillä pitkäjänteisesti monena vuonna - tai vaihtoehtoisesti usean samaa teemaa koskevan hankkeen rahoittaminen samana vuonna - kerryttää myös valtakunnallista tietoa ja osaamista teemasta. Varsinkin näin käy, jos yksittäisten hankkeiden kokemuksia ja tietoutta kerätään systemaattisesti yhteen, mutta muutoinkin teeman osaaminen ja kehittäminen etenee Suomessa harppauksenomaisesti, jos teeman hankkeita on paljon. Hakuteemojen esiin nosto ja esillä pitäminen Traficom in toimesta voikin parhaimmillaan "lanseerata" kyseisen teeman Suomessa. Sitä kautta kyseessä on tärkeä kestävästi liikkumisen liikennepoliittinen ohjausväline, jonka käyttöä koskevat sisältölinjaukset olisi suositeltavaa tehdä riittävän strategisella tasolla. Tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi selkeää, aukikirjoitettua toimintatapaa hakuteemojen valintaan.

Aineistojen perusteella ei voi suoraan päätellä, minkä teemaiset hankkeet ovat vaikuttavimpia tai tehokkaimpia. Asiantuntija-arvioinnissa nousi kuitenkin esiin kysymys, onko nykytilanteessa mielekästä kohdistaa avustuksia erilliseen tiedolliseen ohjaukseen, viestintään tai markkinointiin eli niin sanottuun perinteiseen liikkumisen ohjaukseen. Näin siksi, että tutkimustiedon mukaan tiedollisen ohjauksen rooli on lähtökohtaisestikin vain taustoittava eli asenne- ja arvoilmastoon vaikuttava, eikä suoraan kulkutapavalintoja muuttava. Varsinaiseen muutokseen tarvitaan lisäksi yhdyskuntarakenteeseen, infrastruktuuriin, liikkumispalveluihin, liikenteen hinnoitteluun jne. vaikuttavia toimenpiteitä. Nykyisin, kun asenne- ja arvoilmasto on ilmastokeskustelun myötä siirtynyt kestävyysteemoja suosivaksi, valtionavustukset voitaisiin kohdentaa selkeästi palveluiden kehittämiseen, kestävä
liikkumisen suunnitteluun ja muihin vastaaviin konkreettisiin toimenpiteisiin. Näiden toimien yhteydessä tehdään yleensä myös viestintää ja markkinointia, jolloin se asettuu muita toimenpiteitä tukemaan ja on todennäköisesti vaikuttavampaa.

Kuntakohtaisten hankkeiden osalta voidaan todeta, että seudullinen eri hankkeiden ja toimintojen tiiviimpi koordinointi – eri hankehakemusten välillä sekä myös kunnan ja muun seudulla tehtävän toiminnan välillä – lisäisi hanketoiminnan tehokkuutta.

Kielteiset tai toisten tukien kanssa päällekkäiset tai vastakkaiset vaikutukset

Edellä luvussa 4.3.3 on tarkasteltu liikkumisen ohjauksen hankkeiden erityyppisiä vaikutuksia. Aineistojen perusteella ei ole havaittavissa, että hankkeilla olisi ollut kielteisiä tai muiden tukimuotojen kanssa vastakkaisia vaikutuksia. Muiden tukimuotojen kanssa samansuuntaisia vaikutuksia voi olla silloin, jos hakijataho saa muitakin avustuksia (esim. ilmastohankkeet), mutta tätä ei voida pitää haitallisena päällekkäisyytenä vaan positiivisena seikkana. Täsmälleen samaan toimintaan ei kuitenkaan ole mahdollista saada useita eri valtionavustuksia.

Tuen merkitys liikenteen eri käyttäjäryhmien / väestöryhmien kannalta sekä vaikutukset kilpailutilanteeseen

Yksittäiset liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet kohdentuvat kunkin hankkeen omien tavoitteiden mukaisesti joko kohdealueen koko väestöön tai rajatumpaan ryhmään (esim. työssäkäyvät, lapset, nuoret, autoilijat, pyöräilijät jne.). Kohderyhmät voivat määräytyä joko hanketoimijan omista tarpeista käsin tai Traficom in vuosittaisen hakuteeman pohjalta.

Kestävän liikkumisen edistämistoimilla voi yleisesti ottaen olla väestöryhmien sosiaalista tasa-arvoa parantavia vaikutuksia, koska ne parantavat autottomien henkilöiden ja talouksien liikkumismahdollisuuksia.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta ei voida myöntää yksityisille tahoille, joten avustuksella ei ole suoraa vaikutusta kilpailutilanteeseen. Kuitenkin suuressa osassa varsinkin kuntien hankkeita hankkeen toteuttajana toimii konsultti tai tutkimuslaitos. Osassa hankkeista toteuttaja on valittu jo ennen Traficomille lähetettävää hankehakemusta, osassa se taas kilpailutetaan vasta myönteisen hankkeen päätöksen jälkeen. Kummassakin tapauksessa on avustuksen hakijan (esim. kunta) omalla vastuulla noudattaa voimassa olevaa hankintalainsäädäntöä.

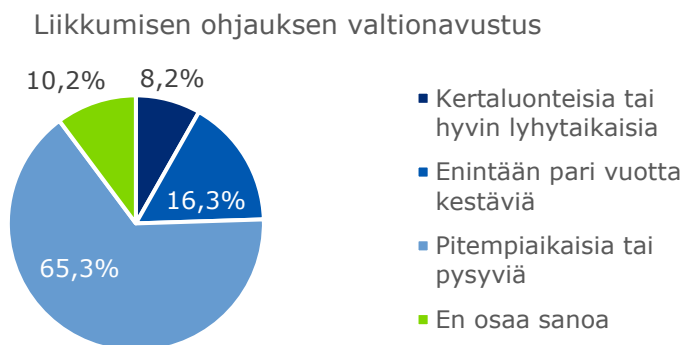
Selvitystä tai muuta aineistoa aiheesta ei ole olemassa, joten ei voida arvioida, ovatko avustusten saajat kauttaaltaan toimineet hankintasäädösten mukaisesti. Toisaalta mikään aineistoissa ei anna aiheutta epäillä, ettei näin olisi.

Toiminnan jatkuminen ja vaikutusten pysyvyys

Moni liikkumisen ohjauksen hanke sisältää lähinnä kertaluonteista toimintaa, kuten esimerkiksi kestävän liikkumisen strategian laatiminen tai jonkin toiminnan kokeilu/pilotointi. Toisaalta kyselyvastaajien mukaan hankkeiden vaikutukset ovat yleensä kestäneet hankkeen kestoä kauemmin: noin kaksi kolmasosaa vastasi, että vaikutukset ovat kestäneet kauemmin kuin pari vuotta tai olleet pysyviä. Varsinaisen hankkeessa tehdyn toiminnan osalta peräti noin 90 prosenttia vastaajista ilmoitti, että toiminta jatkunut hankeajan jälkeen kokonaan tai osittain.

Myös hakijatahojen haastattelussa todettiin, että hankkeista on yleensä seurannut jonkinlaisia jatkotoimia tai pysyvää toimintaa. Tällaisina mainittiin esimerkiksi hankkeessa kehitetyn palvelun jatkuminen (esim. yhteiskäyttöautot); pysyväksi muodostunut kunnan ja alueen työntekijöiden yhteistyöryhmä; hankkeessa tehdyn materiaalin jalkauttaminen; henkilöstön liikkumissuunnitelmasta seuranneet kiinteistöjen pienet parannustoimet; sekä kestävän liikkumisen strategisen suunnitelman jatko tarkempina teemakohtaisina suunnitelmina. Osa haastateltavista mainitsi myös kunnan tietoisena tavoitteena olevan, että eri vuosien hankkeista muodostuu selkeä jatkumo.

Kuva 11. Kyselyvastaukset hankkeiden vaikutusten pysyvyydestä: liikkumisen ohjaus.



Viranomais- ja sidosryhmähaastateltavat totesivat, että hankkeen aikana töitä tehdään usein hyvin intensiivisesti, jolloin ei ehditä välttämättä miettiä toiminnan vakiinnuttamista. Kehittämisisideana mainittiin, että hakukriteereissä voi pisteyttää sitä, vaikuttaako hankkeessa syntyvän pysyvään käyttöön jäävää tulosta.

”Liikkumisen ohjauksen hankkeissa tavoitteena on tavallisesti muuttaa liikkumistottumuksia tiedollisella ohjauksella. Vuoden mittainen hankekausi on lyhyt tämänkaltaisen vaikuttavuuden saavuttamiseen. Hankkeissa tehty työ ei sinänsä ole turhaa tai vailla vaikutuksia, mutta jo hanketyön olemus on ristiriidassa suurten tai pitkäaikaisten vaikutusten saavuttamisen näkökulmasta.”

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen alkuperäinen tavoite on ollut, että alueille tai kuntiin syntyisi avustusmenettelyn myötä pysyvää liikkumisen ohjauksen toimintaa, eli kestävän liikkumisen tiedollista ohjausta. Pysyvää, täysin omarahoitteista liikkumisen ohjauksen toimintaa ei kuitenkaan ole juuri missään päin Suomea virinnyt. Muutamilla alueilla on syntynyt pysyväisluonteista ja hyvinkin vakiintunutta toimintaa, joka kuitenkin vaatii jatkuakseen vuosittaisen hankerahoituksen.

Voidaan pohtia, onko pysyväisluonteisen toiminnan rahoittaminen ja pysyvien rakenteiden luominen kuntiin ylipäänsä tarkoituksenmukaista hoitaa vuosittaisen hankeavustuksen turvin, vai olisiko sille muodostettavissa jonkinlainen yleisavustuksen tyyppinen rahoitusinstrumentti. Myös aiemmissa selvityksissä on esitetty, että valtionavustukset soveltuvat hyvin kestävän liikkumisen ohjelmien laatimiseen ja liikkumisen ohjauksen toimintojen käynnistämiseen, mutta pidempään jatkuvissa projekteissa voisi vaikuttavuutta ja seurantaa kenties kehittää paremmin muunlaisen rahoituksen kautta (Varis et al. 2018).

Skaalattavuus ja monistettavuus

Kyselyvastaajista noin 60 prosenttia vastasi, että oma organisaatio on hyödyntänyt hankkeen tuloksia tai toimintamallia hankkeen jälkeen, ja lisäksi yli 25 prosenttia vastasi, että hyödyntämistä on tapahtunut osittain tai vain osassa hankkeita. Kysyttäessä, ovatko hankkeiden toimintamallit toistettavissa toisella paikkakunnalla tai toisessa organisaatiossa, 78 prosenttia vastasi toimintamallien olevan toistettavissa, ja lisäksi 20 prosentin mukaan ne ovat toistettavissa osittain tai osassa hankkeita.

Hankkeista löytyy esimerkiksi seuraavia monistettavissa olevia elementtejä:

- Hankkeen toimintamalli kokonaisuudessaan
- Hankkeen läpivientiä edistävät tekijät ja toisaalta pullonkaulat
- (Tietulle kohderyhmälle tuotetut) viestintä- ja koulutusmateriaalit
- Tieto tietyn toimenpiteen vaikutuksista
- Tieto erilaisten liikkumispalveluiden tuottajista
- Liikkumispalveluiden konseptoinnit tai pilottien tuottamat tulokset
- Ohjeet ja oppaat
- Yhteistyömalli uudentyypisen sidosryhmän kanssa

”Olisi hienoa, mikäli jotkut hankkeet saisivat seuraavaksi vuodeksi rahaa sitä varten, että ne monistetaan muutamassa hallowissa kaupungissa. Nämä kaupungit voitaisiin hakea helpolla haulilla. Näin saataisiin lisää vaikuttavuutta ja nopeutettiin uusien kuntien ja kaupunkien toiminnan kehittymistä.”

Aineistojen perusteella liikkumisen ohjauksen hankkeita vaikuttaa koskevan sama ongelma kuin liikenneturvallisuushankkeita: tulosten monistamisen esteenä on se, että tietoa hankkeista ei ole helppo löytää. Loppuraportti useimmiten löydettävissä netistä, mutta loppuraporteissa ei aina kuvata hankkeiden työprosesseja. Lisäksi raporteista ei välttämättä löydy hankkeesta vastanneen henkilön nimeä tai yhteystietoja, jolloin on vaikea tietää, keneen hankkeen tiimoilta voisi ottaa yhteyttä. Monistamisen ajurina voi tosin mainita sen, että hankkeita tekevät konsultit toimivat tiedon levittäjinä.

Voidaan arvioida, että hankkeiden tulosten ja toimintamallien valtakunnallinen viestintä ei nykyisellään ole oikeassa suhteessa hankejoukon kokonaisuuteen. Viestinnän tulisi olla volyymiltään mittavasti suurempaa, jotta tulokset ja toimintamallit leviäisivät ja monistuisivat. Tämä lisäisi selvästi hankkeiden vaikuttavuutta.

Tuen merkitys alueellisesti sekä valtakunnallisessa liikenne- ja ilmasto-politiikassa

Useimpien liikkumisen ohjauksen hankkeiden vaikutukset ovat paikallisia. Suuri osa hankkeista on kunta- tai seututason toimijan toteuttamia ja siten jo lähtökohdaisesti paikallistasolle eli kunnan tai seudun laajuudelle kohdistuvia. Myös maakuntatason hankkeita on vuosittain ollut jonkin verran. Traficom on avustushakujen yhteydessä rohkaisut kuntahakijoita seudun laajuisiin, seudun kuntien yhdessä toteuttamiin hankkeisiin, mitä voidaankin pitää mielekkäänä: arjen liikkuminen ei ainakaan kaupunkiseuduilla noudata kuntarajoja.

Valtakunnalliseksi katsottavaa vaikutusta voi hankkeilla olla eri tavoin:

- Valtakunnallisen hakijatahon (esimerkiksi valtakunnallinen järjestö) toteuttama hanke on yleensä kohderyhmältään valtakunnallinen tai ainakin useita eri alueita koskeva.
- Useat kunnat tai seudut eri puolilta Suomea saattavat koota ja toteuttaa hankkeen yhdessä. Haittapuolena tällaisessa hankkeessa saattaa olla, että usean toimijan hanke voi olla työlästä hallinnoida ja siten hankalampi vetää läpi alle vuoden toteutusajassa.
- Jos jonain vuonna rahoitetaan useampi samankaltaiseen toimintaan kohdistuva hanke (kuten eräänä hankevuonna rahoitettiin kaupunkipyöräkokeiluja eri kunnissa), hankkeiden kokemukset yhteen keräämällä saadaan yhden kunnan ”ylittävää” tietoa toiminnan onnistumisen edellytyksistä ja haasteista. Tämä edellyttää kokemusten keräämistä ja analysointia esimerkiksi Traficomın toimesta.
- Hankkeita voidaan niiden päätyttyä skaalata tai monistaa alkuperäiseltä kohdealueelta muualle Suomeen.

Tämän työn haastatteluissa liikkumisen ohjauksen avustusten merkitystä tarkasteltiin myös suhteessa kestävän liikkumisen rooliin valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennepolitiikassa. Haastateltavat totesivat, että teeman painoarvo on kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana, ja siihen on osaltaan vaikuttanut liikkumisen ohjauksen valtionavustusten olemassaolo.

4.3.5 Aiempien selvitysten tulokset

Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoituksessa (Suomela ja Varis 2018) esitettiin suosituksina muun muassa, että liikkumisen ohjauksen toiminta tulisi kytkeä vahvemmin osaksi valtakunnallisia liikenne- ja ilmastopoliittisia tavoitteita. Kuntatason suosituksina taas esitettiin muun muassa, että kunnissa tulisi pyrkiä kohti jatkuvaa työtä, jossa liikkumisen ohjaus on osa muuta liikenteeseen vaikuttamisen keinovalikoimaa erillisen, projektiluontoisen toiminnan sijasta. Raportissa todetaan yhteenvetona, että ollakseen vaikuttavaa liikkumisen ohjaukselle tarvitaan aiempaa vahvempaa strategista ohjausta sekä riittävää tietopohjaa. Kyseiset toimintaympäristökartoituksen suositukset ovat saman suuntaisia kuin käsillä olevassa arviointityössä tehdyt päätelmät.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeita vuosina 2014–2017 tarkastelleessa selvityksessä (Varis et al. 2018) tehtiin hanketoimijoille kysely, jossa merkittävimmiksi hankkeiden vaikutuksiksi koettiin tiedon ja osaamisen lisääntyminen omassa ja muissa organisaatioissa sekä tiedonvaihdon ja yhteistyön lisääntyminen. Projektin haastatteluissa nousi esiin, että hankkeet olivat luoneet positiivisen kierteen ja mahdollistaneet yhteistyötä, joka muuten ei olisi toteutunut. Hankkeet kannustavat ja osin myös pakottavat tekemään toimia, jotka muuten jäisivät esimerkiksi kuntaorganisaatiossa perustyön jalkoihin. Yksittäisissä tapauksissa hankkeet olivat aikaansaaneet sen, että asia on koettu organisaatiossa niin tärkeäksi, että on palkattu pysyvästi lisätyövoimaa. Tällöin hankkeet olivat tuottaneet niin sanotusti kokoaan suurempia tuloksia. Kulikutapamuutosten osalta raportti toteaa, että usein kulkutavan muutosta ei yksittäisten hankkeiden osalta pystytä määrittämään, sillä hankkeiden suoria vaikutuksia on haastavaa eritellä muusta kulkumuotomuutoksesta. Myös nämä vuoden 2018 selvityksen tulokset ovat yhteneväisiä käsillä olevan arvioinnin tulosten kanssa.

Toiminnan monistettavuuden osalta selvityksessä (Varis et al. 2018) ilmeni, että hyviksikin koetut toimintamallit edellyttävät useimmiten uutta, valtionavustuksella toimivaa jatkohanketta, jotta toiminta leviää tai monistuu uusille paikkakunnille tai organisaatioihin.

Selvityksessä (Varis et al. 2018) todetaan johtopäätöksenä, että vaikka valtionavustuksia on toisinaan käytetty vahvistamaan jatkuvaluonteista toimintaa, on niiden keskeisin merkitys ollut uuden luomisessa: hankkeet ovat mahdollistaneet ideoinnin, kehittämisen ja kokeilemisen tavalla, joka muuten ei olisi mahdollista. Hankkeiden kokemukset ja havainnot ovat johtaneet asioiden laajempaan miettimiseen ja esimerkiksi muista rahoituslähteistä rahoitettavien hankkeiden syntyyn.

4.3.6 Kokonaisarviointi

Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus voidaan nähdä yhtenä kestävästä liikkumisen edistämisen ja siten liikenteen ilmastopoliittikan työkaluna. Osin avustus toteuttaa myös liikuntapoliittisia tavoitteita. Konkreettinen avustukselle asetettu tavoite on kulkumuotovalintoihin vaikuttaminen. Tämä tavoite on tarkoituksenmukainen ja avustettavilla hankkeilla pystytään hyvin pyrkimään tavoitetta kohti. Tavoitteen toteutumisen eli tapahtuneiden kulkumuotomuutosten määrällinen mittaaminen on tosin yksittäisten hankkeiden ja sitä myöten koko hankejoukon osalta hyvin haastavaa.

Avustusten vaikuttavuutta voitaisiin mahdollisesti kasvattaa asettamalla valtionavustukselle nykyistä fokusoidumpia, mutta luonteeltaan laadullisia tavoitteita: mitä liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kokonaisuudella halutaan saada aikaan vuositason tai pidemmällä aikavälillä. Lisäksi tavoitteet tulisi asettaa mahdollisimman strategisella päätöksenteon tasolla.

Aiemmissa selvityksissä on mainittu, että liikkumisen ohjauksen avustusten tavoitteiden rajaaminen pelkästään päästötavoitteisiin on liian kapea (Suomela et al. 2018). Avustuksille asetettavissa tavoitteissa voitaisiinkin huomioida myös muut kestävästä liikkumisen vaikutukset kuin ilmastomuutoksen ehkäisy (esim. terveys- ja liikuntapoliittiset tavoitteet).

Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten vaikutusta valtakunnalliseen kulkumuotojakaumaan ei ole mahdollista arvioida tarkasti, koska hankkeista ei ole systemaattisesti saatavissa tietoa kulkumuotomuutoksista. Aiemmassa työssä (Fossilittoman liikenteen tiekartta, LVM 2021) on arvioitu erilaisten olettamuksien pohjalta, että liikkumisen ohjauksen hankkeiden tuloksena saavutetaan 0,0005 miljoonan tonnin vuotuinen vähennys liikenteen hiilidioksidipäästöihin, jos määrärahoja korotetaan 2,5 miljoonaan euroon ja avustuksia laajennetaan yrityksiin.

Yksittäisten hankkeiden tasolla tarkasteltuna avustushankkeet ovat yleensä saavuttaneet hankekohtaisesti asettamansa tavoitteet hyvin. Ne ovat myös saaneet aikaan pysyvää toimintaa, ja niiden tulokset ja toimintamallit olisivat suurelta osin monistettavissa muihin organisaatioihin nykyistä laajemmin.

Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten nykyinen kohdentuminen esim. eri hakijatahoille, eri kuntakokoluokkiin tai eri teemaisiin hankkeisiin vaikuttaa arvioinnin perusteella mielekkäältä. Sinänsä hyvin monenlaiset valinnat tuettavien hakijatahojen, teemojen tai kuntakokoluokkien välillä ovat eri näkökulmista perusteltuja. Kuntien osalta päällekkäistä työtä vähentävä ja siten tehokkuutta lisäävä asia olisi hankkeiden nykyistä parempi seudullinen koordinaatio; tähän on kuitenkin jo nykyään kehoitettu Traficom in toimesta.

Tuen kohdentumisen tehokkuutta suhteessa tuen tavoitteeseen eli kulkumuoto-
muutokseen ei ole mahdollista arvioida, koska määrällisiä vaikutustietoja ei ole
systemaattisesti saatavissa.

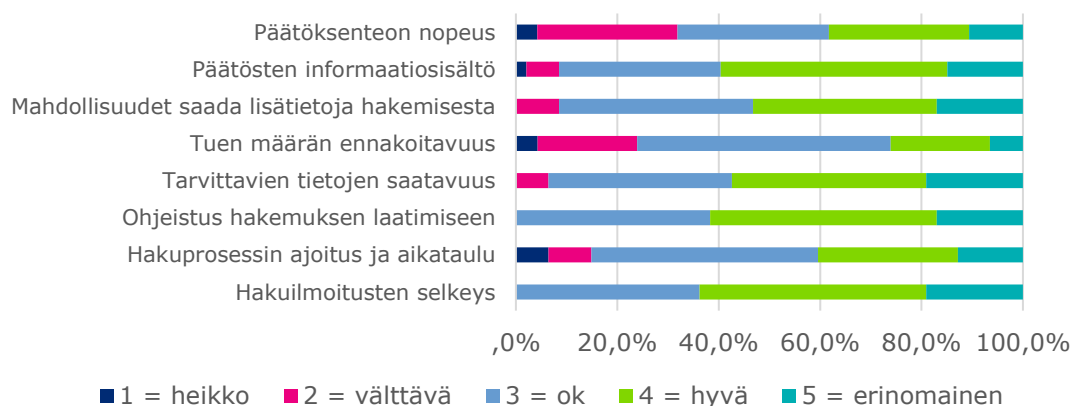
Kokonaisuudessaan liikkumisen ohjauksen valtionavustusten keskeisimpiä vaiku-
tuksia ja samalla tärkeimpiä yhteiskunnallisia merkityksiä ovat

- yhteistyön ja vuorovaikutuksen selvä lisääntyminen sekä hakijatahojen sisäi-
sesti (esim. kunnan sisällä) että sidosryhmien kanssa;
- kestävän liikkumisen edistämistyön painoarvon kasvattaminen ja ajankohtais-
ten teemojen lanseeraaminen sekä paikallisesti että valtakunnallisesti.

Tukiprosessin kehittämistarpeet

Tehdyssä kyselyssä hakuprosessin osatekijät saivat suurimmaksi osaksi hyviä ar-
vosanoja. Ainoastaan hakuprosessin nopeus sekä tuen määrän ennakoitavuus ke-
räsivät jonkin verran ”välttävä”-arvioita. Hakuprosessin aikaisista haasteista vas-
taajat nimesivät suurimmiksi riittämättömät henkilöresurssit hakuprosessiin sekä
hakuteemojen sopimattomuuden omaan hankkeeseen. Esimerkiksi tiedon puute
hakuprosessista vaivasi vain hyvin harvoja vastaajia (8 prosenttia). Kysyttäessä,
tulisiko joitain asioita kehittää tai muuttaa valtionavustushaussa, eniten eli 50
prosenttia vastaajista mainitsi kehitettävänä asiana aikarajauksen, jonka puit-
teissa hankkeet tulee toteuttaa. Hakijatahojen haastattelussa todettiin puolestaan
aikatauluihin liittyen, että hankepäättökset olisi hyvä saada Traficomista mahdolli-
simman aikaisin vuoden alussa, jotta hanke päästään käynnistämään ja työ saa-
daan vauhtiin.

Kuva 12. Arviot hakuprosessin osatekijöistä: liikkumisen ohjaus.



Viranomais- ja sidosryhmähaastateltavat mainitsivat hakuprosessiin liittyvänä
puutteena, että hankkeiden valinnassa käytettyjä arviointikriteereitä ei ole selke-
ästi kirjattu ylös. Läpinäkyvyys tässä asiassa palvelisi paitsi kunkin hakukierrok-
sen hakijoita, myös mahdollisia tulevia hakijoita. Myös eri hallinnonalojen välistä
yhteistyötä ja viestintää toivottiin lisää. Hakuprosessin haasteista mainittiin haas-
tatteluissa, että avustusten hakemiseen on niukasti henkilöresursseja eritoten
pienissä kunnissa, mutta välillä myös keskisuurissa kaupungeissa. Siksi kaikki kei-
not, jotka yhdistävät ja sujuvoittavat erilaisten valtionavustusten hakuprosesseja,
ovat tervetulleita. Hyvänä käytäntönä pidettiin myös sitä, että useat kunnat yh-
dessä tekevät avustushakemuksen.

Toimintaympäristön muutostekijät

- Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristöön vaikuttavat monet yleiset yhteiskunnalliset muutokset, kuten kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja julkisen talouden paineet.
- Kestävyyden ja kestävä liikkuksen teemojen yleinen arvopohja on vahvistunut ja teemojen merkittävyys yhteiskunnassa kasvanut ilmastonmuutosta ja luontokatoa koskevan keskustelun myötä, ja tämän kehityksen voidaan olettaa jatkuvan. Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset energian saatavuuteen ja hintaan ovat vaikuttaneet myös saman suuntaisesti. Myös monet muut toimialat kuin liikenneala edistävät nykyisin kestävä liikkuksen asioita.
- Väestön liikkumattomuuden lisääntyminen ja ko. teeman esillä olo tuo vahvistusta aktiivisen ja kestävä liikkuksen edistämiseen.
- Dataan ja digitalisaatioon liittyvät teemat ovat yhä enenevässä määrin mukana liikkuksen ohjauksen työssä, ja uusin menetelmin saadaan tarkempaa tietoa kohderyhmistä.

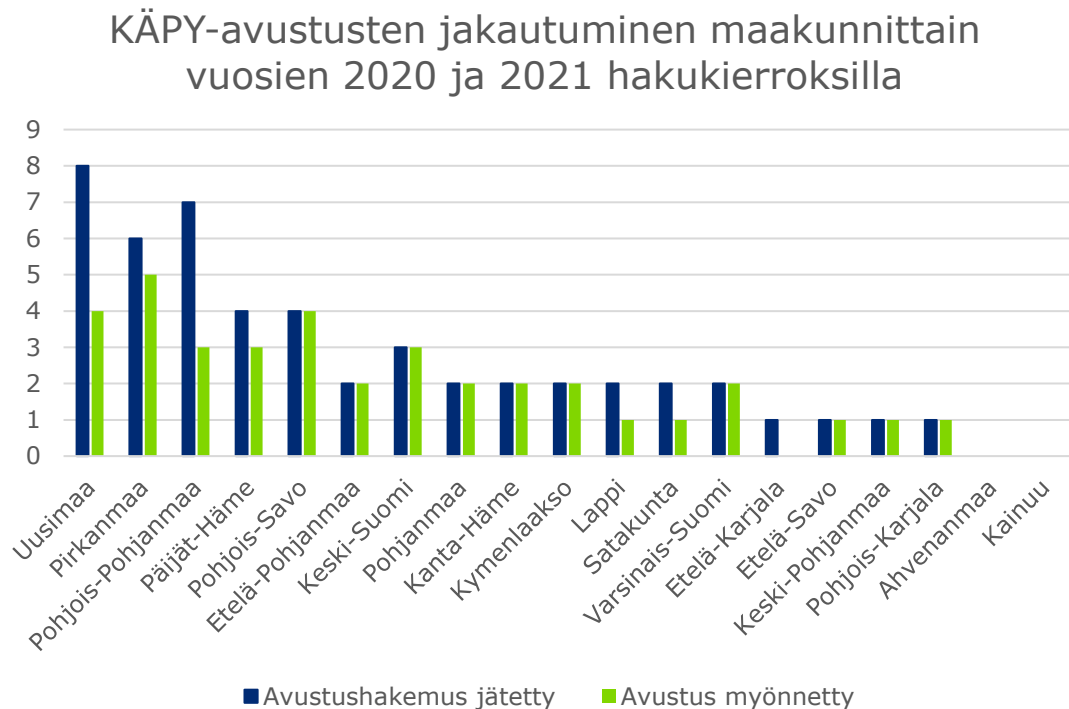
4.4 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

4.4.1 Yleiskuvaus

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustusta on erillisenä jaettu vuonna 2020 järjestetystä hakukierroksesta alkaen. Vuosina 2020 ja 2021 järjestetyillä hakukierroksilla avustusta on haettu yhteensä 54 hankkeelle ja avustus on myönnetty niistä 38 hankkeelle eli 70 prosentille.

Maakunnittain avustushakemukset jakautuvat oheisen kuvan mukaan. Avustuksia ovat hakeneet yksittäiset kunnat, maakuntaliitot sekä kuntien yhteenliittymät.

Kuva 13. Kävelyn ja pyöräliikenteen avustusten jakautuminen maakunnittain.



Pääosin avustusta saaneet edistämishjelmat ovat kattaneet sekä kävelyn että pyöräliikenteen. Avustusta saaneista 38 hankkeesta oli

- sekä kävelyn että pyöräliikenteen sisältäviä edistämishjelmia 32 kpl
- pyöräliikenteen edistämishjelmia 4 kpl
- kävelyn edistämishjelmia 2 kpl

Hakukriteerien mukaisesti avustusta ei ole myönnetty hankkeisiin, joiden sisältönä on ainoastaan infrastruktuurin suunnittelua, tai infrastruktuurin rakentamishankkeisiin. Avustusta ei myöskään ole myönnetty esimerkiksi hakemuksille, jotka ovat sisältäneet lähinnä joukkoliikenteen kehittämistoimia tai muita laajempia liikkumisen ohjauksen toimia.

4.4.2 **Tavoitteiden arviointi**

Kuten edellä luvussa 2.4.2 on kuvattu, kuntakohtaisten edistämishjelmien laadinta on valtakunnallisessa liikennepoliitikassa osa kävelyn ja pyöräliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä. Edistämishjelmien valtionavustuksen tarkoituksena on kannustaa kuntia tekemään laaja-alaista, pitkäjänteistä ja tavoitteellista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä. Tarkoituksena on, että ohjelman toimenpiteiden toteuttaminen sekä edistämistyön jatkuvuus ja tavoitteellisuus edesauttavat kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kasvua.

Pyrkimys vaikuttaa kestävien ja aktiivisten kulkumuotojen kulkutapaosuuksiin on linjassa niin valtakunnallisten kuin alueellistenkin kestävä liikumisen tavoitteiden ja ilmastotavoitteiden kanssa. Lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimenpiteillä on toteutuessaan positiivista vaikutusta liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen, elinympäristön viihtyisyyteen, sosiaaliseen tasa-arvoon sekä myös yksilöiden terveyteen ja kansanterveyteen. Tätä kautta edistämishjelmien valtionavustukset toteuttavat mm. valtakunnallista liikuntapolitiikkaa.

Haastattelussa mainittiin muista samaan teemaan liittyvistä valtionavustuksista ympäristöministeriön avustushaku kuntien ilmastohankkeisiin sekä opetus- ja kulttuuriministeriön alaiset liikunnallisen elämäntavan paikallishankkeet ja valtakunnalliset hankkeet. Jälkimmäisistä mainittiin, että liikuntasektorin rahoituksissa ei ole yleensä mukana hyötyliikunnan (kuten arkikävely ja -pyöräily) edistämistä, ja siksi Traficom in valtionavustukset ovat hyvä lisä liikuntapuolen avustuksiin.

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018), josta tässä tarkasteltava valtionavustus juontaa juurensa, on asetettu mittariksi kuntakohtaisten edistämishjelmien toteutumiseksi ”suunnitelmien määrä ja laatu” (suunnitelma-sana viittaa tässä yhteydessä nimenomaan kuntakohtaiseen edistämishjelmaan). Edistämishjelmien valtionavustukselle olisikin mahdollista asettaa konkreettinen pitkän aikavälin määrällinen tavoite, esim. ajantasaisen edistämishjelman omaavien kuntien määrä tai niiden osuus kaikista Suomen kunnista.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustukselle ei ole asetettu tavoitteita erikseen kävelyn ja erikseen pyöräliikenteen ohjelmille (esim. tavoitetta kummankin ohjelmatyypin toivotusta määrästä). Joko pitkällä aikavälillä tai vuositasolla olisi mahdollista asettaa tällainen määrällinen tavoite.

4.4.3 **Vaikuttavuuden arviointi**

Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa

Voidaan arvioida, että edistämishjelmiin myönnettyillä valtionavustuksilla (ensin liikumisen ohjauksen avustuksina, sen jälkeen omana avustushakunaan) on ollut keskeinen merkitys edistämishjelmien maantieteelliselle kattavuudelle Suomessa. Myös haastattelussa valtionavustuksen merkitys kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laadinnalle koettiin tärkeäksi. Suurissa kaupungeissa ohjelma tulisi luultavasti laadittavaksi ilman valtionavustustakin, mutta tuki nähtiin silti tärkeäksi, sillä suurissa kaupungeissa myös menot ovat suuria. Keskisuurissa kaupungeissa ja pienemmissä kunnissa edistämishjelma olisi saattanut jäädä kokonaan tekemättä, jos avustusta ei olisi saatu. Tähän vaikuttaa paitsi rahallinen tuki itsessään, myös valtionavustuksen ns. statusarvo: kun kunnan sisällä

voidaan kertoa, että valtiolta on saatu kävelyn ja pyöräliikenteeseen liittyvää avustusta, teeman tärkeys korostuu.

Webropol-kyselyssä vastaajista noin 15 prosenttia esitti, että edistämishjelmaa ei laadittaisi lainkaan ilman valtionavustusta. Noin 76 prosenttia valitsi vaihtoehdon ”ilman valtionavustusta toiminta olisi selvästi vähäisempää”, minkä voi tulkita tarkoittavan edistämishjelman laadintaa suppeampana.

Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen

Aineistojen perusteella voidaan todeta, että avustetut hankkeet ovat pääosin toteutuneet suunnitellusti tai jopa ylittäneet hankehakemuksessa asetetut tavoitteet. Poikkeuksena tästä voidaan mainita esimerkiksi hanke, jonka loppuraportissa todetaan, että laaditun edistämishjelman vaikutus on toivottua heikompi johtuen kuntapäätäjien vaatimuksesta asettaa kaikki kulkumuodot suunnitteluhierarkkisesti samalle tasolle, kävelyn ja pyöräliikenteen priorisoinnin sijaan. Erään toisen hankkeen loppuraportti puolestaan toteaa, ettei edistämishjelman toimenpiteiden suunnittelussa päästy toivottuun konkretiaan. Joissakin hankkeissa edistämishjelman vienti päätöksentekoon on puolestaan venyttänyt suunniteltua aikataulua.

”Rahoituksella laadittiin pidemmän tähtäimen strategia, jonka toteutumista on vielä vaikeaa arvioida. Tavoitteiden kirjaaminen on kuitenkin jo merkittävä saavutus, ja tiekartta tuleville vuosille on valmiina.”

Myös haastattelussa mainittiin, että avustushankkeissa laaditut edistämishjelmat ovat yleensä onnistuneet suunnitellusti, ja niiden koettiin sisältävän riittäväällä tasolla erilaisia toimenpiteitä. Tärkeänä edistämishjelman tuloksena mainittiin erityisesti kävelyn/pyöräliikenteen laatuverkon määrittäminen sekä mahdollinen laatuverkon tai tiettyjen hankkeiden rahoitukseen sitoutuminen. Edistämishjelmia oli kunnassa hyödynnetty myös esimerkiksi yleiskaavatyön taustana. Haastatelussa tuotiin esiin, että edistämishjelma tuo kävelyn ja pyöräliikenteen suunnittelulle kunnassa tavoitteellisuuden ja selkärangan. Se myös helpottaa infrahankkeiden priorisointia paitsi kunnassa, myös valtion taholla eli ELY-keskuksessa. Hankkeiden myötä hakijatahot ovat saaneet työkalun, jolla kehittää ja seurata kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimintaa systemaattisesti.

Yksittäisen kunnan näkökulmasta keskeinen valtionavustuksen merkitys on myös se, että sitoutuminen pitkäjänteiseen ja tavoitteelliseen edistämistyöhön on yksi edellytys Traficomilta haettavan kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman valtionavustuksen saamiselle. Mahdollisuus hakea valtionavustusta investointien suunnitteluun ja toteutukseen onkin mitä ilmeisimmin toiminut kunnissa kannustimena kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laatimiseen. Tämän työn haastatelussa todettiin myös, että edistämishjelmat ovat tavoitteidensa mukaisesti toimineet kunnassa kokonaisvaltaisen edistämistyön pohjana: ilman edistämishjelmia olisi esimerkiksi sattumanvaraisempaa, mihin hankkeisiin investointirahoitusta haetaan.

Verrattaessa eri hankeavustuksia koskevia kyselytuloksia voidaan todeta, että kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien hankkeet ovat vastaajien mielestä saavuttaneet tavoitellut vaikutukset kaikkein parhaiten (taulukko 9). Tulos saattaa johtua siitä, että edistämishojelmien laadinnasta on Suomessa jo paljon kokemusta, joten hankkeen toteuttaminen on melko selkeä prosessi.

Taulukko 9. Vastaukset kysymykseen ”Onko valtionavustushankkeilla mielestäsi saavutettu niitä vaikutuksia, joita tavoiteltiin”

| Avustuslaji | Kyllä, täysin | Kyllä, osittain | Ei | En osaa sanoa |
|--|---------------|-----------------|-------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus | 57,6 % | 30,3 % | 3,0 % | 9,1 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 28,0 % | 66,0 % | 0 % | 6,0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 38,1 % | 52,4 % | 0 % | 9,5 % |

Edistämishojelmien laadinnalle on tyypillistä laaja yhteistyö ja vuorovaikutus asukkaiden ja eri sidosryhmätahojen kanssa. Edistämishojelman laadinta laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutteisesti on myös yksi edellytys valtionavustuksen saamiselle. Vuorovaikutuksen toteutumisessa on havaittavissa eroja hankkeiden välillä. Osassa hankeraporteista on todettu vuorovaikutustilanteiden toteutuneen erittäin hyvin ja antaneen laadukasta antia itse työlle. Vuorovaikutuksen kautta on koottu kattavasti eri osapuolten näkemyksiä sekä sitoutettu kaupungin eri hallintokuntia ja päätöksentekijöitä suunnitelman tavoitteisiin ja toimiin. Vuorovaikutustilanteilla on myös osaltaan vahvistettu eri tahojen välistä yhteistyötä ja luotu yhtenäinen tahtotila kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyölle. Joidenkin hankkeiden raporteissa on puolestaan todettu, etteivät vuorovaikutustoimet toteutuneet suunnitellusti mm. osallisten kiinnostuneisuuden puutteen tai koronapandemian aiheuttamien terveysturvallisuustoimien vuoksi.

”Hojelmien vaikuttavuutta esim. kulkutapaja-kaumaan ei voi vielä mitata, kun ohjelman teosta on vasta niin vähän aikaa. Vaikutukset nähdään 5–10 vuoden päästä, kun oikeasti toimenpiteet on toteutettu, esim. laadukas pyörätieverkko.”

Edistämishojelmien varsinaiset vaikutukset jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuksien kasvuun toteutuvat vasta pidemmällä aikajänteellä ohjelmassa määritettyjen toimenpiteiden mahdollisesti toteutuessa. Tälle tosiseikalle hieman vastakkaisesti peräti 34 prosenttia kyselyvastaajista esitti, että avustushankkeessa on mitattu tai tutkittu hankkeen vaikutuksia jonkin tietyn kulkutavan käyttömääriin tai -osuuteen.

Aineistojen perusteella on kuitenkin todettavissa, että hankkeilla on ollut monenlaisia vaikutuksia. Kyselyssä tärkeimpinä vaikutuksina mainittiin oman organisaation sekä kohderyhmän tiedon lisääntyminen, kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen, kävelyn ja pyöräliikenteen vahvempi asema päätöksenteossa, rahoituksen lisääntyminen, liikenneturvallisuuden parantuminen sekä muutos kohderyhmän asenteissa.

Hankkeiden raporteissa on mainittu edistämishjelmien lisänneen eri tahojen yhteistyötä sekä innostaneen ja saaneen aikaan yhteisen tahtotilan edistää kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita. Ohjelmat olivat myös lisänneet kuntien osaamista asiassa. Ryhmähaastattelussa nähtiin samoin yhtenä keskeisenä vaikutuksena edistämishjelman luonne yhteistyödokumenttina: ohjelma on vuorovaikutteisen prosessin kautta muotoutunut yhteinen tahtotila, johon on kunnan päätöksenteossa sitouduttu ja jonka kaikki osapuolet ovat hyväksyneet. Tällöin jatkotyö on helpompaa. Kaiken kaikkiaan haastateltavat kokivat, että edistämishjelmat eivät ole jääneet vain pöytälaatikkoon, vaan niitä on kunnissa hyödynnetty. Mainittiin, että vaara pöytälaatikkoon jäämiselle voi olla silloin, jos kunnassa tapahtuu merkittäviä henkilövaihdoksia kriittisessä kohdassa prosessia, tai toisaalta jos työ on liian konsulttivetoinen ja itse kunnan rooli on pieni.

Ohjelmien vaikutuksena mainittiin haastattelussa myös poikkihallinnollisen toimintatavan parantuminen. Todettiin, että keskustelu kunnan sisällä on lisääntynyt selvästi, kun edistämishjelman laadinta on ollut syy ottaa kontaktia yksiköiden välillä ja kutsua ihmisiä saman pöydän ääreen. Toisaalta oli myös kokemuksia siitä, että kävely ja pyöräliikenne koetaan kunnan sisällä lähinnä teknisen toimen asiaksi, eivätkä muut toimialat siksi osallistu edistämishjelmatyöhön, vaikka niitä kutsutaan mukaan. Poikkihallinnollisuuteen liittyen mainittiin hyvänä asiana, että pyörämatkailun nousu teemana mukaan edistämishjelmiin on tuonut mukaan myös kunnan elinkeinopuolen. Kunnan viestintäpuolen mukana olo edistämishjelmien laadinnassa olisi haastateltavien mukaan myös toivottavaa: silloin kun viestintä on ollut mukana prosessissa alusta asti, tulokset ovat olleet hyviä.

Tuen pienentämisen tai suurentamisen vaikutukset

Voitaneen arvioida, että vuosittaisen tukisumman pienentyessä tai suurentuessa niiden kuntien määrä Suomessa, joissa on ajantasainen kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisuunnitelma, vastaavasti pieneneisi tai kasvaisi. Vaikutus kohdistuisi luultavimmin eniten pienehköihin kaupunkeihin ja kuntiin, koska suurilla ja keskisuurilla kaupungeilla on todennäköisemmin resursseja laatia edistämishjelma omarahoitteisesti.

Tuen pienentäminen saattaisi näkyä eritoten pienissä ja keskisuurissa kunnissa myös edistämishjelman sisällön kapeutumisenä lähinnä infrapainotteisiin ohjelmiin.

4.4.4 Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi

Tuen suuruus ja kohdentaminen suhteessa tavoiteltaviin vaikutuksiin

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksille ei ole olemassa valtakunnallisella tasolla määrällistä tavoitetta (esimerkiksi kuntien määrä tai osuus, joissa on laadittu edistämishjelma). Näin ollen tuen kokonaismäärän riittävyyttä suhteessa tavoitteisiin ei ole mahdollista arvioida.

Tuen kohdentamista voidaan pohtia muun muassa siitä näkökulmasta, minkä ko-koisiin kuntiin, kaupunkeihin ja seuduille edistämishjelmien valtionavustusta suunnataan. Tämän työn aineistojen perustella ei suoraan nouse esiin asiaan liittyviä muutostarpeita suhteessa nykykäytäntöön, jossa avustuksia myönnetään

hyvin eri kokoiisiin kuntiin. Kuten edellä luvussa 4.3.4 on todettu liikkumisen ohjauksen avustuksia koskien, myös edistämishjelmien osalta avustusten kohdentaminen suuriin ja keskisuuriin kaupunkeihin saattaisi saada aikaan määrällisesti parempaa vaikuttavuutta kulkumuotomuutoksiin. Toisaalta pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa hankkeiden vaikutukset keskustelun käynnistymiseen ja päätöksentekijöiden aktivointiin saattavat olla suuremmat, ja lisäksi rahalliset ja henkilöresurssit omasta takaa vähäisempiä.

Haastattelussa mainittiin eräänä, esille nousevana teemana seudun tai sitä laajemman alueen kattavat, usean kunnan yhteiset edistämishjelmat. Niiden kautta esimerkiksi pienemmät kunnat, jotka eivät välttämättä yksin laatisi edistämishjelmaa, voivat päästä ohjelmatyöhön mukaan.

Oma kysymyksensä on, missä määrin avustusta tulisi suunnata sekä kävelyä että pyöräliikennettä käsitteleviin yhteisiin edistämishjelmiin, ja missä määrin jomankumman kulkumuodon erillisiin ohjelmiin. Kuten edellä luvussa 4.4.1 on todettu, viime vuosina suurin osa avustetuista hankkeista on ollut yhteisiä edistämishjelmia. Niiden osalta on tosin havaittavissa, että pyöräliikenteen edistäminen saa ohjelmassa helposti kävelyä suuremman roolin. Yksittäisen kunnan tai seudun näkökulmasta tarkasteluna voidaan todeta, että riippuu kunnan/seudun ominaispiirteistä, kuntakoosta ja suunnittelutilanteesta, onko tarkoituksenmukaisempaa laatia yhteinen vai erilliset ohjelmat. Riippumatta siitä, laaditaanko edistämishjelmat yhteisenä vai erikseen, kävelyn ja pyöräliikenteen johdonmukaisen käsittelyn omina erillisinä kulkumuotoinaan tulisi olla yksi keskeinen edistämishjelman laadun kriteeri.

Kielteiset tai toisten tukien kanssa päällekkäiset tai vastakkaiset vaikutukset

Aineistojen perusteella ei ole havaittavissa, että avustetuilla hankkeilla olisi ollut kielteisiä tai muiden tukimuotojen kanssa vastakkaisia vaikutuksia. Muiden tukimuotojen kanssa samansuuntaisia vaikutuksia voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuuden valtionavustusten tai joidenkin ilmastotoimiin kohdistuvien avustusten kanssa. Täsmälleen samaan toimintaan ei kuitenkaan voi saada useita eri valtionavustuksia, joten varsinaista päällekkäisyyttä ei ole.

Tuen merkitys liikenteen eri käyttäjäryhmien / väestöryhmien kannalta sekä vaikutukset kilpailutilanteeseen

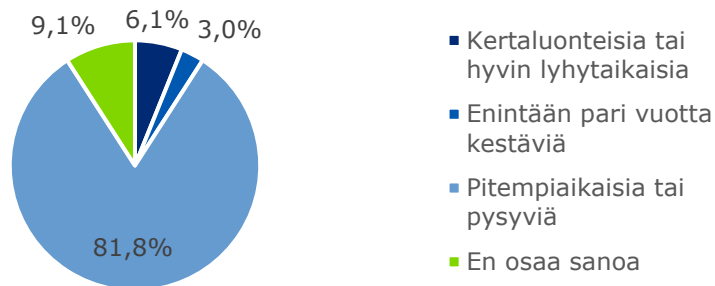
Yksittäiset avustetut hankkeet – eli kävelyn tai pyöräliikenteen edistämishjelmat – kohdistuvat yleensä kohdealueen koko väestöön. Toteutuessaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimenpiteillä voi olla väestöryhmien sosiaalista tasa-arvoa parantavia vaikutuksia, koska ne parantavat muun muassa autottomien henkilöiden ja talouksien liikkumismahdollisuuksia.

Kilpailutilanteeseen kohdistuviin vaikutuksiin pätee sama arvio kuin liikkumisen ohjauksen avustusten osalta luvussa 4.3.4: avustuksen hakijan vastuulla on noudata voimassa olevaa hankintalainsäädäntöä. Ei ole olemassa dokumentaatiota siitä onko niin tapahtunut, mutta aineistoista ei myöskään löydy erityistä syytä epäillä asiaa.

Toiminnan jatkuminen ja vaikutusten pysyvyys

Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelman laadinta on itsessään kertaluonteinen työ, mutta ohjelman toimenpiteiden käytäntöön vienti tapahtuu pidemmällä aikavälillä hankeajan jälkeen. Tämä näkyi myös kyselyvastauksissa kysyttäessä, miten pysyviä hankkeiden vaikutukset ovat vastaajan arvion mukaan olleet (kuva 14). Kysyttäessä, jatkuiko hankkeessa tehty toiminta hankkeen jälkeen, 68 prosenttia vastaajista mainitsi toiminnan jatkuneen, ja lisäksi 16 prosenttia totesi toiminnan jatkuneen osittain tai vain osassa hankkeita. Jos toiminta ei ollut jatkunut tai jatkui vain osittain, yleisimpänä syynä mainittiin jatkamiseksi tarvittavan henkilöstön puute.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien
valtionavustus



Kuva 14: Kyselyvastaajien arvio hankkeiden vaikutuksen kestosta, kävelyn ja pyöräliikenteen valtionavustus.

Kun vastaajilta kysyttiin, onko oma organisaatio hyödyntänyt hankkeiden tuloksia tai toimintamallia hankkeen jälkeen, 66 prosenttia vastasi myönteisesti. Lisäksi 22 prosenttia vastasi tuloksia hyödynnetyn osittain tai vain osassa hankkeita.

Yhtenä keskeisenä pysyvän toiminnan indikaationa voidaan pitää sitä, varataanko kunnassa rahoitusta edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamiseen ja/tai kohdistetaanko asiaan uutta henkilöresurssia. Tietoa näistä teemoista ei ole ollut käytettävissä.

Skaalattavuus ja monistettavuus

Kyselyvastaajien mukaan edistämishjelmien laadinnan toimintamallit olisivat melko hyvin toistettavissa toisella paikkakunnalla tai organisaatiossa: lähes 70 prosenttia vastasi toistettavuutta koskevaan kysymykseen myönteisesti. Myös ryhmähaastattelussa todettiin, että hankkeiden tulokset ja toimintamallit ovat ainakin osittain monistettavissa muihin kuntiin. Esimerkiksi edistämishjelmaan sisältyvistä toimenpidekokonaisuuksista voi ottaa soveltaen oppia kuntien välillä. Muun muassa erilaisista pyöräliikenteen infran ratkaisuista oli hankkeissa haettu-kin esimerkkejä muista kunnista tai ulkomailta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien osalta suurin osa kyselyvastaajista ei tiennyt, onko oman hankkeen tuloksia tai toimintamalleja hyödynnetty muualla (taulukko 10).

Taulukko 10: Onko hankkeen tuloksia tai toimintamalleja hyödynnetty jossakin muussa organisaatiossa?

| Avustuslaji | Kyllä | Ei | En osaa sanoa |
|---|--------|--------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 15,6 % | 12,5 % | 71,9 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 46,0 % | 8,0 % | 46,0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 42,8 % | 14,3 % | 42,9 % |

Monistettavuutta edistäisi, jos oppien leviämiseksi kuntien välillä olisi olemassa jokin foorumi tai säännöllinen toimintatapa (seminaarit tms.)

Tuen merkitys alueellisesti sekä valtakunnallisessa liikenne- ja ilmasto-politiikassa

Hankkeissa laaditut kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat kohdistuvat jo hakukriteerien mukaisesti paikallistasolle, ja siten niiden vaikutukset ovat paikallisia. Paikallistasolla tuen merkittävyyttä voi arvioida avustusten keskeisten vaikutusten kautta (vaikutuksista tarkemmin edellä luvussa 4.4.3). Valtionavustuksen merkitys edistämishjelmien laadinnalle on keskeinen. Itse edistämishjelma puolestaan on vuorovaikutteisen prosessin kautta muotoutunut kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen yhteinen tahtotila, johon on kunnan päätöksenteossa sitouduttu ja joka ohjaa pitkäjänteistä jatkotyötä.

Valtionavustuksen voidaan arvioida vaikuttaneen myös edistämishjelmien laatu-tasoon. Traficom in asettamat kriteerit valtionavustuksen saamiselle (esimerkiksi vaatimukset poikkialueellisuudesta, kokonaisvaltaisuudesta, vuorovaikutteisuudesta sekä ohjelman viemisestä poliittiseen käsittelyyn) ovat saaneet kuntia painottamaan näitä seikkoja edistämishjelman laadinnassa.

Paikallisella tasolla edistämishjelmat voivat toteuttaa paitsi liikennepoliittisia tavoitteita, myös – sisältöpainotuksistaan riippuen – esimerkiksi kunnan ilmasto-, hyvinvointi-, liikunta- tai matkailustrategiaa. Lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmilla tulisi olla tiivis kytkeä kaavoitukseen, palvelu- ja viherverkkojen suunnitteluun sekä varsinkin kävelyn osalta keskustakehittämiseen; näitä kytkeäjä olisivatkin suositeltavaa vahvistaa esimerkiksi hakuohjeissa. Lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen paikallisten reittien kytkeytyminen kaukoliikenteen juna- ja linja-autoyhteyksiin on teema, joka kytkee paikallisen suunnittelun valtakunnalliseen liikenneverkkoon; tämä teema voisikin olla vahvemmin edistämishjelmissä esillä.

Valtakunnallisen liikennepoliittikan kontekstissa edistämishjelmien valtionavustus on tavoitteidensa mukaisesti työkalu kuntien ohjaamisessa kohti laaja-alaista, pitkäjänteistä ja tavoitteellista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä. Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018) mukaan kuntakohtaisten ja seudullisten kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmien laatimisella ja toteuttamisella on ollut ratkaiseva rooli näiden liikennemuotojen suosion kasvattamisessa eri kunnissa. Myös haastatteluissa valtionavustus koettiin liikennepoliittisena kannanottona valtiolta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen puolesta, ja mainittiin että Suomi olisi eri näköinen pyöräliikenteen ja kävelyn suhteen, jos näitä avustuksia ei olisi olemassa.

4.4.5 Kokonaisarviointi

Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus

Edistämishjelmien valtionavustuksen tarkoituksena on kannustaa kuntia tekemään laaja-alaista, pitkäjänteistä ja tavoitteellista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä. Tarkoituksena on, että ohjelman toimenpiteiden toteuttaminen sekä edistämistyön jatkuvuus ja tavoitteellisuus edesauttavat kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kasvua. Nämä tavoitteet ovat tarkoituksenmukaisia, ja avustetut hankkeet pyrkivät suoraan niitä toteuttamaan.

Avustukselle olisi myös mahdollista asettaa konkreettinen, pitkän aikavälin määrällinen tavoite, esimerkiksi edistämishjelman omaavien kuntien määrä tai niiden osuus kaikista Suomen kunnista.

Edistämishjelmien valtionavustukselle ei ole asetettu tavoitteita erikseen kävelyn ja erikseen pyöräliikenteen osalta (esim. tavoite kummankin ohjelmatyyppin toivotusta määrästä). Joko pitkällä aikavälillä tai vuositasolla olisi mahdollista asettaa myös tällainen tavoite, jolloin kunnissa tehtävää työtä voitaisiin suunnata jollakin halutulla tavalla kulkumuotojen välillä.

Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmiin myönnettyillä valtionavustuksilla (ensin liikkumisen ohjauksen avustuksina, sen jälkeen omana avustushakunaan) on ollut keskeinen merkitys edistämishjelmien maantieteelliselle kattavuudelle Suomessa.

Kuntatasolla edistämishjelmat toimivat työkaluna, jolla voidaan kehittää ja seurata kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimintaa, sekä yhteisen tahtotilan kirjaavana dokumenttina. Muita kuntatason vaikutuksia ovat – kunnasta riippuen – olleet esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen vahvempi asema päätöksenteossa, rahoituksen lisääntyminen, eri tahojen yhteistyön lisääntyminen sekä poikkihallinnollisen toimintatavan vahvistuminen.

Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys

Kokonaisuudessaan avustusta voidaan pitää tehokkaana keinona tukea pitkäjänteistä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä kunnissa.

Tuen kohdentamisen osalta tässä työssä ei noussut esiin muutostarpeita suhteessa nykykäytäntöön, jossa avustuksia myönnetään hyvin eri kokoisiin kuntiin. Avustusten kohdentaminen suuriin ja keskisuuriin kaupunkiin saattaisi saada aikaan parempaa määrällistä vaikuttavuutta. Toisaalta pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa hankkeiden vaikutukset keskustelun käynnistymiseen ja päätöksentekijöiden aktivointiin saattavat olla suhteessa suuremmat.

Tuen keskeisin yhteiskunnallinen merkitys on edellä mainittu pitkän aikavälin tulos eli kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmien suhteellisen hyvän maantieteellisen kattavuuden Suomen kuntakentässä. Osa kunnista laatisi edistämishjelman myös ilman valtionavustusta, mutta varsinkin pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa tämä on epätodennäköisempää.

Valtionavustus on myös koettu valtion liikennepoliittisena kannanottona kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen puolesta.

Tukiprosessin kehittämistarpeet

”Avustuspäätös saadaan vasta toteutusvuoden jo alettua, jolloin kaupungin oma budjetti on jo ”sulkeutunut” -> olisi hyvä, jos päätökset saataisiin jo edellisen vuoden syksyllä.”

Valtionavustusten haku- ja myöntämisprosessiin liittyen aineistoissa nousee selkeänä kehittämistarpeena esille hakuprosessin ja hankkeiden aikataulut. Viime vuosina avustuspäätökset on annettu helmikuun alussa. Haastattelussa mainittiin, että avustuspäätösten tulisi tulla nykyistä aiemmin, jotta työ saadaan ripeästi käyntiin ja se ehtii valmistua vaaditussa ajassa. Ylipäänsä koettiin haastavaksi, että hanke pitää saada valmiiksi vajaan vuoden aikana. Muun muassa eri sidosryhmien sitouttaminen vie usein paljon aikaa hankkeissa. Muilla hallinnonaloilla todettiin olevan rahoitusmuotoja, joissa pyritään esimerkiksi kaksi- tai kolmevuotisiin hankkeisiin. Myös webropol-kyselyssä keskeisimmäksi hakuprosessin kehittämistarpeeksi nousi hankkeiden toteuttamiselle asetettu aikarajaus.

Haastatelussa kehittämisehdotuksena esitettiin lisäksi, että edistämishjelmien seuranta ja raportointia tulisi kehittää myös valtakunnallisesti (esim. ohjelmaseminaarin järjestäminen tästä näkökulmasta). Edistämishjelmia laativilta kunnilta voisi myös edellyttää joidenkin valtakunnallisesti määritettyjen mittareiden seuraamista.

Asiantuntija-arvioinnissa nousi lisäksi esiin, että valintaprosessi – mitkä hakemukset saavat avustusta ja mitkä eivät – voisi olla läpinäkyvämpi ja perustellumpi.

Toimintaympäristön muutostekijät

Asiantuntija-arvioinnissa tunnistettiin seuraavia toimintaympäristön muutoksia ja nousevia teemoja liittyen kävelyn ja pyöräliikenteeseen:

- Kevyet sähköajoneuvot: kulkuvälineen rakenteen vaikutus ajonhallintaan ja siten turvallisuuteen. Lisäksi ko. ajoneuvojen vaikutukset muiden kulkutapojen koettuun turvallisuuteen.
- Ilmastonmuutoksen vaikutukset talvi/kesäolosuhteisiin -> talvikunnossapito sekä kannustaminen kävelyn ja pyöräilyyn myös talvella
- Eriarvoisuuden vähentäminen on korostunut teemana, mm. mukana myös YK:n kestävän kehityksen tavoitteissa -> esteettömyyden huomiointi ja muutoinkin eri käyttäjäryhmien tarpeet
- Pandemian vaikutus edelleen näkyvissä: liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut, etätyötä tehdään enemmän ja liikkumattomuus kasvaa
- Kestävän liikkumisen edistämässä painotus tällä hetkellä kääntynyt autoilun uusiin käyttövoimiin enemmän kuin joukkoliikenteeseen, kävelyn tai pyöräliikenteeseen -> miten asian kehitys jatkossa

4.5 Yhteiset tulokset

4.5.1 Avustusten haku- ja myöntöprosessi

Avustusten haku- ja myöntöprosessia on tässä arvioitu kahdella tavalla:

1. Kyselyssä ja haastatteluissa kartoitettiin hakuprosessin toimivuutta ja ongelmia sekä kehittämistarpeita;
2. Hakujen ja päätösten dokumentaation perusteella arvioitiin hallintolaista tulevien hallinnon oikeusperiaatteiden toteutumista.

Kyselyssä melko suuri osa vastaajista koki, että itse hakuprosessissa ei ollut haasteita (25–45 %). Haasteina nousivat kuitenkin esiin hakijan omat riittämättömät henkilöresurssit sekä kunnissa myös kunnan oma päätöksenteko. Erinomaisia tai hyviä arvosanoja hakuprosessissa saivat päätösten informaation sisältö, ohjeistus hakemuksen laatimiseen sekä hakuilmoitusten selkeys. Kehitysehdotuksissa esiin nousi aikarajaus, jonka puitteissa hankkeet tulee toteuttaa (31–56 %). Muutoin vastauksissa oli vaihtelua kehitettävistä asioista.

Tahot, jotka eivät olleet saaneet avustusta kokivat hakuprosessin raskaaksi, ja että hakemiseen ei ollut riittäviä henkilöresursseja. Suurimmalta osin hankkeita ei ollut toteutettu, kun avustusta ei ollut saatu. Kehitettäväksi asiaksi nousivat erityisesti rajaukset avustuskelpoisesta toiminnasta (67 %).

Taulukko 11–13. Kyselyvastaajien hakuprosessista antamat arvosanat. 1=heikko, 2=välttävä, 3=ok, 4=hyvä, 5=erinomainen.

| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus (n=30) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0,0 % | 3,3 % | 30,0 % | 50,0 % | 16,7 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 3,5 % | 17,2 % | 48,3 % | 20,7 % | 10,3 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0,0 % | 6,7 % | 43,3 % | 36,7 % | 13,3 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0,0 % | 10,0 % | 50,0 % | 23,3 % | 16,7 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 3,3 % | 20,0 % | 43,3 % | 26,7 % | 6,7 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0,0 % | 0,0 % | 36,6 % | 56,7 % | 6,7 % |
| Päätösten informaation sisältö | 0,0 % | 10,0 % | 23,3 % | 50,0 % | 16,7 % |
| Päätöksenteon nopeus | 3,3 % | 23,3 % | 40,0 % | 26,7 % | 6,7 % |

| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus (n=47) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0,0 % | 0,0 % | 36,2 % | 44,7 % | 19,1 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 6,4 % | 8,5 % | 44,7 % | 27,6 % | 12,8 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0,0 % | 0,0 % | 38,3 % | 44,7 % | 17,0 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0,0 % | 6,4 % | 36,2 % | 38,3 % | 19,1 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 4,3 % | 19,6 % | 50,0 % | 19,6 % | 6,5 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0,0 % | 8,5 % | 38,3 % | 36,2 % | 17,0 % |
| Päätösten informaation sisältö | 2,1 % | 6,4 % | 31,9 % | 44,7 % | 14,9 % |
| Päätöksenteon nopeus | 4,2 % | 27,7 % | 29,8 % | 27,7 % | 10,6 % |

| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus (n=19) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0,0 % | 0,0 % | 31,6 % | 31,6 % | 36,8 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 0,0 % | 0,0 % | 42,1 % | 31,6 % | 26,3 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0,0 % | 0,0 % | 31,6 % | 42,1 % | 26,3 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0,0 % | 0,0 % | 47,4 % | 31,6 % | 21,0 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 0,0 % | 21,0 % | 47,4 % | 21,1 % | 10,5 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0,0 % | 5,3 % | 36,8 % | 52,6 % | 5,3 % |
| Päätösten informaatioisältö | 0,0 % | 0,0 % | 36,8 % | 47,4 % | 15,8 % |
| Päätöksenteon nopeus | 0,0 % | 21,1 % | 26,3 % | 36,8 % | 15,8 % |

Myös haastattelut vahvistivat kyselystä saatua yleiskuvaa siitä, että valtionavustusten hakuprosessi toimii kokonaisuutena hyvin. Erityiseksi kehittämistarpeeksi on nähty hakuprosessin aikataulu, mikä on ymmärrettävää mm. avustuksen saajan toiminnan suunnittelun kannalta. Hakuprosessia ei kokonaisuudessaan koettu hakijoita liikaa kuormittavaksi vaan päinvastoin suhteellisen kevyeksi verrattuna moniin muihin rahoitushakuihin. Kehittämiskohteena tuotiin esille laajempi tiedottaminen toteutettujen hankkeiden tuloksista.

Hakijoiden tasapuolisen kohtelun toteutuminen

Arvioitujen valtionavustusten hakuilmoitukset ovat julkisia, ja niissä kerrotaan haettavan avustuksen teemat ja yleiset arviointiperusteet. Saadut hakemukset arvioidaan Traficomissa asiantuntijoiden toimesta kiinnittäen huomiota mm. sopivuuteen hakuilmoituksessa kerrottuihin teemoihin. Hylättyjen hakemusten lähettäjiille esitetään hakemusten arvioinnista johtuvat perustelut hylkäämiselle. Perusteluista voi tulkita myös ohjeita tulevien hakemusten laadintaan. Aineiston perusteella voidaan päätellä, että Traficom kohtelee tarkasteltujen valtionavustusten hakijoita ja saajia tasapuolisesti ja johdonmukaisesti, ja hauista tiedottaminen on avointa. On kuitenkin huomattava tässä yhteydessä, että pienillä kunnilla on lähtökohtaisesti heikommat edellytykset tehdä menestyviä hankehakemuksia kuin suurilla kunnilla. Tämä johtuu yksinkertaisesti pienten kuntien vähemmistä resursseista niin omaan työhön kuin konsulttien käyttöön hankehakemusten valmistelussa ja hankkeiden toteutuksessa.

Tarkoitussidonnaisuuden periaatteen toteutuminen

Tarkoitussidonnaisuuden periaatteen mukaan valtionapuviranomaisen tulee käyttää toimivaltaansa ja harkintavaltaansa vain lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Tarkasteltujen avustusten kohdalla se tarkoittaa avustusten teemojen ja valintakriteerien määrittelyjä, hakemusten vertailua sekä päätöksiä avustettavista hankkeista. Lisäksi avustuksen hakijoilta saa hakemuksen yhteydessä kysyä vain hakemuksen käsittelemiseksi tarpeellisia tietoja. Aineiston perusteella voidaan todeta, että tarkoitussidonnaisuuden periaate toteutuu tarkastelluissa valtionavustuksissa.

Puolueettomuuden toteutuminen

Puolueettomuuden periaatteen mukaan valtionavustustoiminnan on nojattava yleisiin ja objektiivisiin perusteisiin. Tässä tarkastelujen avustusten avustuspäätöksiin vaikuttavat tekijät on kuvattu arviointiperusteissa ja -kriteereissä. Avustushakemuksien arviointi perustuu yksittäisten viranomaisen asiantuntija-arvioihin ja näiden käsittelyyn usean henkilön tiimin kesken. On mahdollista, että yksittäisen henkilön tekemään arviointiin vaikuttavat jotkin subjektiiviset seikat, mutta tällaisia havaintoja tässä arvioinnissa ei ole tehty. Voidaan siten todeta, että tarkasteltuja valtionavustushakemuksia ja hakijoita on kohdeltu puolueettomasti. Kuitenkin arviointiperusteiden selkeämpi avaaminen (esim. hakemusten pisteytys hakuilmoituksessa kerrottujen kriteerien mukaan ja pisteytysvertailun julkistaminen) auttaisi todentamaan puolueettomuuden toteutumista nykyistä paremmin.

Suhteellisuusperiaatteen toteutuminen

Suhteellisuusperiaatteen mukaan valtionapuviranomaisen valitsemien keinojen on oltava oikeassa suhteessa tavoitteisiin nähden, ja avustuspäätöksissä asetettujen ehtojen on oltava välttämättömiä hankkeille asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen. Tässä työssä tarkasteltujen avustuspäätösten ehtoina esitetään raportointivaatimuksia. Niitä voidaan pitää välttämättöminä sen varmistamiseksi, että avustus vastaa toteutuneita ja avustuskelpoisia kustannuksia. Voidaan päätellä, että suhteellisuusperiaate toteutuu tarkasteltujen valtionavustusten kohdalla.

Luottamuksensuojan periaatteen toteutuminen

Luottamuksensuojan periaatteen mukaan: valtionavustusten hakijoiden ja saajien on voitava luottaa viranomaisen toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen; avustuksille asetetut ehdot ovat etukäteen tiedossa; eikä ehtoja saa muuttaa takautuvasti. Arvioinnissa ei ole tullut ilmi seikkoja, joiden perusteella tämän periaatteen toteutumista olisi aiheutta epäillä. Voidaan päätellä, että luottamuksensuojan periaate toteutuu tarkasteltujen valtionavustusten kohdalla.

Hyvän hallintoon kuuluvat myös palveluperiaate, neuvontavelvollisuus, hyvän kielenkäytön vaatimus, julkisuus ja avoimuus. Tehdyn kyselyn perusteella Traficom in palvelu ja neuvonta ovat näiltä osin hyvällä tasolla.

4.5.2 Suhde alueelliseen suunnitteluun

Kuntien, seutujen ja maakuntien saamat tieliikenteen turvallisuuden, liikkumisen ohjauksen ja kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishajelmien valtionavustukset ovat alueen näkökulmasta katsottuna kuntien suuntaan kohdistuva valtion liikennepolitiikan työkalu. Kuntien ja seutujen omia kestävä ja turvallisen liikkumisen tavoitteita puolestaan löytyy erityyppisistä ohjaavista asiakirjoista, kuten liikennejärjestelmäsuunnitelmista, kestävä liikkumisen ohjelmista, kuntastrategioista sekä ilmasto- tai ympäristöohjelmista.

Alueellisen tason suunnitteluprosesseja, joissa valtio tekee kuntasektorin kanssa yhteistyötä ovat muun muassa seuraavat.

Liikennejärjestelmätyö ja -suunnittelu. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle tärkeää

saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään sekä seututasolla, maakuntatasolla että ylimaakunnallisesti. Valtio-osapuolet (yleensä ELY-keskuksen liikennevastuualue, Väylävirasto ja Traficom) ovat mukana liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaprosessissa. Lisäksi valtio-osapuolet osallistuvat jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön, joka tarkoittaa pitkäjänteistä ja jatkuvaa yhteistyötä eri toimijoiden kesken liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

- Valtionavustusten rooli: Alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on usein omat kohtansa liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpiteille, ja valtionavustukset on mainittu niiden yhteydessä (kuntien mahdollisuus niiden hakemiseen). Liikenneturvallisuuden hankeavustuksia suunnitelmissa ei yhtä suuressa määrin ole mainittu.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset. Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset ovat sopimuksellisen kaupunkikehittämisen muoto. MAL-sopimukset solmii valtio suurimpien kaupunkiseutujen kanssa (Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun, Lahden, Jyväskylän ja Kuopion seudut). Sopimusten tarkoitus on vahvistaa seudun kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä. Sopimuksissa määritetään tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

- Valtionavustusten rooli: Valtionavustukset ovat tarveharkintaisia eikä niitä voi lisätä neuvottelutulokseen (vastaavasti kuin esimerkiksi julkisen liikenteen ilmasto-rahointi).

Liikenneturvallisuussuunnittelu. Valtion aluehallinnon edustajana ELY-keskukset ovat vahvasti mukana kuntien liikenneturvallisuustyössä. Suomen reilusta kolmestasadasta kunnasta arviolta 70–85 prosentissa toimii poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Lähes yhtä monen kunnan toimintaa liikenneturvallisuustyössä tukee liikenneturvallisuustoimija/-koordinaattori, joka on kuntien ja ELY-keskusten yhdessä hankkima asiantuntijapalvelu.

- Valtionavustusten rooli: Liikenneturvallisuusryhmissä jaetaan tietoa liikenneturvallisuuden hankeavustusten mahdollisuudesta ja hakemisesta.

5 Päätelmät ja kehittämisehdotukset

5.1 Valtionavustusten vaikuttavuuden kehittäminen

5.1.1 Yleisavustukset

Tieliikenteen turvallisuuden yleisavustusten aineistoanalyysissä ja asiantuntija-arvioinnissa nousi esille kaksi keskeistä kehittämisehdotusta.

1 Avustuksen riittävyyden ja jatkuvuuden varmistaminen

Liikenneturvan ja OTI:n tehtävistä on määrätty lailla, mutta tehtävien hoitamisen rahoitus on haettava vuosittain Traficomilta. Yleisavustusten hakuprosessissa ei ole tällä hetkellä erityisiä ongelmia. Hakuprosessin etuna voidaan pitää sitä, että toimijoiden hakemukset ja raportoinnit ylläpitävät toiminnan avoimuutta ja läpinäkyvyyttä. Rahoitusmalli on kuitenkin poikkeuksellinen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen, ja siksi olisi aiheellista selvittää, onko nykyiselle mallille vaihtoehtoja valtion talousarviosäädösten ja -määräysten puitteissa.

Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain muutoksen jälkeen maksutuottojen arvioidaan riittävän molemmille lakisääteisille toimijoille ja Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyöhön. OTI:n toiminnan laajentamistarpeita olisi kuitenkin perusteltua arvioida. Olisi tavoiteltavaa, että nykyistä suurempi osa vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista saataisiin tutkittua, ja OTI:n järjestelmät saataisiin tarvetta vastaavaan kuntoon. Toiminnan laajentamiseen voi liittyä muitakin kysymyksiä kuin yleisavustuksen suuruus.

2 Tutkimus yleisavustuksella rahoitettavien tehtävien vaikuttavuudesta

Yleisavustuksen kohteiden toiminnan vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen on vaikeasti todennettava asia. Tässä arvioinnissa ei ole tullut esille syitä kyseenalaistaa sitä, onko näiden toimijoiden olemassaolo ja toiminta yhteiskunnan edun mukaista. Kuitenkin olisi tarve selvittää, miten toimintaa voitaisiin perustella valtioneuvoston tasolla vaikutusten ja vaikuttavuuden kautta. Parempi ymmärrys valituksen ja tiedon vaikuttavuudesta auttaisi myös Liikenneturvaa ja OTI:a kehittämään toimintaansa vaikuttavammaksi. Arvioinnin perusteella ehdotetaan, että Liikenneturvan ja OTI:n lakisääteisten tehtävien pitkän ajan vaikutuksista ja vaikuttavuudesta tehtäisiin tieteellinen tutkimus. Tutkimus voitaisiin toteuttaa esimerkiksi valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan hankkeena.

5.1.2 Hankeavustukset

Seuraavassa on esitetty aineistoanalyysissä ja asiantuntija-arvioinnissa esille nousseet kehittämisehdotukset hankeavustusten osalta.

1 Avustuksen tavoitteet

- Liikkumisen ohjauksen hankeavustusten vaikuttavuutta voitaisiin todennäköisesti kasvattaa asettamalla avustukselle nykyistä fokusoidumpia, laadullisia tavoitteita: mitä liikkumisen ohjauksen valtionavustusten

kokonaisuudella halutaan saada aikaan vuositasolla ja/tai pidemmällä aikavälillä. Lisäksi tavoitteet tulisi asettaa mahdollisimman strategisella päätöksenteon tasolla.

- Myös kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustukselle olisi mahdollista asettaa konkreettinen, pitkän aikavälin määrällinen tavoite, esimerkiksi ajantasaisen edistämishojelman omaavien kuntien määrä tai osuus kaikista Suomen kunnista. Lisäksi olisi mahdollista asettaa tavoitteet erikseen kävelyn ja erikseen pyöräliikenteen ohjelmien määrälle / osuudelle.
- Erityisesti liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ohjauksen hankeavustuksissa voisi kuntia koskien pohtia, onko valtionavustusten tarkoitus olla jatkuva ja pysyvä toimintamalli kuntien tukemiseen näissä teemoissa, vai onko tavoitteena, että hanketoiminta tekee itsensä tarpeettomaksi kuntien sisäistettyä toiminnan osaksi perustyötään. Tällä hetkellä hankeavustukset ovat hyvin keskeinen osa niillä tehtävän toiminnan rahoitusta kunnissa, ja rahoituksen lopettaminen luultavasti leikkaisi toimintaa hyvin merkittävästi. Jos hankeavustusten on tarkoitus olla pysyvä rahoitusmalli, voisi harkita niiden roolin kuvaamista selvemmin esimerkiksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tai MAL-sopimuksissa.

2 Painotukset eri hanketeemojen ja -tyyppien välillä

- Nykyisin, kun yleinen asenne- ja arvoilmasto on mm. ilmastokeskustelun myötä siirtynyt kestävyysteemoja suosivaksi, liikkumisen ohjauksen valtionavustukset voitaisiin kohdistaa selkeämmin palveluiden kehittämiseen, kestäväen liikkumisen suunnitteluun ja muihin vastaaviin konkreettisiin toimenpiteisiin, rajaten pois pelkästään viestintää ja markkinointia sisältävät hankkeet. Näin siksi, että muiden toimenpiteiden yhteydessä ja niitä tuken tehtävä viestintää ja markkinointi on todennäköisesti vaikuttavampaa.
- Sekä tämän työn asiantuntijakeskusteluissa että aiemmassa selvityksessä nousi esiin, tulisiko liikkumisen ohjauksen avustuksia kohdentaa nykyistä enemmän uutta luovaan, kehittämisorientoituneeseen ja kokeilevaan toimintaan, liikenneturvallisuuden hankeavustuksen tapaisesti. Tämä on mahdollista toteuttaa esimerkiksi avustusprosentin kautta: kehittämistoiminnalle – jossa voitaisiin myös pyrkiä tulosten mahdollisimman laajaan yleistettävyyteen – avustus voisi olla 75 prosenttia hankkeen kustannuksista, kun taas esim. suunnittelutyypistä toimintaa avustettaisiin pienemmällä prosenttiosuudella.

3 Potentiaalisten hakijatahojen aktivointi

- Kunnat, jotka eivät ole hakeneet mitään kolmesta hankeavustustyyppistä, ovat useimmiten pienehköjä kuntia. Sähköpostikyselyssä tämän tyyppiset kunnat mainitsivat hakemista rohkaisevina tekijöinä seuraavia: enemmän tietoa toteutuneista hankkeista ja hyviä esimerkkejä; vertaiskokemusta aiemmin hakeneilta; useamman kunnan / osapuolen yhteinen hakemus; hyvä tarvelähtöinen idea; yhdessä ideointi esimerkiksi liikenneturvallisuus-työryhmässä; toisaalta tiedon levittäminen laajalti kunnan sisällä; sekä päätöksentekijöiden ”hoksauttaminen” valtionavustuksiin. Näistä

valtakunnallisesti eteenpäin vietävä toimi on lähinnä tiedon ja esimerkkien levittäminen.

4 Hakuprosessin ja hankkeiden toteutuksen aikataulu

- Hakuprosessin osatekijät saivat kyselyssä ja haastattelussa melko hyvää palautetta, mutta selvänä kehittämistarpeena nousi esiin hankkeiden toteutuksen aikarajaus. Vuoden toteutusaika on hankkeille hyvin lyhyt mm. konsultin kilpailutuksen, sidosryhmävuorovaikutuksen, kohderyhmän tavoittamisen, hanketulosten monistamisen sekä varsinkin vaikuttavuuden todentamisen ja seurantarapeiden vuoksi. Useamman vuoden kestävä hankeaikataulu olisi selvästi tarkoituksenmukaisempi monen hankkeen kohdalla, ja sitä kautta auttaisi hankkeiden vaikuttavuutta.
- Hankepäättökset tulisi saada hakijoille nykyistä aiemmin – joko heti vuoden alussa tai mielellään ennen vuodenvaihdetta, jotta hanke päästään käynnistämään ja työ saadaan vauhtiin.

5 Avustuksen myöntökriteerit

- Hakuprosesseissa olisi hyvä olla avoimesti viestityt linjaukset seuraavista kysymyksistä: millä kriteereillä hakija voi / ei voi saada useammalle hankkeelleen valtionavustusta samana vuonna; millä kriteereillä hakija voi / ei voi saada valtionavustusta useampana vuonna peräkkäin; kuntahakijoiden osalta avustusten kohdistuminen suuriin, keskisuuriin ja pieniin kaupunkeihin sekä muihin kuntiin.
- Hankkeiden valinnassa käytetyt arviointikriteerit sekä niiden pohjalta tehty pisteytys tms. hakemuskohtainen arviointi perusteluineen olisi hyvä olla läpinäkyvästi kirjattu ylös. Läpinäkyvyys palvelisi paitsi kunkin hakukierroksen hakijoita, myös mahdollisia tulevia hakijoita.

6 Paikallinen koordinointi ja yhteistyö

- Kuntahankkeiden osalta seudullinen eri hankkeiden ja toimintojen tiiviimpi koordinointi – eri hankehakemusten välillä sekä myös kunnan ja muun seudulla tehtävän toiminnan välillä – lisäisi hanketoiminnan tehokkuutta.
- Seudullinen yhteistyö hakemuksissa ja itse hankkeessa olisi toivottavaa. Seudullisuus voisi näkyä nykyistä selkeämmin arviointikriteerinä hankkeiden valinnassa, eritoten liikkumisen ohjauksen osalta.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishajelmilla tulisi olla tiivis kytkentä kaavoitukseen, palvelu- ja viherverkkojen suunnitteluun, keskustakehittämiseen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen paikallisten reittien kytkeytymiseen joukkoliikenteeseen.

7 Hankkeilta edellytettävä vaikutusraportointi

- Sekä liikenneturvallisuuden että liikkumisen ohjauksen hankkeisiin pätee määrällisten vaikutusten todentamisen vaikeus. Hankkeille nykyisin esitetty vaatimus vaikutusten raportoinnista saattaa joskus tuottaa

tuloksenaan epätarkkaa vaikutusanalyysii. Esimerkiksi joukkoliikenteen markkinointia sisältäneessä hankkeessa raportoitiin matkustajamäärien kasvulukuja, vaikka ei ole mahdollista osoittaa, missä määrin kasvu johtui markkinoinnista ja missä määrin esimerkiksi perustetuista uusista joukkoliikenneyhteyksistä. Voisikin pohtia, tulisiko hankkeilta edellyttää mitattavien kulkumuoto- ja liikenneturvallisuusvaikutusten lisäksi tai jopa sijastans. prosessivaikutusten arviointia (hankkeen opit, onnistumisen esteet ja ajurit).

- Hankkeen suunnitteluvaiheessa sekä kunnat että muut hakijat saattaisivat tarvita nykyistä enemmän opastusta tavoiteltujen vaikutusten ja niitä kuvaavien mittareiden laadinnassa. Valtionhallinnon tasolla eri hallinnonalojen yhteinen benchmark vaikuttavuuden arvioinnin haasteista voisi lisätä tietoutta hyvistä arviointikäytännöistä.
- Loppukäyttäjien / kohderyhmän kokemusten ja näkemysten sisällyttäminen hankkeiden oman arviointiin monipuolistaisi vaikutusten tarkastelua. Näkemyksiä on mahdollista kerätä myös kevyin menetelmin, esimerkiksi lyhyin haastatteluin.

8 Tulosten skaalaaminen ja monistaminen

- Yksittäisten hankkeiden tulosten ja toimintamallien monistuessa laajemmalle syntyy laajempaa vaikuttavuutta.
- Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustusten vaikuttavuus todennäköisesti paransi, jos suurempi osa hankeavustuksista kohdennettaisiin nimenomaan valtakunnallisesti hyödynnettävien toimintamallien, fyysisten ratkaisujen tai menetelmien kehittämiseen.
- Hakijoilla ei välttämättä ole tietämystä aiemmin toteutetuista hankkeista ja niiden tuloksista, mikä osaltaan heijastuu sekä samankaltaisten ideoiden toistuvuuteen että osin ideoiden puutteeseen. Aineistosta nousi selkeästi esiin tarve hankkeiden tulosten ja toimintamallien nykyistä suuremmalle viestimiselle.
- Monistettavuutta edistäisi, jos oppien leviämislle erityisesti kuntien välillä olisi olemassa jokin foorumi tai säännöllinen toimintatapa (seminaarit tms.)

9 Vaikutustiedon koonti ja vaikutusten seuranta

- Joidenkin hankkeiden loppuraporteissa on mainittu, että vaikuttavuutta kulkutapajakaumaan tai tietyn kulkutavan käyttöön on tarkoitus tutkia esimerkiksi vuoden tai kahden kuluttua. Traficom voisi pyytää näitä seuranta-tutkimuksia käyttöönsä. Toisaalta olisi mahdollista toteuttaa myös erillinen seuranta-tutkimus muutamista valituista hankkeista.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishankkeet ovat keskenään suhteellisen samanlaisia, ja siten niiden seuranta ja raportointia voisi kehittää myös valtakunnallisesti. Edistämishankkeita laativilta kunnilta voisi myös edellyttää joidenkin valtakunnallisesti määritettyjen mittareiden seuraamista.

- Suunnitelma- tai strategiatyyppisissä hankkeissa on myös tuotettu mitta-vaakin vaikutusten ennakoarviointia. Kyse ei ole hankkeen aikaisen toiminnan vaan suunniteltujen jatkotoimien vaikuttavuuden arvioinnista (esim. mahdolliset kestävän liikkumisen investoinnit, työpaikan liikkumisen ohjauksen toimet tai liikkumispalvelut). Tämän tyyppistä vaikutustietoa voisi Traficom halutessaan kerätä eräänlaiseen ”vaikutustietopankkiin”, joka voisi olla erityisesti kuntien käytössä.

10 Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusten laajentaminen kuntien infraan

- Kunnille voidaan nykyisin myöntää valtionavustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin sekä kaupunkiraiteiden rakentamiseen. Kunnissa on rahoitustarvetta myös lukuisille (pienille) liikenneturvallisuutta parantaville infrastruktuurin parantamisinvestoinneille. Liikenneturvallisuustavoitteiden kannalta kuntien liikenneinfrastruktuurin turvallisuutta parantaviin investointeihin suunnattu uusi, tässä käsitelystä turvallisuustoimintaan suunnatusta avustuksesta erillinen valtionavustus voisi olla tehokas ja vaikuttava keino.

5.2 Arviointikehikon kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valtionavustuksiin tähän mennessä sovellettu kehikko toimii pääkohdiltaan hyvin myös tässä työssä tarkasteltujen hankeavustusten arviointiin.

Kehikkoa tulisi kuitenkin täsmentää sisällöllisesti vastaamaan paremmin valtionavustustoiminnan kehittämishankkeen käsitteistöä ja sisältöä. Merkittävin ero on siinä, että vaikuttavuutta tulisi arvioida avustetun toiminnan kykynä tuottaa tavoiteltuja vaikutuksia eikä (pelkästään) aikaan saatujen vaikutusten kykynä edistää asetettuja tavoitteita. Arvioinnissa tulisi tällöin kiinnittää huomiota esimerkiksi siihen, miten hankkeessa on onnistuttu vaikuttamaan kohdealueen viranomaisten, kuntapäätäjien tai muiden päättävien toimijoiden ajatteluun, asenteisiin ja toimintaan.

6 Lähteet

Kirjalliset ja internet-lähteet

Airaksinen, N., Tuominen, J., Reihe, H. (2021). Liikenneturvallisuusstrategian luonnoksen (8.6.2021) vaikutusten kohderyhmät ja arviointi. Muistio 14.11.2021. Sitowise Oy

Aistrich, Matti (2014). Kannattaako vaikuttavuutta yrittää mitata? Saatavilla: <https://www.sitra.fi/artikkelit/kannattaako-vaikuttavuutta-yrittaa-mitata/>

Auvinen, H., Tuominen, A., Lehtonen, E., Malin, F. (2020). Kestävän liikkumisen toimien kulkutapavaikutukset. Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 13/2020.

Dziekán, K., Riedel, V., Müller, S., Abraham, M., Kettner, S., Daubitz, S. (2013). Evaluation matters - A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures. Waxmann Verlag.

Heliskoski, Jonna, Heidi Humala, Riina Kopola, Anna Tonteri, Saira Tykkyläinen (2018). Vaikuttavuuden askelmerkit. Työkaluja ja esimerkkejä palveluntuottajille. Sitran selvityksiä 130. Maaliskuu 2018.

Heltimo, J. ja Korhonen, A. (2016). Käsikirja kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Kuntaliitto.

Kunnasvirta, A. (2021). Vaikuttavuusarviointilla skaalautuvuutta ja prosessioppeja – opit CIVITAS ECCENTRIC -hankkeesta. Esitelmä, Väylät & Liikenne 2021.

Kunnasvirta, A., Salmela, N., Heikkilä, H. (toim.) (2022). Arviointi osaksi kokeilujen suunnittelua ja toteutusta - Käsikirja palvelujen kehittäjille. Turun ammattikorkeakoulun oppimateriaaleja 142.

Lehtonen, Juha-Matti ja Antti Rissanen (2021). Vaikuttavuuden arviointi ja sen soveltaminen Puolustusvoimien TK-toimintaan. Maanpuolustuskorkeakoulu. Sotatekniikan laitos. Julkaisusarja 2: Tutkimuselosteita nro 2.

Liikenneturva (2021). Strategian toteuttaminen vuosina 2022–2026 (KTS). Liikenneturva 12.3.2021.

LIPOKO (2021). Liikuntapolitiikan koordinaatioelin (LIPOKO). Toimintasuunnitelma 2021–2023. Päivitetty 3.11.2021.

LVM (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018

LVM (2021). Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Toimittaja Saara Jääskeläinen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:15.

LVM (2022). Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3.

Metsäranta, H., Weiste, H., Vähätörmä, P., Hyvärinen, J., Salminen, A. (2022). Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuus. Tarkastelukehikon määrittely ja tukien arviointi. Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 22/2022.

- Motiva (2022). Liikkumisen ohjaus Motivan internet-sivuilla. Saatavilla https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus [haettu 29.11.2022]
- OTI (2022). OTI Toimintakertomus 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI 31.3.2022.
- Pohjalainen, E. (2016). Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Opinnäytetyö 9/2016. Liikennevirasto.
- Roine, M. (2013). Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako. Selvitysmiehen raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2013.
- Sanastokeskus (2023). Valtionavustustoiminnan sanasto. Luonnos 2023-01-11. Valtionavustustoiminnan kehittäminen ja digitalisointi -hanke, 2023.
- Schmidt-Thomé, K. ja Päivänen, J. (2021). Kestävien käytäntöjen levittäminen kuntakentässä. Esitelmä, Kestävä kaupunki -ohjelman vuosiseminaari 7.12.2021.
- SM (2021). Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030 Sisäministeriön julkaisuja 2021:14.
- STM (2020). Turvallisesti kaiken ikää. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma 2021–2030 sekä selvitys kustannuksista. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2020:33.
- Suomela, H. ja Varis, T. (2018). Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2018.
- Traficom (2021). Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus Hakijoiden tukimateriaali, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma 2021. Kesäkuu 2021. Saatavilla <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Hankkeiden%20vaikutukset%20ja%20vaikuttavuus.pdf> [haettu 16.3.2023]
- Traficom (2022). Traficomın myöntämät avustukset ja tuet. Saatavilla <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista/traficomin-myontamat-avustukset-ja-tuet?active=0&limit=20&offset=0> [haettu 8.3.2023]
- Valtioneuvosto (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Valtiovarainministeriö (2021). Valtionavustustoiminnan sanasto. Hallintopolitiikka. Valtiovarainministeriön julkaisuja 19/2021.
- Valtiovarainministeriö (2023). Valtionavustustoiminnan kehittämishanke. Saatavilla: <https://vm.fi/valtioneuvoston-kehittaminen>
- Varis, T., Suomela, H., Hippinen, I. (2018). Liikkumisen ohjauksen valtioneuvostuhankkeet vuosina 2014–2017. Selvitys liikkumisen ohjauksen valtioneuvostuhankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2018.
- Voutilainen, O. (2021). Kommenttipuheenvuoro: Näkökulmia skaalaamiseen. Esitelmä, Kestävä kaupunki -ohjelman vuosiseminaari 7.12.2021.

Oikeuslähteet

Hallintolaki (434/2003)

Valtionavustuslaki (688/2001)

Valtioneuvoston asetus tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016, 1206/2018)

Valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018, 111/2021).

Laki liikenneturvallisuusmaksusta (471/2016)

Laki Liikenneturvasta (278/2003)

Liikennevakuutuslaki (460/2016)

Laki Liikennevakuutuskeskuksesta (461/2016)

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016)

7 Liitteet

Liite 1: Webropol-kyselyn tulokset

Tiivistelmä

Kysely toteutettiin ajalla 14.11.- 30.11.2022 suomeksi ja ruotsiksi. Kokonaisvastaajamäärä (n) oli 77 vastausta. Vastaajista suurin osa (75 %) edusti pieniä kuntia tai kaupunkeja. 40 % vastaajista oli kunnista, joissa on 10 000–50 000 asukasta. Vain neljä vastaajaa ei ollut saanut mitään valtionavustuslajia. Eniten avustuksia oli saatu liikkumisen ohjauksesta (65 %). Toiseksi eniten vastaajissa oli kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustusta saaneita (42 %) ja vähiten tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusta saaneita (27 %).

Vaikutusten osalta vastaajat arvioivat, että hankkeissa saavutettiin täysin tai osittain niille asetetut tavoitteet (kaikissa avustuksissa n. 90-prosenttisesti). Lisäksi hankkeiden vaikutukset arvioitiin suurelta osin pitempiaikaisiksi tai pysyviksi. Vastauksista on myös selvästi havaittavissa, että ilman valtionavustusta kyseinen toiminta olisi ollut selvästi vähäisempää tai sitä ei olisi tehty lainkaan. Vastaajien mukaan valtionavustukset vaikuttivat erityisesti oman organisaation ja kohderyhmän tiedon lisääntymiseen, liikenneturvallisuuden parantumiseen kohderyhmässä tai -alueella, kohderyhmän asenteisiin ja käyttäytymiseen sekä kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttamiseen.

Lähes kaikissa hankkeissa toiminta oli jatkunut jollain tapaa myös hankkeen päättymisen jälkeen. Jos toiminta ei jatkunut, usein syynä oli tarvittavan henkilöstön tai rahoituksen puuttuminen. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa hanke oli myös usein ollut tyypiltään kertaluonteinen. Kuitenkin lähes kaikissa avustuslajeissa hankkeen tuloksia tai toimintamallia oli vastaajien mukaan hyödynnetty myös hankkeen jälkeen (62–66 %).

Suurin osa vastaajista ei osannut sanoa, onko hankkeen tuloksia tai toimintamallia hyödynnetty jossakin toisaalla, vaikka avustuksesta riippuen 69–81 % totesi, että tulokset tai toimintamalli olisivat toistettavissa toisella paikkakunnalla tai organisaatiossa.

Suurimmaksi osaksi hankkeiden vaikuttavuutta ei ollut mitattu tai mittaamisesta ei osattu sanoa (62 %). Vaikuttavuutta oli tarkasteltu lähinnä kulkutavan käyttömäärien tai -osuuksien, mediaosumien tai koetun liikenneturvallisuuden tai -käyttäytymisen osalta. Laadullista arviointia vaikutuksista oli tehty jonkin verran (38 %).

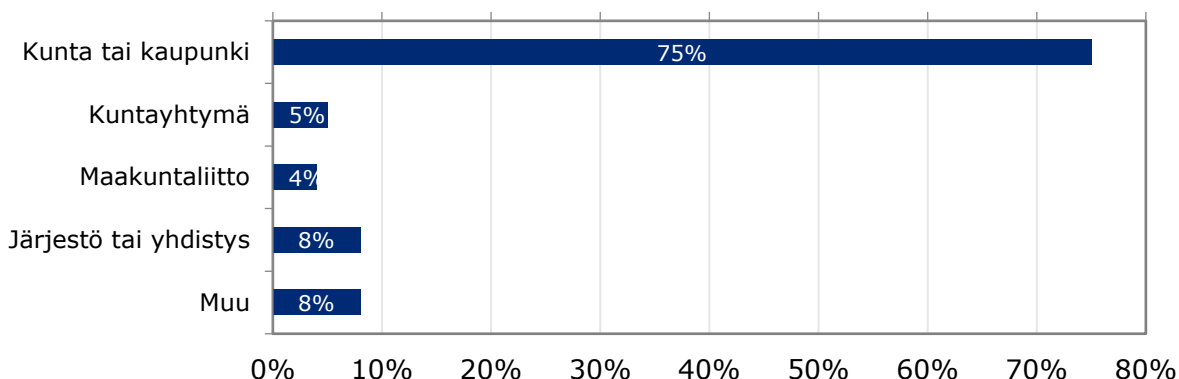
Hankkeiden toteutuksessa suurimmiksi haasteiksi koettiin oman organisaation liian vähäiset henkilöresurssit, hankkeen toteuttamisajalle asetetut aikarajaukset, kohderyhmän tavoittaminen ja suhtautuminen sekä päättäjien sitoutuminen. Avustuslajien kesken oli paljon myös eroavaisuuksia koetuissa haasteissa.

Melko suuri osa kyselyyn vastanneista koki, että itse hakuprosessissa ei ollut haasteita (25–45 %). Haasteina nousivat kuitenkin esiin riittämättömät henkilöresurssit sekä päätöksenteko kunnassa. Erinomaisia tai hyviä arvosanoja hakuprosessissa saivat päätösten informaatiosältö, ohjeistus hakemuksen laatimiseen sekä hakuilmoitusten selkeys. Kehitysehdotuksissa esiin nousi aikarajaus, jonka puitteissa hankkeet tulee toteuttaa (31–56 %). Muutoin vastauksissa oli suurta vaihtelua kehitettävistä asioista.

Tahot, jotka eivät olleet saaneet avustusta kokivat hakuprosessin raskaaksi, ja että hakemiseen ei ollut riittäviä henkilöresursseja. Suurimmalta osin hankkeita ei ollut toteutettu, kun avustusta ei ollut saatu. Kehitettäväksi asiaksi nousivat erityisesti rajaukset avustuskelpoisesta toiminnasta (67 %).

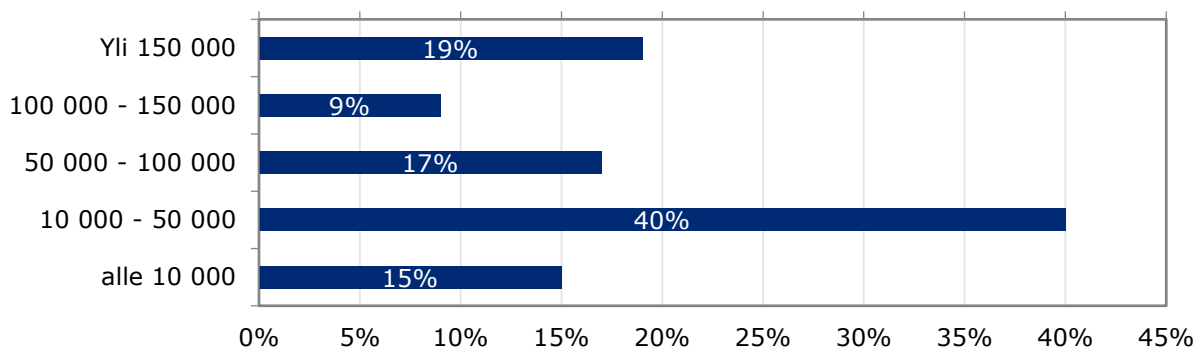
Kvantitatiiviset tulokset

Mitä organisaatiota edustat? n=77

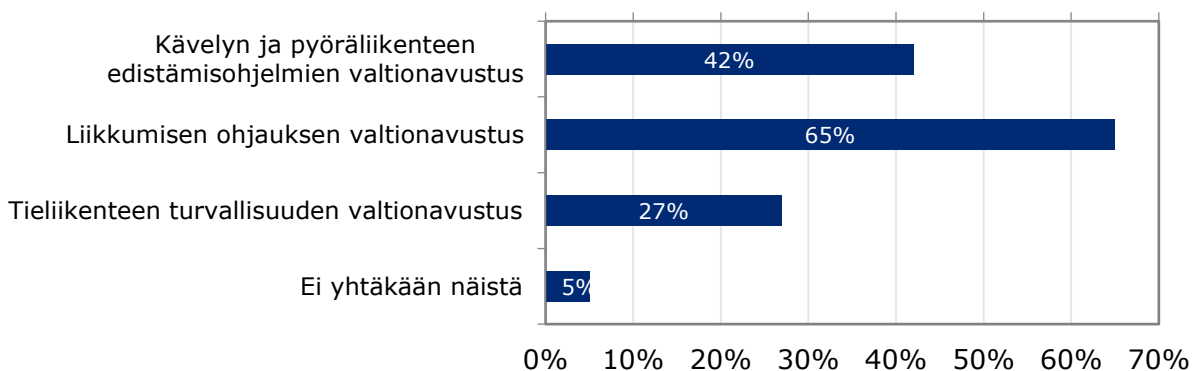


Vastaukset kohdassa "Muu": Ammattikorkeakoulu; koulutusorganisaatio; korkeakoulu; osakeyhtiö toisen asteen koulu; koulutuslaitos; yliopisto

Paljonko edustamassasi kunnassa on asukkaita? n=58



Mitä seuraavia Traficom in valtionavustuksia organisaationne on saanut viimeisten viiden vuoden aikana? Voit valita useamman. n=77

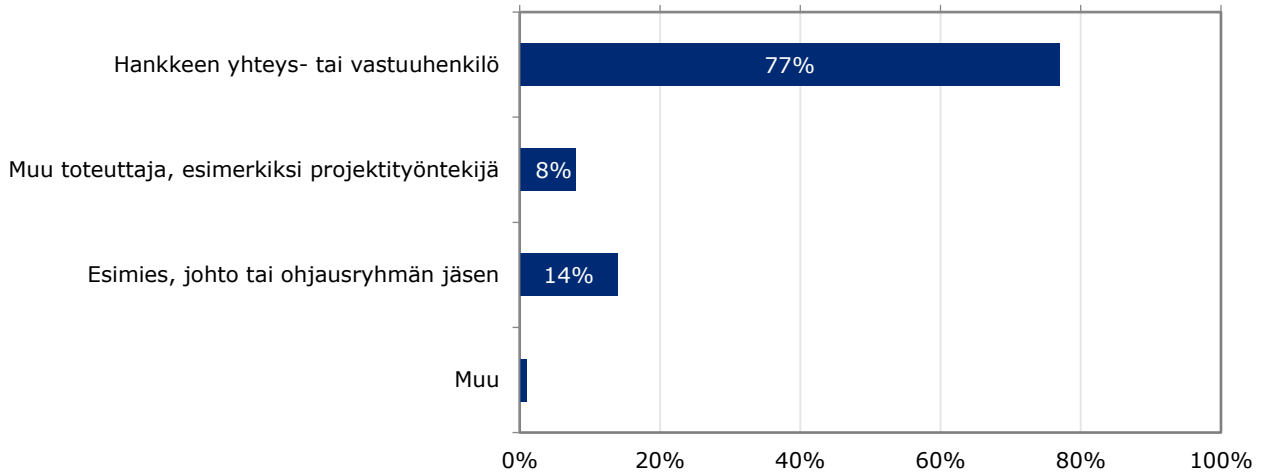


| Avustuslaji | n | Prosentti |
|--|----|-----------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus | 32 | 41,6 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 50 | 64,9 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 21 | 27,3 % |
| Ei yhtäkään näistä | 4 | 5,2 % |

Avustusta saaneet tahot

Avustusten vaikuttavuus

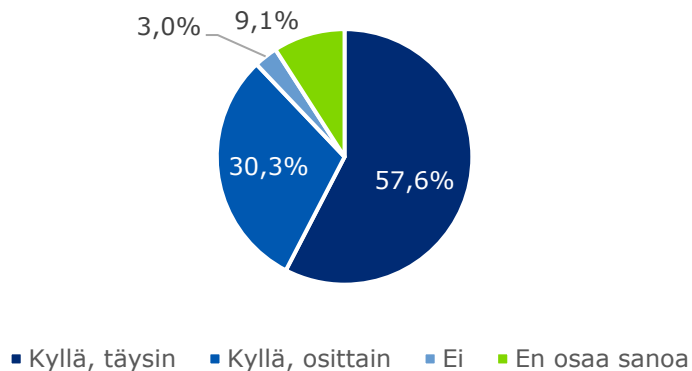
Mikä kuvaa parhaiten omaa rooliasi Traficomın valtionavustushankkeissa? n=73



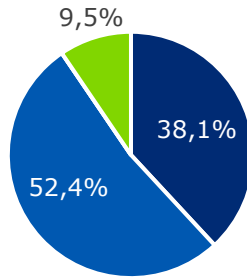
Onko valtionavustushankkeilla mielestäsi saavutettu niitä vaikutuksia, joita tavoiteltiin? n=73

| Avustuslaji | Kyllä, täysin | Kyllä, osittain | Ei | En osaa sanoa |
|---|---------------|-----------------|-------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 57,6 % | 30,3 % | 3,0 % | 9,1 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 28,0 % | 66,0 % | 0 % | 6,0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 38,1 % | 52,4 % | 0 % | 9,5 % |

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

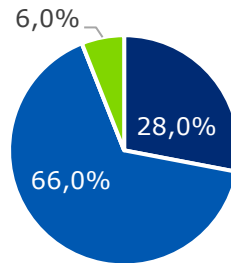


Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus



■ Kyllä, täysin ■ Kyllä, osittain ■ Ei ■ En osaa sanoa

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

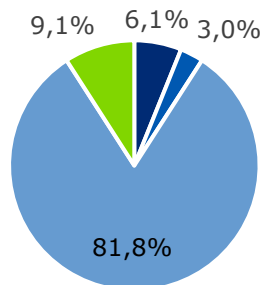


■ Kyllä, täysin ■ Kyllä, osittain ■ Ei ■ En osaa sanoa

Miten pysyviä hankkeiden vaikutukset ovat arviointi mukaan olleet? n=72

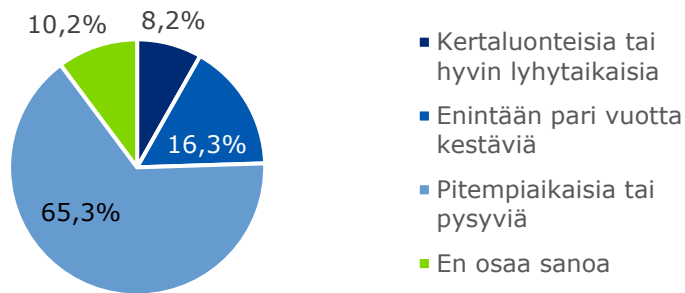
| Avustuslaji | Kertaluonteisia tai hyvin lyhytaikaisia | Enintään pari vuotta kestäviä | Pitempiaikaisia tai pysyviä | En osaa sanoa |
|---|---|-------------------------------|-----------------------------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 6,1 % | 3,0 % | 81,8 % | 9,1 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 8,2 % | 16,3 % | 65,3 % | 10,2 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 4,8 % | 33,3 % | 42,9 % | 19,0 % |

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

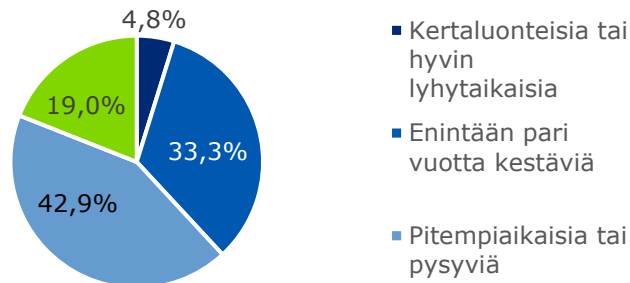


■ Kertaluonteisia tai hyvin lyhytaikaisia
 ■ Enintään pari vuotta kestäviä
 ■ Pitempiaikaisia tai pysyviä
 ■ En osaa sanoa

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus



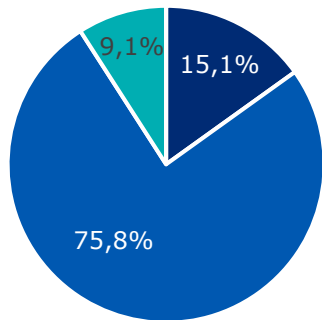
Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus



Miten kuvailisit Traficomın valtionavustusten merkitystä oman organisaationne toiminnalle? n=73

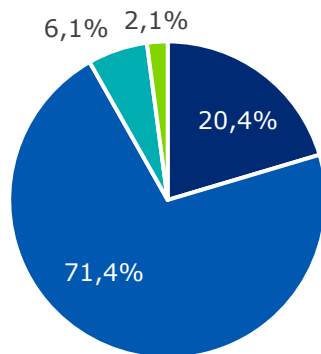
| Avustuslaji | Ilman valtionavustusta tätä toimintaa ei tehtäisi lainkaan | Ilman valtionavustusta tämä toiminta olisi selvästi vähäisempää | Toiminta toteutuisi lähes samassa laajuudessa ilman valtionavustusta | En osaa sanoa |
|--|--|---|--|---------------|
| Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelman laadinta | 15,1 % | 75,8 % | 9,1 % | 0 % |
| Kestävän liikkumisen edistäminen | 20,4 % | 71,4 % | 6,1 % | 2,1 % |
| Liikenneturvallisuuden edistäminen | 23,8 % | 61,9 % | 9,5 % | 4,8 % |

Kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämishjelman laadinta



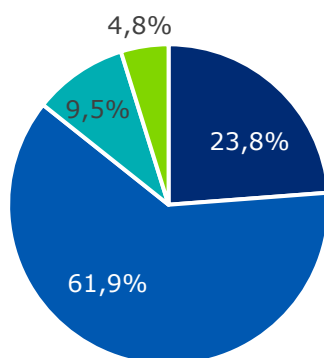
- Ilman valtionavustusta tätä toimintaa ei tehtäisi lainkaan
- Ilman valtionavustusta tämä toiminta olisi selvästi vähäisempää
- Toiminta toteutuisi lähes samassa laajuudessa ilman valtionavustusta
- En osaa sanoa

Kestävän liikkumisen edistäminen



- Ilman valtionavustusta tätä toimintaa ei tehtäisi lainkaan
- Ilman valtionavustusta tämä toiminta olisi selvästi vähäisempää
- Toiminta toteutuisi lähes samassa laajuudessa ilman valtionavustusta
- En osaa sanoa

Liikenneturvallisuuden edistäminen



- Ilman valtionavustusta tätä toimintaa ei tehtäisi lainkaan
- Ilman valtionavustusta tämä toiminta olisi selvästi vähäisempää
- Toiminta toteutuisi lähes samassa laajuudessa ilman valtionavustusta
- En osaa sanoa

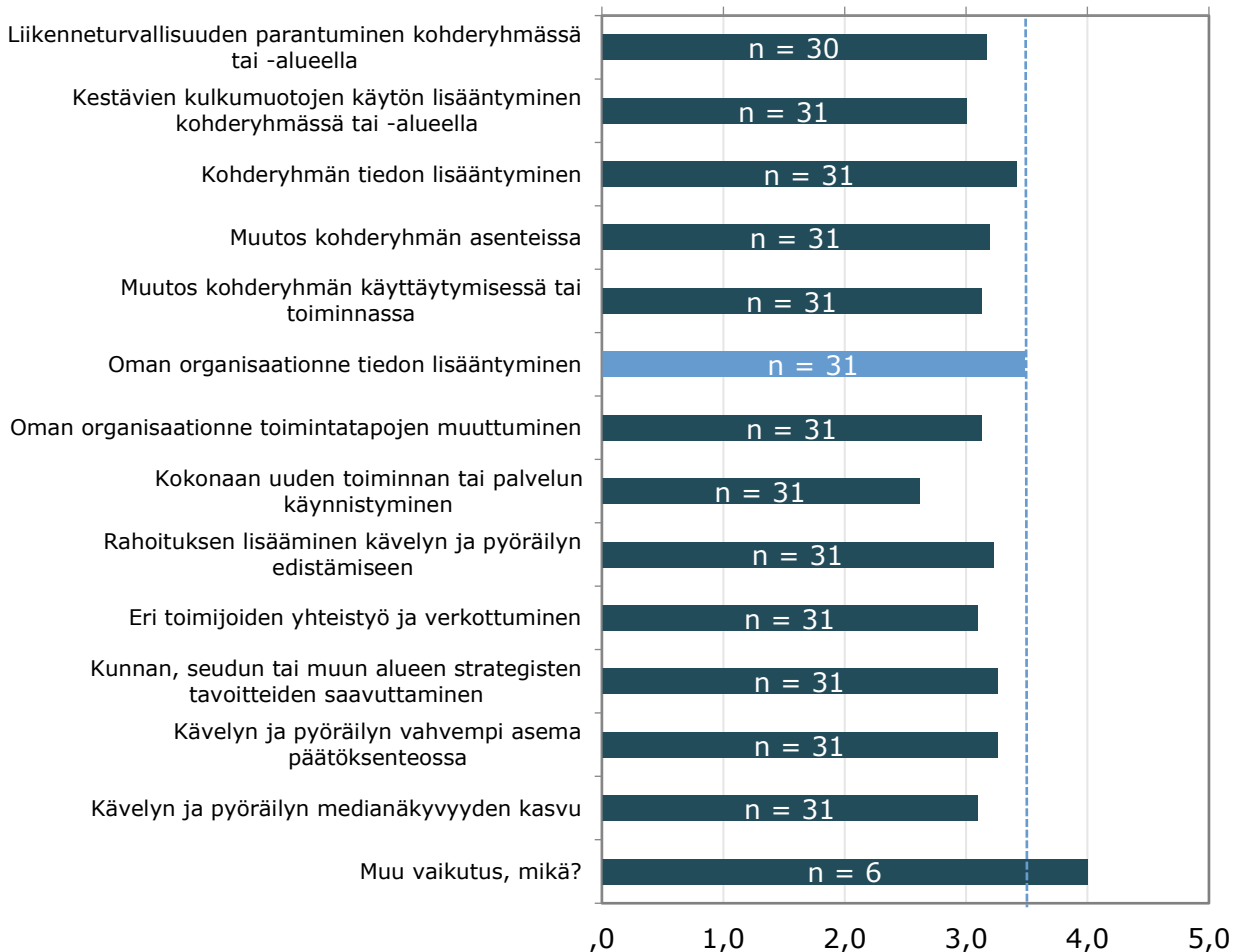
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus

Miten arvioisit saamanne valtionavustuksen vaikuttaneen seuraaviin asioihin? n=31

| | Ei vaikutusta | Vähän vaikutusta | Jonkin verran vaikutusta | Merkittävästi vaikutusta | En osaa sanoa |
|--|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|
| Liikenneturvallisuuden parantuminen kohderyhmässä tai -alueella | 0 % | 20,0 % | 50,0 % | 23,3 % | 6,7 % |
| Kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai -alueella | 6,4 % | 22,6 % | 41,9 % | 22,6 % | 6,5 % |
| Kohderyhmän tiedon lisääntyminen | 3,2 % | 9,7 % | 32,3 % | 51,6 % | 3,2 % |
| Muutos kohderyhmän asenteissa | 0 % | 19,3 % | 51,6 % | 19,4 % | 9,7 % |
| Muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa | 3,2 % | 19,3 % | 48,4 % | 19,4 % | 9,7 % |
| Oman organisaationne tiedon lisääntyminen | 0 % | 12,9 % | 29,0 % | 54,9 % | 3,2 % |
| Oman organisaationne toimintatapojen muuttuminen | 6,4 % | 12,9 % | 45,2 % | 32,3 % | 3,2 % |
| Kokonaan uuden toiminnan tai palvelun käynnistyminen | 16,1 % | 22,6 % | 48,4 % | 9,7 % | 3,2 % |
| Rahoituksen lisääminen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen | 3,2 % | 19,4 % | 32,3 % | 41,9 % | 3,2 % |
| Eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen | 3,2 % | 29,1 % | 25,8 % | 38,7 % | 3,2 % |
| Kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen | 6,4 % | 9,7 % | 41,9 % | 35,5 % | 6,5 % |
| Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvempi asema päätöksenteossa | 3,2 % | 19,4 % | 32,3 % | 38,7 % | 6,4 % |
| Kävelyn ja pyöräilyn medianäkyvyyden kasvu | 6,4 % | 22,6 % | 32,3 % | 32,3 % | 6,4 % |
| Muu vaikutus, mikä? | 0 % | 16,6 % | 16,7 % | 16,7 % | 50,0 % |

Vastaukset kohdassa "Muu vaikutus, mikä?": Hankkeen yleinen vaikuttavuus on laajempi (seudullisuus)

Keskiarvo em. kysymyksen tuloksista asteikolla 1–5



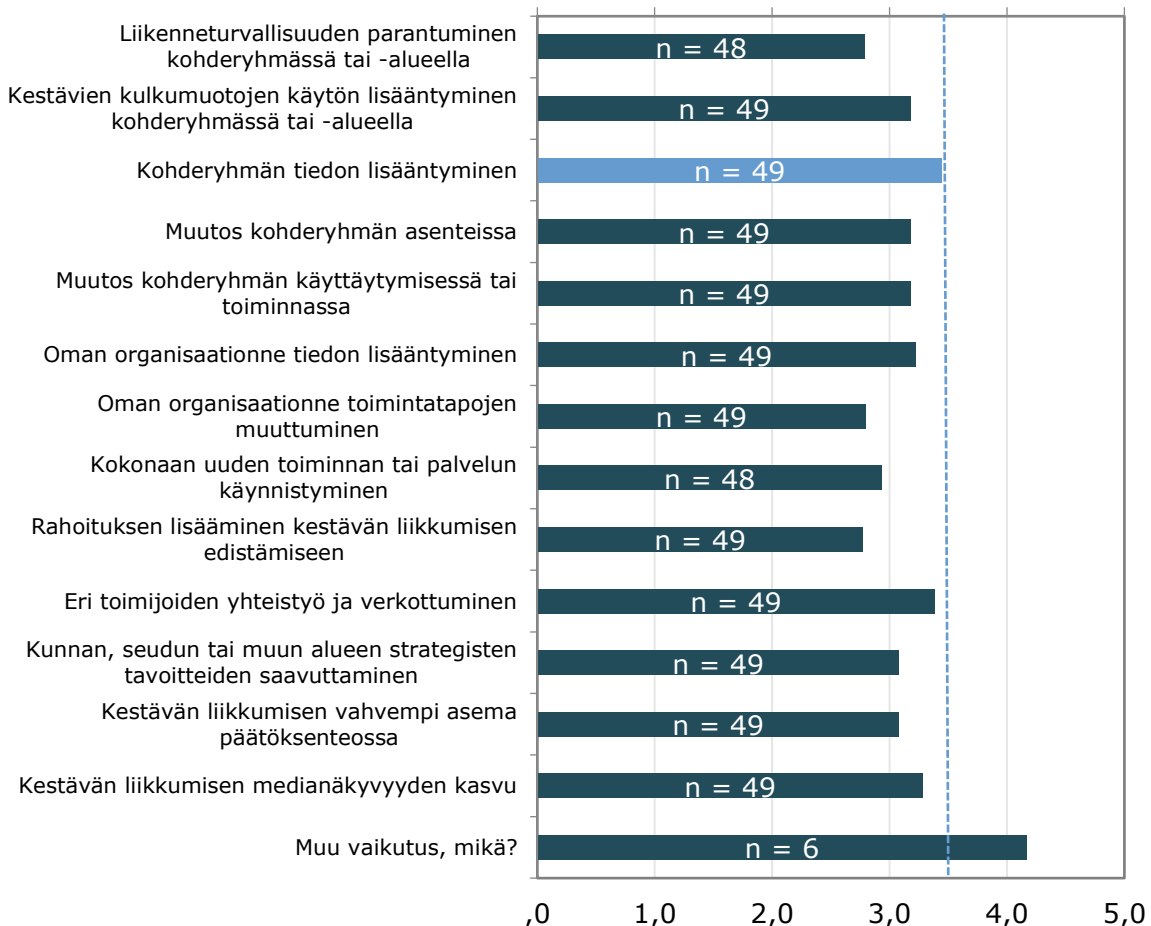
Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Miten arvioisit saamanne valtionavustuksen vaikuttaneen seuraaviin asioihin? n=49

| | Ei vaikutusta | Vähän vaikutusta | Jonkin verran vaikutusta | Merkittävästi vaikutusta | En osaa sanoa |
|--|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|
| Liikenneturvallisuuden parantuminen kohderyhmässä tai -alueella | 16,7 % | 16,7 % | 45,8 % | 12,5 % | 8,3 % |
| Kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai -alueella | 2,0 % | 18,4 % | 44,9 % | 28,6 % | 6,1 % |
| Kohderyhmän tiedon lisääntyminen | 2,0 % | 4,1 % | 42,9 % | 49,0 % | 2,0 % |
| Muutos kohderyhmän asenteissa | 2,1 % | 10,2 % | 61,2 % | 20,4 % | 6,1 % |
| Muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa | 4,1 % | 10,2 % | 61,2 % | 12,3 % | 12,2 % |
| Oman organisaationne tiedon lisääntyminen | 4,1 % | 16,3 % | 34,7 % | 42,9 % | 2,0 % |
| Oman organisaationne toimintatapojen muuttuminen | 14,3 % | 20,4 % | 40,8 % | 20,4 % | 4,1 % |
| Kokonaan uuden toiminnan tai palvelun käynnistyminen | 14,6 % | 20,8 % | 22,9 % | 39,6 % | 2,1 % |
| Rahoituksen lisääminen kestävän liikkumisen edistämiseen | 14,3 % | 20,4 % | 38,8 % | 26,5 % | 0 % |
| Eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen | 2,0 % | 14,3 % | 28,6 % | 53,1 % | 2,0 % |
| Kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen | 4,1 % | 18,4 % | 44,9 % | 30,6 % | 2,0 % |
| Kestävän liikkumisen vahvempi asema päätöksenteossa | 6,1 % | 20,4 % | 36,7 % | 32,7 % | 4,1 % |
| Kestävän liikkumisen medianäkyvyyden kasvu | 2,1 % | 18,4 % | 30,6 % | 46,9 % | 2,0 % |
| Muu vaikutus, mikä? | 0 % | 0 % | 16,7 % | 50,0 % | 33,3 % |

Vastaukset kohdassa "Muu vaikutus, mikä?": Yksityistiekunnille suunnatun tiedottamisen tehostaminen; uusien kohderyhmien saavuttaminen; kestävän liikkumisen ympärivuotisuuden panostaminen; esim. ilmastovaikutusten arviointi on lisätty päätöksentekoon

Keskiarvo em. kysymyksen tuloksista asteikolla 1–5



Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Miten arvioisit saamanne valtionavustuksen vaikuttaneen seuraaviin asioihin? n=20

| | Ei vaikutusta | Vähän vaikutusta | Jonkin verran vaikutusta | Merkittävästi vaikutusta | En osaa sanoa |
|--|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|
| Liikenneturvallisuuden parantuminen kohderyhmässä tai -alueella | 0 % | 0 % | 70,0 % | 30,0 % | 0 % |
| Kestävien kulkumuotojen käytön lisääntyminen kohderyhmässä tai -alueella | 10,0 % | 30,0 % | 45,0 % | 10,0 % | 5,0 % |
| Kohderyhmän tiedon lisääntyminen | 0 % | 0 % | 25,0 % | 70,0 % | 5,0 % |
| Muutos kohderyhmän asenteissa | 0 % | 10,0 % | 55,0 % | 30,0 % | 5,0 % |
| Muutos kohderyhmän käyttäytymisessä tai toiminnassa | 0 % | 15,0 % | 60,0 % | 20,0 % | 5,0 % |
| Oman organisaationne tiedon lisääntyminen | 0 % | ,0 % | 35,0 % | 65,0 % | 0 % |
| Oman organisaationne toimintatapojen muuttuminen | 0 % | 5,0 % | 70,0 % | 25,0 % | 0 % |
| Kokonaan uuden toiminnan tai palvelun käynnistyminen | 5,0 % | 25,0 % | 35,0 % | 35,0 % | 0 % |
| Rahoituksen lisääminen liikenneturvallisuuden edistämiseen | 0 % | 45,0 % | 30,0 % | 20,0 % | 5,0 % |
| Eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen | 0 % | 5,0 % | 45,0 % | 50,0 % | 0 % |
| Kunnan, seudun tai muun alueen strategisten tavoitteiden saavuttaminen | 0 % | 30,0 % | 60,0 % | 10,0 % | 0 % |
| Liikenneturvallisuuden vahvempi asema päätöksenteossa | 0 % | 30,0 % | 30,0 % | 35,0 % | 5,0 % |
| Liikenneturvallisuuden medianäkyvyyden kasvu | 0 % | 10,0 % | 30,0 % | 60,0 % | 0 % |
| Muu vaikutus, mikä? | 20,0 % | 0 % | 0 % | 60,0 % | 20,0 % |

Vastaukset kohdassa "Muu vaikutus, mikä?": Aikuisten asenteisiin vaikuttaminen; hanke on vielä kesken; hankkeen kautta parantunut yhteistyö toimijoiden kesken

Keskiarvo em. kysymyksen tuloksista asteikolla 1–5

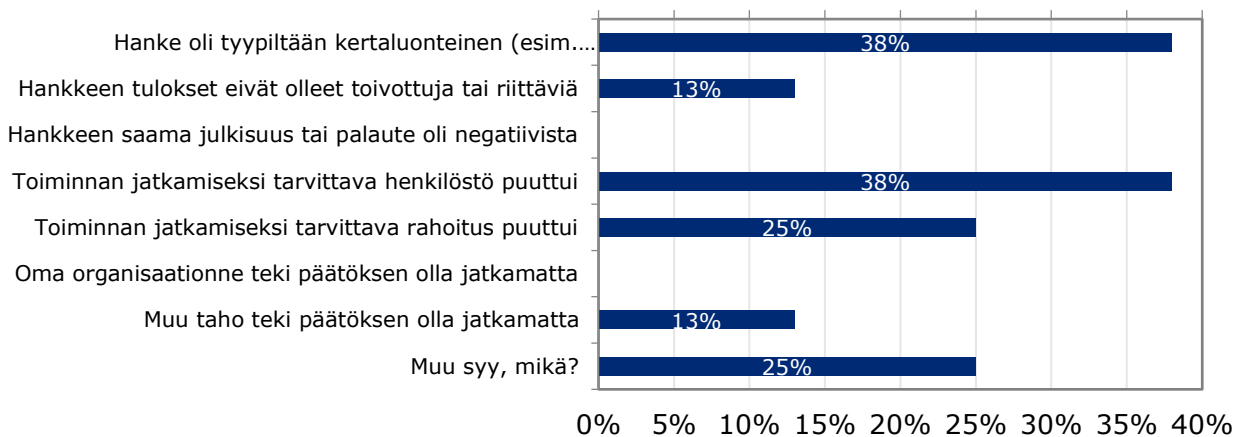


Jatkuiko valtionavustushankkeissanne tehty toiminta hankkeen päättymisen jälkeen? n=67

| Avustuslaji | Kyllä | Kyllä, osittain tai vain osassa hankkeita | Ei | En osaa sanoa |
|---|--------|---|-------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 67,7 % | 16,1 % | 6,5 % | 9,7 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 52,2 % | 36,9 % | 2,2 % | 8,7 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 45,0 % | 45,0 % | 5,0 % | 5,0 % |

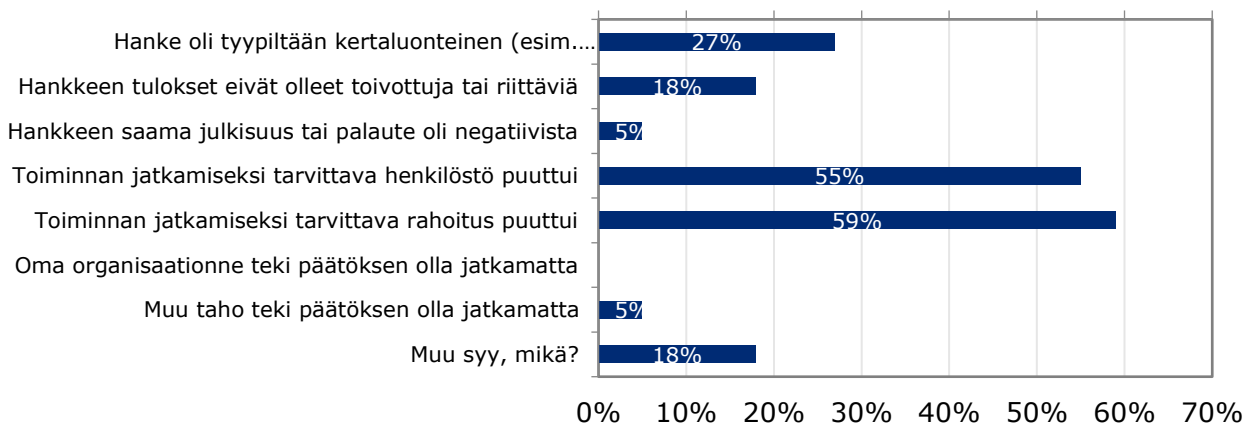
Jos toiminta ei jatkunut tai jatkui vain osittain, mitkä ovat keskeisiä syitä sille? Voit valita useamman.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus n=8



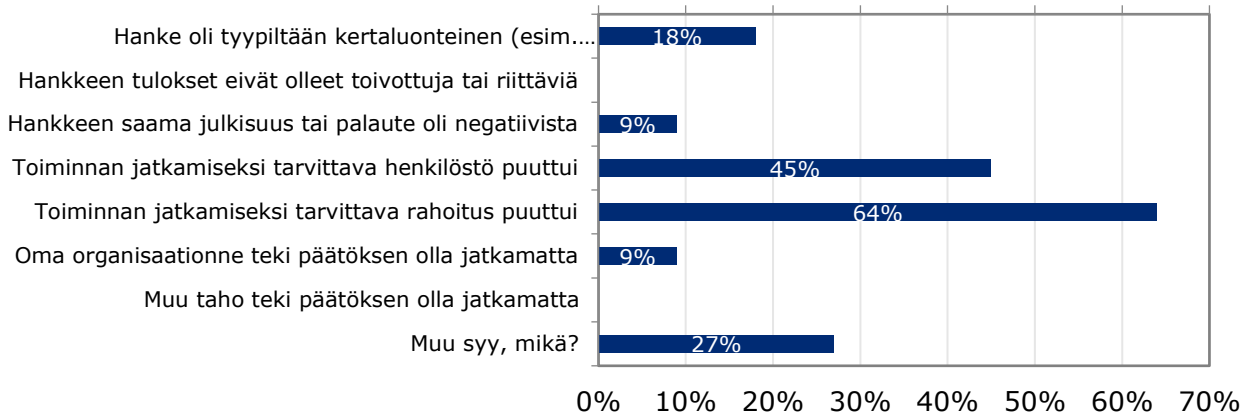
Vastaukset kohdassa "Muu syy, mikä?": Projektet är inte genomfört ännu; EAKR- ja ESR -rahoitus on projektiluonteista ei toiminnan jatkuvuutta ja alueen kilpailukykyä ja kehittyvää

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus n=22



Vastaukset kohdassa "Muu syy, mikä?": Strategian toteuttaminen on jatkuvaa, mutta hankkeen aikainen toiminta ei varsinaisesti jatku; hanke on vielä käynnissä; EAKR ja ESR -rahoitus on projektiluonteista ei toiminnan jatkuvuutta ja alueen kilpailukykyä ja kehittyvää toiminnallisuutta asteittain kehittävä; liikenteen jatkuminen on epävarmaa hankkeesta riippumattomista syistä

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus n=11



Vastaukset kohdassa "Muu syy, mikä?": Osa kokeilun ratkaisuista todettiin jo kokeilun aikana haastaviksi, eikä niitä näin ollen jatkettu; hankkeessa pilotoitiin uusia pyöräjärjestelyjä, sopivia muita kohteita ei tällä hetkellä ole; toiminnassa siirryttiin seuraavalle tasolle

Onko organisaationne hyödyntänyt hankkeiden tuloksia tai toimintamallia hankkeen jälkeen? n=73

| Avustuslaji | Kyllä | Kyllä, osittain tai vain osassa hankkeita | Ei | En osaa sanoa |
|---|--------|---|-------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 65,6 % | 21,9 % | 3,1 % | 9,4 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 59,2 % | 26,5 % | 2,0 % | 12,3 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 61,9 % | 33,3 % | 0 % | 4,8 % |

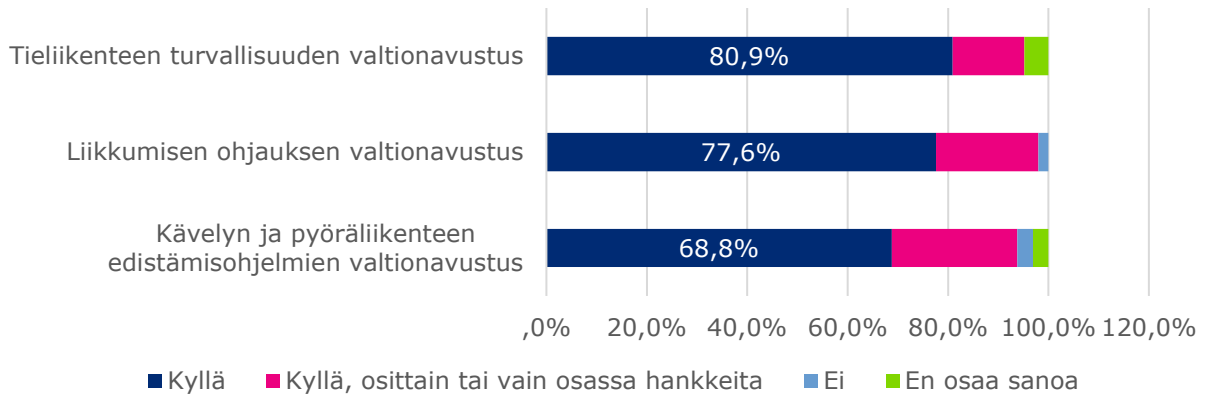
Onko jokin muu taho hyödyntänyt hankkeidenne tuloksia tai toimintamallia hankkeen jälkeen? n=73

| Avustuslaji | Kyllä | Ei | En osaa sanoa |
|---|--------|--------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 15,6 % | 12,5 % | 71,9 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 46,0 % | 8,0 % | 46,0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 42,8 % | 14,3 % | 42,9 % |

Ovatko hankkeiden toimintamallit mielestäsi toistettavissa toisella paikkakunnalla / organisaatiossa? n=73

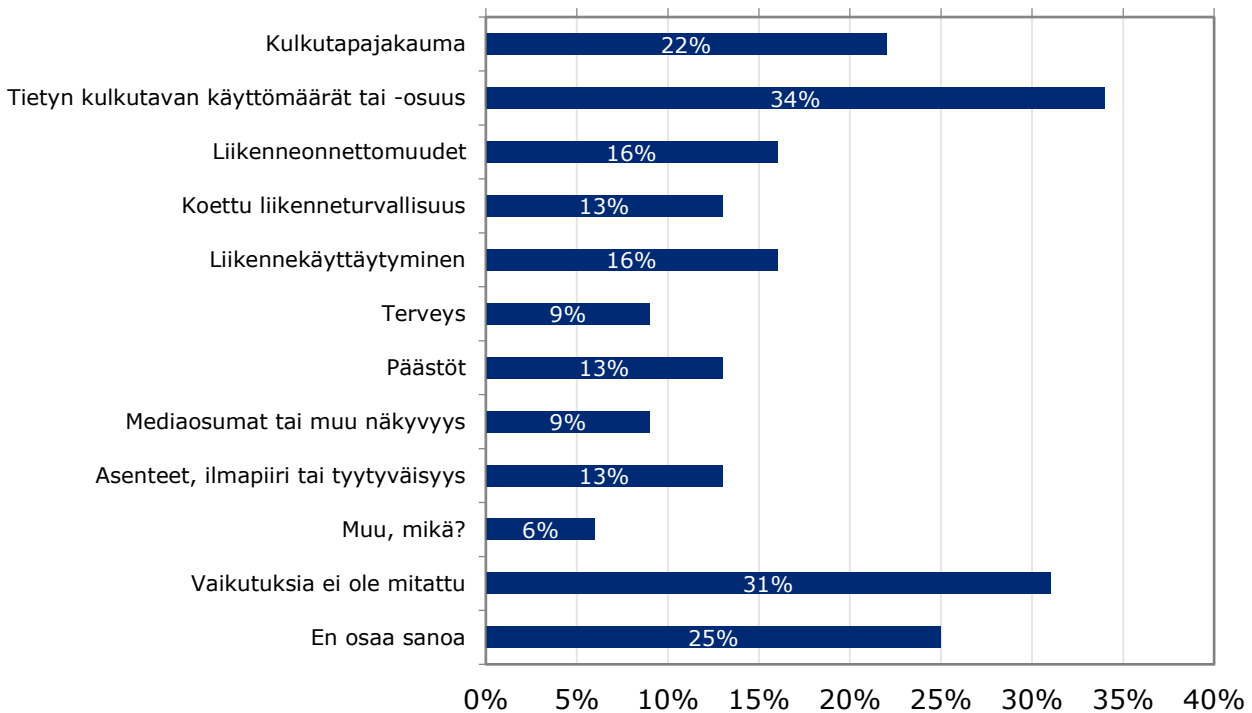
| Avustuslaji | Kyllä | Kyllä, osittain tai vain osassa hankkeita | Ei | En osaa sanoa |
|---|--------|---|-------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus | 68,8 % | 25,0 % | 3,1 % | 3,1 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 77,6 % | 20,4 % | 2,0 % | 0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 80,9 % | 14,3 % | 0 % | 4,8 % |

Toimintamallien toistettavuus



Vaikutusten mittaaminen ja hankkeiden haasteet

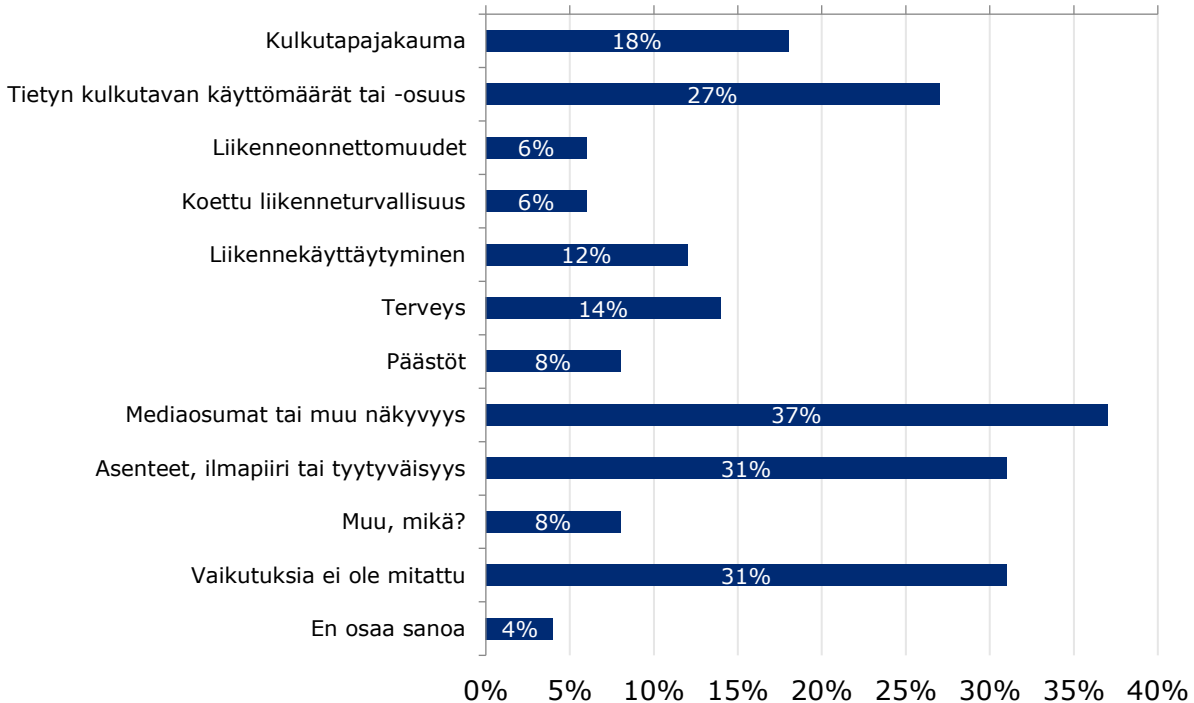
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus
Onko hankkeidenne vaikuttavuutta mitattu tai tutkittu seuraavien asioiden osalta? Voit valita useamman. n=32



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Ohjelma on niin tuore, ettei sen vaikutuksia ole vielä laajasti mitattu; vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arvioilla

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

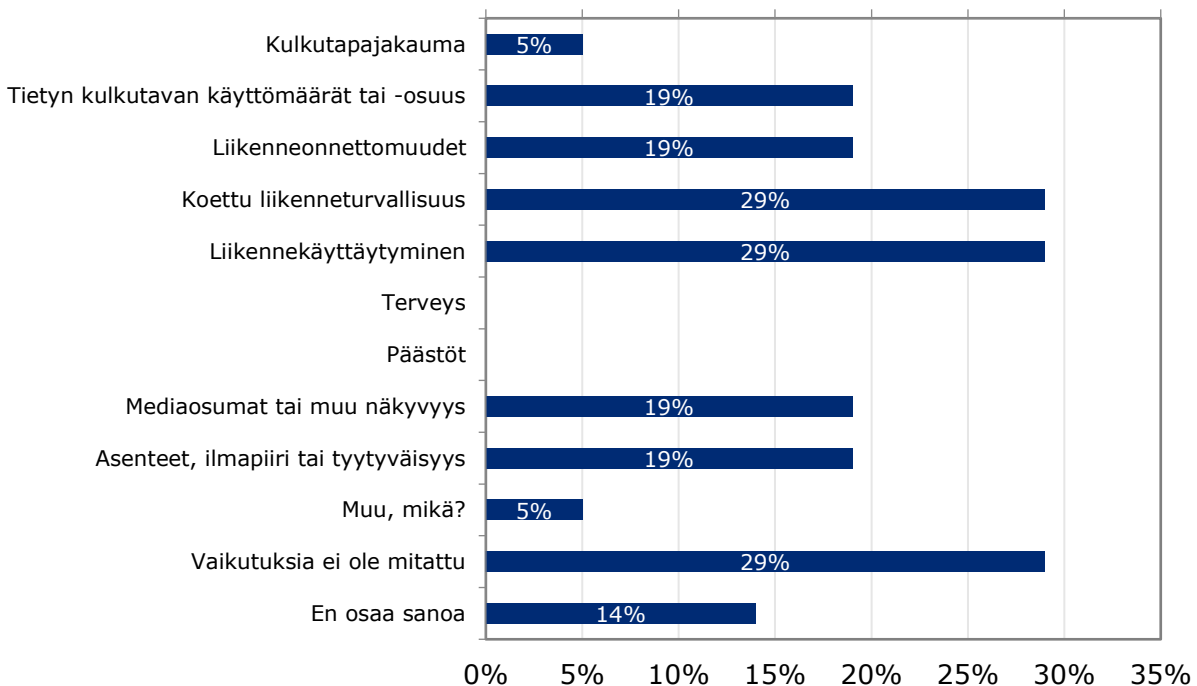
Onko hankkeidenne vaikuttavuutta mitattu tai tutkittu seuraavien asioiden osalta? Voit valita useamman. n=49



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Kävijämäärät mobiilidatan avulla; yhteistyökuntien- ja työpaikkojen sekä tehtyjen toimenpiteiden määrä; kysely opettajille, joiden luokille kestävään liikkumiseen kannustava opetustyöpaja pidettiin; vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arvioilla

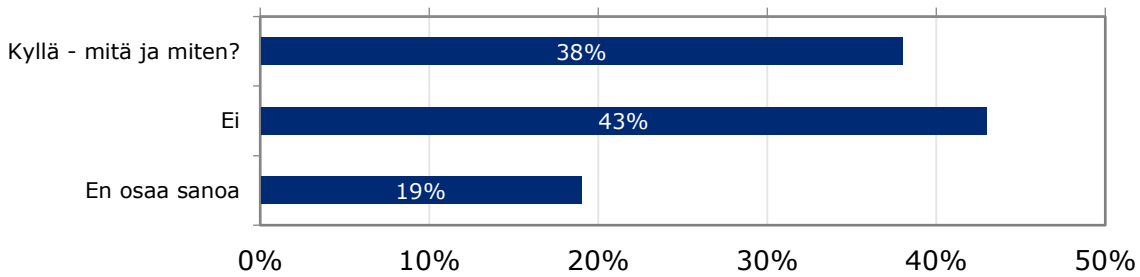
Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Onko hankkeidenne vaikuttavuutta mitattu tai tutkittu seuraavien asioiden osalta? Voit valita useamman. n=21



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Ei mitattu; Hanke kesken

Jos näitä asioita ei ole mitattu tai tutkittu, onko niitä arvioitu laadullisesti esimerkiksi omana asiantuntija-arviona? n=21

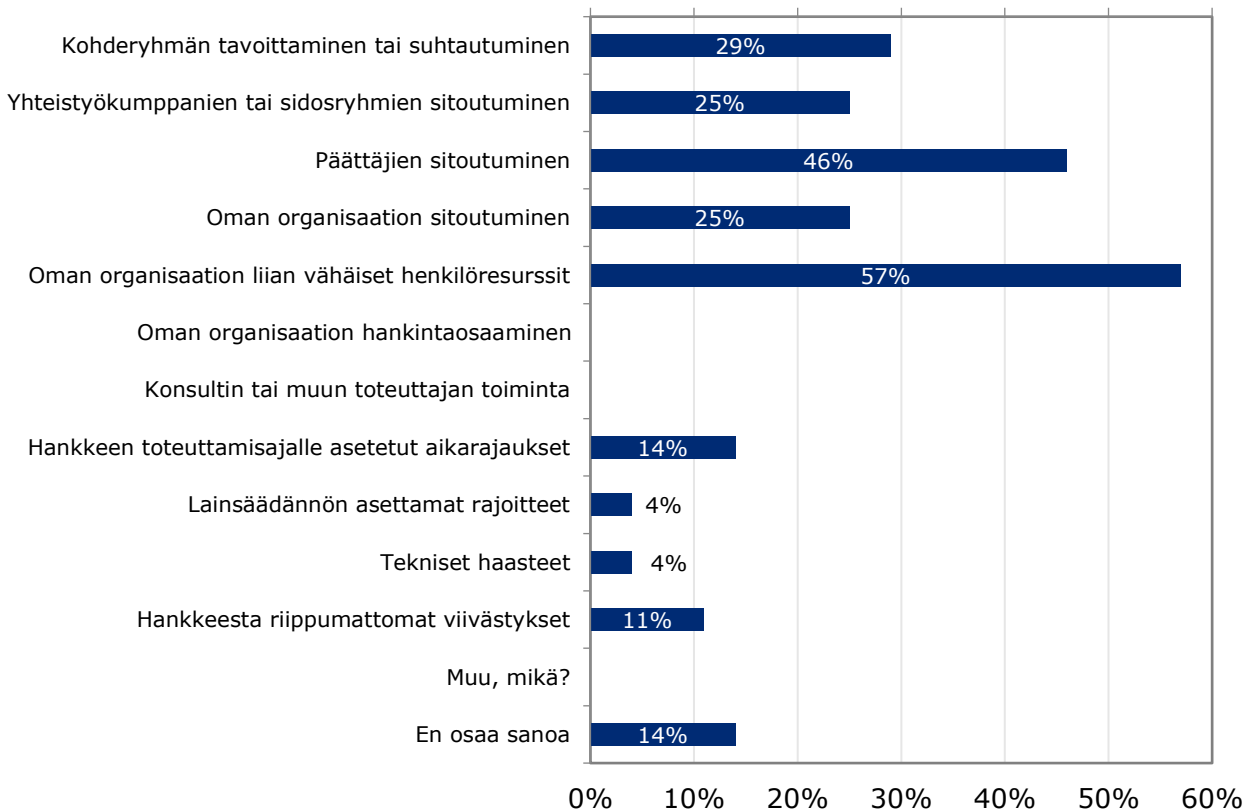


Vastaukset kohdassa "Kyllä – mitä ja miten?": On arvioitu ja päädytty vaikuttavuuden mittaamiseen ulkopuolisen tahon tekemänä; On keskusteltu ja pohdittu, mutta hankkeiden vaikutuksia on ollut vaikea konkreettisesti mitata; Arvioitu miten näkyvät toiminnassamme; Ohjausryhmän toimesta; Organisaatiossa työskentelevien havaintojen perusteella

Avustushaun kehittäminen

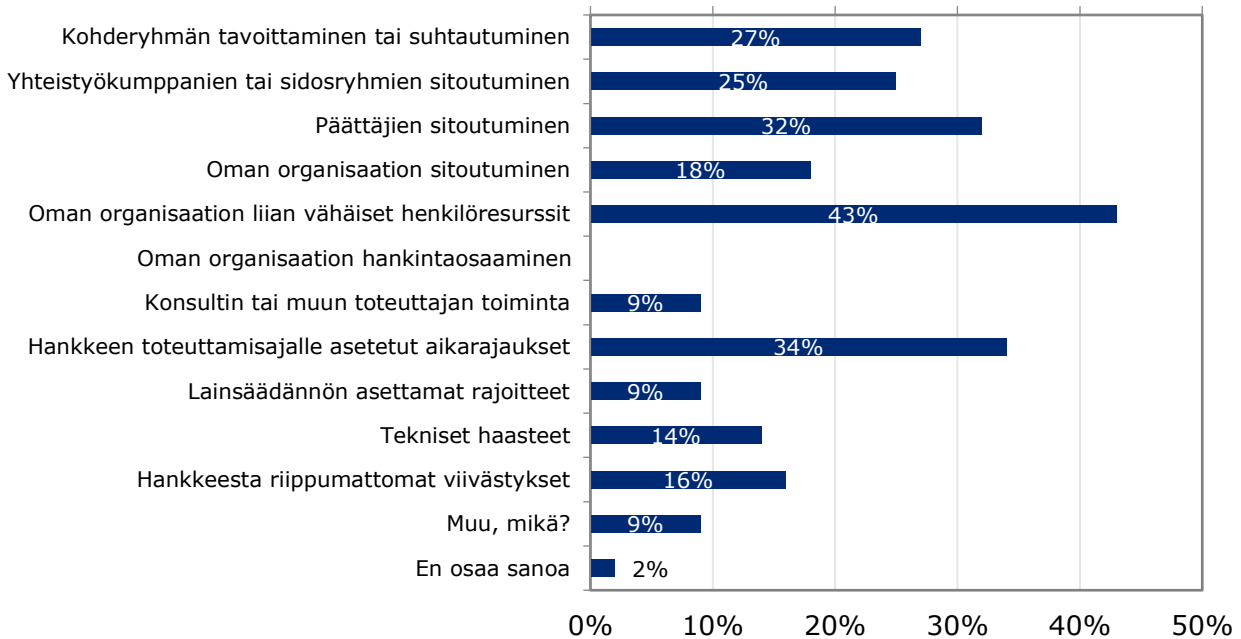
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita hankkeiden toteutuksessa? Voit valita useamman. n=28



Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

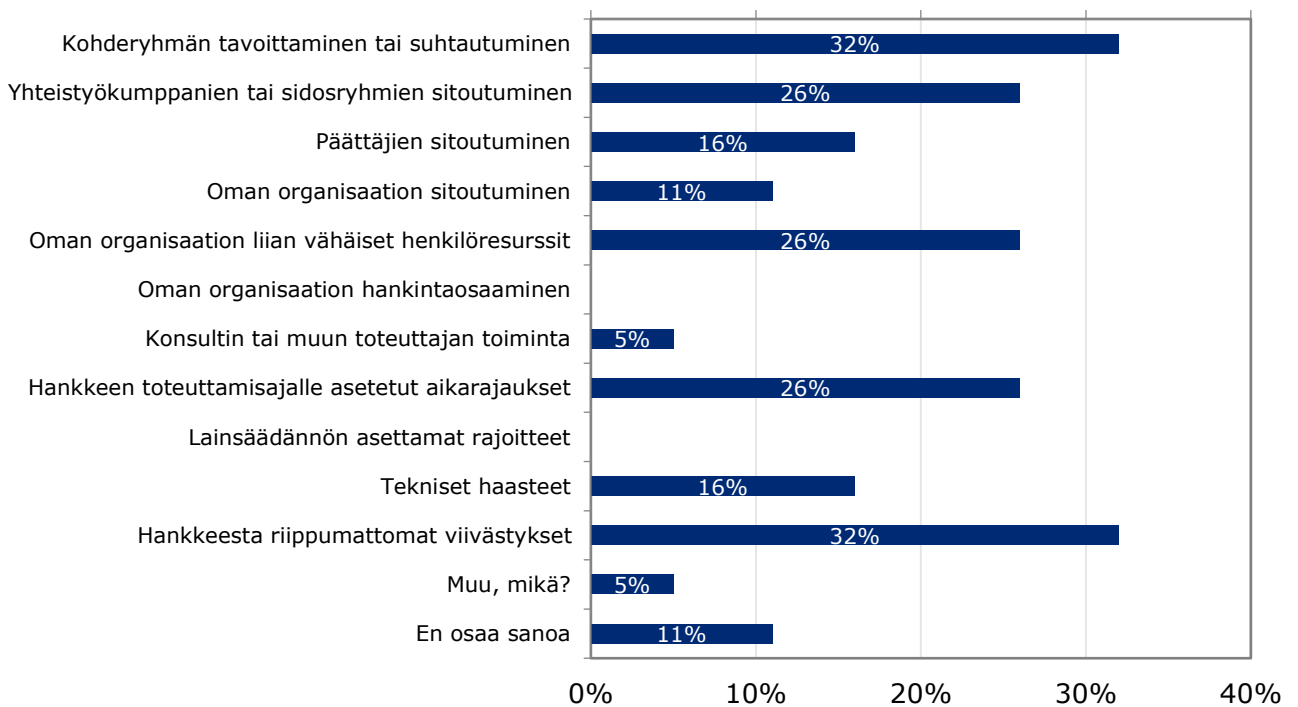
Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita hankkeiden toteutuksessa? Voit valita useamman. n=44



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Ei ole ollut isompia haasteita; Negatiivinen mediahuomio; Tiukka aikaikkuna omassa organisaatiossa; Toteuttamisaika on lyhyt - jolloin viivästyksille ei ole lainkaan varaa - mutta aina tulee jotain odottamatonta

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita hankkeiden toteutuksessa? Voit valita useamman. n=19



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Korona

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

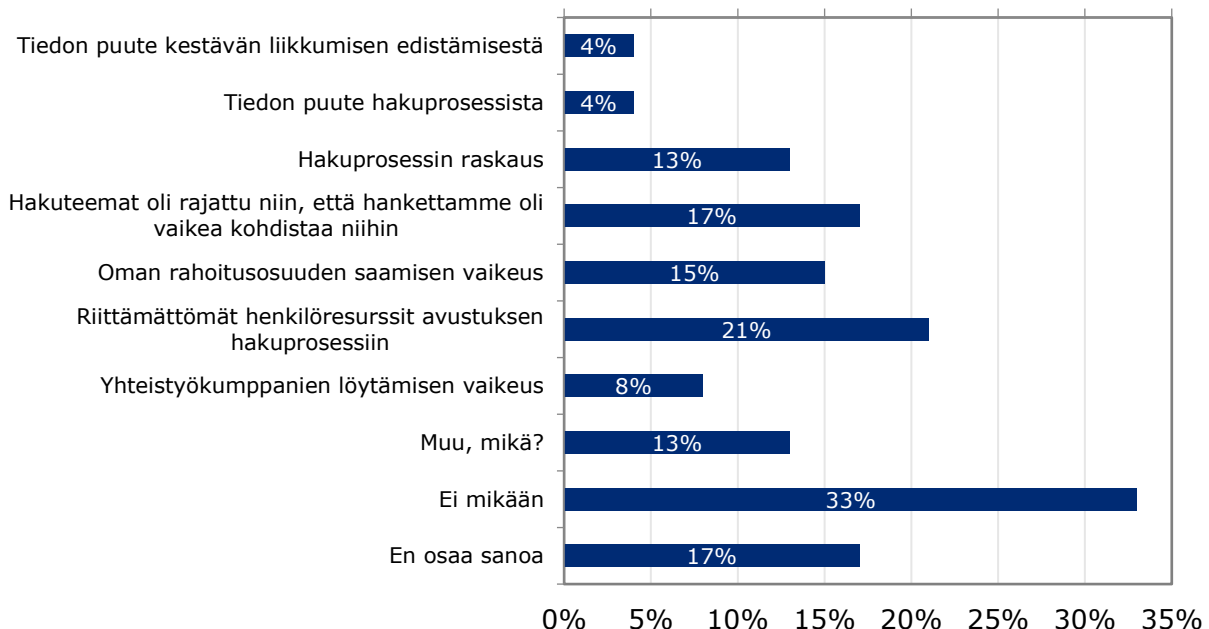
Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita valtionavustusten hakuprosessin aikana? Voit valita useamman. n=31



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Päätöksenteko kunnassa, hausta päättäminen pitää viedä lautakuntaan ja KH:hon ja aikataulu ei tahdo riittää käsittelyyn; Svårt att få en helhetsbild i början; Rahoitusyksiköt rahoittavat sokeana projekteja eivätkä alueen toiminnan jatkuvaa osaamisen kasvattamista ja toiminnan uudistamista

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

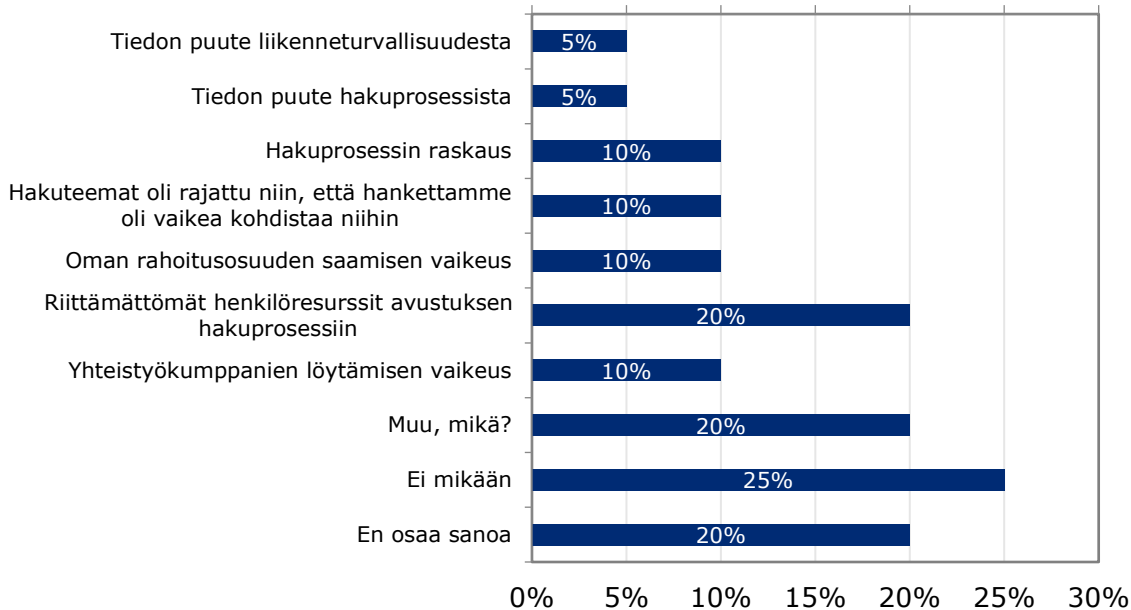
Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita valtionavustusten hakuprosessin aikana? Voit valita useamman. n=48



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Rahoituspäätöksen aikataulu ja lyhyt hankeaika; Kunnan hankintasäännöt kieltävät suorahankinnan, jolloin avustushakemuksen tekeminen yhdessä konsultin kanssa on haastavaa (ellei satu olemaan puitesopimus konsultti), jos hankintapäätöksen jälkeen hanketta ei pystyisikään hankkimaan ko. konsultilta. Konsultin kilpailutus haun aikana/ päätöksen tultua on käytännössä mahdotonta; Avustuspäätös saadaan vasta toteutusvuoden jo alettua, jolloin kaupungin oma budjetti on jo "sulkeutunut" -> olisi hyvä jos päätökset saataisiin jo edellisen vuoden syksyllä; Päätöksenteko kunnassa, hausta päättäminen pitää viedä lautakuntaan ja KH:hon - aikataulu ei tahdo riittää käsittelyyn; Avustuspäätökset tiedoksi jo tammikuun alussa; Rahoitusyksiköt rahoittavat sokeana projekteja eivätkä alueen toiminnan jatkuvaa osaamisen kasvattamista ja toiminnan uudistamista

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita valtionavustusten hakuprosessin aikana? Voit valita useamman. n=20

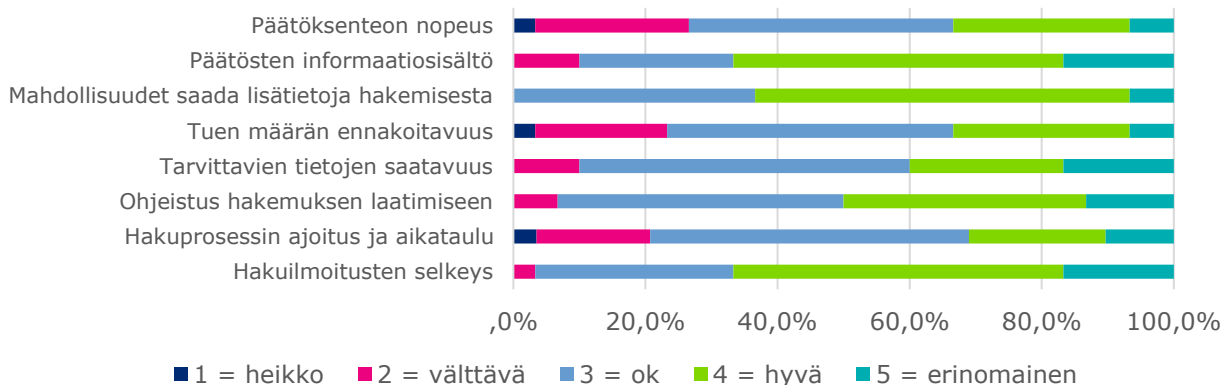


Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Kunnan hankintasäännöt kieltävät suorahankinnan, jolloin avustushakemuksen tekeminen yhdessä konsultin kanssa on haastavaa (ellei satu olemaan puitesopimuskonsultti), jos hankintapäätöksen jälkeen hanketta ei pystyisikään hankkimaan ko. konsultilta. Konsultin kilpailutus haun aikana/ päätöksen tultua on käytännössä mahdotonta; Aika - hanke olisi voinut kestää kauemminkin; Liikenneturvallisuus vaatii usean tahon yhteistyötä; Avustuspäätökset tiedoksi jo tammikuun alussa

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus

Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=30

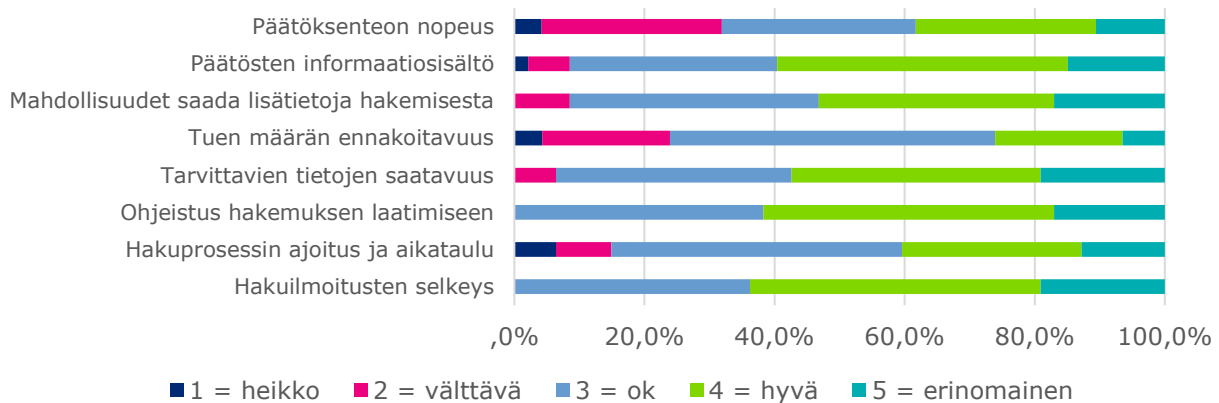
| | 1 = heikko | 2 = välttävä | 3 = ok | 4 = hyvä | 5 = erinomainen |
|--|------------|--------------|--------|----------|-----------------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0 % | 3,3 % | 30,0 % | 50,0 % | 16,7 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 3,5 % | 17,2 % | 48,3 % | 20,7 % | 10,3 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0 % | 6,7 % | 43,3 % | 36,7 % | 13,3 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0 % | 10,0 % | 50,0 % | 23,3 % | 16,7 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 3,3 % | 20,0 % | 43,3 % | 26,7 % | 6,7 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0 % | 0 % | 36,6 % | 56,7 % | 6,7 % |
| Päätösten informaatioisältö | 0 % | 10,0 % | 23,3 % | 50,0 % | 16,7 % |
| Päätöksenteon nopeus | 3,3 % | 23,3 % | 40,0 % | 26,7 % | 6,7 % |



Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=47

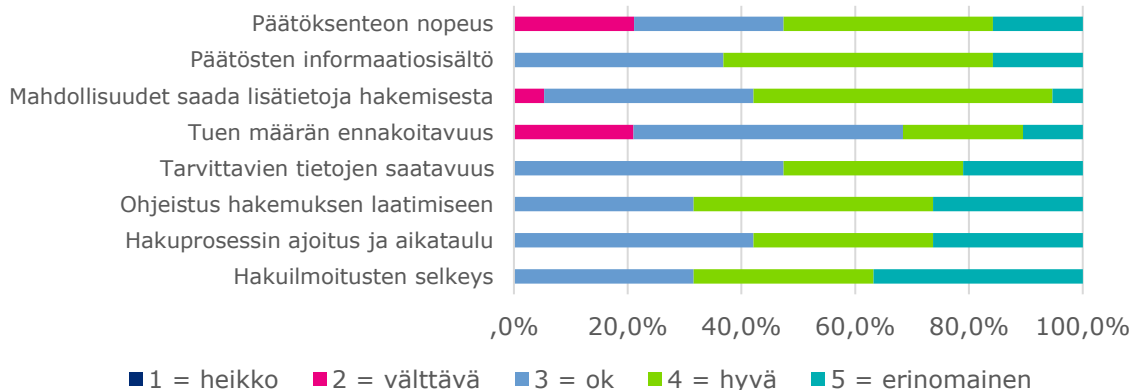
| | 1 = heikko | 2 = välttävä | 3 = ok | 4 = hyvä | 5 = erinomainen |
|--|------------|--------------|--------|----------|-----------------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0 % | 0 % | 36,2 % | 44,7 % | 19,1 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 6,4 % | 8,5 % | 44,7 % | 27,6 % | 12,8 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0 % | 0 % | 38,3 % | 44,7 % | 17,0 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0 % | 6,4 % | 36,2 % | 38,3 % | 19,1 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 4,3 % | 19,6 % | 50,0 % | 19,6 % | 6,5 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0 % | 8,5 % | 38,3 % | 36,2 % | 17,0 % |
| Päätösten informaatioisisältö | 2,1 % | 6,4 % | 31,9 % | 44,7 % | 14,9 % |
| Päätöksenteon nopeus | 4,2 % | 27,7 % | 29,8 % | 27,7 % | 10,6 % |



Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

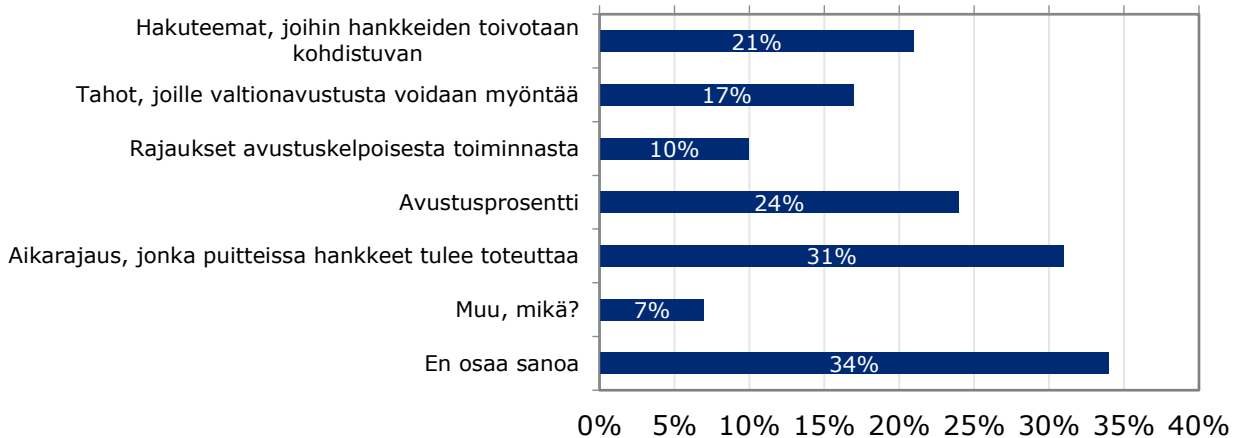
Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=19

| | 1 = heikko | 2 = välttävä | 3 = ok | 4 = hyvä | 5 = erinomainen |
|--|------------|--------------|--------|----------|-----------------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0 % | 0 % | 31,6 % | 31,6 % | 36,8 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 0 % | 0 % | 42,1 % | 31,6 % | 26,3 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0 % | 0 % | 31,6 % | 42,1 % | 26,3 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 0 % | 0 % | 47,4 % | 31,6 % | 21,0 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 0 % | 21,0 % | 47,4 % | 21,1 % | 10,5 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0 % | 5,3 % | 36,8 % | 52,6 % | 5,3 % |
| Päätösten informaatioisisältö | 0 % | 0 % | 36,8 % | 47,4 % | 15,8 % |
| Päätöksenteon nopeus | 0 % | 21,1 % | 26,3 % | 36,8 % | 15,8 % |



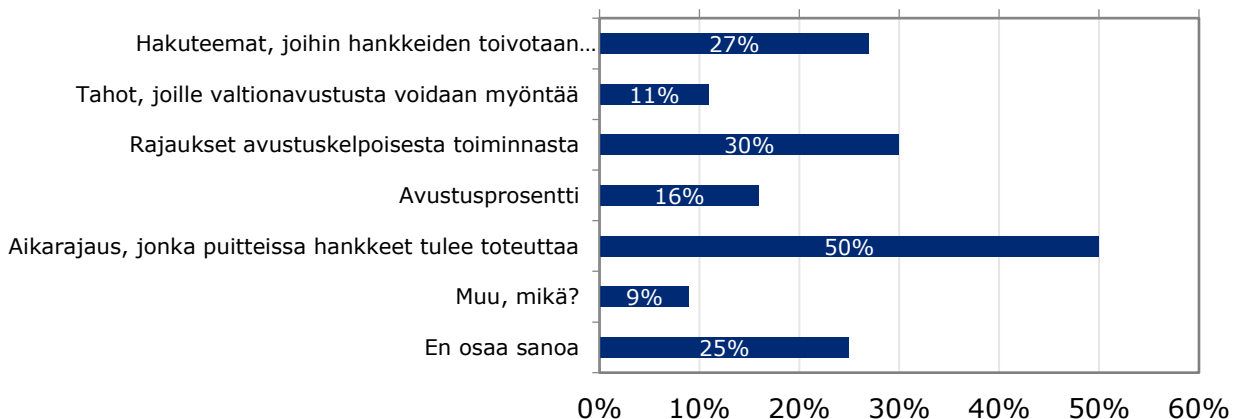
Tulisiko joitain seuraavista asioista kehittää tai muuttaa valtionavustushaussa? Voit valita useamman.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus n=29



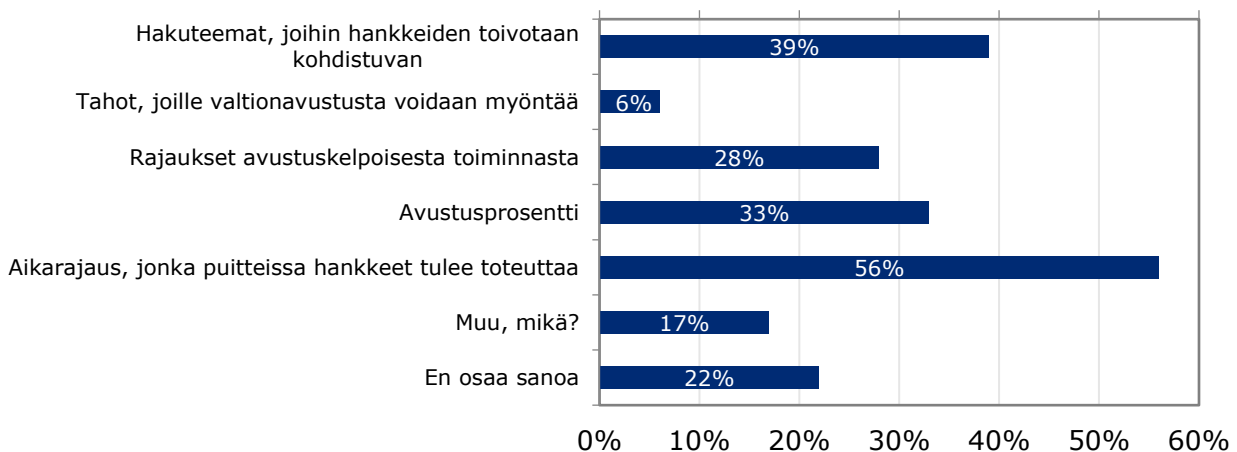
Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Kustannusarvioita hankala laatia hakuvaiheessa; Hyvä, kun on tiukka aikarajaus, mutta joustoa tarvitaan, koska hankkeet ei mene kilpailutuksen / työmaan osalta aina niin kuin kuvitellaan

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus n=44



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Hankeavustuksen päätös pitäisi saada mahdollisimman lähelle vuoden alkua, kun hankkeen toteutusaika voi kuitenkin alkaa aina tammikuusta; Nykyinen ok; Kustannusarvioita hankala laatia hakuvaiheessa; Hakuajankohta: budjetoinnin ja muun suunnittelun kannalta haun pitäisi olla keväällä, ja hankkeen voisi aloittaa joko syksyllä tai se ajoittuisi seuraavalle vuodelle

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus n=18



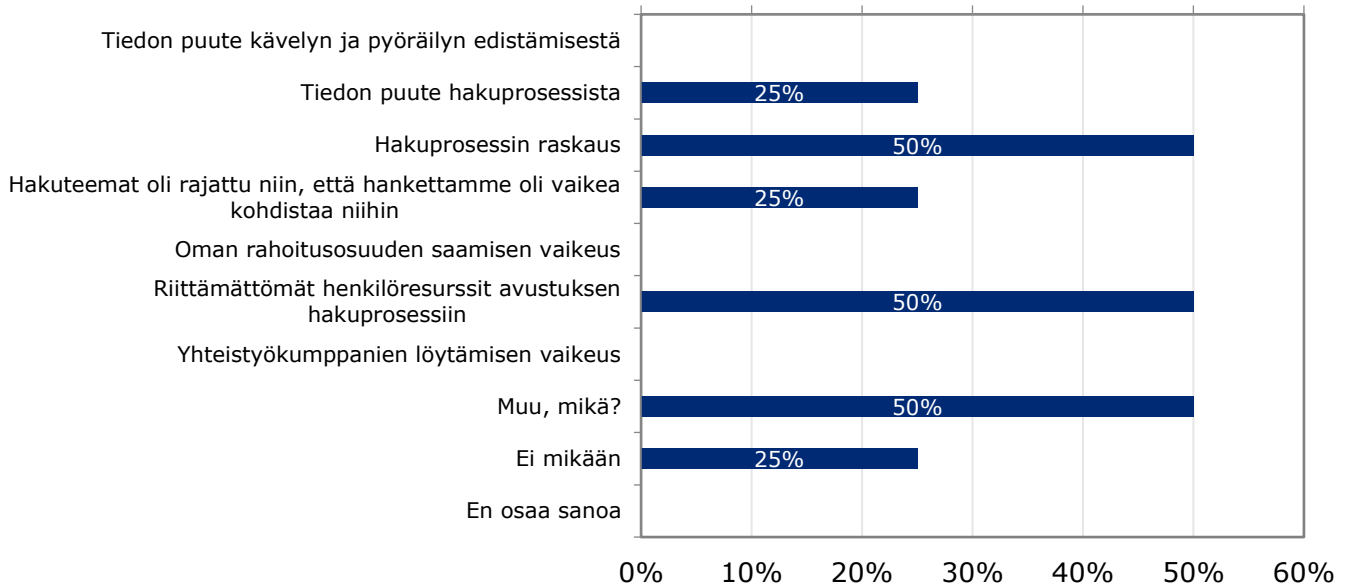
Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Kustannusarvioita hankala laatia hakuvaiheessa; Hankkeiden pituuteen parannuksia, jotta asiaa voidaan edistää pitempään; Useasti teemat voivat olla monitahoisia eli hieman laajempi perspektiivi esim. liikenneturvallisuuteen liittyen

Tahot, jotka eivät ole saaneet avustusta

Avustushaun kehittäminen

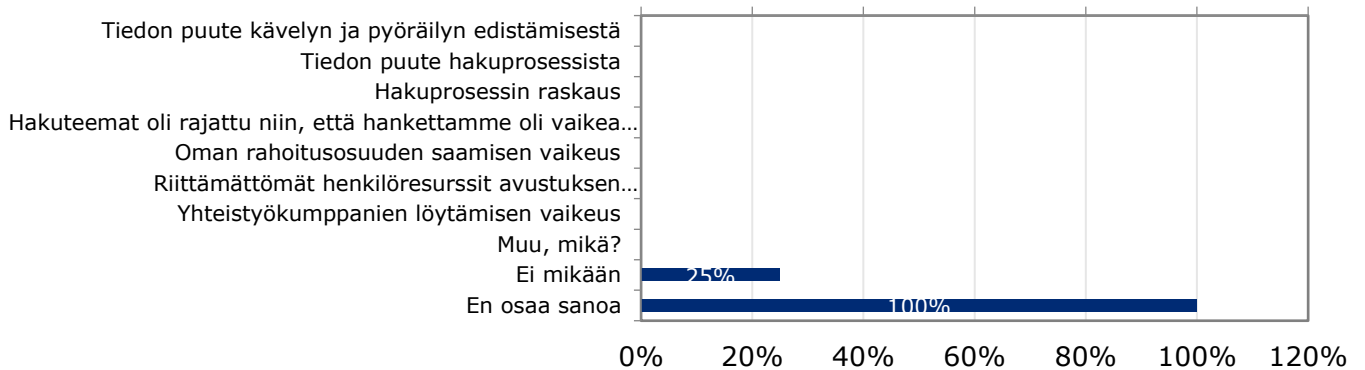
Onko jokin seuraavista aiheuttanut haasteita valtionavustusten hakuprosessin aikana? Voit valita useamman.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus n=4

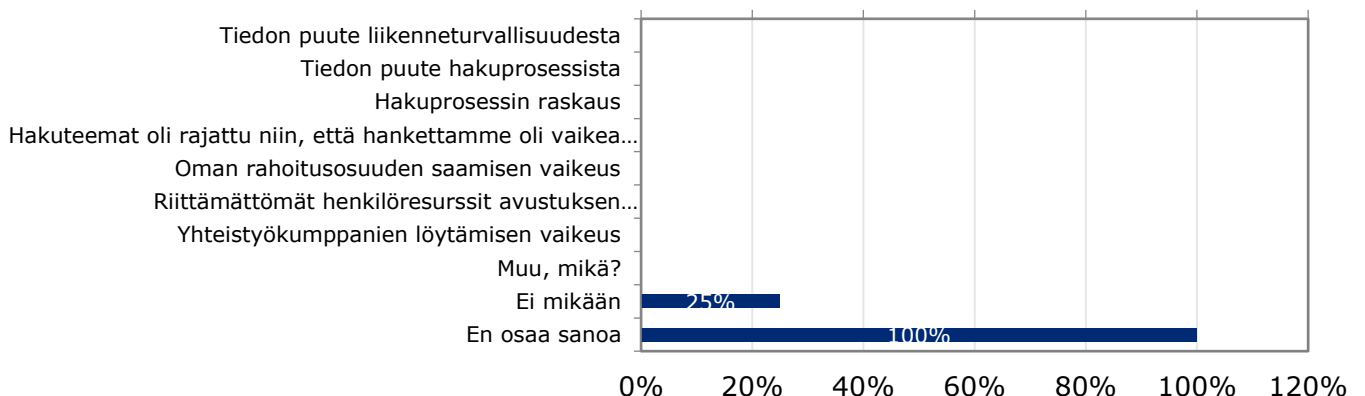


Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Haettavista valtionavustuksista on vaikea saada tietoa, haetaan vasta tänä vuonna

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus n=4



Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus n=4



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus

Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=2

| | 1 = heikko | 2 = välttävä | 3 = ok | 4 = hyvä | 5 = erinomainen |
|--|------------|--------------|---------|----------|-----------------|
| Hakuilmoitusten selkeys | 0 % | 0 % | 50,0 % | 50,0 % | 0 % |
| Hakuprosessin ajoitus ja aikataulu | 0 % | 50,0 % | 0 % | 50,0 % | 0 % |
| Ohjeistus hakemuksen laatimiseen | 0 % | 50,0 % | 0 % | 50,0 % | 0 % |
| Tarvittavien tietojen saatavuus | 50,0 % | 50,0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Tuen määrän ennakoitavuus | 0 % | 50,0 % | 50,0 % | 0 % | 0 % |
| Mahdollisuudet saada lisätietoja hakemisesta | 0 % | 50,0 % | 0 % | 50,0 % | 0 % |
| Päätösten informaationsältö | 0 % | 0 % | 100,0 % | 0 % | 0 % |
| Päätöksenteon nopeus | 0 % | 0 % | 100,0 % | 0 % | 0 % |

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=0

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

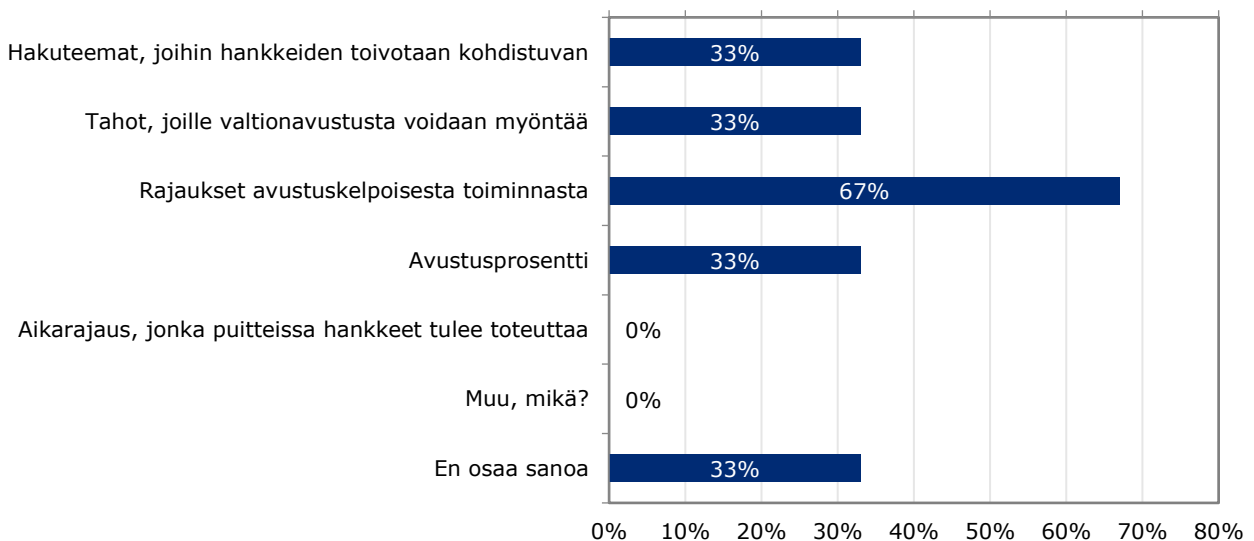
Arvioi hakuprosessin osa-alueita. n=0

Toteutettiinko hanke tai toiminta, vaikka ette saaneet valtionavustusta? n=4

| Avustuslaji | Kyllä | Kyllä, osittain tai vain osassa hankkeita | Ei | En osaa sanoa |
|--|-------|---|---------|---------------|
| Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus | 0 % | 25,0 % | 75,0 % | 0 % |
| Liikkumisen ohjauksen valtionavustus | 0 % | 0 % | 100,0 % | 0 % |
| Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus | 0 % | 0 % | 50,0 % | 50,0 % |

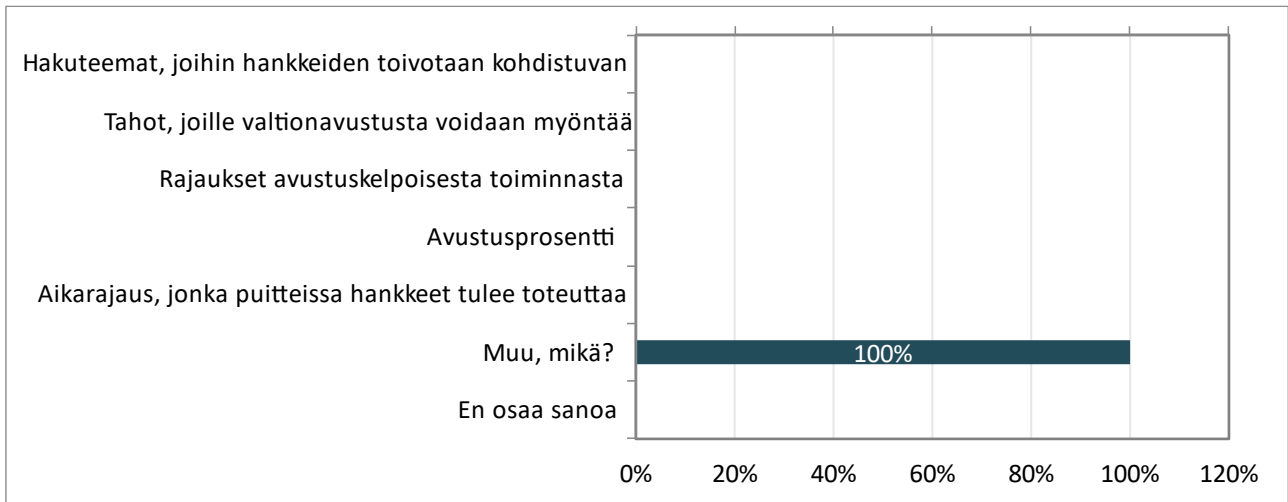
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus

Tulisiko joitain seuraavista asioista kehittää tai muuttaa valtionavustushaussa? Voit valita useamman. n=3



Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

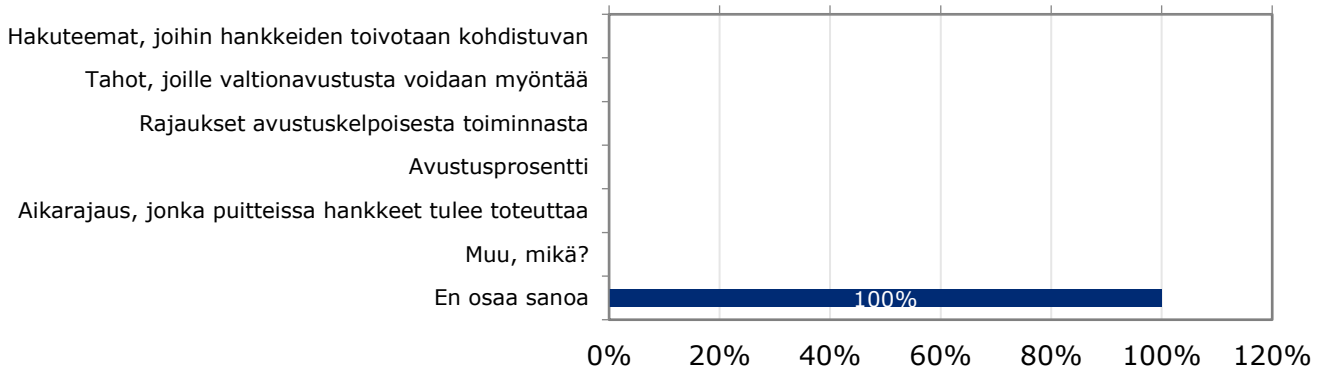
Tulisiko joitain seuraavista asioista kehittää tai muuttaa valtionavustushaussa? Voit valita useamman. n=1



Vastaukset kohdassa "Muu, mikä?": Rahoitusta myös ns. normaaliin kehittämiseen, josta resursseja puuttuu

Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Tulisiko joitain seuraavista asioista kehittää tai muuttaa valtionavustushaussa? Voit valita useamman. n=1



Liite 2: Kysely kunnille, jotka eivät ole hakeneet avustuksia

Tausta

Suomessa paikallisen tason liikenneturvallisuustyö on varsin hyvin organisoitunut. Suomen reilusta kolmestasadasta kunnasta arviolta 70–85 %:ssa toimii poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Lähes yhtä monen kunnan toimintaa liikenneturvallisuustyössä tukee liikenneturvallisuustoimija/-koordinaattori, joka on kuntien ja ELY-keskusten yhdessä hankkima asiantuntijapalvelu.

Nykyisin myös kestävä liikunnan edistäminen on keskeinen osa kuntien liikenneturvallisuustyötä: liikkumisen ohjaus ja perinteinen liikennekasvatus ja viestintä ovat nivoutuneet yhteen. Muutos tähän suuntaan alkoi 2010-luvun alkupuolella. Etenkin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimet ovat vahvasti läsnä liikenneturvallisuustyöryhmien ja -koordinaattoreiden toiminnassa. Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuustyön valtionavustukset ovat säännöllisesti esillä kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä: koordinaattorit tai toimijat markkinoivat niitä ja tarjoavat apua ideointiin ja hakemusten tekoon. Voidaankin sanoa, että suurin osa Suomen kunnista ei voi välttyä saamasta tietoa valtioavustuksista.

Kyselyn toteuttaminen

Sähköpostikyselyllä tavoiteltiin sellaisia kuntia, jotka eivät ole hakeneet liikkumisen ohjauksen, kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien tai tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustuksia. Kysely toimitettiin 14 kuntaan, joissa tiedettiin olevan aktiivinen liikenneturvallisuustyöryhmä ja -koordinaattori ja sen myötä tieto valtionavustuksista, mutta joissa ei kuitenkaan ole avustuksia haettu. Mukaan valittiin joukko hyvin erilaisia ja eri kokoisia kuntia ja kaupungeja eri puolelta Suomea.

Kysely kohdennettiin 1–3 henkilölle kussakin kunnassa. Kohdehenkilöt valittiin tietäen heidät aktiivisiksi toimijoiksi ja valtionavustusteemoihin sopiviksi yhdyshenkilöiksi (tekninen, vapaa-aika, nuoriso, sivistys, vanhuspalvelut). Kaikki valitut henkilöt ovat myös saaneet vuosittain tiedon valtionavustuksista sekä liikenneturvallisuustyöryhmän kokousten kautta että koordinaattorin/toimijan uutiskirjeiden yms. kautta. Kyselyyn saatiin vastaus 12 kunnasta. Osasta kunnista saatiin 2–3 vastausta.

Tiivis yhteenveto kysymysalueittain

Oletteko saaneet riittävästi tietoa näistä Traficom in valtionavustuksista?

- Tietoa on saatu, mutta se on unohtunut / hukunut / ei ole koskettanut itseä

Mitkä ovat mielestäsi merkittävimpiä / todennäköisiä syitä tai esteitä hakemiselle?

- Hakemusosaamisen / hankehallinnoinnin puute
- Resurssien puute hakemiseen ja toteutukseen (aika, omavaraisuus)
- Ei keksitä hankeideoita, ei ymmärrystä mihin voisi hakea
- Poikkihallinnollisen työn haasteellisuus: kuka ottaa vastuun
- Nähdään kuuluvaksi tekniselle toimialalle

Mikä helpottaisi tai auttaisi kuntaanne osallistumaan näihin valtionavustushakuihin?

- Enemmän tietoa toteutuneista hankkeista, hyviä esimerkkejä
- Vertaiskokemusta aiemmin hakeneilta
- Hakemuksen teon vastuuttaminen, useamman kunnan / osapuolen yhteinen hakemus
- Pitää olla hyvä tarvelähtöinen idea
- Yhdessä ideointi esim. liikenneturvallisuustyöryhmässä
- Tiedon levittäminen laajemmalti kunnassa, ei vain liikenneturvallisuustyöryhmä
- Päätöksentekijöiden hoksauttaminen valtionavustuksiin

Liite 3: Koonti hankeavustuksia koskevista haastatteluista

Ryhmähaastattelu 1:

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustusta saaneet tahot

- Ajankohta: 14.11.2022 klo 9–11
- Osallistajat (4 henkeä): suuren kaupungin edustaja; keskisuuren kaupungin edustaja; pienen kunnan edustaja; valtakunnallisen järjestön edustaja

Hankeissa laaditut kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmat olivat valmistuneet suunnitellusti. Myös sisällöltään ne nähtiin onnistuneiksi: niiden koettiin sisältävän riittävällä tasolla erilaisia toimenpiteitä kuten pyöräilyverkot ja -reitit, viitoitus, investointien tavoitetason määrittäminen sekä yksittäiset infrastruktuurihankkeet, joita sitten oli budjetoitu toteutettavaksi seuraaville vuosille. Edistämishjelmia oli kunnassa hyödynnetty myös esimerkiksi yleiskaavatyön taustana. Tärkeänä edistämishjelman vaikutuksena mainittiin kävelyn/pyöräliikenteen laatuverkon määrittäminen ja mahdollinen laatuverkon tai tiettyjen hankkeiden rahoitukseen sitoutuminen.

Keskeisenä vaikutuksena nähtiin myös edistämishjelman luonne eräänlaisena yhteistyödokumenttina: ohjelma on vuorovaikutteisen prosessin kautta muotoutunut yhteinen tahtotila, johon on kaupungin päätöksenteossa sitouduttu ja jonka kaikki ovat hyväksyneet, jolloin jatko-työ on helpompaa. Kaiken kaikkiaan haastateltavat kokivat, että edistämishjelmat eivät ole jääneet vain pöytälaatikkoon, vaan niitä on hyödynnetty. Mainittiin, että vaara pöytälaatikkoon jäämiselle voi olla silloin, jos kunnassa tapahtuu merkittäviä henkilövaihdoksia kriittisessä kohdassa prosessia, tai jos työ on liian konsulttivetoinen ja itse kunnan rooli on pieni. Tärkeänä oppina mainittiin, että kunnan poliittiset päätöksentekijät kannattaa kytkeä mukaan edistämishjelman laadintaprosessiin. Lisäksi todettiin, että edistämishjelmia tarvitaan sen seurantaan, kehittykö kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden laatu kunnassa.

Edistämishjelmien vaikutuksena mainittiin lisäksi poikkihallinnollisen toimintatavan parantaminen kunnassa. Todettiin, että keskustelu on lisääntynyt kaupungin sisällä selvästi, kun edistämishjelman laadinta on syy ottaa kontaktia yksiköiden välillä ja kutsua ihmisiä saman pöydän ääreen. Toisaalta oli myös kokemuksia siitä, että kävely ja pyöräliikenne koetaan kunnan sisällä lähinnä teknisen toimen asiaksi, eivätkä muut toimialat siksi osallistu edistämishjelmatyöhön, vaikka heitä kutsutaan mukaan. Poikkihallinnollisuuteen liittyen mainittiin, että pyörämatkailun nousu teemana mukaan edistämishjelmiin on tuonut mukaan kunnan elinkeinopuolen. Kunnan viestintäpuolen mukana olo edistämishjelmien laadinnassa olisi myös toivottavaa: silloin kun viestintä on ollut mukana prosessissa alusta asti, tulokset ovat olleet hyviä.

Valtionavustuksen merkitys kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laadinnalle koettiin tärkeäksi. Suurissa kaupungeissa ohjelma tulisi luultavasti laadittavaksi ilman valtionavustustakin, mutta tuki nähtiin silti tärkeäksi, sillä suurissa kaupungeissa myös menot ovat suuria. Keskisuurissa kaupungeissa ja pienemmissä kunnissa edistämishjelma olisi saattanut jäädä kokonaan tekemättä, jos avustusta ei olisi saatu. Valtionavustus koettiin myös liikennepoliittisena kannanottona valtiolta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen puolesta, ja mainittiin että Suomi olisi eri näköinen pyöräliikenteen ja kävelyn suhteen, jos näitä avustuksia ei olisi olemassa. Lisäksi kun kunnan sisällä voidaan kertoa, että valtiolta on saatu kävelyn ja pyöräliikenteeseen liittyvää avustusta, teeman valtakunnallinen tärkeys tulee esiin. Tämä puolestaan nostaa asian painoarvoa kunnan sisällä mm. päätöksentekijöiden silmissä. Yksi haastateltava kiteytti asian lauseeseen ”kunnat tekee sitä mitä valtio rahoittaa”.

Hankkeiden tuloksen ja toimintamallit ovat haastateltavien mielestä ainakin osittain monistetavissa muihin kuntiin. Esimerkiksi edistämishjelmaan sisältyvistä toimenpidekokonaisuuksista voi ottaa soveltaen oppia kuntien välillä. Muun muassa erilaisista pyöräliikenteen infran ratkaisuista oli haettukin esimerkkejä muista kunnista tai ulkomailta.

Valtionavustusten haku- ja myöntämisprosessiin liittyen esitettiin hyvin selkeänä kehittämistarpeena hakuprosessin ja hankkeiden aikataulutus. Avustuspäätösten tulisi tulla aivan vuoden alussa (tammikuu), jotta työ saadaan ripeästi käyntiin ja se ehtii valmistua vaaditussa ajassa. Toisaalta koettiin haastavaksi juuri se, että hanke pitää saada valmiiksi vuoden aikana. Muun muassa eri sidosryhmien sitouttaminen vie usein paljon aikaa hankkeissa. Muilla hallinnonaloilla todettiin olevan rahoitusmuotoja, joissa pyritään esimerkiksi kaksi- tai kolmevuotisiin hankkeisiin. Kehittämisehdotuksena esitettiin myös, että edistämishojelmien seuranta ja raportointia tulisi kehittää, myös valtakunnallisesti (esim. ohjelmaseminaarin järjestäminen tästä näkökulmasta). Edistämishojelmia laativilta kunnilta voisi myös edellyttää joidenkin valtakunnallisesti määritettyjen mittareiden seuraamista.

Uutena, esille nousevana teemana haastateltavat mainitsivat seudun tai sitä laajemman alueen kattavat usean kunnan yhteiset edistämishojelmat. Niiden kautta esim. pienemmät kunnat, jotka eivät yksin laatisi kävelyn tai pyöräliikenteen edistämishojelmaa, pääsevät mukaan. Toisaalta seudullisten ohjelmien laadintaan voi liittyä myös haasteita, ja niitä tulisi ehkä tarkastella omana ”suunnitelmatyypinään” jolla on erilainen rooli kuin yhden kaupungin tai kunnan edistämishojelmalla.

Ryhmähaastattelu 2:

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta saaneet tahot

- Ajankohta: 16.11.2022 klo 12–14
- Osallistujat (5 henkeä): kaksi suuren kaupungin edustajaa; kaksi keskisuuren kaupungin edustajaa; maakunnallisen toimijan edustaja

Haastateltavilla oli kokemusta eri teemaisista valtionavustushankkeista, kuten kestävän liikku-
misen strategiat, maakunnan laajuinen kestävän liikkumisen edistäminen, yksittäiset kampan-
jat, oppimateriaalin laadinta, kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen yritysten kanssa, yh-
teiskäyttöautoilun edistäminen, pyöräpysäköinnin suunnittelu, koululaisten liikkumistottumuk-
siin vaikuttaminen sekä tutkimukselliset hankkeet. Keskustelussa nostettiin esimerkkeinä esille
sekä onnistuneita että vähemmän onnistuneita hankkeita. Vähemmän onnistuneiden hankkei-
den taustasyinä mainittiin mm. yhteistyökumppanin avainhenkilöiden vaihtuminen kesken
hankkeen; organisaation johdon tyrmäys henkilöstön työmatkaliikkumishankkeen tulosten jat-
kohyödyntämiselle; hankkeelle asetettu tutkimuksellinen tavoite, johon ei lopulta löytynyt tar-
peeksi lähtötietoja; sekä kouluhankkeessa opettajien kiire ja siitä johtuva kiinnostuksen puute
hankkeen toimenpiteiden järjestämiseen.

Hankkeiden tärkeimmiksi koetut vaikutukset olivat melko samansuuntaisia hankkeen teemasta
riippumatta. Maakuntatason työ on tuottanut tuloksenaan muutoksia asenteissa ja ilmapiirissä.
Kaupungin kestävän liikkumisen ohjelma on vaikuttanut saamalla aikaan keskustelua kunnan
pääöksentekijöiden piirissä, ja myös muiden kuntatason hankkeiden tärkeimmäksi vaiku-
tukseksi nähtiin juuri poliitikkoihin vaikuttaminen. Mainittiin, että valtionavustuksen saaminen
hankkeelle osoittaa kunnan päättäjille, että kestävän liikkumisen edistämistyölle on olemassa
myös laajempi, valtakunnallinen konteksti.

Valtionavustuksen merkitys hankkeiden toteutumiselle koettiin suurena. Todettiin, että pienikin
avustus on merkityksellinen kunnalle. Useimmat haastateltavat esittivät, että hankkeet olisivat
luultavasti toteutuneet ilman valtionavustustakin, mutta ajallisesti myöhemmin, pienemmässä
mittakaavassa, kapeammasta sisältönäkökulmasta tai vähäisemmällä poikkihallinnollisella yh-
teistyöllä. Valtionavustuksen koettiin tuovan asialle painoarvoa, jolloin saadaan helpommin
mukaan henkilöitä muilta kunnan toimialoilta. Kunnista poiketen pääosin hankerahoituksella
toimivan organisaation edustaja puolestaan totesi, että toimintaa ei olisi mahdollista toteuttaa
ilman valtionavustusta. Todettiin myös, että valtionavustus on kunnan asiantuntijalle ammatil-
lisesti hyvä asia: hankkeista saa tukea omaan ammatilliseen identiteettiin, kun kokee olevansa
osa sellaista toimintaa, jota tehdään muuallakin. Liikkumisen ohjauksen avustusten merkitystä
tarkasteltiin myös suhteessa kestävän liikkumisen rooliin valtakunnallisessa ja alueellisessa lii-
kennepoliitikassa: teeman painoarvo on kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana, ja oma
osansa on myös sillä, että näitä valtionavustuksia on myönnetty.

Valtionavustushankkeista on yleensä seurannut jonkinlaisia jatkotoimia tai pysyvää toimintaa. Tällaisina mainittiin esimerkiksi hankkeessa kehitetyn palvelun jatkuminen (yhteiskäyttöautot); pysyväksi muodostunut kunnan ja alueen työnantajien yhteistyöryhmä; hankkeessa tehdyn materiaalin jalkauttaminen; henkilöstön liikkumissuunnitelmasta seuranneet kiinteistöjen pienet parannustoimet; sekä kestävän liikkumisen strategisen suunnitelman jatko tarkempina teemakohtaisina suunnitelmina. Osa haastateltavista mainitsi myös kunnan tietoisena tavoitteena olevan, että eri vuosien hankkeista muodostuu selkeä jatkumo. Hankkeiden tulosten tai toimintamallien monistaminen muihin kuntiin todettiin hyväksi asiaksi, mutta omien hankkeidensa osalta useimmilla haastateltavilla ei ollut tietoa, onko toimintamalleja hyödynnetty muualla.

Kysyttäessä mitkä ovat olleet keskeisimpiä hankkeista opittuja asioita useat haastateltavat mainitsivat vuorovaikutuksen tärkeyden. Todettiin, että hankkeissa ja niiden jatkotöissä ovat korostuneet laajan sidosryhmävuorovaikutuksen merkitys, poikkihallinnollinen yhteistyö, monialaisuus sekä kestävän liikkumisen teemojen jatkuva esillä pitäminen eri keskusteluissa. Eri toimijoiden välinen yhteistyö on hankkeiden myötä lisääntynyt, esimerkkinä hyvinvointi- ja sivistystoimialojen mukaan tulo liikkumisen ohjauksen työhön tai muiden uusien yhteistyökumppanien löytyminen. Osassa kuntia yhteistyö oli lisääntynyt myös kuntalaisten ja heitä edustavien ryhmien tai toimielinten kanssa.

Kommenttina valtionavustusten haku- ja myöntämisprosessiin esitettiin, että hankepääatökset olisi hyvä saada Traficomista mahdollisimman aikaisin vuoden alussa, jotta hanke päästään käynnistämään ja työ saadaan vauhtiin. Hankkeiden toteutukselle asetettu kalenterivuoden aikarajaus koettiin asiana, johon voisi olla hyvä saada muutos, mutta yleisesti ottaen asiaa ei kritisoitu haastattelussa kovin voimakkaasti. Lisäksi todettiin, että näissä valtionavustuksissa hakeminen ja raportointi hoituvat kohtalaisen kevyesti verrattuna joidenkin muiden toimijoiden rahoitushakuihin. Yhtenä kehittämisehdotuksena nousi esiin, että hankkeen aikana tulee usein muutostarpeita esimerkiksi siinä, minkä verran hankebudjetin eri osiin kuluu rahaa. Matkan varrella tarvittavat muutokset tulisikin voida ottaa paremmin huomioon.

Ryhmähaastattelu 3: Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusta saaneet tahot

- Ajankohta: 29.11.2022 klo 9.30–11
- Osallistujat (4 henkeä): kolme pienehkön kaupungin edustajaa; oppilaitoksen edustaja

Haastateltavat olivat olleet mukana liikenneturvallisuushankkeissa eri teemoihin liittyen: mediakasvatus; esteettömyys; koulukampuksen liikenneympäristön ja saattoliikenteen kehittämisen; usean kunnan yhteinen kouluhanke; uuden koulun koulureittien turvallisuus; pyöräilyympäristön turvallisuuden parantaminen uuden tieliikennelain valossa; opiskelijoiden tutustuminen liikenneturvallisuustyöhön. Hankkeiden todettiin yleensä saavuttaneen niille asetetut tavoitteet hyvin. Mainittiin myös, että vaikka liikenneympäristön turvallisuutta kehittäneessä hankkeessa kaikki kokeilut eivät jääneetkään pysyviksi, on hyvä tulos myös, jos jokin ratkaisu tulee testattua ja todettua ei-toimivaksi. Synä sille, ettei tavoitteita joissakin hankkeissa saavutettu, mainittiin esim. vanhempien sitkeät autoilua suosivat asenteet koululaisten saattoliikenteessä; koronan aiheuttamat haasteet livetapaamisten järjestämiselle; sekä yhteistyökumppanina toimineen oppilaitoksen siirtyminen toiselle paikkakunnalle.

Avustushankkeiden merkittävimmät vaikutukset vaihtelivat hankkeittain. Seudulliset liikenneturvallisuushankkeet todettiin tärkeiksi siinä, että keskuskaupungin ohella seudun pienetkin kunnat saadaan mukaan liikenneturvallisuustyöhön. Pyöräilyympäristöön liittyvässä hankkeessa keskeisenä vaikutuksena mainittiin se, että paikallisella tasolla tehdään näkyväksi pyöräilyä ja sen turvallisuutta. Opiskelijoiden kanssa toteutetussa hankkeessa vaikutuksena oli tulevien liikenneopettajien kokemus kuntayhteistyöstä. Esteettömyyshanke puolestaan vaikutti siihen, että kunnan infra- ja kunnossapitoyksiköt oppivat esteettömyydestä ja loivat yhteyksiä vanhus- ja vammaisneuvostoihin – asia, joka ei ollut alun perin hankkeelle määritetyissä

tavoitteissa mukana. Kokonaisuudessaan haastateltavat esittivät, että hankkeet olivat vaikuttaneet kohderyhmänsä liikenneturvallisuutta parantavasti.

Hankkeilla oli ollut myös pysyvämpiä, hankeajan päättymisen jälkeen jatkuneita lopputuotoksia. Esimerkiksi mediakasvatyshankkeessa oppilaat tuottivat materiaaleja, jotka ovat jääneet koulujen käyttöön. Lisäksi hankkeessa kehitetty kurssi oli opettajien ja koululaisten mielestä onnistunut, ja se jäi kouluihin vapaavalintaiseksi kurssiksi jatkossakin. Hankkeiden tulosten ja toimintamallien koettiin olevan melko hyvin monistettavissa muihin kuntiin tai organisaatioihin, mutta haastateltavilla ei ollut tietoa, oliko omien hankkeiden tuotoksia muualla hyödynnetty. Tähän liittyen esitettiin, että liikenneturvallisuuden valtionavustushankkeista voisi järjestää esimerkiksi valtakunnallisia seminaareja, joissa kuulisi eri hankkeiden tuloksista. Jo haastattelu itsessään toimi tiedonvaihdon välineenä: haastatteluun osallistuneiden kuntien välillä sovittiin jatkoyhteydenpidosta toisten hankkeista oppimisen merkeissä.

Valtionavustusten merkityksestä hankkeiden toteuttamisessa todettiin, että esimerkiksi uusien infraratkaisujen kokeiluja ei olisi tehty, jos valtionavustusta ei olisi saatu. Tutkimuksellisen lähestymistavan sisältävät hankkeet tai ylipäänsä kehittämisorientoituneet hankkeet eivät siis olisi muutoin toteutuneet. Varsinkin pienissä kaupungeissa valtionavustus mahdollistaa selkeää toimintaa, johon ei muuten olisi resursseja. Mainittiin, että kaikenlainen kehittämistyö saatetaan kunnassa jättää tietoisesti hanketoiminnan varaan: jos esimerkiksi kesken vuotta tulee hyvä kehittämisidea, sille lähdetään sitten etsimään hankerahoitusta eri lähteistä. Pienessä kuntaorganisaatiossa valtionavustus ja muut hankerahoitukset mahdollistavat ulkopuolisen osaamisen hyödyntämisen esimerkiksi konsulttityön muodossa, ja samalla hanke lisää hanketta kunnassa vetävän viranhaltijan omaa osaamista.

Usea haastateltava totesi, että valtionavustuksella ollut merkitystä erityisesti kunnan päättäjien asenteisiin: päättäjiltä saadaan työlle vihreää valoa, kun valtiolta on saatu avustusta, ja myös hankkeiden tuottamaa tietoa saatetaan ottaa vastaan paremmin, kun se tulee kunnan ulkopuoliselta taholta kuten hankekonsultilta. Mainittiin myös, että usean kunnan yhteisessä liikenneturvallisuustyössä valtionavustuksilla on suuri merkitys uusien ideoiden toteuttamiselle ja samalla osapuolten motivaatiolle yhteiseen seudulliseen työhön. Tärkeimpinä hankkeista saatuina oppeina mainittiin muun muassa se, että osallistamisella on vaikutusta asioiden edistymiseen ja osapuolten sitoutumiseen suunniteltuihin toimenpiteisiin.

Kommenttina valtionavustusten haku- ja myöntämisprosessiin nousi esiin, että hankkeiden vuosikierto saattaa olla hankala esimerkiksi koulumaailmaan sijoittuvissa hankkeissa. Toisaalta haastateltavat totesivat, että valtionavustusten hakuprosessi ja aikataulu tulevat tutuksi, jos hakuun osallistuu useampana vuonna, ja silloin osaa ajoittaa ja suunnitella hankkeen toimenpiteitä haun aikataulun mukaisesti. Viime vuosina toteutettu eri valtionavustuslajien haku-aikataulujen yhtenäistäminen koettiin hyväksi käytännöksi.

Ryhmähaastattelut 4 ja 5:

Viranomaiset ja muut sidosryhmät (liikkumisen ohjaus sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen)

- Ajankohdat: 22.11.2022 klo 9–10 ja 28.11.2022 klo 13–14
- Osallistujat (2 + 3 henkeä): ympäristöministeriö ja Liikkuva aikuinen -ohjelma; liikenne- ja viestintäministeriö, Kuntaliitto ja ELY-keskuksen liikennevastuualue

Haastateltavilta kysyttiin, millaisena he näkevät Traficom in valtionavustusten roolin osana valtakunnallista liikenne-, ilmasto- tai liikuntapolitiikkaa, ja millaisia valtakunnallisia tavoitteita kyseiset avustukset toteuttavat. Vastauksena todettiin muun muassa, että vaikka yksittäisissä hankkeissa lähdetäänkin paikallisista lähtökohdista, ne toteuttavat silti myös valtakunnallisia tavoitteita. Ilmastopolitiikan osalta mainittiin, että liikkumisen päästöt muodostavat ison osan Suomen ilmastopäästöistä, ja lisäksi on tärkeää vaikuttaa ilmastopäästöihin nimenomaan paikallisella tasolla. Tavoitteista mainittiin hallituksen ilmastopolitiikka (Kohti hiilineutraalia Suomea 2035). Liikuntapolitiikkaan liittyen nostettiin esiin, että suomalaiset harrastavat vapaa-ajan liikuntaa enemmän kuin koskaan, mutta silti suomalaisten kunto on huonompi kuin

koskaan - tästä syystä arkiliikunnan tukeminen on tärkeää. Tavoitteet tästä teemasta on linjattu Liikuntapolitiisessa selonteossa. Liikennepolitiikan osalta todettiin seuraavalla hallituskaudella olevan todennäköistä, että päästövähennysten tarve korostuu, ja siksi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteitä ja kokonaisvaikuttavuutta on tärkeä arvioida.

Muista samaan teemaan liittyvistä valtionavustuksista haastateltavat mainitsivat ympäristöministeriön avustushaun kuntien ilmastohankkeisiin sekä opetus- ja kulttuuriministeriön alaiset liikunnallisen elämäntavan paikallishankkeet ja valtakunnalliset hankkeet. Jälkimmäisistä mainittiin, että liikuntasektorin rahoituksissa ei ole yleensä mukana hyötyliikunnan (kuten arkikävely ja -pyöräily) edistämistä, ja siksi Traficom in valtionavustukset ovat hyvä lisä liikuntapuolen avustuksiin.

Traficom in valtionavustusten merkityksestä todettiin, että ilman näitä valtionavustuksia kunnat lähtisivät kehittämään kestävästä liikkumisen asioita selvästi pienemmällä panoksella tai eivät lainkaan. Avustus mahdollistaa kunnan tekemistä lakisääteisten tehtävien ulkopuolelta. Valtakunnan tasolta tarkasteltuna osa yksittäisistä hankkeista saattaa vaikuttaa ”puuhastelulta”, mutta silti kaikkia päästövähennyksiä tarvitaan. Kunta on paljon lähempänä asukkaita kuin valtiotasoa, ja siksi asukkaiden suuntaan kohdennettuja ilmastotoimia kannattaa tehdä paikallistasolla. Todettiin myös, että infrastruktuurin kehittämisen ohella on nimenomaan tärkeää vaikuttaa liikkumisvalintoihin ja -asenteisiin, sekä kestävästä liikkumisesta että liikenneturvallisuuden osalta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmista mainittiin, että edistämishjelma tuo kävelyn ja pyöräliikenteen suunnittelulle kunnassa tavoitteellisuuden ja selkärangan, ja helpottaa infrahankkeiden priorisointia paitsi kunnassa, myös ELYssä. Edistämishjelmien yhteys kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman valtionavustuksiin (eivät kuulu tämän arviointityön piiriin) mainittiin myös: ilman kuntien edistämishjelmia olisi sattumanvaraista, mihin investointirahoitusta haetaan. Lisäksi edistämishjelmat voimistavat eri sektoreiden yhteistyötä kunnan sisällä. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kokonaisuus puolestaan sisältää hyvin monenlaisia kehittämistoimintaa ja mahdollistaa innovointia, sekä kokoaa erilaisia toimijoita hankkeissa yhteen. Yleisesti ottaen valtionavustusten valtakunnallisuus koettiin hyvänä: sekä isommat että pienemmät kaupungit ja kunnat eri puolilta Suomea voivat hakea avustuksia.

Valtionavustusten vaikuttavuudesta haastateltavat totesivat, että hankkeet ovat paikallisesti tärkeitä, mutta niiden vaikuttavuuden tai vaikutusten osoittaminen on vaikeaa sekä yksittäisen hankkeen tasolla että hankejoukon kokonaisuudesta. Myös muiden hallinnonalojen valtionavustushankkeissa mainittiin olevan sama haaste. Lisäksi avustushjelman – kuten liikkumisen ohjauksen valtionavustus – hankkeet saattavat olla luonteeltaan niin erilaisia, että vaikuttavuudelle asetettavat mittarit eivät voi olla kaikissa hankkeissa samoja, vaan ne on räätälöitävä hankekohtaisesti. Todettiin, että silti tavoitteiden saavuttamiselle on hankkeissa asetettava mittarit ja niitä pystyttävä seuraamaan.

Haastateltavat mainitsivat myös, että on ehkä hyväksyttävä, että vaikuttavuutta on hyvin vaikea näyttää toteen. Voidaan ehkä vain esittää vaikutuksia ja olettaa, että jos vaikutuksista moni on myönteinen, varsinaista vaikuttavuuttakin on. Kehitysehdotuksena esitettiin, että hankkeen suunnitteluvaiheessa kunnat ja muut hakijat saattaisivat tarvita opastusta tavoitteiden ja mittareiden laadinnassa. Jo hakuvaiheessa voitaisiin sopia hakijan kanssa, millä mittareilla vaikutuksia ja tavoitteiden toteutumista tulee mitata. Tällöin hankkeiden välille saataisiin yhtenäistä käytäntöä, mikä palvelisi avustushjelmakokonaisuuden vaikuttavuuden arviointia. Muilla hallinnonaloilla on myös mainittu hakuilmoituksen yhteydessä vaikuttavimpia hanke-esimerkkejä, tarkoituksena ohjata hakijoita vaikuttavimpiin toimenpiteisiin. Voisi myös pohtia sitä, millä kriteereillä hakemuksia arvioidaan vaikuttavuuden osalta. Ehdotettiin myös hallinnonalojen yhteistä benchmarkkausta vaikuttavuuden arvioinnin haasteista.

Haasteista huolimatta haastateltavat nostivat esiin muutamia keskeisiä pitämiään valtionavustusten vaikutuksia. Mainittiin muun muassa, että valtionavustus sysää kunnassa liikkeelle monenlaisia prosesseja ja tekemistä sekä uudenlaisia tapoja tehdä asioita. Edistämishjelmien ja strategioiden merkittävä vaikutus on se, että saadaan toimenpiteille kunnan päättäjien

sitoutuminen. Kaiken kaikkiaan todettiin, että nämä Traficomin valtionavustukset ovat erittäin tärkeitä, ja niiden kautta suhteellisen pienellä rahalla saadaan paljon aikaan. Jotta haluttua toimintaa saadaan kunnissa edistettyä, tarvitaan rahoitusporkkana – pelkällä kuntien infoamisella ja sparraamisella, ilman rahoitusinstrumenttia, asiat eivät yleensä edisty.

Haastateltavilta kysyttiin, mikä auttaisi hankkeiden tulosten tai toimintatapojen jäämistä pysyviksi hankkeen jälkeen, ja toisaalta mikä tukisi hankkeiden monistettavuutta kunnasta tai organisaatiosta toiseen. Pysyvyyteen liittyen todettiin, että hankkeen aikana töitä tehdään usein intensiteetillä, eikä ehditä samalla miettiä toiminnan vakiinnuttamista. Kehittämisideana mainittiin, että hakukriteereissä voi pisteyttää sitä, vaikuttaako hankkeessa syntyvän sellaista tulosta, joka jäisi pysyvään käyttöön. Monistettavuuden suhteen esitettiin, että hankkeiden tuoksia voidaan koota parhaiden käytäntöjen muodossa nettisivuille, esimerkkinä Hiilineutraali Suomi -sivusto. Muilla hallinnonaloilla on myös esimerkiksi järjestetty hankkeiden yhteistapaamisia hankeaikana, teemakohtaisia tilaisuuksia sekä tuloksia esitteleviä seminaareja.

Kehittämissuhteiksi valtionavustusten kohdentumiseen ja hakuteemoihin liittyen mainittiin muun muassa, että rahoitusta voisi kohdentaa myös työpaikoille, jos halutaan muutosta työmatkaliikkumiseen. Hyväksi todettiin se nykyinen käytäntö, että esimerkiksi liikkumisen ohjauksen valtionavustusten teemat painottuvat ajankohtaisten teemojen mukaisesti vuosittain. On myös hyvä, että vuosittaisten listattujen teemojen ulkopuoleltakin on mahdollista esittää hankkeita. Esitettiin lisäksi, että valtionavustusten vaikuttavuutta ei tulisi mitata ja siten avustuksia myöntää pelkästään liikenne- tai asukasmäärän perusteella, koska silloin pienempien kuntien mahdollisuudet saada avustusta ovat hyvin vähäiset.

Hakuprosessiin liittyen mainittiin puutteena, että ainakaan aiemmin hankkeiden valinnassa käytettyjä arviointikriteereitä ei ollut selkeästi kirjattu ylös. Läpinäkyvyys tässä asiassa palvelisi paitsi kunkin hakukierroksen hakijoita, myös tulevia hakijoita. Esimerkiksi joissakin EU-rahoitteisissa hankkeissa hakijat saavat tietää, paljonko oma hakemus sai pisteitä suhteessa muihin. Myös eri hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja viestintää toivottiin lisää: esimerkiksi ympäristöministeriö ja Kuntaliitto voivat omissa kanavissaan viestiä liikenteen hallinnonalan avustuksista. Hakuprosessin haasteista mainittiin, että avustusten hakemiseen on niukasti henkilöresursseja eritoten pienissä kunnissa, mutta välillä myös keskisuurissa kaupungeissa henkilötyöaika on tiukalla. Siksi kaikki keinot yhdistää ja sujuvoittaa erilaisten valtionavustusten hakuprosesseja ovat tervetulleita. Hyvä käytäntö on myös se, että usea kunta yhdessä tekee hakemuksen.

Liite 4: Haastattelurungot

Hankeavustusten saajat

- Minkä teemaisten valtionavustushankkeiden kanssa olette olleet tekemisissä?
- Kerro hankkeistanne: Mitä tavoiteltiin? Miten hanke onnistui, saavutettiin tavoitteet? Mitä haasteita ilmeni?
- Mikä on ollut keskeisin hankkeiden vaikutus? Millaista vaikuttavuutta ajattelette hankkeilla olleen? Jos vaikuttavuus jäi odotettua pienemmäksi, miksi? Saavutettiin tavoiteltuja vaikutuksia ja/tai jotain muita vaikutuksia?
- Onko hankkeiden toiminta jatkunut hankeajan jälkeen, tai onko muutoin syntynyt pysyvää toimintaa/toimintamallia? Jos ei -> miksi? Mikä auttaisi, että toiminta tai toimintatavat jäisivät pysyviksi?
- Ovatko hankkeiden toimintamallit mielestäsi toistettavissa / monistettavissa toisella paikkakunnalla tai organisaatiossa? Mikä auttaisi siinä, että hankkeet olisivat paremmin monistettavissa?
- Miten kuvailisit näiden valtionavustusten merkitystä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi / kestävä liikunnan edistämiseksi / liikenneturvallisuuden edistämiseksi?
- Mitä sanoisit organisaationne oppineen hankkeistanne / hankkeistanne, toimintatapojen osalta tai muuten?
- Onko hankkeenne lisännyt eri toimijoiden välistä yhteistyötä? Miten, keiden tahojen kanssa?
- Muut kommentit ja kehittämissideat keskustelun teemoihin liittyen

Viranomaistahot hankeavustuksia koskien

- Kunkin oma näkökulma haastattelun teemaan; miten hyvin tuntee teeman
- Millaisena näette näiden valtionavustusten merkityksen osana kävelyn ja pyöräliikenteen / laajemmin kestävä liikunnan edistämistä?
- Millaisena näette niiden roolin osana valtakunnallista liikenne- tai ilmastopolitiikkaa? Entä mitä muita ohjelmia, strategioita tai tavoitteita nämä valtionavustukset tukevat?
- Mitä muita kestävä liikunnan tavoitteita edistäviä valtionavustuksia on olemassa eri hallinnonaloilla?
- Millaisena näette näiden avustusten vaikutukset / vaikuttavuuden? Onko niillä vaikuttavuutta? Entä mikä auttaisi vaikuttavuuden kasvattamisessa?
- Entä mikä auttaisi siinä, että toiminta tai toimintatavat jäisivät pysyviksi hankkeiden jälkeen? Mikä auttaisi siinä, että hankkeet olisivat paremmin monistettavissa?
- Onko tällainen valtionavustus tarkoituksenmukainen tapa edistää kestävä liikunnan tavoitteita?
- Mitä toimintaympäristön muutostekijöitä on nähtävissä, jotka saattavat vaikuttaa kestävä liikunnan edistämisen teemoihin ja keinoihin?
- Miten valtionavustusten haku- ja myöntöprosessia tulisi mielestänne kehittää? Entä onko teillä ehdotuksia valtionavustusten seurannan ja raportoinnin kehittämisestä?
- Muut kommentit ja kehittämissideat keskustelun teemoihin liittyen

Liikenneturvallisuuden yleisavustukset

Valtionavustuksen tavoitteet ja määrärahat

- Miten näette toimintanne roolin valtakunnallisessa liikennepolitiikassa (liikenneturvallisuusstrategian toteuttamisessa ja mahdollisesti laajemmin)?
- Tavoitteet ja ohjaus: Otatteko toiminnassanne huomioon muita tavoitteita ja ohjausta kuin lainsäädäntö, liikenneturvallisuustavoitteet ja valtionavustuksen myötä asetetut tavoitteet? Mitä?
- Onko teillä omia tavoitteita toiminnallenne ja niiden toteutumisen seuranta (mittareita, kriteereitä)?
- Millainen valtionavustuksen taso ja sen kehitys tarvitaan toimintanne jatkuvuuden ja kehittämisen takaamiseksi?

- Saattako toimintanne muuta rahoitusta kuin liikenneturvallisuuden valtionavustus? Mitä?
- Vaikuttiko toimintanne rahoitusohjelman muuttuminen 2017 valtionavustukseksi jotenkin tehtäviinne ja toimintanne tavoitteisiin? Miten?
- Asetetaanko valtionavustuksen hakuprosessissa toiminnallenne tavoitteita ja ehtoja, jotka tarkentavat lakisääteisiä tehtäviä?

Avustusten vaikuttavuus

- Arvioitko itse toimintanne vaikuttavuutta tai onko toiminnastanne tehty vaikutusten arviointeja?
- Miten valtionrahoituksen pienentäminen vaikuttaa toimintanne, jos muutos on tilapäinen (1–2 vuotta) tai pysyvä?
- Miten valtionrahoituksen lisääminen vaikuttaa toimintanne, jos muutos on tilapäinen (1–2 vuotta) tai pysyvä?
- Miten arvioitte oman toimintanne vaikutuksen liikenneturvallisuuteen?
- Arvioitko toiminnallanne olevan muita vaikutuksia (myönteisiä tai kielteisiä)?
- Millaisia pysyviä vaikutuksia arvioitte toiminnallanne olevan esimerkiksi kunnissa ja muissa organisaatioissa sekä kansalaisissa?
- Voidaanko liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuutta parantaa esimerkiksi kohdentamalla avustusta eri tavoin tai ohjaamalla sen käyttöä (Liikenneturva, OTI, Ahvenanmaa, hankkeet)?
- Onko toiminnallanne vaikutusta minkään markkinoiden toimintaan ja kilpailuun?

Avustusprosessi

- Miten liikenneturvallisuustoiminnan valtionrahoituksen prosessia (talousarvio - haku - maksatus) tulisi mielestänne kehittää?
- Onko teillä ehdotuksia liikenneturvallisuuden valtionavustusten seurannan ja raportoinnin kehittämiseksi?
- Miten toimintanne valtionrahoitus mielestänne olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää?
- Muita kehittämissideoita liikenneturvallisuuden valtionavustusten puitteissa?

Muut kommentit ja kehittämissideat keskustelun teemoihin liittyen

Liite 5: Täydentävät arviointikysymykset

Arvioinnin näkökulma 1: Tavoitteiden arviointi

- *Tuen välittömät tavoitteet ja odotetut vaikutukset*
- *Tukeen kohdistuvat laajemmat liikennejärjestelmätavoitteet ja odotetut vaikutukset*
- *Tavoitteiden toteutumisen mittarit*
- *Tavoitteiden ja odotettujen vaikutusten ajallinen ulottuvuus*
- *Tukeen kohdistuvat laajemmat yhteiskunnalliset ja odotetut vaikutukset*

Arviointikysymykset

- Miten avustusta ensisijaisesti ohjaavissa asiakirjoissa on valtionavustustoiminnalle asetettu tavoitteita, tai mitä tarkoitusta varten määräraha on asetettu?
- Rajaavatko kirjaukset tai muut seikat joitakin tarpeellisia tai tehokkaita keinoja tai vaikuttavia kohteita valtionavustustoiminnan ulkopuolelle?
- Ovatko valtion talousarviokirjaukset muuttuneet ja muuttaneet valtionavustuksen kohdentamista eri vuosina?
- Miten valtionavustustoiminta on tunnistettu keskeisissä liikennepoliittisissa ohjelmissa tai strategioissa toimenpiteeksi? Onko käsittely linjassa ko. valtionavustusta ohjaavien asetusten ja/tai muiden kirjausten kanssa?
- Mitä muita ohjelmia tai strategioita valtionavustus tukee?
- Mitä muita kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseen kohdistuvia valtionavustuksia on olemassa?
- Millä kriteereillä ja tunnusluvuilla pienehköjen ja vaihtuvien teemojen hankeavustusten vaikuttavuutta tulisi arvioida?
- Miten hanketoiminnan alueellista ja paikallista vaikuttavuutta voidaan arvioida sopivalla tasolla?
- Miten ns. prosessiarvioinnin näkökulmaa voisi sisällyttää hankeavustustoiminnan kokonaisuuden arviointiin?

Arvioinnin näkökulma 2: Vaikuttavuuden arviointi

- *Tuen suuruus ja käyttökohde*
- *Tuen merkitys käyttökohteen kokonaisrahoituksessa*
- *Vaikuttavuus tuelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen*
- *Tuen pienentämisen / suurentamisen vaikutukset*

Arviointikysymykset

- Mikä on valtionavustuksen määrä ja sen osuus tai merkitys avustuskohteen kokonaisrahoituksessa?
- Mitä tapahtuisi, jos avustusmäärärahat olisivat pienemmät tai suuremmat?
- Miten voidaan arvioida hankkeiden tulosten hyödyntämistä?
- Saavutetaanko hankkeilla niitä vaikutuksia ja vaikuttavuutta, joita ensisijaisesti tavoitellaan (esim. matkamäärät, kulkutapaosuudet, päästövähennykset, terveyshyödyt)? Entä syntyykö ei-toivottuja vaikutuksia?

Arvioinnin näkökulma 3: Yleisen edun ja tehokkuuden arviointi

- *Tuen suuruus ja kohdentaminen suhteessa tavoiteltaviin vaikutuksiin*
- *Kielteiset tai toisten tukien kanssa päällekkäiset tai vastakkaiset vaikutukset*
- *Tuen merkitys liikenteen eri käyttäjäryhmien kannalta*

- *Tuen merkitys alueellisesti*
- *Tuen merkitys valtakunnallisessa liikenne- ja ilmastopolitiikassa*

Arviointikysymykset

- Tulisiko avustusten kohdentamista muuttaa paremman vaikuttavuuden toteutumiseksi? Tulisiko valtionavustuksia kohdentaa erilaisiin teemoihin, toimintamuotoihin tai toimijoille, jotta ne palvelisivat paremmin valtakunnallisten liikkumisen ohjauksen, kävelyn ja pyöräliikenteen tai liikenneturvallisuuden tavoitteiden saavuttamista?
- Millaisia vaikutuksia avustuksilla on kilpailutilanteeseen, eri väestöryhmien asemaan tai ympäristöön?
- Millaista lisäarvoa tuo valtionavustustoiminnan pitkäjänteinen tiettyjen teemojen esillä pitäminen (toiminnan sisällöt ja osaaminen)? Onko hankerahalla saatu käyntiin uudenlaista pysyvää toimintaa?
- Miten valtionavustustoiminta on edistänyt liikkumisen tasa-arvon, kestävyys- ja turvallisuuden ylätasoa tavoitteiden toteutumista?
- Onko hankemuotoinen toimintatapa hyvä tapa edistää haluttua tavoitetta? Onko opittu epäonnistumisista? Onko hankkeen tekeminen ja tulokset voitu hyödyntää? Onko löydetty laajemmän yhteistyön ajureita tai esteitä?

Arvioinnin näkökulma 4: Kokonaisarviointi

- *Tuelle asetettujen tavoitteiden tarkoituksenmukaisuus*
- *Tuen vaikuttavuus sille asetettujen tavoitteiden edistämiseen*
- *Tukiprosessin kehittämistarpeet*
- *Tuen tarpeeseen ja määrään nähtävissä olevat muutokset*
- *Tuen tehokkuus ja yhteiskunnallinen merkitys*

Arviointikysymykset

- Tukevatko lain, asetusten ja budjettimomenttien kirjaukset tai niiden puute, tai budjetoinnin aikataulutus ja muut valtionavustusprosessin periaatteet tuloksellista toimintaa?
- Millainen rooli liikkumisen ohjauksen toimilla sekä edistämishjelmien laadinnalla on kestävä liikkumisen edistämisessä?
- Millainen rooli liikenneturvallisuuden valtionavustustoiminnalla ja sen sisällöllä on liikenneturvallisuuden edistämisessä?
- Millaisia toimintaympäristön muutostekijöitä on nähtävissä? Miten ne saattavat vaikuttaa kestävä liikkumisen tai liikenneturvallisuuden edistämisen teemoihin ja keinoihin?
- Valtionavustustoiminnan prosessien ja sisältöjen kehittämismahdollisuudet
- Suositukset vaikuttavuuden tarkasteluun ja seurantaan jatkossa
- Millaisia sisältöteemoja tai toimijoita tulisi sisällyttää valtionavustusten piiriin, jotta toiminnalle asetetut esimerkiksi ilmasto- ja liikennepoliittiset tavoitteet olisivat paremmin saavutettavissa?

| Kysymys | Huomiot |
|--|--|
| <i>Miten avustusta ensisijaisesti ohjaavissa asiakirjoissa on valtionavustustoiminnalle asetettu tavoitteita, tai mitä tarkoitusta varten määräraha on asetettu?</i> | Avustusten tarkoitukset on määritelty ensisijaisesti avustuksista annetuissa asetuksissa. Tarkentavia tavoitteita (teemoja, kriteerejä) on asetettu hakuilmoituksissa. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksilta kuitenkin puuttuu säädösperusta, ja avustuksen käyttötarkoitusta määritellään talousarviossa sekä Traficomın tulokinnalla. |

| | |
|---|---|
| <i>Rajaavatko kirjaukset tai muut seikat joitakin tarpeellisia tai tehokkaita keinoja tai vaikuttavia kohteita valtionavustustoiminnan ulkopuolelle?</i> | Liikenneturvallisuuden edistämiseksi kunnissa on paljon rahoitusta vailla olevia pieniä infratoimenpiteitä, joita valtionavustuksella ei nykysäädösten puitteissa voi rahoittaa. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia on puolestaan esitetty kohdistettavan myös yksityisille työnantajille työntekijöiden liikkumisen ohjaukseen. |
| <i>Ovatko valtion talousarviokirjaukset muuttuneet ja muuttaneet valtionavustuksen kohdentamista eri vuosina?</i> | Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustus siirrettiin vuodesta 2020 alkaen liikennepalvelujen momentilta liikenneverkkojen momentilla kävelyn ja pyöräilyliikenteen valtionavustusten yhteyteen. |
| <i>Miten valtionavustustoiminta on tunnistettu keskeisissä liikennepoliittisissa ohjelmissa tai strategioissa toimenpiteeksi? Onko käsittely linjassa ko. valtionavustusta ohjaavien asetusten ja/tai muiden kirjausten kanssa?</i> | Liikenneturvallisuuden yleisavustusten saajille on osoitettu toimenpiteistä Liikenneturvallisuusstrategiassa. Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset tunnistetaan fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja Liikenne 12 -suunnitelmassa. Kokonaisuutena arvioitujen valtionavustusten valtakunnalliset roolit ovat avustuksiin käytettävän summan myötä melko pienet. |
| <i>Mitä muita ohjelmia tai strategioita valtionavustus tukee?</i> | Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustukset tulevat STM:n ja Poliisin turvallisuusstrategioita. Kävelyn ja pyöräliikenteen valtionavustus tukee liikuntapoliittisia ohjelmia. |
| <i>Mitä muita kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämiseen kohdistuvia valtionavustuksia on olemassa?</i> | LVM:n hallinnonalalla julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset edistävät kestävästä liikkumisesta joukkoliikenteen osalta. Yhteisiä tavoitteita on joidenkin liikkumisen ohjauksen hankkeiden kanssa. Lisäksi YM:n hallinnonalalla on kuntien ilmastotoimiin myönnettäviä valtionavustuksia, joilla voidaan rahoittaa kestävästä liikkumisesta edistäviä toimia. |
| <i>Millä kriteereillä ja tunnusluvuilla pienehköjen ja vaihtuvien teemojen hankeavustusten vaikuttavuutta tulisi arvioida?</i> | Hanketasolla on perusteltua seurata hankkeella aikaansaatuja tuotoja ja tuloksia ja verrata niitä hankkeen tavoitteisiin. Avustuslajeittain on perusteltua seurata tukien kohdentumista alueellisesti ja kuntakoon mukaan. Tärkeä seurattava asia olisi se, miten hankkeilla on saatu aikaan monistettavia tuloksia. |
| <i>Miten hanketoiminnan alueellista ja paikallista vaikuttavuutta voidaan arvioida sopivalla tasolla?</i> | Arvioinnissa tulisi päästä kiinni siihen, miten hankkeet ovat saaneet aikaan pysyviä vaikutuksia alueella ja paikallisesti. Vaikutuksen pitkäikäisyyteen vaikuttaa paikallisestikin se, miten hankkeen tulokset ovat monistettavissa esimerkiksi kunnan alueella muihin hankkeen kohderyhmää vastaaviin joukkoihin (kuten koulut). Toinen tärkeä arvioitava asia olisi se, miten kunnallisia viranomaisia sekä päättäjiä on saatu sitoutumaan kestävä ja turvallisen liikenteen edistämiseen. |
| <i>Miten ns. prosessiarvioinnin näkökulmaa voisi sisällyttää hankeavustustoiminnan kokonaisuuden arviointiin?</i> | Edellä kuvattu tarve arvioida hankkeiden vaikutuksia toimijoiden suunnittelu- ja päätöksentekoprosesseihin edellyttäisi juuri prosessiarviointia. Yksi mahdollisuus voisi olla määrittää prosessiarvioinnista oma teemansa hankehakuihin ja kerätä tällä tavalla ensin otos arviointikohteita eri puolilta maata. |
| <i>Mikä on valtionavustuksen määrä ja sen osuus tai merkitys avustuskohteen kokonaisrahoituksessa?</i> | Liikenneturvan ja OTI:n toiminnot ovat täysin valtionavustusten varassa. Hankkeissa valtionavustuksen osuus määräytyy asetuksen mukaan. Usein valtionavustus on ratkaiseva sen suhteen, että hanke ylipäätään toteutetaan tai edistämissuunnitelma tehdään. Lisäksi joillekin maakunnallista tai valtakunnallista toimintaa tekeville organisaatioille/järjestöille hankeavustus on keskeinen organisaation perustoiminnan rahoitusmuoto. |
| <i>Mitä tapahtuisi, jos avustuserärahat olisivat pienemmät tai suuremmat?</i> | Hankeavustusten pienentäminen vähentää hankkeiden määrää tai valtionavustuksen osuutta. Myös jälkimmäinen johtaisi toteutettujen hankkeiden määrän vähenemiseen. Suuremmalla rahoituksella vastaavasti hankkeita toteutettaisiin enemmän (hakemuksia on ollut enemmän kuin avustettuja hankkeita). |

| | |
|--|---|
| <p><i>Miten voidaan arvioida hankkeiden tulosten hyödyntämistä?</i></p> | <p>Tätä asiaa voidaan arvioida (vain) kysymällä kunnista ja muilta toimijoilta. Traficomilla ei ole toistaiseksi ollut tietoa hankkeiden päätymisen jälkeisistä toimista.</p> |
| <p><i>Saavutetaanko hankkeilla niitä vaikutuksia ja vaikuttavuutta, joita ensisijaisesti tavoitellaan (esim. matkamäärät, kulkutapaosuudet, päästövähennykset, terveyshyödyt)? Entä syntyykö ei-toivottuja vaikutuksia?</i></p> | <p>Kysymyksessä mainittuja vaikutuksia on käytännössä vaikeaa, ellei mahdotonta todentaa määrällisesti. Toisaalta voidaan todeta yleisesti, että kaikki kestävä ja turvallista liikkumista edistämään pyrkivät hankkeet jossain määrin edistävät tavoiteltavia asioita.</p> |
| <p><i>Tulisiko avustusten kohdentamista muuttaa paremman vaikuttavuuden toteuttamiseksi? Tulisiko valtionavustuksia kohdentaa erilaisiin teemoihin, toimintamuotoihin tai toimijoille, jotta ne palvelisivat paremmin valtakunnallisten liikkumisen ohjauksen, kävelyn ja pyöräliikenteen tai liikenneturvallisuuden tavoitteiden saavuttamista?</i></p> | <p>Arvioinnin perusteella hankeavustuksia olisi perusteltua kohdentaa enemmän sellaisiin hankkeisiin, joissa on tavoitteena tuottaa monistettavia toimintamalleja.</p> |
| <p><i>Millaisia vaikutuksia avustuksilla on kilpailutilanteeseen, eri väestöryhmien asemaan tai ympäristöön?</i></p> | <p>Hankeavustuksilla ei arvioida olevan havaittavia vaikutuksia yritysten väliseen kilpailuun eikä eri väestöryhmien asemaan.</p> |
| <p><i>Millaista lisäarvoa tuo valtionavustustoiminnan pitkäjänteinen tiettyjen teemojen esillä pitäminen (toiminnan sisällöt ja osaaminen)? Onko hankerahalla saatu käyntiin uudenlaista pysyvää toimintaa?</i></p> | <p>Hakuteeman pitkäjänteisyys tuottaa valtakunnallista kattavuutta, korostaa teeman merkitystä ja lisää eri toimijoiden osaamista teemassa laajamittaisesti. Yksittäisillä hankkeilla on saatu aikaan (ainakin jonkin aikaa) jatkuvaa toimintaa.</p> |
| <p><i>Miten valtionavustustoiminta on edistänyt liikkumisen tasa-arvon, kestävyden ja turvallisuuden ylätasoa tavoitteiden toteutumista?</i></p> | <p>Hankeavustukset kohdistuvat jo lähtökohtaisesti heikommassa asemassa oleviin liikenteen käyttäjäryhmiin ja sitä kautta edistävät liikkumisen tasa-arvoa. Samoin avustetut hankkeet edistävät kestävyden ja turvallisuuden tavoitteita, mutta vaikutusta ei pysty todentamaan määrällisenä.</p> |
| <p><i>Onko hankemuotoinen toimintatapa hyvä tapa edistää haluttua tavoitetta? Onko opittu epäonnistumisista? Onko hankkeen tekeminen ja tulokset voitu hyödyntää? Onko löydetty laajemman yhteistyön ajureita tai esteitä?</i></p> | <p>Hankemuotoinen toimintatapa sopii erityisen hyvin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laadintaan. Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi hankemuoto soveltuu hyvin uusien ideoiden tuottamiseen ja uusien toimintamallien kokeiluun ja lanseeraamiseen (esimerkiksi kestävä liikunnan strategiat, kaupunkipyörät).</p> |
| <p><i>Tukevatko lain, asetusten ja budjettimomenttien kirjaukset tai niiden puute, tai budjetoinnin aikataulu ja muut valtionavustusprosessin periaatteet tuloksellista toimintaa?</i></p> | <p>Tuloksellista toimintaa rajoittavana avustusprosessin nykykäytännön piirteinä on tunnistettu hankkeiden rajaus yhteen vuoteen sekä hakuprosessin aikataulu.</p> |
| <p><i>Millainen rooli liikkumisen ohjauksen toimilla sekä</i></p> | <p>Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien laatimisella on selvä valtakunnallinen tehtävä luoda kunnille edellytykset pitkäjänteiseen</p> |

| | |
|--|---|
| <p><i>edistämishojelmien laadinnalla on kestävä liikkuksen edistämässä?</i></p> | <p>ja kokonaisvaltaiseen kestävä liikkuksen edistämistyöhön sekä infra-avustusten hakemiseen. Liikkumisen ohjauksen avustusten merkittävin rooli on kestävä liikkuksen ajattelumallien ja toimintatapojen kehittäminen ja levittäminen.</p> |
| <p><i>Millainen rooli liikenneturvallisuuksien valtionavustustoiminnalla ja sen sisällöllä on liikenneturvallisuuksien edistämässä?</i></p> | <p>Yleisavustusten roolina on turvata Liikenneturvan ja OTI:n lakisääteisten tehtävien hoitaminen. Hankeavustusten roolina on jatkuvan liikenneturvallisuuksien ajattelumallien ja toimintatapojen kehittäminen ja levittäminen.</p> |
| <p><i>Millaisia toimintaympäristön muutostekijöitä on nähtävissä? Miten ne saattavat vaikuttaa kestävä liikkuksen tai liikenneturvallisuuksien edistämisen teemoihin ja keinoihin?</i></p> | <p>Kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja julkisen talouden paineet. Ilmastonmuutosta ja luontokato. Datan merkitys ja digitalisaatio. Kevyet sähköajoneuvot. Eriarvoisuuden vähentäminen. Eri käyttäjäryhmien tarpeet. Liikkumiskäyttäytymisen muutokset (mm. etätyö, liikkuamattomuus). Autoilun uudet käyttövoimat. Liikenteen sähköistyminen. Demografiset muutokset. Päihteet liikenteessä (alkoholi -> huumeet), syrjäytymisen ehkäisy. Nuoren riskikäyttäytyminen. Kaupunkilogistiikan muutokset. Liikenteen automaatio.</p> |
| <p><i>Valtionavustustoiminnan prosessien ja sisältöjen kehittämismahdollisuudet</i></p> | <p>Katso luku 5.</p> |
| <p><i>Suosituksien vaikuttavuuden tarkasteluun ja seurantaan jatkossa</i></p> | <p>Katso luku 5.</p> |
| <p><i>Millaisia sisältöteemoja tai toimijoita tulisi sisällyttää valtionavustusten piiriin, jotta toiminnalle asetetut esimerkiksi ilmasto- ja liikennepoliittiset tavoitteet olisivat paremmin saavutettavissa?</i></p> | <p>Yksityiset työpaikat liikkuksen ohjauksen avustusten saajina. Sisältöteemat on järkevää suunnitella vuosittain sen mukaan, mihin avustuksilla halutaan vaikuttaa.</p> |

Liite 6: Liikkumisen ohjaukset valtionavustukset teemoittain

Strategiat ja suunnittelu: Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat osana muita liikku-
misen ohjauksen avustuksia

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|-----------|----------------|
| 2017 | 4 | 117 878 |
| 2018 | 0 | 0 |
| 2019 | 6 | 225 550 |
| 2020 | - | - |
| 2021 | - | - |
| Yhteensä | 10 | 343 428 |

Strategiat ja suunnittelu: Kestävän liikkumisen strategiat

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|-----------|----------------|
| 2017 | 5 | 178 441 |
| 2018 | 9 | 327 276 |
| 2019 | 6 | 176 150 |
| 2020 | 6 | 188 053 |
| 2021 | 2 | 105 000 |
| Yhteensä | 28 | 974 920 |

Strategiat ja suunnittelu: Pysäköintistrategiat

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|----------------|
| 2017 | 0 | 0 |
| 2018 | 1 | 49 755 |
| 2019 | 1 | 30 000 |
| 2020 | 5 | 123 295 |
| 2021 | 0 | 0 |
| Yhteensä | 7 | 203 050 |

Kohderyhmäkohtaiset hankkeet: Työpaikat

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|-----------|----------------|
| 2017 | 2 | 62 985 |
| 2018 | 5 | 115 323 |
| 2019 | 12 | 301 852 |
| 2020 | 2 | 53 000 |
| 2021 | 9 | 280 314 |
| Yhteensä | 30 | 813 474 |

Kohderyhmäkohtaiset hankkeet: Vapaa-aika ja matkailu

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|----------------|
| 2017 | 1 | 27 900 |
| 2018 | 0 | 0 |
| 2019 | 2 | 130 000 |
| 2020 | 2 | 42 400 |
| 2021 | 3 | 87 930 |
| Yhteensä | 8 | 288 230 |

Kohderyhmäkohtaiset hankkeet: Kiinteistöt ja asuminen

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|---------------|
| 2017 | 1 | 32 049 |
| 2018 | 0 | 0 |
| 2019 | 0 | 0 |
| 2020 | 0 | 0 |
| 2021 | 1 | 33 750 |
| Yhteensä | 2 | 65 799 |

Kohderyhmäkohtaiset hankkeet: Lapset ja nuoret

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|----------------|
| 2017 | 1 | 60 000 |
| 2018 | 3 | 82 820 |
| 2019 | 0 | 0 |
| 2020 | 1 | 31 000 |
| 2021 | 2 | 71 500 |
| Yhteensä | 7 | 245 320 |

Muut hankkeet: Muu viestintä, markkinointi ja kampanjat

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|-----------|------------------|
| 2017 | 11 | 445 453 |
| 2018 | 9 | 306 375 |
| 2019 | 3 | 67 700 |
| 2020 | 9 | 373 500 |
| 2021 | 3 | 101 400 |
| Yhteensä | 35 | 1 294 428 |

Muut hankkeet: Matkaketjujen tai liikkumispalveluiden kehittäminen

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|-----------|----------------|
| 2017 | 4 | 154 180 |
| 2018 | 3 | 120 000 |
| 2019 | 5 | 169 145 |
| 2020 | 0 | 0 |
| 2021 | 8 | 286 639 |
| Yhteensä | 20 | 729 964 |

Muut hankkeet: Liikkumisen ohjaus infrahankkeissa / infrakokeiluun

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|---------------|
| 2017 | 1 | 53 700 |
| 2018 | 0 | 0 |
| 2019 | 0 | 0 |
| 2020 | 0 | 0 |
| 2021 | 1 | 15 300 |
| Yhteensä | 2 | 69 000 |

Muut hankkeet: Alueelliset hankkeet, joissa monenlaisia toimenpiteitä

| Hakuvuosi | Kpl | Euroa |
|-----------------|----------|----------------|
| 2017 | 0 | 0 |
| 2018 | 1 | 43 500 |
| 2019 | 0 | 0 |
| 2020 | 1 | 80 000 |
| 2021 | 6 | 231 200 |
| Yhteensä | 8 | 354 700 |

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-311-863-8

ISSN 2669-8781 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto