

Utredning av verkningsfullheten av statsunderstöd för mobilitetsstyrning och trafiksäkerhet

Tytti Viinikainen

Heikki Metsäranta

Katri Einola

Elisa Heimo

Juha Heltimo

Tapio Kinnunen

Anna-Maria Rauhala

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			
Sammandrag 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 rundabordsamtal med konsultens experter. I arbetet följdes den bedömningsram som skapats vid den tidigare bedömningen av statsunderstöd för kollektivtrafiken. 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. 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. 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.			
Kontaktperson Annu Korhonen		Språk Finska, svenska	Sekretessgrad Offentlig
		Sidoantal 88+43	
Distribution Transport- och kommunikationsverket Traficom		Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom	

Julkaisun nimi Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuusselvitys				
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 Traficomien 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				
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii myöntäjänä tieliikenteen turvallisuustoimintaan, liikkumisen ohjaukseen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmiin 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. Työn tuloksena todettiin, että hankeavustusten vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen ja kulkumuotoja-kaumaan 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. 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 lisäisi hankkeiden vaikuttavuutta. Hankkeiden valinnassa käytetyt arviointikriteerit sekä arviointi perusteluihin olisi hyvä kirjata läpinäkyvästi esiin. Kuntahankkeiden seudullinen koordinointi – eri hankehakemusten välillä sekä myös kunnan ja muun seudulla tehtävän toiminnan välillä – lisäisi hanketoiminnan tehokkuutta. Hankkeilta voisi edellyttää mitattavien kulkumuoto- ja liikenneturvallisuusvaikutusten lisäksi tai sijasta niin sanottujen prosessivaikutusten arviointia. Yksittäisten hankkeiden toimintamallien monistuksessa syntyy laajempaa vaikuttavuutta, ja aineistosta nousikin selkeästi esiin tarve tulosten nykyistä suuremmalle viestimiselle. Hankkeiden vaikutuksia voisi tutkia poimimalla muutamia päättyneitä hankkeita seurantatutkimukseen.				
Yhteyshenkilö Annu Korhonen		Raportin kieli Suomi, ruotsi	Luottamuksellisuus Julkinen	Kokonaissivumäärä 88+43
Jakaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto 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			
Abstract 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. 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. 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. 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.			
Contact person Annu Korhonen		Language Finnish, Swedish	Confidence status Public
Distributed by Finnish Transport and Communications Agency Traficom		Pages, total 88+43	
		Published by Finnish Transport and Communications Agency 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

ALKUSANAT

Tämän työn tavoite on ollut selvittää tieliikenteen turvallisuustoiminnan, liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmien 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

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

Innehåll

1	Inledning	8
1.1	Arbetets bakgrund och målsättning	8
1.2	Centrala begrepp	8
1.3	Utvärderingsprocessen och rapportens struktur	11
2	Granskade statsunderstöd	12
2.1	Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Allmänt understöd	12
2.1.1	Rättsgrund	12
2.1.2	Roll inom transportpolitiken	13
2.1.3	Utveckling av beviljade understöd	15
2.2	Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Projektunderstöd	16
2.2.1	Rättsgrund	16
2.2.2	Roll inom trafikpolitiken	16
2.2.3	Utveckling av beviljade understöd	17
2.3	Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	17
2.3.1	Rättsgrund	17
2.3.2	Roll inom trafikpolitiken	18
2.3.3	Utveckling av beviljade understöd	19
2.4	Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	20
2.4.1	Rättsgrund	20
2.4.2	Roll inom trafikpolitiken	20
2.4.3	Utveckling av beviljade understöd	21
2.5	Sammandrag av författnings- och målgrunden för de statsunderstöd som ska bedömas	21
3	Sätt att genomföra utvärderingen	24
3.1	Bakgrunden till utvärderingen	24
3.1.1	IOOI-modellen för bedömning av verkningsfullhet	24
3.1.2	Processutvärdering och skalbarhet	25
3.1.3	Rättsprinciper inom förvaltningen	26
3.2	Ram för konsekvensbedömning och utvärderingsfrågor	27
3.3	Metoder och skeden vid bedömningen	29
3.3.1	Litteratur- och materialanalys	29
3.3.2	Enkät till de sökande	29
3.3.3	E-postenkät till icke-sökande	30
3.3.4	Intervjuer	30
3.3.5	Sakkunnigbedömning och helhetsbedömning	30
4	Resultat	31
4.1	Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Allmänt understöd	31
4.1.1	Allmän beskrivning	31
4.1.2	Utvärdering av mål	32
4.1.3	Bedömning av verkningsfullhet	36
4.1.4	Bedömning av allmänintresse och effektivitet	37
4.1.5	Helhetsbedömning	38
4.2	Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Projektunderstöd	39
4.2.1	Allmän beskrivning	39
4.2.2	Utvärdering av mål	42
4.2.3	Bedömning av verkningsfullhet	42
4.2.4	Bedömning av allmänintresse och effektivitet	46
4.2.5	Helhetsbedömning	49
4.3	Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	51
4.3.1	Allmän beskrivning	51

4.3.2	Utvärdering av mål.....	53
4.3.3	Bedömning av verkningsfullhet	53
4.3.4	Bedömning av allmänintresse och effektivitet	57
4.3.5	Resultat från tidigare utredningar.....	62
4.3.6	Helhetsbedömning	63
4.4	Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	66
4.4.1	Allmän beskrivning	66
4.4.2	Utvärdering av mål.....	67
4.4.3	Bedömning av verkningsfullhet	67
4.4.4	Bedömning av allmänintresse och effektivitet	71
4.4.5	Helhetsbedömning	74
4.5	Gemensamma resultat	76
4.5.1	Processen för ansökan och beviljande av statsunderstöd	76
4.5.2	Relationen till den regionala planeringen	79
5	Slutsatser och utvecklingsförslag	81
5.1	Utveckling av statsunderstödens verkningsfullhet	81
5.1.1	Allmänna understöd	81
5.1.2	Projektunderstöd	81
5.2	Utveckling av bedömningsramen	85
6	Källor.....	86
7	Bilagor.....	89

1 Inledning

1.1 Arbetets bakgrund och målsättning

Transport- och kommunikationsverket Traficom verkar som beviljare av statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik, mobilitetsstyrning samt program för att främja gång- och cykeltrafik. Traficom, som verkar som statsbidragsmyndighet, ska enligt statsunderstödslagen följa resultaten, ändamålsenligheten och konsekvenserna av användningen av de statsunderstöd som beviljats samt utvärdera nödvändigheten av statsunderstöden och behoven av att utveckla dem.

Syftet med detta arbete har varit att utreda verkningsfullheten av statsunderstöden för säkerhetsverksamhet för vägtrafik, mobilitetsstyrning samt programmen för att främja gång- och cykeltrafik. Motsvarande bedömning har senast gjorts av statsunderstöd för kollektivtrafik (Metsäranta m.fl. 2022). I det här arbetet har ett delmål också varit att tillämpa och vidareutveckla den ram för konsekvensbedömning som utarbetats för granskningen av understöd för offentlig persontrafikservice. Därtill har syftet med arbetet varit att känna igen utvecklingsbehov i statsunderstödsmyndighetens verksamhet.

Anslaget för säkerhetsverksamhet för vägtrafik riktas till finansiering av Trafikskyddets och Institutet för Olycksinformations verksamhet, till understöd för Ålands landskapsregerings trafiksäkerhetsverksamhet samt därtill till enskilda projekt som förbättrar trafiksäkerheten. Statsunderstöden för mobilitetsstyrning samt för program för att främja gång- och cykeltrafik riktas helt till projekt och mottagarna är bland annat kommunerna.

Statsunderstöden för säkerhetsverksamhet för vägtrafik baserar sig på statsunderstödslagen (688/2001) och på statsrådets förordning om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016) som utfärdats med stöd av den. Statsunderstöden för mobilitetsstyrning baserar sig på lagen om transportservice (320/2017) och på statsunderstödslagen samt på förordningen om statsunderstöd för transportservice (509/2018) som utfärdats med stöd av dem. Utöver i författningarna föreskrivs det om användningen av statsunderstöd även i statens budget och i de understödsspecifika årliga utlysningarna.

Verkningsfullheten av projektunderstöd för mobilitetsstyrning har tidigare utvärderats beträffande projekt som genomfördes under åren 2014–2017, och därför granskas i detta arbete projekt för mobilitetsstyrning från den aktuella tidpunkten och framåt. Verkningsfullheten av understöd för trafiksäkerhet utvärderas nu för första gången ur statsunderstödsprocessens perspektiv. Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling har varit ett separat slag av understöd först från och med ansökningsomgången år 2020 (det vill säga från och med de projekt som genomfördes år 2021), vilket innebär att inte heller verkningsfullheten av det har tidigare utvärderats.

1.2 Centrala begrepp

Ålands landskapsregering är den allmänna förvaltningsmyndigheten för Ålands självstyrelse och den politiska regering som väljs av Ålands lagting.

Utvärdering. Verksamhet där man tar fram en kvalitativ tolkning av ett objekt (Terminologicentralen 2023).

Specialunderstöd är ett statligt understöd som kan beviljas för särskilda ändamål, exempelvis för ett tidsmässigt avgränsat projekt eller för uppstartsfasen av en verksamhet (finansministeriet 2021).

Projektunderstöd är ett specialunderstöd som kan beviljas för projekt med avgränsat syfte och avgränsad längd.

Trafik 12 är den första riksomfattande trafiksystemplanen, som utarbetats för åren 2021–2032. Planen utarbetades under ledning av en parlamentarisk styrgrupp och i bred växelverkan med intressentgrupper. Riksdagen godkände den riksomfattande trafiksystemplanen den 1 juli 2021.

Trafikskyddet är en offentligrättslig förening som är riksomfattande centralorganisation för trafiksäkerhetsarbetet. Enligt lagen om Trafikskyddet (278/2003) är Trafikskyddets syfte att främja trafiksäkerheten genom information, upplysning och utbildning.

Trafiksäkerhetsarbete är kontinuerlig lokal verksamhet för att främja trafiksäkerheten i kommunens olika förvaltningsnämnder samt samarbete med lokala och regionala aktörer (Heltimo och Korhonen 2016).

Trafikförsäkringscentralen är ett gemensamt organ för genomförande och utveckling av trafikförsäkringen. Bestämmelser om dess uppgifter finns i trafikförsäkringslagen (460/2016) och i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001). Enligt lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) ska försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen och Statskontoret vara medlemmar i Trafikförsäkringscentralen.

Mobilitetsstyrning (Mobility Management) innebär främjande av smart mobilitet bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt koordinering och utveckling av tjänster. Målet är att minska mängden körning ensam med egen bil (Motiva 2022).

Institutet för Olycksinformation (OTI) är en separat enhet vid Trafikförsäkringscentralen som producerar information om olyckor, upprätthåller ett olycksdatabaser och svarar för ordnandet av verksamheten för undersökningskommissionerna.

Ändamålet är verksamhetens primära syfte. Ändamålen anges för att skissera upp inriktningen för verksamheten. (Terminologicentralen 2023)

Ett **mål** är ett på förhand fastställt objekts tillstånd som eftersträvas. Med hjälp av ett eller flera mål konkretiseras hur man ska gå vidare för att ändamålen ska kunna förverkligas. (Terminologicentralen 2023)

Undersökning av trafikolyckor på väg baserar sig på lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016). Vid undersökningen utreds trafikolyckans förlopp, riskfaktorer, följder och omständigheterna i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckan och för att förebygga framtida olyckor.

Ett **resultat** är det som direkt följer av en eller flera prestationer i verksamheten. Ett resultat kan vara exempelvis antalet deltagare i verksamhet som genomförts med hjälp av understöd. (Terminologicentralen 2023)

En **prestation** är en produkt som uppkommer i den praktiska verksamheten. Prestationer kan i allmänhet kontrolleras av den som genomför verksamheten. En prestation kan till exempel vara verksamhet som genomförts med hjälp av understöd. (Terminologicentralen 2023)

En **undersökningskommission** utför undersökningen av olyckor. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt, oavhängigt och opartiskt. Institutet för olycksinformation vid Trafikförsäkringscentralen svarar för upprätthållandet av undersökningen av trafikolyckor, den allmänna organisationen, planeringen av undersökningen av olyckor och utbildningen samt produktionen av olycksdata.

Verkningsfullhet är en egenskap hos verksamhet som visar hur verksamheten kan åstadkomma eller har åstadkommit effekter och vilka effekter den kan åstadkomma eller har åstadkommit på ett fenomen eller på något annat objekt som granskas i förhållande till ett valt jämförelseobjekt. Verkningsfullheten granskas i regel under en viss tidsperiod. Verkningsfullheten beskriver verksamheten. En effekt är däremot följderna av verksamheten eller en annan faktor. Verksamheten är verkningsfull om den åstadkommer effekter. Verkningsfullhet beskriver inte effekternas betydelse eller mängd. (Terminologicentralen 2023)

En **effekt** är en förändring som den verksamhet som granskas eller någon annan faktor som granskas orsakar ensam eller i samverkan med andra faktorer. Effekterna kan inte direkt kontrolleras av den som genomför verksamheten. Effekterna kan uppkomma genast eller under en lång tid. Effekterna kan vara direkta eller indirekta. Effekterna kan uppkomma i överensstämmelse med uppställda mål eller oplanerat. En effekt kan också vara sådan att situationen förblir oförändrad. (Terminologicentralen 2023)

En **statsbidragsmyndighet** är en behörig myndighet som ansvarar för de uppgifter som hänförs till statsunderstöd inom ett visst ministeriums förvaltningsområde (Terminologicentralen 2023). En statsbidragsmyndighet har en lagstadgad rätt och skyldighet att utöva offentlig makt och sköta offentliga förvaltningsuppgifter. Den statsbidragsmyndighet som beviljar statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik, för mobilitetsstyrning samt för främjande av gång och cykling är Transport- och kommunikationsverket Traficom.

Statsunderstöd är offentlig finansiering som beviljas efter prövning av anslag som tagits in i statsbudgeten eller av medel i en statlig fond utanför statsbudgeten beviljas till andra än statliga ämbetsverk eller inrättningar utan någon direkt kompensation. Statsunderstöd kan beviljas i form av allmänt understöd eller specialunderstöd. Allmänna understöd kan beviljas endast juridiska personer. Specialunderstöd kan beviljas både juridiska personer och fysiska personer. (Terminologicentralen 2023)

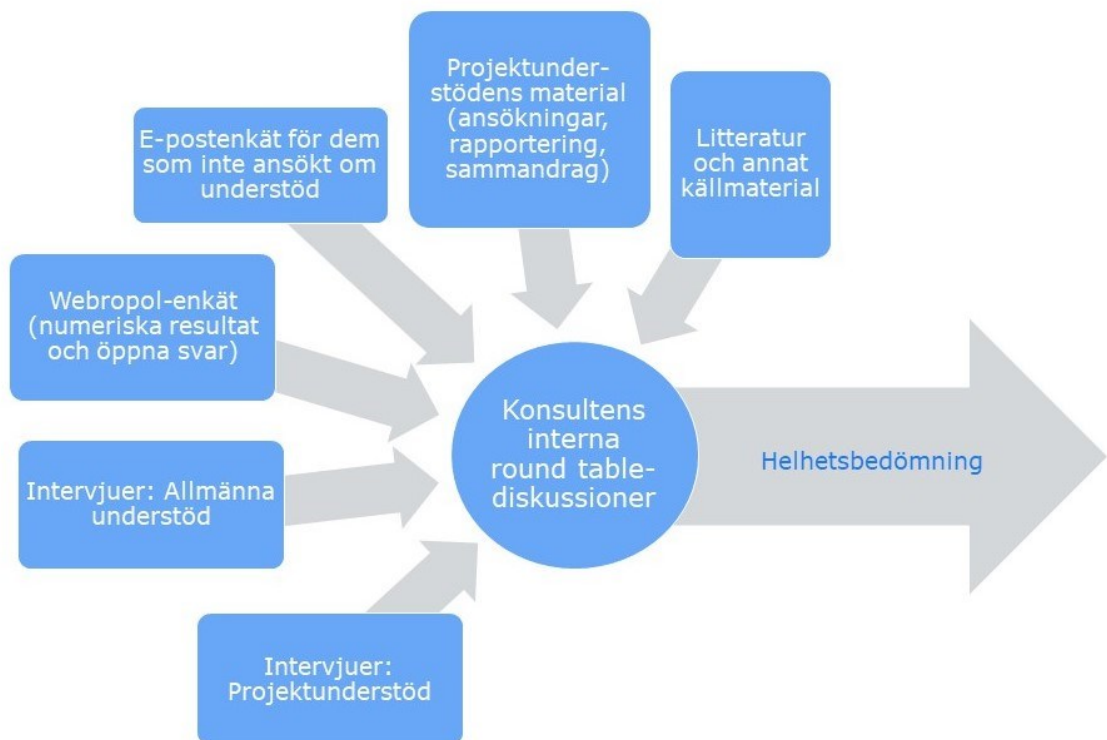
Utvärdering av statsunderstödsverksamhet är en utvärdering som utförs av en eller flera statsbidragsmyndigheter eller av någon annan aktör på uppdrag av dem i syfte att utreda effekterna av statsunderstödsverksamheten, behoven av den och behoven av att utveckla den (Terminologicentralen 2023).

Allmänt understöd är statsunderstöd som kan beviljas en juridisk person för verksamhet enligt dess stadgar i allmänhet eller för en del av verksamheten. Allmänna understöd beviljas inte fysiska personer. Allmänt understöd och specialunderstöd kan beviljas samma aktör men för olika användningsändamål. (Terminologicalcentralen 2023.)

1.3 Utvärderingsprocessen och rapportens struktur

Arbetsmetoden har varit en systematisk analys och sakkunnigbedömning av skriftliga material samt material från genomförda enkäter och intervjuer. Utvärderingen har gjorts som självständigt skrivbordsarbete av sakkunniga och i diskussioner specifika för respektive understödsslag (round tablet med konsult). Analysen som presenteras i rapporten baserar sig på samtliga nämnda källor. De enskilda metoder som använts i arbetet beskrivs närmare i kapitel 3.3.

Bild 1 Principbild över den utvärderingsprocess som följts i arbetet.



I kapitel 2 i rapporten beskrivs de granskade slagen av understöd och deras rättsgrund. I kapitel 3 presenteras den teoretiska bakgrunden för utvärderingen av verkkningsfullheten samt beskrivs de tillämpade utvärderingsramarna, utvärderingsfrågorna och metoderna för utvärderingen närmare. I kapitel 4 presenteras resultaten av utvärderingen. I underkapitel 4.1–4.4 presenteras resultaten per understödsslag och i underkapitel 4.5 sådana resultat som är gemensamma för samtliga understödsslag. Kapitel 5 innehåller slutsatser och utvecklingsförslag.

I samband med resultatsiffrorna finns det i texten pratbubblor med citat ur intervjuer samt öppna svar från Webropol-enkäten.

2 Granskade statsunderstöd

2.1 Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Allmänt understöd

2.1.1 Rättsgrund

I Finland tar försäkringsbolagen i samband med premierna för obligatoriska trafikförsäkringar ut en trafiksäkerhetsavgift som baserar sig på lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016). De medel som samlats in genom trafiksäkerhetsavgiften intäktsförs i statsbudgeten, ur vilken de anvisas som statsunderstöd för att främja säkerheten för vägtrafik.

Enligt statsrådets förordning om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016) som utfärdats på grundval av statsunderstödslagen (688/2001), kan statsunderstöd beviljas

1. allmän säkerhetsverksamhet för vägtrafik och terrängtrafik, samt
2. utvecklingsprojekt och försök i fråga om säkerhet i vägtrafik och terrängtrafik samt säkerhetsundersökningar inom vägtrafik.

För säkerhetsverksamhet för vägtrafiken beviljas både allmänna understöd och projektunderstöd. Projektunderstöden presenteras närmare i kapitel 2.2.

Största delen av anslagen för statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik används för allmänna understöd som är avsedda för understödmottagarens skötsel av i lag föreskrivna uppgifter för främjande av säkerhet i vägtrafik. Lagstadgade uppgifter föreskrivs i lagen om Trafikskyddet (278/2003) och i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016). Enligt 3 § i förordningen om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik får understöd beviljas

1. om sökandens verksamhet är riksomfattande och bedrivs utan vinstsyfte samt gäller alla grupper av vägtrafikanter och alla åldersgrupper och syftar till att påverka människors trafikbeteende;
2. om sökandens verksamhet omfattar undersökningar av olyckor i väg- och terrängtrafiken samt förändret av olycksdataregistret, statistikföringen, rapporteringen och samarbetet i samband med undersökningarna;
3. för kostnader som föranleds av främjande av säkerhet i vägtrafik till Ålands landskapsregering.

Den första punkten hänvisar till Trafikskyddets lagstadgade uppgifter och den andra punkten till Trafikförsäkringscentralens samt undersökningskommissionernas lagstadgade uppgifter.

Med statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik kan alla godtagbara kostnader täckas som är nettokostnader för verksamheten samt för ordnandet och upprätthållandet av den.

Statsunderstödens anslag för säkerhetsverksamhet för vägtrafik finns i statsbudgeten 2023 under moment 31.20.51 *Understöd till tjänster inom trafik, transport*

och kommunikation. Anslaget täcker både allmänna understöd och de projektunderstöd som beskrivs nedan.

2.1.2 **Roll inom transportpolitiken**

Rollen för de allmänna understöden för att främja säkerhetsverksamheten för vägtrafik är att finansiera verksamheten hos Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institutet för olycksinformation samt att stödja trafiksäkerhetsarbetet hos Ålands landskapsregering.

Trafikskyddet är en offentligrättslig förening som främjar trafiksäkerheten genom att påverka trafikbeteendet och trafikkulturen. Trafikskyddets verksamhet regleras i lag (278/2003), enligt vilken kommunikationsministeriet styr och övervakar Trafikskyddets verksamhet. Vid sidan om styrningen och övervakningen har ministeriet även en representant i Trafikskyddets styrelse som utsetts av statsrådet. Trafikskyddets uppgift är att påverka medborgarnas värderingar, attityder och trafikbeteende samt öka medvetenheten om trafiksäkerhet och respekten för säkerheten i samhället. I egenskap av riksomfattande centralorganisation för trafiksäkerhet påverkar Trafikskyddet hanteringen av trafiksäkerheten i beredningen av den nationella trafikpolitiken och lagstiftningen inom trafikområdet.

Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen, eller Trafik 12-planen, bygger säkerhetsarbetet inom vägtrafiken i Finland på en nollvision, enligt vilken trafiksystemet ska planeras så att ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i vägtrafiken. I trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026 (kommunikationsministeriet 2022) presenteras ett mångsidigt åtgärdsprogram för att förbättra trafiksäkerheten i riktning mot nollvisionen. Trafikskyddet är en av de ansvariga aktörerna i följande åtgärder (kommunikationsministeriet 2022):

- Inrätta ett nätverk för mikromobilitet. Utarbeta informations- och utbildningsmaterial om trafikreglerna för mikromobilitet och förutsättningarna för säker och trygg trafik.
- Öka vårdnadshavarnas kännedom om ungdomars utveckling och de färdigheter som en förare ska besitta när ett minderårigt barn ska ta förarexamen.
- Uppmärksamma vårdnadshavarna om deras roll i skapandet av trafikvanor och om vikten av att föregå med gott exempel, bland annat avseende användningen av säkerhetsutrustning. Tillhandahålla vägledande material om bland annat säkra sätt att skjutsa barn på cykeln.
- Utreda effektiva sätt att vägleda och informera föräldrarna.
- Tillhandahålla kurser och utbildningar för upprätthållande av körskickligheten hos äldre och medvetandegöra dem om nya trafikregler.
- Främja trygg och hållbar mobilitet inom småbarnspedagogiken, förskoleundervisningen och den grundläggande utbildningen.
- Framhäva betydelsen av livslångt trafiklärande genom att medvetandegöra framför allt väganvändare i arbetsför ålder om deras roll i trafiken och hur den påverkar trafiksäkerheten.
- Lansera en riksomfattande trafiksäkerhetskampanj mot rattfylleri och drogattfylleri.
- Rikta säkerhetskommunikation särskilt till äldre män gällande körhälsa och åldrande.
- Sprida information till äldre personer i olika sammanhang om säkerhetsanordningar för cykeltrafik samt om seniorcyklar.

- Främja trygga hastighetsnivåer med hjälp av normal polisövervakning och säkerhetskommunikation.
- Med olika metoder inhämta systematisk information om väganvändarnas attityder och erfarenheter i syfte att förbättra vägtrafiksäkerheten.
- Främja säkerheten vid plankorsningar med hjälp av kommunikation.

Trafikskyddet har anvisats mångsidiga uppgifter även i social- och hälsovårdsministeriets program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden (social- och hälsovårdsministeriet 2020). Uppgifterna omfattar bland annat att främja säkerheten för personer som rör sig till fots på vintern, göra insatser som minskar fortkörning, främja säkerheten i trafiken för barn och ungdomar samt äldre, och i synnerhet ingripa i faktorer som påverkar hälsan och vakenheten vid körning samt i användning av rusmedel i trafiken. Trafikskyddet har även deltagit i utarbetandet av polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet. I programmet i fråga har inga uppgifter särskilt anvisats Trafikskyddet, men i sin verksamhet beaktar Trafikskyddet även innehållet i detta program.

Institutet för Olycksinformation (OTI) är en del av Trafikförsäkringscentralen och har till uppgift att svara för organiseringen, upprätthållandet och administrationen av undersökningen av trafikolyckor samt för andra uppgifter i anknytning till undersökningen av trafikolyckor och användningen av resultaten från den. Undersökningen av trafikolyckor baserar sig på lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016). Undersökningskommissionerna som utför undersökning av trafikolyckor undersöker alla olyckor på väg eller i terräng med dödlig utgång, om inte Olycksutredningscentralen har fattat ett beslut om att inleda en undersökning av en olycka i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

I trafiksäkerhetsstrategin (kommunikationsministeriet 2022) är OTI en av de ansvariga aktörerna i det ovan nämnda nätverket för mikromobilitet och dessutom i följande åtgärder i programmet:

- Skapa en process för uppföljning av allvarliga trafikskador. I detta syfte ta fram metoder för informationsutbyte mellan olika myndigheter, sammanställa de väsentligaste statistikuppställningarna samt samla och göra analyserna och undersökningarna tillgängliga på ett ställe. Utveckla olycksstatistiken över allvarliga olyckor så att den också innehåller lägesdata och uppgift om transportformen.
- Utveckla statistikföringen över hela vägtrafiken till exempel så att det skapas en bättre lägesbild av trafiksäkerheten för cyklister, mopedister och motorcyklister samt att trafikolyckor som inträffat i terräng identifieras och registreras bättre enligt olyckskategori och olyckstyp.

Den information om olyckor som skapas genom OTI:s verksamhet är dessutom viktig som underlag för de åtgärder som anvisats flera andra aktörer.

Ålands landskapsregering är en av aktörerna som får allmänt statsunderstöd enligt förordningen om understödet. Landskapsregeringen har ändå inte likadana lagstadgade trafiksäkerhetsuppgifter som Trafikskyddet och Institutet för Olycksinformation och den har till exempel inte definierats som ansvarsinstans för åtgärderna i den nationella trafiksäkerhetsstrategin. Ålands landskapsregering ansvarar ändå för landskapets trafiksäkerhetsarbete och för koordinering av det, stödjande

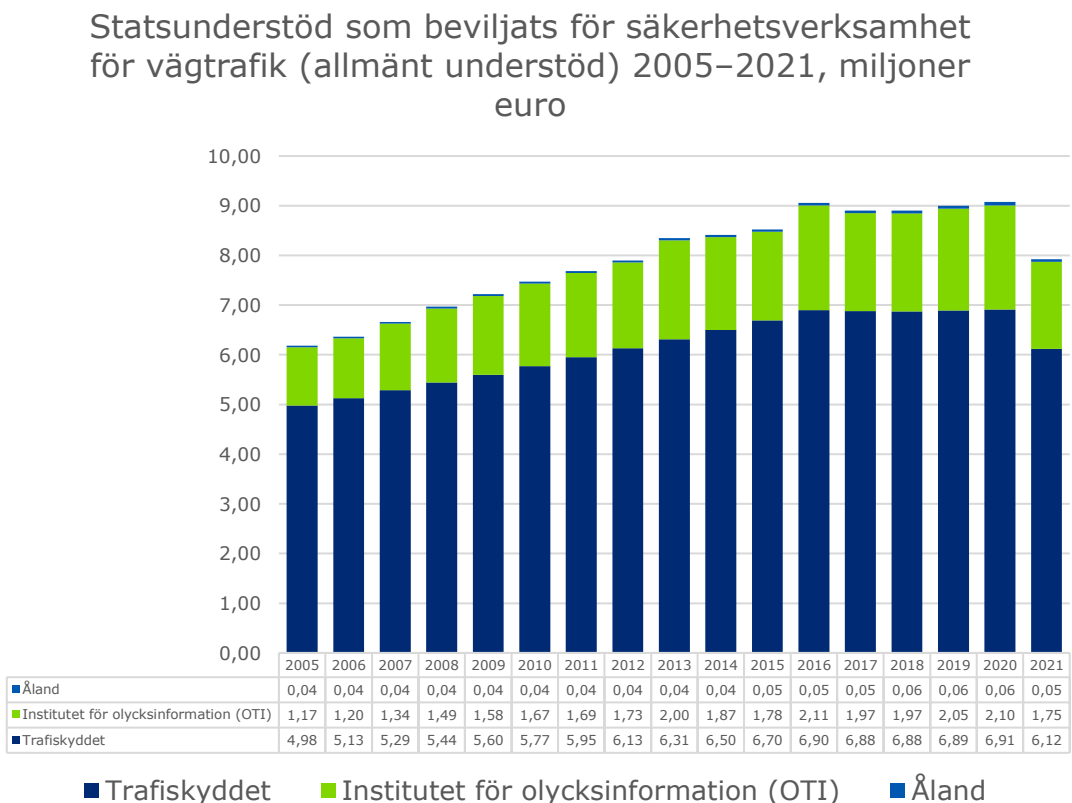
de nationella målen. Verksamheten hos de tidigare nämnda andra aktörerna som får allmänt statsunderstöd är koncentrerad till fastlandet.

2.1.3 Utveckling av beviljade understöd

Säkerhetsverksamheten för vägtrafiken har årligen beviljats understöd som motsvarar intäkterna av trafikförsäkringsavgiften. Fram till 2016 utfärdade social- och hälsovårdsministeriet årligen en förordning som föreskrev storleken på trafikförsäkringsavgiften och fördelningen av avgiftsintäkterna till Trafikskyddet, Ålands landskapsregering och Trafikförsäkringscentralen. Från och med 2017 har statsbidragsmyndigheten för understöden inom säkerhetsverksamhet för vägtrafik varit Transport- och kommunikationsverket Traficom (fram till ämbetsverksreformen 2019 Trafiksäkerhetsverket Trafi).

Syftet med lagreformen 2017 var att garantera Trafikskyddet, Institutet för olycksinformation och Ålands landskapsregering motsvarande finansiering. Samtidigt ändrades dock även trafikförsäkringslagen (460/2016), vilket möjliggjorde priskonkurrens för trafikförsäkringarna, och som en följd av detta minskade intäkterna från trafikförsäkringsavgifterna. Lagen om trafiksäkerhetsavgift ändrades 2022 så att beloppet av trafiksäkerhetsavgiften sedan början av 2023 har varit 1,3 procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomst för trafikförsäkringens avgiftsperiod. Syftet med lagändringen var att korrigera den minskning av intäkterna från trafiksäkerhetsavgiften som beror på att premieinkomsterna från trafikförsäkringarna minskat och att trygga en tillräcklig finansiering på minst cirka nio miljoner euro till de allmänna understöden för säkerhetsverksamheten för vägtrafik.

Bild 2 Statsunderstöd som beviljats som allmänna understöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik 2005–2021.



2.2 Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Projektunderstöd

2.2.1 Rättsgrund

Om projektunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik föreskrivs i förordningen om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016). Enligt 4 § i förordningen kan statsunderstöd beviljas som projektunderstöd för

1. sådana främst regionala och lokala utvecklingsprojekt och försök i fråga om säkerhet i vägtrafik som främjar uppnåendet av de trafikpolitiska målen för vägtrafiksäkerheten,
2. säkerhetsundersökningar inom vägtrafik.

En förutsättning för beviljande av statsunderstöd är att det för projektet eller försöket har gjorts upp en projektplan, i vilken bland annat projektets mål och en bedömning av hur genomförandet av projektet främjar de trafikpolitiska målen för trafiksäkerheten (som preciserats i ansökningsanvisningen till de nationella och regionala målen) samt nödvändiga resurser, åtgärder och en bedömning av konsekvenserna. Dessutom krävs en tidtabell och en kommunikationsplan.

En förutsättning för beviljande av understöd för säkerhetsundersökningar inom vägtrafik är en undersökningsplan där forskningens innehåll och mål anges samt hur undersökningen främjar de riksomfattande målen för säkerhet i vägtrafik. I undersökningsplanen ska också anges tidtabellen för och resurseringen och organiseringen av undersökningen samt rapporteringen av undersökningen och kommunikationsplanen för undersökningen.

Som statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet kan beviljas till högst 75 procent av de godtagbara kostnaderna. Som ett projektunderstöd kan understöd beviljas till en kommun, samkommun eller någon annan sammanslutning som bedriver verksamhet utan vinstsyfte. Statsunderstöd kan dock inte beviljas till sådana instanser som har beviljats allmänt understöd, det vill säga Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen eller Ålands landskapsregering kan inte få projektunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik. Ålands kommuner kan däremot få projektbidrag.

2.2.2 Roll inom trafikpolitiken

Statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik för utvecklingsprojekt och undersökningar av trafiksäkerheten är en del av säkerhetsarbetet inom vägtrafiken och främjar målet om en nollvision. För projektunderstöden har inga särskilda uppgifter eller mål direkt anvisats i trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026 (kommunikationsministeriet 2022), den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (statsrådet 2021) eller polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030 (inrikesministeriet 2021). Målet med projektunderstöden är dock att stödja utvecklingen av det regionala trafiksäkerhetsarbetet, vilket innebär att de årliga temana för projektansökningarna vid Traficom kan planeras för att främja de uppgifter som anvisats kommunerna i trafiksäkerhetsstrategin. I programmet för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030

(social- och hälsovårdsministeriet 2020) i sin tur lägger man som en del av en åtgärd fram att trafiksäkerheten för personer i arbetsför ålder ska beaktas som tema i projektunderstöden.

2.2.3 Utveckling av beviljade understöd

Projektunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik har från och med år 2017 beviljats för utvecklingsprojekt och försök samt säkerhetsundersökningar inom vägtrafik.

Genom projektunderstödet vill man enligt utlysningarna stödja försök med och införande av nya verksamhetssätt och idéer. Genom projektunderstödet kan man stödja även den tillämpade forskningen kring förbättrande av trafikbeteende, trafiksystem eller trafikens säkerhetsinformation, vilken går på djupet med i synnerhet teman som hänför sig till det regionala och lokala trafiksäkerhetsarbetet. Projektunderstödet är inte avsett för finansiering av etablerad verksamhet inom trafiksäkerhetsarbete eller för infrastruktur eller planering för byggande av sådan.

Genom statsunderstödet vill man stödja i synnerhet sådana försök, utvecklingsprojekt och undersökningar vilkas verksamhetsmodeller, erfarenheter och resultat kan tillämpas och utnyttjas i hela landet. De utvecklingsprojekt och försök som finansieras bör främja de årliga teman som valts ut utifrån de gemensamma säkerhetsmålen.

Tabell 1. Temana för projektunderstöden för säkerhetsverksamhet för vägtrafik och de beviljade understödens belopp i euro för de ansökningsomgångar som ordnades år 2017–2022.

Ansökningsomgång (år) Beviljat understöd (€)	Teman
2017 182 700 €	- Säkerhet på skolresor - Trafiksäkerhet som en del av kommuninvånarnas välbefinnande
2018 179 500 €	- Säkerhet på skolresor - Säkerhet vid gång och cykling i planeringen av markanvändningen
2019 205 300 €	- Trafiksäkerhet för ungdomar - Säkerhet vid gång och cykling i planeringen av markanvändningen
2020 205 600 €	- Trafiksäkerhet för ungdomar - Konsekvenserna på trafiksäkerheten av de nya lösningarna i vägtrafiklagen
2021 205 400 €	- Trafiksäkerhet för barn och ungdomar - Trafiksäkerhet för äldre beträffande mobilitet, rutter och omgivningarna runt serviceobjekt

2.3 Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

2.3.1 Rättsgrund

Föreskrifter om statsunderstöd för mobilitetsstyrning finns i lagen om transport-service (320/2017), statsunderstödslagen (688/2001) och statsrådets förordning

om statsunderstöd för transportservice (509/2018, 111/2021). Anslag för statsunderstöd för mobilitetsstyrning fastställs i statens budget, där det även föreskrivs om användningsändamålet för medlen.

I förordningen om statsunderstöd för transportservice konstateras att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja kommuner, samkommuner och icke-vinstsyftande sammanslutningar statsunderstöd för mobilitetsstyrning förutsatt att statsunderstödet används för kunskapsmässig styrning, marknadsföring eller försök med och utvecklande av tjänster på ett sådant sätt att åtgärderna påverkar människors val av färdstätt. Statsunderstöd kan beviljas till högst 75 procent av kostnaderna för mobilitetsstyrning, planering, projektledning och annan anknyttande verksamhet.

För mobilitetsstyrning har ett anslag på 0,6 miljoner euro anvisats ur moment 31.20.55 för år 2023. *Köp och utveckling av tjänster inom den offentliga persontrafiken*. Anslagen beviljas som reservationsanslag på tre år.

2.3.2 Roll inom trafikpolitiken

Den lagstadgade uppgiften för statsunderstöd för mobilitetsstyrning är att påverka människors val av färdstätt. I åtgärderna för statsunderstöd för mobilitetsstyrning enligt färdplanen för fossilfria transporter (kommunikationsministeriet 2021) har uppgiften och målet fastställts på följande sätt:

- Övergången till mer hållbar trafik och transport kan underlättas bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt genom samordning och utveckling av tjänster.
- De nuvarande statsunderstöden för mobilitetsstyrning uppgår till 0,6–0,9 miljoner euro/år. Anslaget för statsunderstöd till kommuner och allmännyttiga sammanslutningar höjs till 2,5 miljoner euro per år under åren 2022–2024. Beslut om stödnivåerna efter år 2024 fattas inom ramarna för Trafik 12-arbetet.
- Därtill utökas understödet till privata arbetsgivare för mobilitetsstyrning på arbetsplatser.

I färdplanen för fossilfria transporter uppskattas att projekten för mobilitetsstyrning kommer att resultera i en minskning av koldioxidutsläppen från trafiken med 0,0005 miljoner ton. Konsekvensbedömningen baserar sig på att anslaget för statsunderstöd höjs till 2,5 miljoner euro per år och att understödet därtill utökas till privata arbetsgivare för mobilitetsstyrning på arbetsplatser.

I den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (statsrådet 2021) föreslås att staten ska öka finansieringen för mobilitetsstyrning samt öka anslaget för understöd till kommuner och allmännyttiga sammanslutningar till 2,5 miljoner per år från och med år 2025. Därtill utvidgas statsunderstödet till privata arbetsgivare för mobilitetsstyrning på arbetsplatser från och med år 2025.

Ovanstående inskrivningar om tilläggsfinansiering i färdplanen för fossilfria transporter och den riksomfattande trafiksystemplanen har tills vidare inte förverkligats. Förverkligandet av tilläggsfinansieringen beror på statens budget.

2.3.3 Utveckling av beviljade understöd

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning har beviljats sedan år 2012, då 700 000 euro reserverades för ändamålet ur statens budget. Efter det har det årliga reserverade anslaget varit 900 000 euro för åren 2013–2019 och 600 000 euro för åren 2020–2023. På årsnivå kan man ha beviljat mer understöd än de reserverade anslagen i budgeten, eftersom man bland annat har kunnat styra oanvända anslag ur momentet till understöden.

Tabell 2. Teman för statsunderstöden för mobilitetsstyrning och de beviljade understödens belopp i euro för de ansökningsomgångar som ordnades år 2017–2021.

Ansökningsomgång (år)	Beviljat understöd (€)	Teman
2017	1 132 600 €	- Försök, utveckling och ibruktagande av mobilitetstjänster som främjar hållbar mobilitet och riktas till konsumenterna - En helhetsmässig planering av hållbar mobilitet i regionen eller kommunen, till exempel åtgärdsplaner och strategier för hållbar mobilitet - Marknadsföring 2.0. Nya, innovativa och målinriktade sätt att marknadsföra, kommunicera och föra kampanjer om hållbar mobilitet som engagerar användarna - Även andra projekt för mobilitetsstyrning är möjliga
2018	1 045 000 €	- Riktad marknadsföring - Konsumentens hållbara mobilitetstjänster - Planer för hållbar mobilitet - Även andra projekt för mobilitetsstyrning är möjliga
2019	874 800 €	- Möjliggörande av resekedjor med mobilitetstjänster - Planer för hållbar mobilitet - Styrning av arbetsplatsernas mobilitet - Styrning av mobilitet på fritiden - Även andra projekt för mobilitetsstyrning är möjliga
2020	891 200 €	Planer för hållbar mobilitet - Övergripande planer för hållbar mobilitet - Parkeringspolitik Hållbar mobilitet under och efter corona - Marknadsföring av kollektivtrafiken - Promenadboomen görs till ett permanent fenomen - Försök med mobilitetstjänster och utveckling av dessa med beaktande av säkerheten Andra projekt för mobilitetsstyrning

2021	1 213 000 €	• Hållbara resekedjor • Styrning av arbetsplatsernas mobilitet • Övergripande planer för hållbar mobilitet • Även andra projekt för mobilitetsstyrning är möjliga
-------------	-------------	--

2.4 Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

2.4.1 Rättsgrund

Det finns ingen särskild författning om statsunderstöd för program för att främja gång och cykling. Tidigare har man i ansökan om statsunderstöd för mobilitetsstyrning kunnat ansöka om understöd för utarbetande av program för främjande av gång och cykling, men år 2020 genomfördes den första separata ansökan för projekt för främjandeprogram. Sedan dess har främjandeprogram beviljats understöd ur anslaget för främjande av gång och cykling samt för kommuners kollektivtrafikprojekt. Den konkreta ansökningsprocessen för understöd genomförs även fortfarande i samband med ansökan om statsunderstöd för mobilitetsstyrning.

På samma sätt som för statsunderstödsprojekt för mobilitetsstyrning har statsunderstöd för utarbetande av program för att främja gång och cykling beviljats till högst 75 procent av projektets kostnader. I motsats till övriga projektunderstöd som behandlas i denna utredning har statsunderstödet för program för främjande av gång och cykling riktats för ansökan av endast kommuner eller samkommuner.

Anslaget för program för att främja gång och cykling beviljas för närvarande ur moment *31.10.31 Vissa understöd* i statsbudgeten.

2.4.2 Roll inom trafikpolitiken

Syftet med statsunderstöden för program för att främja gång och cykling är ett övergripande utvecklande av förhållandena för gång och cykling så att det är ett attraktivt alternativ att gå till fots och cykla vid resor till vardags. Därigenom är målet att öka populariteten för och antalet resor inom gång- och cykeltrafiken. I enlighet med rekommendationerna i det riksomfattande programmet för främjande av gång och cykling (kommunikationsministeriet 2018) började man bevilja statsunderstöd för att främja gång och cykling som ett separat slag av understöd.

I den nationella trafikpolitiken är utarbetande av främjandeprogram en del av den övergripande utvecklingen av gång- och cykeltrafiken. I handlingsplanen för åren 2021–2023 för Samordningsorganet för idrottspolitik (LIPOKO 2021) föreslås dessutom att en av de åtgärder som kommunikationsministeriet ska ansvara för är att genomföra det nationella programmet för främjande av gång och cykling (såsom statsunderstöd till kommuner för främjande av förhållandena för gång och cykling samt utarbetande av planer för gång och cykeltrafiken).

Inom de program för att främja gång och cykling som får understöd fastställs visionen och målen för främjandet som en del av kommunens och/eller regionens övriga strategier. Inom programmen granskas nuläget för förhållandena för resor och mobilitet samt invånarnas behov; åtgärder för förhållandena fastställs, såsom ett målnät för cykeltrafiken, zoner för gångtrafik och principer för underhåll; andra åtgärder fastställs, såsom åtgärder för mobilitetsstyrning; samt

uppföljningsindikatorer och ansvaren beträffande uppföljningen beskrivs. I Traficoms ansökningsanvisningar rekommenderas att programmet tas upp till politisk behandling. I utarbetandet av programmet är det även viktigt att arbetet utförs tväradministrativt och genom växelverkan.

2.4.3 Utveckling av beviljade understöd

Som statsunderstöd för mobilitetsstyrning beviljade man för utarbetande av program för att främja gång och/eller cykling

- 118 000 euro i ansökningsomgången hösten 2017
- ingenting i ansökningsomgången hösten 2018
- 226 000 euro i ansökningsomgången hösten 2019.

I ansökningsomgången hösten 2020, då ett separat anslag hade anvisats för program för främjande av gång och cykling, beviljades 530 000 euro i understöd och i ansökningsomgången hösten 2021 496 300 euro.

För närvarande finns det ingen öronmärkt finansiering för statsunderstöd för program för att främja gång och cykling. När anslaget i statsbudgeten för främjande av gång och cykling år 2020 avsevärt ökade jämfört med tidigare reserverades separata medel ur det ifrågavarande momentet för ansökan om statsunderstöd för program för att främja gång och cykling. Efter det, det vill säga i ansökningsomgångarna åren 2021 och 2022, har man för statsunderstöden för projekt för att främja gång och cykling dock använt det anslag som ursprungligen beviljades för projekt för infrastruktur för gång- och cykeltrafik men som i projekten i fråga blivit tillgängligt efter preciseringar eller ändringar i projekten.

2.5 Sammandrag av författnings- och målgrunden för de statsunderstöd som ska bedömas

Styrande lagstiftning. I statsunderstödslagen (688/2001) föreskrivs om grunderna och förfarandena för beviljande av alla statsunderstöd. I förordningen om statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafiken (1207/2016) och statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018) föreskrivs närmare om bland annat understödets objekt, mottagare och belopp. Förordningen om statsunderstöd för transportservice baserar sig på lagen om transportservice (320/2017). Lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016) fastställer grunden för den premieinkomst som används för statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik. Trafikskyddets och Institutet för olycksfallsinformations uppgifter för objekt som omfattas av allmänt understöd föreskrivs i lagen om Trafikskyddet (278/2003), lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) och lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016).

Moment i statsbudgeten. Anslagen för de statsunderstöd som granskas i detta arbete beviljas under kommunikationsministeriets huvudtitel 31. Anslagens storlek och de föreskrifter om användningen av anslagen som ges i samband med dem formas som ett resultat av ministeriets budgetproposition och dess behandling i utskottet. Anslag kan också beviljas i tilläggsbudgetar. Statsunderstöd för program för att främja gång- och cykeltrafik beviljas under moment 31.10.31 *Understöd för trafik- och kommunikationsnäten* kategori 31.10 *Vissa understöd och*

som också beviljas statsunderstöd för byggande av gång- och cykelleder. Anslagen för säkerhet i vägtrafik samt mobilitetsstyrning och deras användningsändamål anvisas under kategori 20 Tjänster inom trafik, transport och kommunikation, under moment 31.20.51 *Understöd till tjänster inom trafik, transport och kommunikation* samt 31.20.55 *Köp och utveckling av tjänster inom den offentliga persontrafiken*.

Riksomfattande strategier och program. Statsunderstöden inom Kommunikationsministeriets förvaltningsområde är medel för att uppnå målen i den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12), men understödets roll har inte definierats närmare i planen. Statsunderstöd för mobilitetsstyrning nämns i planen. Den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin fastställer å sin sida målen för främjandet av trafiksäkerheten och anvisar Trafikskyddet och Institutet för Olycksinformation (OTI) ansvar för genomförandet av åtgärderna. Trafikskyddet anvisas också uppgifter i social- och hälsovårdsministeriets Program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden, där det också föreslås att säkerheten för personer i arbetsför ålder ska vara ett tema i projektunderstöden. Det riksomfattande programmet för att främja gång och cykling identifierar behovet av lokala program för främjande, men föreslår inte direkt statsunderstöd för att öka dem. Statsrådets idrottspolitiska redogörelse identifierar vikten av att främja gång- och cykeltrafik, och i det idrottspolitiska samarbetsorganets verksamhetsplan anvisas statsunderstöd som ett sätt att genomföra dem.

Kommunernas mål och program. De granskade statsunderstöden riktar sig till kommunernas mål för hållbar och säker mobilitet samt även till mål för främjande av välmående, hälsa och motion. Ifrågavarande mål kan dras upp i kommunen i strategier eller planer med olika namn.

Tabell 3. Sammandrag av de författningar, strategier och mål som är kopplade till de statsunderstöd som ska bedömas i detta arbete.

FSVT-AU =Allmänt understöd för att främja säkerhetsverksamheten för vägtrafik

FSVT-PU =Projektunderstöd för att främja säkerhetsverksamheten för vägtrafik

MS = Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

GÅCY = Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Styrande lagstiftning	FSVT-AU	FSVT-PU	MS	GÅCY
Statsunderstödslagen (688/2001)	X	X	X	X
Lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016)	X	X		
Lagen om Trafikskyddet (278/2003)	X			
Lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016)	X			
Lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016)	X			
Lagen om transportservice (320/2017)			X	
Förordningen om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016)	X	X		
Statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018)			X	

Anslag i statsbudgeten och föreskrifter om användningen av dem	FSVT-AU	FSVT-PU	MS	GÅCY
31.10.31 Vissa understöd.				X
31.20.51 Understöd till tjänster inom trafik, transport och kommunikation.	X	X		
31.20.55 Köp och utveckling av tjänster inom den offentliga persontrafiken.			X	

Riksomfattande strategier och program	FSVT-AU	FSVT-PU	MS	GÅCY
Den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032	X	X	X	X
Program för att främja gång och cykling (2018).				X
Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026	X	X		
Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030	X			
Program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030	X			
Färdplan för fossilfria transporter			X	
Den idrottspolitiska redogörelsen (2018)			X	X
Det idrottspolitiska samarbetsorganets verksamhetsplan 2021–2023				X

Kommunernas mål och program för att främja hållbar utveckling	FSVT-AU	FSVT-PU	MS	GÅCY
Kommunallagen 1 §: Kommunen främjar sina invånares välfärd och sitt områdes livskraft	X	X	X	X
Agenda 2030: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9)			X	X
Agenda 2030: Minskad ojämlikhet (10)			X	X
Agenda 2030: Hållbara städer och samhällen (11)	X	X	X	X
Agenda 2030: Bekämpa klimatförändringen (13)			X	X

3 Sätt att genomföra utvärderingen

3.1 Bakgrunden till utvärderingen

3.1.1 IOOI-modellen för bedömning av verkningsfullhet

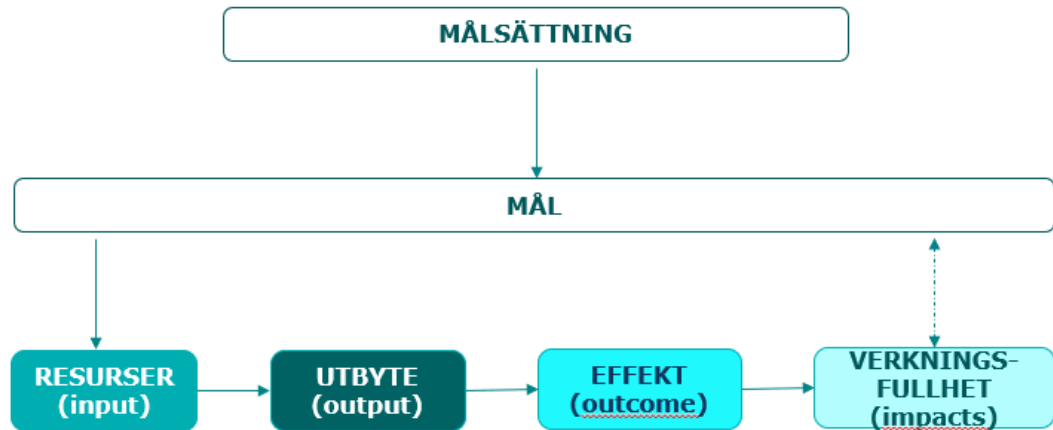
Inom projektet för utveckling av statsunderstödsverksamheten (finansministeriet 2023) utarbetades en ordlista (Terminologicalcentralen 2023) som definierar centrala begrepp som rör utvärderingen av statsunderstöd. Genom begreppen har man skissat upp ramarna för bedömningen av verkningsfullheten. I bedömningen av verkningsfullheten av statsunderstöd tillämpas modellen IOOI (Aistrich 2014, Heliskoski m.fl. 2018), enligt vilken den verksamhet som utvärderas åtföljs av tre på varandra följande faser (bild 3). I utvärderingen har ändamålet och målen en central ställning. Med begreppen enligt IOOI-modellen avses följande (Terminologicalcentralen 2023) i bedömningen av verkningsfullheten av statsunderstöd:

1. *Ändamålet* är verksamhetens primära syfte som anger inriktningen för verksamheten.
2. Ett *mål* är ett på förhand fastställt objekts tillstånd som eftersträvas. Målet eller målen konkretiserar de faktorer och förändringar som krävs för att ändamålen ska kunna förverkligas.
3. En *insats* (det vill säga resurser) avser medel som behövs för att ordna en verksamhet och som skaffas genom understödet. Resurser är till exempel kompetens och arbetsinsats, arbetsutrustning, material och verksamhetsställe.
4. En *prestation* är en produkt som uppkommer i den praktiska verksamheten. Prestationer kan i allmänhet kontrolleras av den som genomför verksamheten. Prestationer kan vara till exempel en kampanj eller verksamhet som genomförts med hjälp av understöd.
5. Ett *resultat* är det som direkt följer av en eller flera prestationer i en verksamhet. Ett resultat kan vara exempelvis det antal människor som en kampanj når eller antalet deltagare i en verksamhet.
6. En *effekt* är en förändring som den verksamhet som granskas eller någon annan faktor som granskas orsakar ensam eller i samverkan med andra faktorer. Effekter är till exempel de förändringar i beteendet som människor som nåtts av en kampanj gör och de förändringar till följd av det som sker i trafiksäkerheten och användningen av olika färdssätt.
7. *Verkningsfullhet* är en egenskap hos verksamhet som visar hur verksamheten kan åstadkomma eller har åstadkommit effekter och vilka effekter den kan åstadkomma eller har åstadkommit på ett fenomen eller på något annat objekt som granskas i förhållande till ett valt jämförelseobjekt. Verksamheten är verkningsfull om den åstadkommer effekter.

I trafikförvaltningens konsekvensbedömningar är det vanligt att man med verkningsfullhet avser i hur hög grad verkningarna av en åtgärd eller en verksamhet främjar de mål som ställts upp för den. Inom projektet för utveckling av

statsunderstödsverksamheten har verkningsfullheten definierats som en egenskap hos verksamheten.

Bild 3 Principen för IOOI-modellen (enligt Heliskoski m.fl. 2018).



Målen för statsunderstöden för säkerhetsverksamhet för vägtrafik är exempelvis att minska olyckorna i vägtrafiken och lindra konsekvenserna av dem, och målet för statsunderstöden för mobilitetsstyrning är i sin tur att öka andelen hållbara färdssätt. Bakom dessa finns ännu allmänna mål, såsom säkerheten och hälsosamheten i livsmiljöerna samt medborgarnas hälsa och välbefinnande (Traficom 2021).

Verkningsfullheten av projekt eller verksamhet som fått statsunderstöd på trafiksäkerheten och valet av hållbara färdssätt uppstår i allmänhet efter lång tid och är därför svår att koppla till det projekt som fått understöd. Detta faktum försvårar naturligtvis konsekvensbedömningen av projektunderstöden.

3.1.2 Processutvärdering och skalbarhet

Dziekan et al. (2013) har presenterat begreppet processutvärdering vid konsekvensbedömning. Vid processutvärdering granskar man hur och genom en hurdan process man har åstadkommit slutprestationen, i stället för att utvärdera de egentliga effekterna av slutprestationen. Kunnavirta (2021) lägger fram att syftet med processutvärdering är att förstå vilka faktorer som inverkat på huruvida de genomförda åtgärderna lyckats eller misslyckats. Enligt Dziekan et al. borde processutvärdering omfatta även olika aktörers och intressentgruppers perspektiv.

Viktiga faktorer att granska vid processutvärdering är hinder och drivkrafter för verksamheten. Dziekan et al. (2013) har delat in hinder och drivkrafter i följande kategorier: politiska/strategiska, institutionella, kulturella, kommunikationsmässiga/deltagandemässiga, planeringsmässiga, organisatoriska, ekonomiska och teknologiska. Kunnavirta (2021) har i sin tur presenterat följande granskningsramar:

Hinder = faktorer som hindrat uppnåendet av målen för en åtgärd

- Händelser eller förhållanden som stör processen eller fördröjer eller hindrar uppnåendet av målen

Drivkrafter = faktorer som främjat uppnåendet av målen för en åtgärd

- Händelser eller förhållanden som främjar, påskyndar eller underlättar uppnåendet av målen

Korrigerande åtgärder och utnyttjande av främjande faktorer

- Hur man tog sig förbi hindren
- Hur man utnyttjade drivkrafterna

Informationen om orsakerna till att processen lyckades eller misslyckades kan användas i planeringen av följande projekt eller åtgärder. Kunnavirta (2021) lägger även fram att processutvärdering kan fungera som en främjande faktor för förändring på systemnivå: information om drivkrafterna och hindren för att målen uppnås kan bidra till att förändra de bestående verksamhetsmodeller eller strukturer som utgör hinder för en framgångsrik verksamhet – eller stärka dem som utgör drivkrafter för framgången.

Även projektresultatens skalbarhet och reproducerbarhet anknyter väsentligen till projektverksamhetens verkningsfullhet. Schmidt-Thomé et al. (2021) har delat in skalningen i tre olika kategorier: a) internt/lokalt stärkande av rutiner, b) överföring och spridning av rutiner i en annan riktning, samt c) höjning av en rutin till en ny institutionell nivå, det vill säga integrering, förändring via strukturer. Beträffande Traficoms statsunderstödsprojekt kunde kategorierna motsvara a) etablering av projektets verksamhetsmodell i den egna kommunen/organisationen, b) reproducering av verksamhetsmodellen eller resultaten i en annan kommun/organisation i antingen likadan eller anpassad form, samt c) spridning av verksamhetsmodellen nationellt och omvandling av den till allmän praxis.

Kunnavirta et al. har i sin tur konstaterat att, trots att utvecklingsverksamheten inte nödvändigtvis skulle ha någon omedelbar verkningsfullhet, kan den nya information och de kunskaper som samlats samt de samarbetsnätverk som uppstått i det genomförda projektet eller försöket främja skalning och genom det även skapa verkningsfullhet på längre sikt (Kunnavirta et al. 2022). I detta tankesätt anknyter processutvärdering, skalning och verkningsfullhet till varandra på många nivåer.

3.1.3 Rättsprinciper inom förvaltningen

De allmänna lagar som utgör rättsgrunden för statsunderstödsverksamheten är statsunderstödslagen (688/2001) och förvaltningslagen (434/2003). Med stöd av dem har de föreskrifter som de statsunderstöd som utvärderas i detta arbete baserar sig på meddelats, med undantag av statsunderstödet för program för främjande av gång och cykling (se närmare kapitel 2).

Enligt 36 § i statsunderstödslagen ska statsbidragsmyndigheten på lämpligt sätt följa resultaten och ändamålsenligheten i fråga om användningen av statsunderstöd som den beviljat samt deras verkningar på konkurrensen och olika befolkningsgruppers ställning liksom deras miljökonsekvenser och andra verkningar. Statsbidragsmyndigheten ska dessutom med jämna mellanrum utvärdera nödvändigheten av statsunderstöden och behoven av att utveckla dem.

I statsunderstödsverksamhet ska de rättsprinciper inom förvaltningen som följer av förvaltningslagen följas. De fastställer de kvalitetsmässiga minimikraven för myndigheternas verksamhet och visar behovet av att vid sidan om verkningarna av användningen av understöden utvärdera även själva understödsverksamheten. Inom projektet för utveckling av statsunderstödsverksamheten har skyldigheterna i fråga om statsunderstöd enligt förvaltningslagen beskrivits på följande sätt (finansministeriet 2023):

1. **Likabehandling.** Statsbidragsmyndigheten ska behandla alla sökande och mottagare av statsunderstöd jämlikt och konsekvent, det vill säga på samma sätt i samma situationer. Informationen om ansökningar ska vara öppet tillgänglig för alla samt bedömningsgrunderna och -kriterierna beskrivna i utlysningarna.
2. **Ändamålsprincipen.** Statsbidragsmyndigheten får använda sina befogenheter och sin prövningsrätt endast för ändamål som godkänns enligt lag. Av den som ansöker om understöd får man i samband med ansökan endast fråga efter information som är nödvändig för att behandla ansökan.
3. **Opartiskhet.** Statsunderstödsverksamheten ska stödja sig på allmänna och objektiva grunder. Faktorer som påverkar besluten om understöd har beskrivits i bedömningsgrunderna och -kriterierna. Inga subjektiva faktorer påverkar besluten.
4. **Proportionalitetsprincipen.** De metoder som statsbidragsmyndigheten väljer ska stå i proportion till målen. De villkor som ställs i understödsbesluten ska vara nödvändiga för att målen som ställts upp för dem ska kunna uppnås.
5. **Principen om berättigade förväntningar.** De som ansöker om och får statsunderstöd ska kunna lita på att myndighetens verksamhet är korrekt och felfri. Man känner till villkoren som statsbidragsmyndigheten ställer i förväg, och de ändras inte i efterskott.

Till god förvaltning hör dessutom även serviceprincipen, rådgivningsskyldighet, krav på gott språkbruk, offentlighet och öppenhet.

3.2 Ram för konsekvensbedömning och utvärderingsfrågor

Utgångspunkten för detta utvärderingsarbete var det ramverk för konsekvensbedömning som tidigare utarbetats för granskningen av understöd för offentlig persontrafikservice (Metsäranta m.fl. 2022). Utvärderingsramen innehåller följande fyra synvinklar:

1. **Utvärdering av mål.** Målen och syftena för statsunderstöden anges i den förordning som ligger till grund för varje understöd och preciseras eventuellt i budgetpropositionen och särskilt i utlysningen om understödsansökan. Målen och temana i utlysningen av ansökan är de mest exakta och styrande av dessa.
2. **Vid utvärderingen av verkningsfullheten** granskas hur de resultat och effekter som uppnåtts genom användningen av anslaget främjar uppnåendet av de mål som identifierats ovan.

3. **Bedömning av allmänintresse och effektivitet.** Begreppet allmänintresse är tvetydigt. När det gäller statsunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik och mobilitetsstyrning (inkl. program för att främja gång- och cykeltrafik) kan det allmänna intresset tolkas som att understödet har positiva effekter för medborgarna. Dessa är till exempel säkerhet, hälsa, en god livsmiljö och välfärd. I denna punkt bedöms dessutom om understödet påverkar konkurrensen mellan företag och dess externa effekter. Dessutom fäster man vikt vid om det är möjligt att uppnå målen för understödet på ett effektivare sätt.

Helhetsbedömningen sammanställer de centrala synvinklarna av bedömningen. Vid helhetsbedömningen är avsikten att understödet också ska granskas ur regionernas synvinkel med beaktande av andra understöd som riktas till regionen.

Tabell 4. Ram som använts för utvärdering av verkningsfullheten av understöd för offentlig persontrafikservice (Metsäranta m.fl. 2022). I denna ram har man uteslutit en delfaktorn "understödet effekter på kollektivtrafikens servicenivå" som gällde bedömningen av understöd för offentlig persontrafikservice.

1 Utvärdering av mål	2 Utvärdering av verkningsfullhet	3 Utvärdering av allmänintresse och effektivitet
- Understödet omedelbara mål för och förväntade effekter - Mer omfattande trafiksystemmål för understödet och understödets förväntade effekter - Mer omfattande samhällsliga och förväntade effekter av understödet - Målen och de förväntade effekternas tidsmässiga dimension - Mätare för att förverkliga målen	- Understödet storlek och användningsändamål - Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet - Effekterna av en ökning av understödet - Effekterna av en minskning av understödet - Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet	- Stödets storlek och allokering i förhållande till de effekter som eftersträvas - Negativa eller överlappande eller motsatta effekter i förhållande till andra understöd - Understödet betydelse i den riksomfattande trafik- och klimatpolitiken - Understödet regionala betydelse - Understödet betydelse för olika användargrupper inom trafiken

4 Helhetsbedömning
- Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet - Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen - Stödets effektivitet och samhällsliga betydelse - Synliga ändringar i behovet av och beloppet på understödet - Stödprocessens utvecklingsbehov

I den här rapporten presenteras resultaten av utvärderingen per understödsslag (kapitel 4.1–4.4) strukturerade enligt ovan nämnda bedömningsram, men med tillämpning av tabellens teman.

För att komplettera utvärderingsramarna utarbetade Traficom en separat förteckning över utvärderingsfrågor. Frågorna och svaren på dem finns i bilaga 5 till rapporten.

3.3 Metoder och skeden vid bedömningen

Bedömningen av statsunderstödsverksamhetens verkningsfullhet som gjorts i detta arbete baserar sig på en helhetsbedömning som gjorts utifrån flera olika metoder för inhämtande av information. Som metoder har litteraturanalyser, enkäter, intervjuer och expertbedömningar använts.

3.3.1 *Litteratur- och materialanalys*

I litteraturanalysen utnyttjades olika materialhelheter. I arbetet gjorde man sig förtrogen med de lagar och förordningar som styr säkerhetsverksamheten inom vägtrafiken, statsunderstöden för mobilitetsstyrning och programmen för främjande av gång och cykling samt med statens budgeter. Dessutom studerade man tidigare utredningar om granskade understöd.

För granskningsåren (ansökningsomgångarna åren 2017–2021) gick man dessutom igenom följande material från Traficom:

- Utlysningar inklusive bilagor
- Understödsansökningar
- Traficoms årliga sammanställningar av ansökningar, bedömningstabeller för ansökningarna samt understödsbeslut
- Rapporteringsblanketter för projekten som lämnats till Traficom
- Projektens offentliga slutrapporter.

3.3.2 *Enkät till de sökande*

I arbetet genomfördes två separata enkäter. Målgruppen för den mer omfattande av dem var de aktörer som sökt projektunderstöd. Enkäten till denna målgrupp genomfördes i programmet Webropol. Enkäten riktades till två respondentgrupper: de som fått understöd och de som inte fått det understöd som de sökt. Det kunde även finnas överlappningar i grupperna (samma aktör kan till exempel ha fått understöd för främjande av trafiksäkerhet men ett negativt beslut i ansökan om understöd för mobilitetsstyrning). Enkätblanketten utformades i olika steg och enligt understöd så att de som fått flera olika understöd svarade med samma blankett.

Enkätens respondentgrupper och temana för frågorna till dem var:

A. Aktörer som fått projektunderstöd

- Frågor om projektunderstödens regionala och lokala verkningsfullhet
- Hur statsunderstöden har främjat de mottagande aktörernas utvecklingsprojekt och uppnåendet av målen
- Utvecklingsidéer för understödets innehåll och process

B. Aktörer som ansökt om men inte fått projektunderstöd

- Huruvida projektet framskred genom den sökandes egna åtgärder
- Utvecklingsidéer för understödets innehåll och process

Enkäten genomfördes på finska och svenska under tiden 14–30.11.2022. Respondentgruppernas e-postadresser hämtades från Traficoms beslut om

statsunderstöd, och enkäten skickades av Traficom till 395 mottagare. Med hjälp av påminnelser uppmuntrades mottagarna att svara.

77 aktörer svarade på enkäten. Största delen av respondenterna representerade små kommuner eller städer. Av respondenterna kom 40 procent från kommuner med 10 000–50 000 invånare. Endast fyra av respondenterna hade inte fått något statsunderstöd. Flest understöd hade erhållits för mobilitetsstyrning (65 procent), andra flest för program för att främja gång och cykling (42 procent) och minst för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (27 procent).

Ett sammandrag av enkätresultaten samt grafiska framställningar av samtliga frågor finns i bilaga 1 till denna rapport.

3.3.3 E-postenkät till icke-sökande

En annan småskalig enkät riktades till kommuner som inte hade ansökt om de statsunderstöd som är föremål för granskningen. Enkäten genomfördes per e-post i november 2022. Enkäten skickades till 14 kommuner, till 1–3 personer i varje kommun. Som mottagare av enkäten valde en konsult ut sådana aktörer som man bedömde att har kännedom om statsunderstöd tack vare en aktiv verksamhet för arbetsgrupper och samordnare inom trafiksäkerhet men som dock inte har ansökt om understöd. Svar lämnades in av 12 kommuner, varav en del gav 2–3 svar.

I bilaga 2 finns en sammanfattning av resultaten från enkäten.

3.3.4 Intervjuer

Litteraturanalyserna och enkäterna kompletterades med intervjuer som hölls på distans med hjälp av programmet Microsoft Teams. Intervjuerna hölls i oktober–november 2022. Intervjuerna delades in i två kategorier:

A. Gruppvintervjuer i fråga om projektunderstöd

- Aktörer som fått understöd för ett program för att främja gång och cykling
- Aktörer som fått projektunderstöd för mobilitetsstyrning
- Aktörer som fått projektunderstöd för säkerhet i vägtrafiken
- Myndigheter och intressenter (hållbar mobilitet)

B. Intervjuer med mottagare av allmänna understöd

- Ansvarspersoner för trafiksäkerhetsarbetet vid Trafikskyddet, Institutet för olycksinformation och Ålands landskapsregering

De intervjuspecifika resultaten av projektunderstöden presenteras i bilaga 3 och alla intervjustommar i bilaga 4. Intervjuresultaten för mottagarna av allmänna understöd har inte presenterats separat i denna rapport, utan de har använts direkt i beskrivningen av bedömningens resultat.

3.3.5 Sakkunnigbedömning och helhetsbedömning

Syftet med sakkunnigbedömningen var att konsulten skulle bilda sig en expertsyn utifrån resultaten från de föregående arbetsfaserna. I arbetsfasen genomfördes

round table-diskussioner mellan konsultens expertgrupper separat för varje slag av understöd. Som verktyg användes en Excel-tabell med utvärderingsfrågor där svaren för varje metod per utvärderingsfråga och de svar som sammanställts från round table-diskussionen antecknades.

Den syn som skapades i sakkunnigbedömningen samt resultaten från tidigare arbetsfaser utgjorde utgångspunkten för helhetsbedömningen. I enlighet med utvärderingsramarna ägnar man i helhetsbedömningen uppmärksamhet åt

- ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet,
- understödets verkningsfullhet för att främja målen som ställts upp för dem,
- understödets effektivitet och samhällseliga betydelse, samt
- behoven av att utveckla stödprocessen.

4 Resultat

4.1 Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Allmänt understöd

4.1.1 Allmän beskrivning

Den rättsliga grunden för och aktörerna i fråga om statsunderstöd för främjande av trafiksäkerhet presenterades i kapitel 2.1. Historien om finansieringen av säkerhetsverksamheten för vägtrafik sträcker sig till de första tiderna av bilismen i Finland. I trafikförsäkringsavgifterna har sedan 1951 ingått en avgiftsandel som betalats för att främja trafiksäkerheten. Avgiftsintäkten fördelades genom förordningar direkt till trafiksäkerhetsaktörerna. Från och med början av 2016 ändrades finansieringen till att beviljas som statsunderstöd. I nuvarande praxis ansöker Trafikskyddet, Institutet för Olycksinformation och Ålands landskapsförvaltning årligen om understöd, och Traficom beviljar dem understödet.

Mottagare av det allmänna understödet för säkerhetsverksamhet för vägtrafik är Trafikskyddet (76 % av det totala beloppet riktat till allmänna understöd), Trafikförsäkringscentralens Institutet för olycksinformation (23 %) och Ålands landskapsregering (1 %). Med statsunderstöden täcks de lagstadgade uppgifterna för Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institutet för olycksinformation. Enligt RP 86/2022 är det sällsynt att de lagstadgade aktörernas hela budget baserar sig på statsunderstöd. Statsunderstöd som beviljas Ålands landskapsregering gäller för sin del allmänt för att täcka kostnaderna för främjande av säkerhet i vägtrafik. Trafikskyddet samarbetar också med Ålands landskapsförvaltning bland annat i uppföljningen av trafikbeteendet och kommunikationen.

Trafikskyddet är en offentligrättslig förening med en övergripande ledning. Centralorganisationens möten och styrelse beslutar om Trafikskyddets verksamhet. Trafikskyddet har en verkställande direktör som stöds av en rådgivande ledningsgrupp. Vid Trafikskyddet finns dessutom en av styrelsen utsedd delegation för informationssektorn, en delegation för gång och cykling samt en belöningskommitté. Trafikskyddets styrelse består av en ordförande och elva andra medlemmar. Statsrådet utser styrelsens ordförande och fyra medlemmar som företrädare Trafikledsverket, undervisningsministeriet, inrikesministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Vid centralorganisationens möte väljer medlemmarna sju

medlemmar i styrelsen och personliga suppleanter för dem. Via de medlemmar som centralorganisationen har utsett fattar bland annat Bilförbundet, Kommunförbundet, Trafikförsäkringscentralen, Invalidförbundet rf, Bussförbundet, Rahtarit ry och Finlands läkarförbund beslut om Trafikskyddets verksamhet.

Institutet för olycksinformation är en del av Trafikförsäkringscentralen, som i sin tur är en del av centralbolaget för skadeförsäkringsbolag, Försäkringscentralgruppen. Till gruppen hör utöver Trafikförsäkringscentralen även Patientförsäkringscentralen, Miljöförsäkringscentralen och Läkemedelsskadeförsäkringspoolen. Försäkringscentralens organisationer fungerar med gemensamma resurser och har en gemensam ledning. Centralen sköter lagstadgad försäkrings- och ersättningsverksamhet samt koordinerar samarbetet mellan medlemsbolagen och internationella uppgifter. Institutet för olycksinformation finansieras helt och hållet med statsunderstöd.

4.1.2 Utvärdering av mål

Uppgifter för mottagare av allmänt understöd och allmänna mål för verksamheten

Enligt Roine (2013) förutsätter en förbättring av trafiksäkerheten för att uppnå de riksomfattande målen ett omfattande tväradministrativt samarbete där myndigheterna och en bred grupp andra aktörer deltar. Trafikskyddet och trafikförsäkringscentralen (Institutet för olycksinformation) har i denna helhet under en lång tid utformat sina uppgifter som föreskrivs i lag. Trafikskyddet grundades 1971 för att ta över de uppgifter som Talja (trafiksektionen inom föreningen för olycksförebyggande), som verkade från 1950-talet, tidigare skött. Trafikförsäkringscentralen har å sin sida skött undersökningsnämndens arbete sedan skiftet mellan 1960- och 70-talet.

Trafikskyddets uppgift är att på ett förebyggande sätt påverka trafikbeteendet genom att informera, driva kampanjer, stödja trafikfostran för olika åldersgrupper och vägtrafikanter samt genom att vidareutbilda förare. Trafikskyddets centrala uppgiftsområde är också att fungera som förmedlare och stödjare av sina medlemsorganisationers trafiksäkerhetsarbete samt att bidra till att trafiksäkerhetsaspekterna beaktas i beslutsfattandet samt i medlemsorganisationerna och myndigheternas verksamhet (RP 125/2015).

Institutet för Olycksinformation (OTI) vid Trafikförsäkringscentralen svarar för undersökningskommissionernas verksamhet vid olyckor i vägtrafiken och för att utveckla verksamheten. Det svarar också för sammanställningen av försäkringsbolagens uppgifter om trafikolyckor och för publiceringen av uppgifterna samt för informationstjänsten. Enligt RP 86/2022 är det huvudsakliga syftet med olycksutredningen att samla in information som är användbar för att förebygga allvarliga olyckor och lindra följderna av dem. Dessutom används informationen bland annat vid genomförandet och uppföljningen av trafiksäkerhetsplanerna. Det egentliga målet med arbetet är att minska antalet olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador. Undersökningskommissionernas arbete ger en bred och central informations- och statistikbas som underlag för uppföljningen och utvecklingen av trafiksäkerheten i Finland.

Målet för trafiksäkerhetsarbetet vid Ålands landskapsregering är att främja en trygg trafikmiljö i landskapet. Detta sker bland annat genom att påverka planeringen av fysiska lösningar genom systematiskt informationsarbete samt långsiktigt informations- och undervisningsarbete som alltid riktar sig till en viss åldersklass av barn och unga. Landskapsregeringen svarar för samordningen och kontinuiteten i trafiksäkerhetsarbetet i samarbete med många aktörer. De viktigaste aktörerna är kommunerna, skolorna och polisen.

Tyngdpunkterna och målen för Trafikskyddets verksamhet

Trafikskyddet fastställer egna tyngdpunkter och mål för sin verksamhet. Enligt intervjun med Trafikskyddet kommer verksamhetens verkningsfullhet att bli ett viktigare tema än tidigare i strategiarbetet. I verksamheten funderar man bland annat på verkningsfullhetens faser (IOOI, se kapitel 3.1.1 ovan).

Enligt Trafikskyddets strategi är dess uppgift att främja ett säkert trafikbeteende och respekten för trafiksäkerhet i samhället genom att öka kunskapen om trafiksäkerhet och påverka medborgarnas värderingar, attityder och trafikbeteende (Trafikskyddet 2021). Trafikskyddets verksamhet styrs av en nollvision för trafiksäkerheten och mer i detalj av den nationella trafiksäkerhetsstrategin. Utöver de uppgifter som föreskrivs i lag handleder och samordnar Trafikskyddet dessutom sina medlemsorganisationers trafiksäkerhetsarbete. Samarbete och samhällelig påverkan i trafiksäkerhetsfrågor är en central del av Trafikskyddets verksamhet.

Trafikskyddets effektmål (visioner) för verksamheten för åren 2022–2026 är följande (Trafikskyddet 2022):

- *Rusmedel.* Antalet fall av drograttfylleri ökar inte i trafiken. De rusmedelsrelaterade olyckorna minskar.
- *Arbete i kommunerna.* Trafiksäkerheten förbättras i kommunerna i Finland. I samtliga kommuner i Finland bedrivs ett systematiskt och långsiktigt trafiksäkerhetsarbete. Kommuninvånarna och kommunens anställda upplever att trafiksäkerhet är en viktig fråga i kommunen.
- *Körduglighet; yrkesförare.* Antalet olyckor relaterade till kördugligheten hos förare av tunga fordon minskar. Yrkesförarna inom den tunga trafiken är pigga och kördugliga när de framför sina fordon.
- *Säker cykling.* Säkerheten vid cykling förbättras, även om mängden cykling ökar. Endast säker cykling är sund. Det upplevs vara säkert att cykla.
- *Barn under 7 år.* Inte ett enda litet barn dör i trafiken. Barnen skapar sig säkerhetsorienterade attityder, som kvarstår även i framtiden. Barn som börjar skolan har tillräckliga färdigheter för att agera säkert i trafiken även på egen hand.
- *Barn 7–14 år.* Inte ett enda barn dör i trafiken. Barnen är positivt inställda till säkerhet och har färdigheter som främjar deras mobilitet även i senare livsskeden samt vid eventuella förändringar. Skolorna bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete.
- *Ungdomar 15–25 år och unga förare.* Antalet dödsolyckor och olyckor i trafiken bland ungdomar minskar. Ungdomars trafikbeteende utvecklas och blir säkrare än tidigare. Trafikfostran genomförs systematiskt i

högstadierna och på andra stadiet. Ungdomarna främjar aktivt trafiksäkerheten och stödjer bland jämnåriga den sociala norm som förbättrar säkerheten.

- *Vuxna 15–64 år.* I samhället erkänns trafiksäkerhetens betydelse. Trafiksäkerheten för åldersgruppen förbättras vid resor med bil. De vuxna är rollmodeller i trafiken och följer trafikreglerna.
- *Äldre över 65 år och körduglighet.* Även om andelen äldre i trafiken ökar, förbättras säkerheten. Endast personer i kördugligt skick kör i trafiken.

Tyngdpunkter och mer detaljerade mål för OTI:s verksamhet

Enligt sin verksamhetsberättelse ansvarar Institutet för Olycksinformation (OTI) för Trafikförsäkringscentralens (TFC) lagstadgade trafiksäkerhetsarbete och försäkringsbranschens gemensamma trafiksäkerhetsarbete. OTI har till uppgift att producera information om trafikolyckor för att främja det nationella trafiksäkerhetsarbetet och på så vis utveckla trafiksäkerheten i Finland.

OTI sörjer för undersökningen av olyckor på väg och i terräng enligt de uppgifter om beredning och beslutsfattande som föreskrivits TFC med beaktande av arbetsordningen för olycksutredning. Därtill sammanställer OTI årligen statistik över trafikskador som består av de anmälningar om trafikskador som gjorts till försäkringsbolagen. Trafikförsäkringscentralen upprätthåller:

- ett olycksdataregister (olyckor som undersökningskommissionerna för trafikolyckor utrett), samt
- material om trafikskador (trafikskador som ersatts från en trafikförsäkring och som försäkringsbolagen lämnar information om till Trafikförsäkringscentralen).

Dessa material tillhandahåller OTI kostnadsfritt för vetenskaplig forskning, myndigheternas trafiksäkerhetsarbete och annat trafiksäkerhetsarbete inom ramarna för dataskyddsföreskrifterna.

En lagstadgad och tväradministrativ samarbetsgrupp för utredning av trafikolyckor bistår OTI i organiseringen och ledningen av verksamheten för undersökningskommissionerna för trafikolyckor. I samarbetsgruppen ingår representanter från olika ministerier och andra organisationer som bedriver trafiksäkerhetsarbete. En trafiksäkerhetsdelegation fungerar som en kontaktyta mot trafiksäkerhetsarbetet inom försäkringsbranschen. En vetenskaplig grupp vid OTI bistår i utvecklingen av utredningsmetoder och ledningen av den vetenskapliga forskningen. En grupp sakkunniga vid OTI stöder ovanstående grupps arbete och bistår OTI i beredningen av utredningspraxis.

OTI fastställer årligen spetsprojekt för verksamheten som innehåller mål att följa upp. Enligt verksamhetsberättelsen för år 2021 var spetsprojekten bland annat

- utveckling av datainsamlingen om olyckor som lett till allvarliga skador,
- rapporter om körhälsa, rusmedel och oskyddade väganvändare,

- utredning av de dödsfall till följd av en sjukdomsattack i vägtrafiken som undersökningskommissionerna för trafikolyckor inte har fått kännedom om,
- uppföljning av utvecklingen av körautomation med tanke på olycksutredningen.

Enligt intervjun med OTI försvann även ministeriernas och ämbetsverkens direkta styrningsmakt beträffande centralens verksamhet i lagändringen år 2017. Man har dock strävat efter att fortsätta använda tidigare god praxis i planeringen och uppföljningen av verksamheten. I samarbetsgruppen för trafikolyckor, som fungerar som en efterföljare till den tidigare beslutsföra styrgruppen, har man diskuterat målen och riktlinjerna för verksamheten, och den aktuella gruppen har bistått OTI i beredningen av verksamhetsplaner. I anknytning till OTI finns det även andra grupper som baserar sig på samarbete där man har diskuterat målen för verksamheten. Behoven av att utveckla olycksdata i sin tur identifieras bland annat i diskussioner med intressentgrupperna. Inom försäkringsbranschen finns det styrningsmöjligheter till det omfattande materialet med skador som ersatts från en trafikförsäkring, vilket OIT utnyttjar i sitt trafiksäkerhetsarbete.

Tyngdpunkterna i trafiksäkerhetsarbetet på Åland

Tyngdpunkterna för trafiksäkerhetsarbetet vid Ålands landskapsregering framgår av beskrivningen av verksamheten:

- *Alkohol och trafik.* För personer som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri ordnas alkohol- och trafikinriktade kurser där deltagande är obligatoriskt för att få körkort.
- *Attityd och trafik.* För personer som dömts för trafikbrott som inte har samband med alkohol och som har körkort för provotid ordnas kurser som fokuserar på attityd och trafik. Det är obligatoriskt att delta i dessa kurser för att få tillbaka körkortet.
- *Beteendeundersökningar.* Med beteendeundersökningarna mäter man procentandelen cyklister som använder cykelhjälm, reflexer och cykelljus. Resultaten av utredningen kommer att fortsätta att meddelas Trafikskyddet och lokala medier.
- *Cykel och moped.* Information om cykel- och mopedregler och vikten av att använda cykelhjälm ges i medier, på landskapets webbplats och i andra medier.
- *Dagvård.* Man besöker daghemmen för att diskutera trafiksäkerheten med barnen. Föräldrarna informeras om vikten av att använda bilbarnstolar, cykelhjälm och reflexer. Förskolebarnen får information om en trygg skola, skolresa och skolbuss, och man delar ut "ettornas kepsar".
- *Seniorer i trafiken.* Man besöker pensionärsföreningarna och diskuterar gång- och cykeltrafik samt trafiksäkerheten i allmänhet.
- *Skolor.* Utskick till förstaklassarna innan skolan börjar om hur de ska ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt. Till lågstadiet (elever och personal) delas kepsar (klass 1) och reflexer ut. Trafikjoker-tävlingen för

lågstadieklasserna 4–6 i trafikkunskaper. Upplysning om narkotika och trafik för årskurserna 7–9 och gymnasier i samarbete med aktörer inom folkhälsan.

4.1.3 Bedömning av verkningsfullhet

Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet

Trafikskyddets och OTI:s verksamhet finansieras helt och hållet med statsunderstöd. Understödet till Ålands landskapsregering i form av allmänt understöd för att främja trafiksäkerheten täcker 100 procent av de stödberättigande kostnaderna inom ramen för det beviljade anslaget. Landskapsregeringen sköter i egenskap av myndighet inom väghållningen och fordonsförvaltningen även andra uppgifter som upprätthåller trafiksäkerheten än uppgifter som finansieras med statsunderstöd, men i trafikfostran och undervisningen är statsunderstödet av stor betydelse.

Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet

Syftet med det allmänna understödet är kort sagt att täcka Trafikskyddets och OTI:s nettokostnader för att sköta lagstadgade uppgifter samt täcka kostnaderna för att främja trafiksäkerheten för Ålands landskapsregering. Understödet verkningsfullhet för att uppnå dessa mål försämrades 2021, då det allmänna understödets belopp minskade. Saken har rättats till genom en höjning av trafiksäkerhetsavgiften som trädde i kraft i början av 2023.

Man kan konstatera att Trafikskyddets arbete i sin helhet har både regional täckning och riksomfattande verkningsfullhet. Verkningsfullheten av Trafikskyddets arbete har tidigare granskats bland annat i fråga om kampanjer. Enligt Airaksinen m.fl. bedriver (2021) Trafikskyddet långsiktiga kampanjer i enlighet med Cast-modellen (Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety) och i samarbete med olika aktörer. Enligt Airaksinen m.fl. (2021) är det möjligt att uppnå positiva trafiksäkerhetseffekter genom kampanjen, i synnerhet om man samtidigt vidtar andra åtgärder som främjar säkerheten. Trafikskyddets kampanjer når enligt Airaksinen m.fl. (2021) 50–80 procent beroende på målgrupp och kampanj. Trafikskyddet erbjuder dessutom Finlands kommuner experthjälp, verksamhetsmodeller, material och utbildningar, och man kan uppskatta att kommunernas trafiksäkerhetsarbete utan denna verksamhet skulle minska i omfattning och kvalitet.

Arbetet vid Institutet för Olycksinformation är att producera information för trafiksäkerhetsarbetet. Ett exempel som kan ges på verkningsfullheten av institutets verksamhet är att Airaksinen m.fl. (2021), som har bedömt konsekvenserna av utkastet till en riksomfattande trafiksäkerhetsstrategi, baserar sin bedömning på flera punkter i OTI:s analys av olycksdata. Som en central effekt av OTI:s arbete kan anses vara att trafiksäkerhetsarbetet baserar sig på forskningsdata. Trafikförsäkringscentralens olycksuppgifter har i praktiken använts vid beredningen av alla strategier som gäller trafiksäkerheten i Finland, samt vid beredningen av lagstiftningsprojekt och vid konsekvensbedömningar.

En av effekterna av OTI:s verksamhet är utbildningsmässig. Medlemmarna i undersökningskommissionerna för olyckor kommer från olika yrkesgrupper. I

undersökningskommissionernas arbete lär medlemmarna sig och förstår mycket sådant av orsakerna till och följderna av olyckor som de kan använda i sina egna uppgifter till exempel som poliser, besiktningsmän, trafikplanerare och beställare av väghållning.

Med statsunderstödet till Ålands landskapsregering finansieras bland annat anordnandet av kurser som behandlar trafiksäkerhet samt kampanjer och information om trafiksäkerheten i medier. Innehållet i denna verksamhet beskrivs ovan i kapitel 4.1.2 (Tyngdpunkterna i trafiksäkerhetsarbetet på Åland). Utifrån det material som använts har det inte varit möjligt att utreda statsunderstödet exakta ekonomiska andel av landskapsregeringens trafiksäkerhetsarbete som helhet.

Effekterna av en minskning eller ökning av understödet

I regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av trafiksäkerhetsavgiften (RP 86/2022) bedömdes konsekvenserna i en situation där avgiftens procentandel av premieinkomsterna inte höjs. Enligt bedömningen skulle ett mindre inflöde av trafiksäkerhetsavgifter leda till att de allmänna understöden minskar och dessutom att färre projektunderstöd beviljas. Effekterna har beskrivits på följande sätt:

- Underdimensioneringen av statsunderstödet och osäkerheten om finansieringens kontinuitet försämrar Trafikskyddets trafiksäkerhetsarbete. Om behovet av besparingar fortsätter måste Trafikskyddet minska sin regionala servicenivå, varvid nivån på det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet i vissa områden kan försämrats.
- Om finansieringen minskar kan Institutet för olycksinformation bli tvungen att anpassa sin verksamhet till exempel genom att minska antalet fall som undersöks eller genom att minska mängden information som delas ut. Dessutom skulle besparingar kunna eftersträvas genom att minska stödet och utbildningen för undersökningskommissionerna.

År 2021 minskade nivån på anslagen för trafiksäkerhetsarbetet med cirka 10 000 euro i statsunderstöd för trafiksäkerhetsarbetet på Åland. Som en följd av detta delades till exempel inte de reflexer ut som vanligtvis delas ut varje år.

4.1.4 Bedömning av allmänintresse och effektivitet

Både Trafikskyddets och OTI:s verksamhet grundar sig på lag. Det är motiverat att anta att dessa organisationer tjänar allmänintresset när de utför sina lagstadgade uppgifter.

Enligt RP 86/2022 har behovet av trafiksäkerhetsarbete varken minskat eller kommer att minska i Finland. Antalet dödsfall i trafiken har gradvis minskat, men inte tillräckligt i förhållande till målen, och Finland har släpat efter i utvecklingen av trafiksäkerheten i förhållande till de övriga nordiska länderna. I Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026 har Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institutet för olycksinformation angetts som ansvarsinstans för sammanlagt 19 olika åtgärder. Det kan konstateras att en tillräcklig finansiering av dessa aktörer tjänar allmänintresset genom att främja verkställandet av trafiksäkerhetsstrategin och därmed förbättra trafiksäkerheten i Finland.

Som konstaterats ovan baserar sig Trafikskyddets och OTI:s finansiering i sin helhet på statsunderstöd som anvisas för säkerhetsverksamhet för vägtrafiken. Eventuella ändringar i statsunderstöd som beviljas återspeglas direkt i möjligheterna att upprätthålla den lagstadgade verksamheten. Stora svängningar kan till och med äventyra verksamhetens kontinuitet. Detta beror bland annat på att utvecklingen av organisationernas verksamhetskostnader inte är beroende av inkomsterna från trafikförsäkringspremierna. Utöver de lagstadgade uppgifterna åläggs organisationerna andra skyldigheter bland annat i egenskap av arbetsgivare och i fråga om informationssäkerhetskraven. Dessutom har nya utredningsbehov riktats till exempelvis undersökningsnämndens arbete inom väg- och terrängtrafiken, såsom olyckor i skoltransporter, olyckor som lett till allvarliga personskador och vissa olyckor i den tunga trafiken. Även bland annat utvecklingen av fordonsteknologin medför ständigt nya krav på kunskaper och system för olycksutredningen.

Utifrån granskningen av materialet kan man i sin helhet uppskatta att Trafikskyddets och OTI:s finansiering med de statsunderstöd som ansöks och beviljas årligen inte på lång sikt ligger i det allmännas intresse, eftersom den medför osäkerhet om hur de lagstadgade uppgifterna ska skötas.

I detta arbete har man inte bedömt varken Trafikskyddets eller OTI:s effektivitet i verksamheten. Ansvaret för att verksamheten är effektiv hör till Trafikskyddet och OTI själva, samt till organisationer som leder eller följer dem (centralorganisationen hos Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen och Försäkringspoolen hos OTI).

4.1.5 Helhetsbedömning

Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet

Man kan bedöma att de mål som ställts upp för understödet på ett ändamålsenligt sätt definierar skötseln av lagstadgade uppgifter och trafiksäkerhetsuppgifter som objekt för det allmänna understödet och inte i sig tar ställning till skötseln av själva uppgifterna eller de innehållsmässiga målen för verkningsfullhet i anslutning till dem. Traficom kan inte ställa krav som avviker från författningarna som villkor för allmänt understöd.

Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen

Med det allmänna understödet för att främja trafiksäkerheten upprätthålls trafiksäkerhetsverksamheten för Trafikskyddet, OTI och Ålands landskapsregering. Stödets verkningsfullhet är bra när den lagstadgade verksamheten kan fortsättas och utvecklas utan avbrott. År 2021 försämrades verkningsfullheten av det allmänna understödet eftersom anslagen för det allmänna understödet minskade. För Trafikskyddet orsakade den minskade finansieringen inga problem eftersom verksamheten på grund av coronarestriktionerna också i övrigt var mindre än normalt. För OTI har däremot den minskade finansieringen begränsat antalet undersökningar av allvarliga olyckor och skjutit upp nödvändiga systemändringar.

Verkningsfullheten av det allmänna understödet kan bedömas vara bäst när understödets belopp motsvarar finansieringsbehovet. Ett mindre understöd än behovet minskar arbetet för att främja trafiksäkerheten. Understöd som är större än

behovet ökar däremot inte verkningsfullheten, eftersom man inte kan göra annat än lagstadgade uppgifter med det allmänna understödet.

Stödets effektivitet och samhällsliga betydelse

Alla mottagare av allmänt understöd fastställer preciserade mål för de lagstadgade uppgifterna i sin egen verksamhet, och målen förverkligande följs upp. Dessa mål riktar sig dock mer till verksamhetens avkastning och resultat än till effekter och verkningsfullhet. I Trafikskyddets strategiarbete har frågan identifierats och avsikten är att den ska beaktas i organisationens kommande strategi.

En motsvarande ändring har inte planerats i OTI och Ålands landskapsregering. Man kan konstatera att det är ännu svårare att bedöma hur verkningsfulla olycksutredningar och olycksuppgifter är än till exempel hur verkningsfulla informationen, handledningen och upplysningen är. Transport- och kommunikationsverket skulle kunna främja saken till exempel genom att låta göra en vetenskaplig undersökning av de långsiktiga effekterna och verkningsfullheten av Trafikskyddets och OTI lagstadgade uppgifter. Det är inte fråga om huruvida dessa aktörers existens och verksamhet ligger i samhällets intresse utan om hur saken kunde motiveras genom effekter och verkningsfullhet. En bättre förståelse av upplysningens och informationens verkningsfullhet skulle också hjälpa Trafikskyddet och OTI att utveckla sin verksamhet till att bli mer effektiv.

Stödprocessens utvecklingsbehov

Trafikskyddets och OTI:s uppgifter är lagstadgade, men finansieringen för skötseln av uppgifterna bör ansökas årligen från Traficom. För stunden finns det inga specifika problem i ansökningsprocessen för de allmänna understöden. En fördel med ansökningsprocessen kan anses vara att aktörernas ansökningar och rapporteringar uppehåller en öppenhet av och ger insyn i verksamheten. Finansieringsmodellen är ändå ovanlig i fråga om skötsel av lagstadgade uppgifter. Det skulle vara befogat att utreda ifall det finns alternativ till den nuvarande modellen inom ramen för statens budgetförfattningar och -bestämmelser.

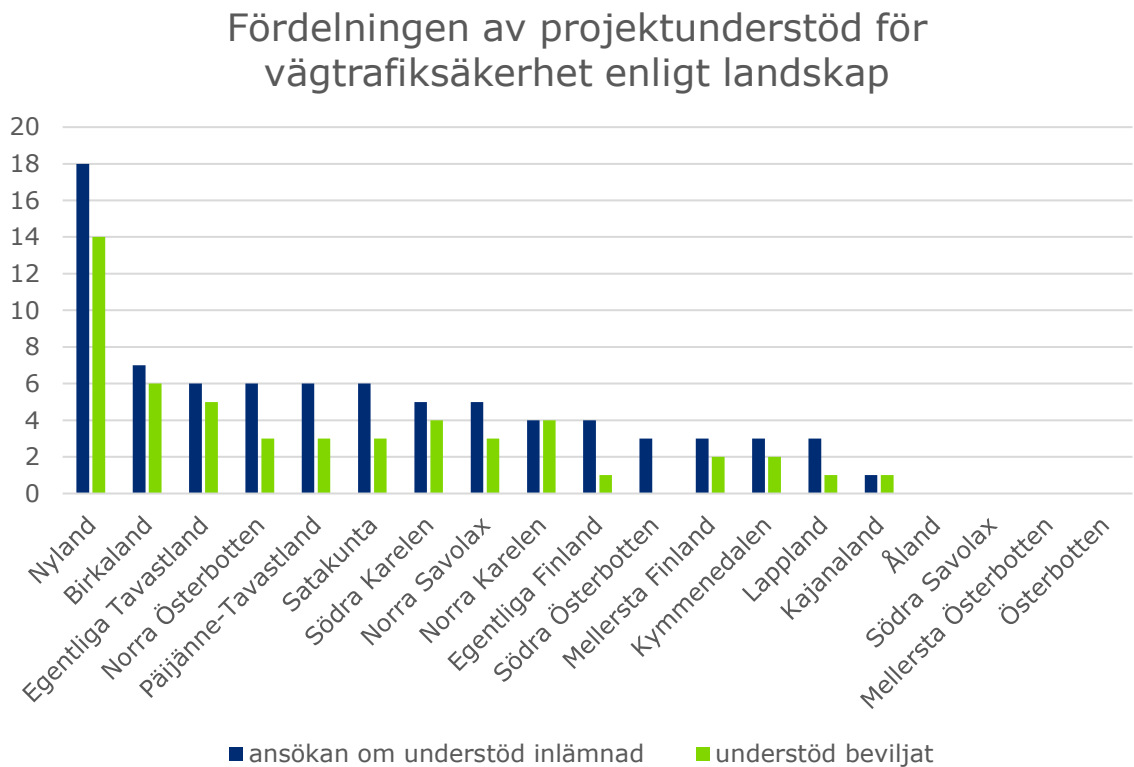
4.2 Främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik: Projektunderstöd

4.2.1 Allmän beskrivning

Projektunderstöd för säkerhet i vägtrafik har sökts för sammanlagt 98 projekt under ansökningsomgångarna 2017–2021, och understödet har beviljats 60 procent av dem (59/98). I Finland finns det sammanlagt 309 kommuner, av vilka 55 har ansökt om projektunderstöd för säkerhet i vägtrafik. Av de kommuner som ansökt om understöd fick 38 av 55 kommuner understöd under ansökningsomgångarna 2017–2021. Granskat per landskap har städerna och kommunerna i Nyland ansökt om och fått det största antalet understöd. I Birkaland har kommunerna lämnat in sammanlagt sju ansökningar, som med undantag av en har lämnats in av Tammerfors stad. Inga ansökningar har lämnats in från Åland eller landskapen Södra Savolax, Mellersta Österbotten och Österbotten. Ansökningar har lämnats in från landskapet Södra Österbotten, men inget understöd har beviljats för projekten.

Utöver kommunerna har olika läroanstalter, föreningar samt ett (1) landskapsförbund ansökt om understöd. Dessa aktörer var totalt tolv stycken. Aktörerna ansökte om understöd för sammanlagt 18 projekt, av vilka sju fick understöd.

Bild 4 Fördelningen av ansökningar om projektunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik enligt landskap under ansökningsåren 2017–2021.



Fördelningen på årsnivå av ansökningarna och de beviljade understöden enligt tema beskrivs i tabell 5. Trafiksäkerheten för barn och ungdomar var ett övergripande tema under den granskade femårsperioden. Under ansökningsomgången år 2021 flyttades fokus till främjande av äldres säkerhet och mobilitet.

Tabell 5. Fördelningen av ansökningar om projektunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik enligt tema under ansökningsåren 2017–2021.

Teman för ansökningsomgången 2017	Antal sökta understöd (st.)	Beviljade understöd (st.)
Trafiksäkerhet för barn	5	4
Trafiksäkerhet för ungdomar		
Trafiksäkerhet för både barn och ungdomar	7	5
Trafiksäkerhet/tillgänglighet för äldre		
Övriga trafiksäkerhetsteman	14	4
TOTALT	26	13

Teman för ansökningsomgången 2018	Antal sökta understöd (st.)	Beviljade understöd (st.)
Trafiksäkerhet för barn	2	1
Trafiksäkerhet för ungdomar	2	1
Trafiksäkerhet för både barn och ungdomar	13	9
Trafiksäkerhet/tillgänglighet för äldre	1	
Övriga trafiksäkerhetsteman	3	
TOTALT	21	11

Teman för ansökningsomgången 2019	Antal sökta understöd (st.)	Beviljade understöd (st.)
Trafiksäkerhet för barn	2	2
Trafiksäkerhet för ungdomar	8	6
Trafiksäkerhet för både barn och ungdomar	4	3
Trafiksäkerhet/tillgänglighet för äldre		
Övriga trafiksäkerhetsteman	3	3
TOTALT	17	14

Teman för ansökningsomgången 2020	Antal sökta understöd (st.)	Beviljade understöd (st.)
Trafiksäkerhet för barn		
Trafiksäkerhet för ungdomar	6	5
Trafiksäkerhet för både barn och ungdomar	4	3
Trafiksäkerhet/tillgänglighet för äldre		
Övriga trafiksäkerhetsteman	5	4
TOTALT	15	12

Teman för ansökningsomgången 2021	Antal sökta understöd (st.)	Beviljade understöd (st.)
Trafiksäkerhet för barn	1	1
Trafiksäkerhet för ungdomar	4	3
Trafiksäkerhet för både barn och ungdomar	1	
Trafiksäkerhet/tillgänglighet för äldre	7	6
Övriga trafiksäkerhetsteman	1	1
TOTALT	14	11

Genom de projekt som fick understöd i ansökningsomgångarna åren 2017–2021 har man försökt påverka trafiksäkerheten genom att bland annat

- identifiera utmaningar i trafikmiljön och föreslå möjliga åtgärder för dem
- genom att utveckla nya planeringslösningar och testa befintliga planeringslösningars inverkan på säkerheten
- prova nya datainsamlingsmetoder och analysmodeller
- skapa ramar för utvärdering och checklistor som grund för planeringsarbetet
- främja trafikfostringsarbetet och utveckla verksamhetsmodeller för att påverka olika åldersgruppers och fordonsanvändares attityder

4.2.2 Utvärdering av mål

Som det beskrivs i kapitel 2.2 kan understöd beviljas för säkerhetsundersökningar inom vägtrafik samt regionala och lokala utvecklingsprojekt och försök som främjar genomförandet av de nationella målen för vägtrafiksäkerheten. Målen på transportsystemnivå för projektunderstöd som främjar säkerheten inom vägtrafiken kommer från den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin. Det grundläggande målet omfattar dessutom regionala trafiksäkerhetsmål, som enligt ansökningsanvisningarna kan vara definierade i kommunens eller regionens trafiksäkerhetsplan eller i regionens eller landskapets trafiksystemplan.

De årliga temana för projektansökningarna planeras av sakkunniga vid Traficom inom ramarna för målen för de nationella strategierna och andra eventuella aktuella riktlinjer.

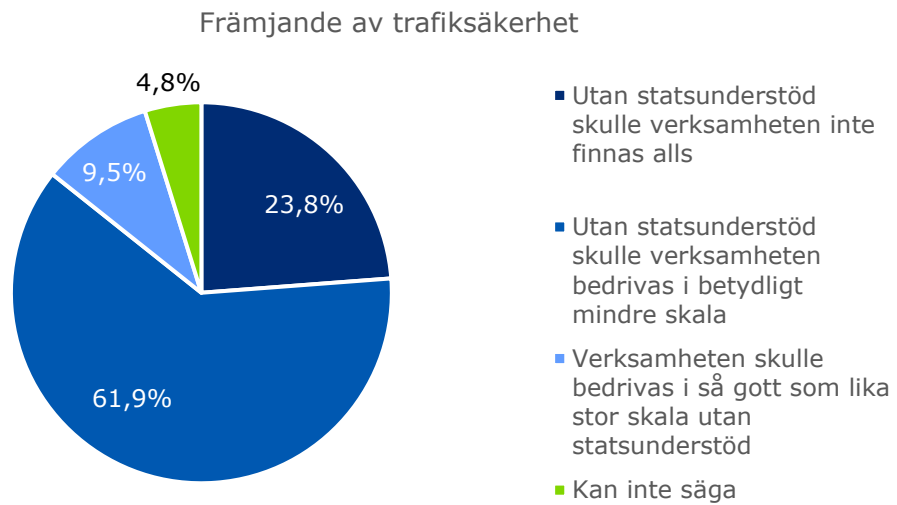
Inga särskilda indikatorer beträffande understödsansökan som helhet har fastställts för uppnåendet av de regionala eller nationella trafiksäkerhetsmålen. Inga utsedda indikatorer har heller fastställts för enskilda projekt, utan de sökande ska på ansökningsblanketten beskriva på vilket sätt projektet främjar temat för projektansökan och/eller huruvida och på vilket sätt projektet stöder förverkligandet av det regionala eller nationella trafiksäkerhetsmålet.

4.2.3 Bedömning av verkningsfullhet

Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet

Utifrån intervjuerna och enkäten kan konstateras att man genom statsunderstödet har åstadkommit önskade trafiksäkerhetsprojekt, som inte skulle ha genomförts i samma omfattning utan understöd. Understödet har möjliggjort genomförande av önskad trafiksäkerhetsverksamhet i målkommunerna och -organisationerna. I intervjuerna med projektaktörer konstaterades exempelvis att inga försök med ny infrastruktur eller projekt med ett vetenskapligt angreppssätt skulle ha genomförts i kommunen om man inte hade fått statsunderstöd. Särskilt i små kommuner och städer möjliggör statsunderstödet verksamhet som det annars inte skulle finnas resurser för. Statsunderstödet kan konstateras vara en acceleratör för verksamhet när det finns en idé eller vilja i fråga om ett visst ämne.

Bild 5 Effekten av projektunderstöd för främjande av trafiksäkerheten på organisationens verksamhet.

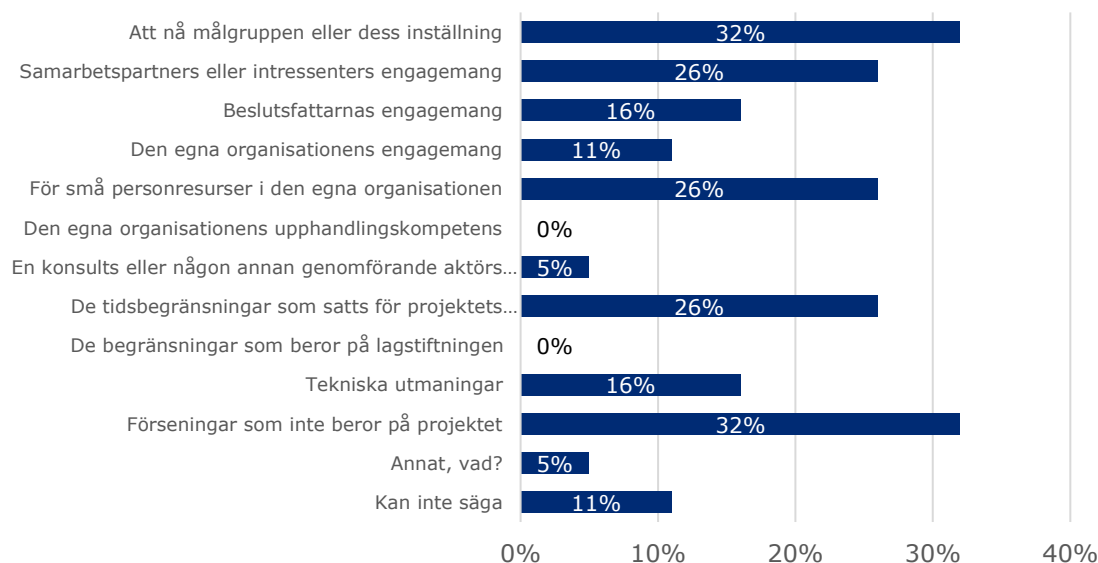


Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet

De projekt som fått understöd har i huvudsak genomförts i enlighet med den plan som gjorts upp i ansökningsskedet. I en del projekt uppnåddes inte alla mål som ställts upp, eller så kunde en del uppgifter inte utföras på grund av förändrade omständigheter. Utmaningar för genomförandet av målen och de projektuppgifter som fastställts i början av projektet har varit bland annat brist på personresurser, att nå målgruppen, begränsningar i fråga om kostnader och tidsplan, dåligt engagemang från samarbetspartner eller intressentgrupper samt förseningar som inte beror på projektet (bild 6). I projekt där växelverkan och involvering har spelat en viktig roll har bristen på vilja att delta bland parterna samt coronapandemin utgjort utmaningar eller hinder.

Även om de uppställda målen inte alltid har uppnåtts, kan projekten ändå ha upplevts vara nyttiga. Projekten har bland annat ökat parternas kompetens och samarbetet mellan olika aktörer. Ett bra projektresultat kan även vara att en ny metod har testats eller utvecklats inom ett projekt, men att det har konstaterats att lösningen inte fungerar. I sådana fall är resultatet värdefull information om metodens (dåliga) användbarhet.

Bild 6 Utmaningar i genomförandet av projekt för att främja säkerheten i vägtrafiken.



Vilka verkningar som eftersträvas i understödsprojekten varierar från projekt till projekt. Målet för en del trafiksäkerhetsprojekt är att förbättra trafikmiljön, medan det för andra är att påverka trafikbeteendet. Både trafikmiljöns egenskaper och trafikbeteendet inverkar på trafiksäkerhetens utveckling. Det är dock svårt att bedöma projektens slutgiltiga effekt på trafiksäkerheten utan långsiktig uppföljning av exempelvis trafikolyckor.

Statsunderstödet för trafiksäkerhetsarbete främjar vid sidan om trafiksäkerhetens utveckling, även andra samhällsliga mål, om och när man tänker på trafiksäkerheten i ett större perspektiv som en del av främjandet av välfärd, hälsa och säkerhet. I de material som funnits tillgängliga i arbetet framträder projektens effekter inte bara på trafiksäkerheten, utan även på valet av färdstätt.

En annan typ av utveckling av samarbetet framträder i materialet som en central effekt av understöden. Exempelvis har regionala trafiksäkerhetsprojekt upplevts vara viktiga, eftersom man genom dem får med även regionens små kommuner och inte bara huvudorterna i trafiksäkerhetsarbetet. Projekten har bedömts ha effekter även på till exempel personalens kompetens och samarbetet med intressentgrupper. I gruppintervjun lyftes fram att statsunderstödet har haft betydelse för i synnerhet attityderna hos kommunens beslutsfattare. Beslutsfattarna ger arbetet grönt ljus när man har fått understöd från staten, och det är även möjligt att den information som projekten producerar tas emot bättre när den kommer från en aktör utanför kommunen än från en projektkonsult.

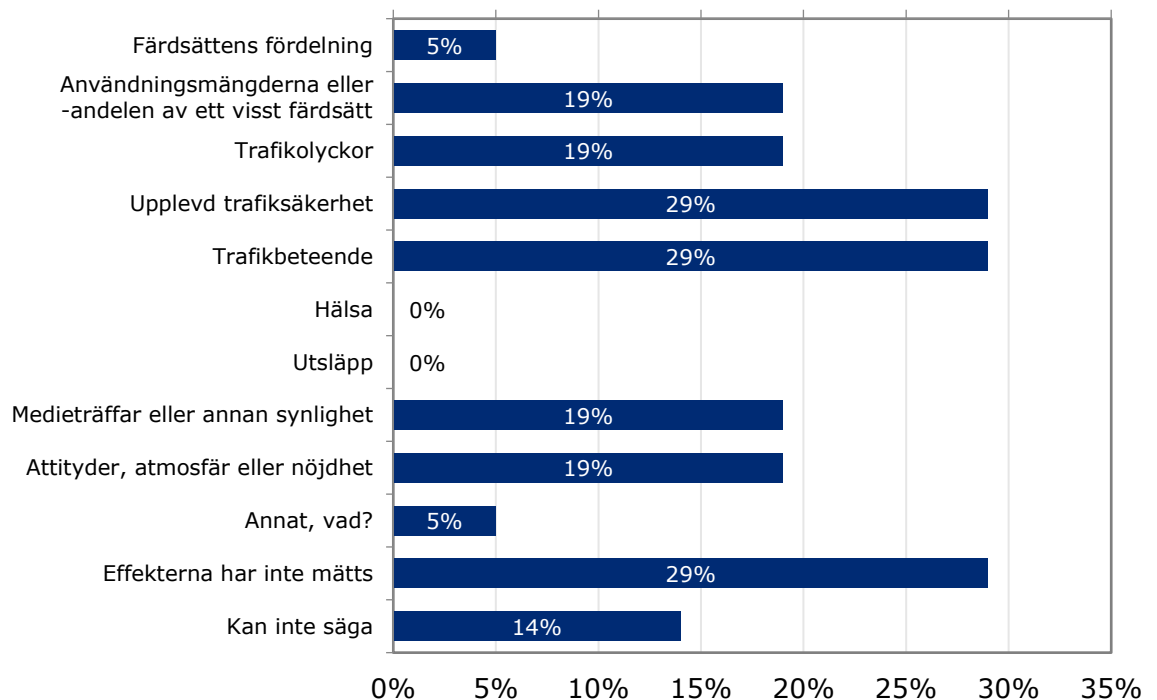
Tabell 6. Uppskattade verkningar av projektunderstöd för främjande av trafiksäkerheten.

Svarsalternativ	Ingen effekt	Liten effekt	Viss effekt	Stor effekt	Kan inte säga
Trafiksäkerheten har förbättrats i målgruppen eller målområdet	0 %	0 %	70,0 %	30,0 %	0 %
Användningen av hållbara transportsätt har ökat i målgruppen eller målområdet	10,0 %	30,0 %	45,0 %	10,0 %	5,0 %
Målgruppens kunskaper har ökat	0 %	0 %	25,0 %	70,0 %	5,0 %
Förändring i målgruppens attityder	0 %	10,0 %	55,0 %	30,0 %	5,0 %

Målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats	0 %	15,0 %	60,0 %	20,0 %	5,0 %
Er egen organisations kunskaper har ökat	0 %	0 %	35,0 %	65,0 %	0 %
Er egen organisations verksamhetssätt har förändrats	0 %	5,0 %	70,0 %	25,0 %	0 %
En helt ny verksamhet eller tjänst har startats	5,0 %	25,0 %	35,0 %	35,0 %	0 %
Finansieringen har ökat för att främja trafiksäkerheten	0 %	45,0 %	30,0 %	20,0 %	5,0 %
Samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer	0 %	5,0 %	45,0 %	50,0 %	0 %
Kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts	0 %	30,0 %	60,0 %	10,0 %	0 %
Trafiksäkerheten har fått en starkare ställning i beslutsfattandet	0 %	30,0 %	30,0 %	35,0 %	5,0 %
Trafiksäkerheten har fått ökad synlighet i medier	0 %	10,0 %	30,0 %	60,0 %	0 %
Någon annan effekt, vad?	20,0 %	0 %	0 %	60,0 %	20,0 %

Bedömningen av effekterna av projekten har konstaterats vara utmanande i dagens läge. I enkäten konstaterade 30 procent av respondenterna att effekterna av projekten inte har mätts i fråga om någon faktor (se bild 7).

Bild 7 Mätning av projektens effekter: statsunderstöd för trafiksäkerhet.



I projektens slutrapporter har verkningsfullheten också i regel analyserats utifrån hur projektets kvalitativa mål och projektuppgifter förverkligades. Som tidigare nämnts är det mycket svårt att bedöma den egentliga effekten på trafiksäkerhetens utveckling utan indikatorer och uppföljning, vilket i sin tur inte är realistiskt i ettåriga projekt. Man kan också fundera på om det i projekten vore till mer nytta att utvärdera lärdomarna, framgångarna och misslyckandena i projekten, det vill säga de s.k. processeffekterna.

Eftersom projekten i huvudsak leds av kommuner och riktar sig till hela kommunens område eller exempelvis enskilda objekt såsom trafiksäkerheten vid skolor, är projektens effekter i huvudsak lokala. När god praxis får större spridning kan man tänka sig att det även uppstår en större verkningsfullhet.

Effekterna av en minskning eller ökning av understödet

Enligt enkätresultaten skulle kommunernas verksamhet för att främja trafiksäkerheten i sin helhet vara mindre omfattande utan statsunderstöd. För kommunerna fungerar statsunderstöden som ett incitament till att styra finansiering och personresurser till främjande av trafiksäkerheten. Vid granskning på projektnivå skulle en eventuell större finansiering i praktiken innebära att man i projektet genomför fler åtgärder eller för en större målgrupp än man skulle göra med mindre finansiering. En minskning och ökning av finansieringen skulle troligtvis inverka i första hand på informeringen och påverkansarbetet, som är viktigt med tanke på effekternas varaktighet.

Vid en helhetsgranskning skulle en minskning av anslagen för projektunderstöd för säkerhetsverksamhet för vägtrafik leda antingen till att understödets andel av projektens totala finansiering skulle minska eller till att en större del av ansökningarna skulle avslås. En minskning av statens finansieringsandel skulle betyda att kommunernas finansieringsandel höjs, vilket i praktiken skulle kunna minska mängden intresserade sökande. En gallring av projekt skulle i sin tur minska mängden genomförda projekt och samtidigt deras effekter. Sammantaget kan man dra slutsatsen att en minskning eller ökning av statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik på motsvarande sätt minskar eller ökar projektverksamhetens positiva effekter på trafiksäkerheten.

4.2.4 Bedömning av allmänintresse och effektivitet

Stödets storlek och allokering i förhållande till de effekter som eftersträvas

För statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik har inga nationella kvantitativa mål ställts upp. Enligt ansökningsanvisningarna vill man genom projektunderstöden stödja försök med och införande av nya verksamhets-sätt och idéer. Genom statsunderstödet vill man stödja i synnerhet sådana försök, utvecklingsprojekt och undersökningar vilkas verksamhetsmodeller, erfarenheter och resultat kan tillämpas och utnyttjas i hela landet. De utvecklingsprojekt och försök som finansieras bör främja de teman som valts ut utifrån de gemensamma säkerhetsmålen (se kapitel 2.2.3).

Av summan av projektunderstöden för åren 2017–2021 riktades uppskattningsvis 38 procent till projekt där målet var att utveckla verksamhetsmodeller eller lösningar som förbättrar säkerheten i trafikmiljön. Dessa projekt kan bedömas bäst motsvara de resultat som eftersträvas genom projekten. Sex procent av understöden användes i sin tur till utredningar och vägledning som likaså kan ha gett resultat som kan utnyttjas nationellt. Sammanlagt 56 procent av projektunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik användes för åtgärdsprogram, planeringsprojekt samt trafikfostran, kommunikation och marknadsföring. Man torde kunna bedöma att resultaten från sådana projekt endast till vissa delar kan utnyttjas nationellt (till exempel kommunikationsmaterial). Även dessa projekt främjar naturligtvis det nationella trafiksäkerhetsmålet.

På basis av bedömningen kan man dra slutsatsen att verkningsfullheten av statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik skulle bli bättre

om en större del av projektunderstöden riktades till utveckling av verksamhetsmodeller, fysiska lösningar eller metoder som kan utnyttjas nationellt.

Negativa eller överlappande eller motsatta effekter i förhållande till andra understöd

Projekt för främjande av vägtrafiksäkerheten har inte upptäckts ha några negativa effekter eller effekter som strider mot andra stödformer. Säkerhetsprojekten har i viss mån liknande effekter som alla andra stödformer som utvärderats här. Exempelvis projekt som riktar sig till skolelever och ungdomar har liknande effekter som Trafikskyddets verksamhet. Genom projekt som förbättrar säkerheten vid gång och cykling främjar man samtidigt dessa trafikformers attraktivitet och producerar material att beakta i kommunernas planer för främjande.

Liknande effekter kan betraktas snarare som synergieffekter än som överlappande arbete. Traficom godkänner även projekt när ämbetsverket säkerställer att statsunderstöd riktas till samma verksamhet ur endast en stödform.

Understödet betydelse med tanke på olika användargrupper/befolkningsgrupper i trafiken samt effekter på konkurrensläget

Målgrupperna för trafiksäkerhetsprojekten har fastställts i utlysningarna. Genom projekten har trafiksäkerheten för skolelever, barn, ungdomar, äldre och personer i arbetsför ålder främjats. Målgrupperna har fastställts vid Traficom utifrån strategiska granskningar av och riktlinjer för trafiksäkerheten samt det identifierade behovet. Projektunderstöd för främjande av trafiksäkerheten riktas med andra ord till främjande av säkerheten för en viss befolkningsgrupp därför att det i befolkningsgruppen i fråga inträffar fler olyckor än i de övriga befolkningsgrupperna eller för att man genom att påverka befolkningsgruppen i fråga (till exempel barn och ungdomar) bäst kan uppnå en långvarig effekt.

Projektunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik har inga direkta effekter på konkurrensläget, eftersom företag inte kan beviljas understöd. Flera projekt involverar dock en konsult eller ett forskningsinstitut. I sådana fall ligger det på den sökandes ansvar att följa gällande upphandlingslagstiftning. I denna bedömning har det inte utretts hur upphandlingslagstiftningen har följts. Å andra sidan har det i utvärderingen inte framkommit några tecken på att projektunderstöden skulle ha några väsentliga effekter på konkurrensläget.

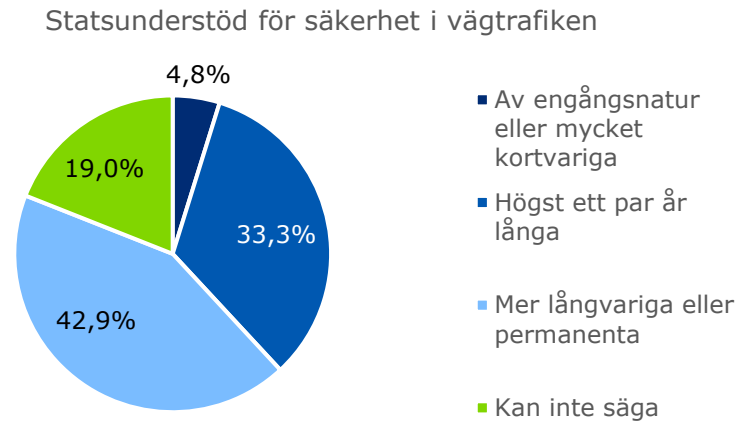
Verksamhetens kontinuitet och effekternas varaktighet

I enkäten var nästan två tredjedelar av respondenterna av den åsikten att den egna organisationen har haft nytta av understödsprojektens resultat eller verksamhetsmodell efter projektet. När man räknar in svaren "delvis eller endast i en del projekt" blir procentandelen som utnyttjat projektresultat omkring 95, vilket kan betraktas som ett mycket bra resultat.

På basis av enkäten och gruppintervjun har projekten också haft bestående slutprestationer och effekter som fortsatt efter projektiden. En del av projektens metoder eller slutprodukter har konstaterats fungera och har förblivit en del av kommunens eller projektaktörens normala verksamhet. Även exempelvis åtgärdsprogram för trafiksäkerheten fungerar framöver som verktyg för kommunerna i

arbetet med att utveckla trafikmiljön. I enkäten uppgav 90 procent av respondenterna att den verksamhet som genomförts inom projekten fortsatte antingen full ut eller åtminstone delvis/i en del projekt efter projekttiden. Vid frågan om hur varaktiga projektets effekter har varit uppskattade cirka en tredjedel av respondenterna att effekterna varat i åtminstone ett par år. Över 40 procent uppskattade i sin tur att effekterna är långvarigare eller bestående.

Bild 8 Enkät svar om varaktigheten för effekterna av trafiksäkerhetsprojekt.



Skalbarhet och reproducerbarhet

Huruvida projektresultaten kan utnyttjas i större utsträckning beror på bland annat projektets innehåll. I en del projekt är slutresultatet tillgängligt som sådant i större utsträckning (till exempel material för trafikfostran). Andra projekt är i sin tur lokalt riktade (till exempel åtgärdsprogram) och kan inte direkt utnyttjas på andra håll. I dessa projekt har man dock ofta prövat nya verksamhetssätt eller datainsamlingsmetoder som gett lärdomar som kan utnyttjas på bredare front.

I gruppintervjun och enkäten konstaterades att projektens resultat och verksamhetsmodeller ganska väl kan reproduceras i andra kommuner eller organisationer, men de som intervjuades och svarade på enkäten kände dock nödvändigtvis inte till huruvida de egna projektens prestationer hade utnyttjats på annat håll. Över 80 procent av respondenterna var beträffande projektunderstödet för främjande av trafiksäkerheten av den åsikten att de egna projektens verksamhetsmodeller skulle kunna upprepas på en annan ort eller i en annan organisation.

Av materialen framkommer även att man i kommunerna inte nödvändigtvis känner till tidigare genomförda projekt och resultaten från dem, vilket bidrar dels till att liknande idéer upprepas, dels till en brist på idéer i små kommuner. I materialet framträdde tydligt ett behov av att kommunicera projektens resultat och verksamhetsmodeller, vilket skulle hjälpa nya aktörer att komma på idéer till möjliga projekt. Skalning och reproducering av beprövade och fungerande projektresultat skulle kunna öka verkningsfullheten.

Understödet betydelse regionalt samt i den riksomfattande trafik- och klimatpolitiken

Effekterna av de projektunderstöd som främjar säkerhetsverksamhet för vägtrafik är i allmänhet lokala. I många projekt kan verkningsfullheten gälla endast en enskild skola, ett gatuavsnitt eller en viss sammanslutning. Effekterna kan dock vara långvariga och sprida sig i kommunen eller till och med regionalt. På basis av intervjuerna kan de bestående effekterna av projekten vara till exempel förändrade attityder bland kommunens beslutsfattare och ökat samarbete mellan kommuner i trafiksäkerhetsfrågor. Som exempel nämndes även en kurs i mediefostran som ordnats inom ett trafiksäkerhetsprojekt och som infördes som en valfri kurs i kommunens skolor.

Projektens regionala och nationella verkningsfullhet kan uppstå på så sätt att man inom projekten producerar reproducerbara och skalbara resultat för trafiksäkerhetssamarbetet. Informationen om projektens resultat har dock tills vidare spridits dåligt till kommunerna.

I de nationella strategierna har inga mål eller roller för trafiksäkerhetsprojekt fastställts separat, och därför har projekten i sig inte heller någon direkt roll i den nationella trafikpolitiken. På ett allmänt plan främjar alla projekt som förbättrar trafiksäkerheten samtidigt målen för den nationella trafiksäkerheten.

4.2.5 Helhetsbedömning

Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet

Målen som ställts upp för projektunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik är ändamålsenliga. Genom projekten strävar man efter att skapa nya verksamhetssätt och idéer samt testa och införa dem. Resultat som kan utnyttjas i hela landet betraktas dessutom som viktigast i projektansökan. De årliga temana för projektansökningarna är målgrupper som härletts ur de nationella strategierna och är i det hänseendet välgrundade.

Trots att huvudmålen för understöden är tydliga ger man i utlysningarna å andra sidan möjlighet att göra "vilka som helst" projektförslag som främjar trafiksäkerheten inom ramarna för temana. Sådana öppna mål är motiverade när man inte vill begränsa de sökandes idéskapande. På basis av utvärderingen kan man dock dra slutsatsen att man för säkerhetsprojekt som finansieras med statsunderstöd kunde ställa upp strängare mål att producera resultat som kan tillämpas i hela landet. Man kunde antingen kräva testning av huruvida resultaten kan göras mer allmänna eller åtminstone inkluderas i bedömningskriterierna för ansökningarna.

Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen

Generellt kan konstateras att alla projekt som genomförts med hjälp av projektunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik har förbättrat vägtrafiksäkerheten i viss mån, i någon målgrupp och på någon ort. Den viktigaste effekten är troligtvis att man genom projekten främjar att kommunala myndigheter och beslutsfattare beaktar vägtrafiksäkerheten i sina beslut.

Resultaten från säkerhetsprojekt har varit i huvudsak lokala. Av de finansierade projekten har under hälften varit projekt vars mål har varit att producera nya verksamhetsmodeller eller andra lösningar för regional eller nationell spridning. I det hänseendet har understödets verkningsfullhet inte varit särskilt bra.

Stödets effektivitet och samhällliga betydelse

Projektunderstöd bedöms vara ett effektivt sätt att över hela landet på ett heltäckande sätt genomföra projekt som på olika sätt förbättrar vägtrafiksäkerheten. En viktig effektivitetsfaktor är kravet på den sökandes egen finansieringsandel, som uppmuntrar till att planera projekt med effekt lokalt. Projektunderstöd är lämpligt som understödsform när man vill pröva och införa nya verksamhetssätt och idéer. På basis av utvärderingen har ungefär hälften av projektens resultat varit lokal förbättring av trafiksäkerheten och ungefär hälften produktion och testning av reproducerbara verksamhetssätt och idéer.

Projektunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik har beviljats sedan år 2017. Utifrån utvärderingen kan konstateras att det finns ett samhällligt behov av projektunderstöden och att trafiksäkerheten främjas genom projekten. Den samhällliga betydelsen av statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik skulle kunna ökas genom att för projektunderstöd för främjande av trafiksäkerheten fastställa nationella mål och uppgifter i genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin.

Behov att utveckla stödprocessen

Delfaktorerna i ansökningsprocessen fick relativt goda vitsord i enkäten. På basis av materialen verkar dock tidsplanen för understödsprocessen vara en faktor som begränsar projekten och iveren att ansöka. En ett år längre tidsplan för projekten skulle kunna göra det möjligt att även följa upp projektets verkningsfullhet samt sprida och reproducera projektresultaten. Dessutom lämpar sig ansöknings- och beviljandeprocessens årscykel på ett kalenderår dåligt i synnerhet för projekt i skolvärlden, där en mer naturlig tidsplan skulle vara skolåret, från hösten till våren. Det som upplevdes vara positivt i sin tur var det förenhetligande av tidsplanerna för ansökan om olika slag av statsunderstöd som skett under de senaste åren, eftersom tidsplanen för ansökningsprocessen på så vis blir välbekant för de ansökande aktörerna och gör det möjligt för projekten att förbereda sig bättre.

”Det har gått åt det hållet att det är bättre att låta en konsult utarbeta ansökan för att man ska ha en liten möjlighet att få understöd. Enligt mig är det inte rätt riktning, eftersom det finns en risk för att ”fina papper” utan lokalkännedom visar sig vara den viktigaste delfaktorn. De sökande har verkligen inte samma utgångsläge.”

I projekt där en konsult till största delen har ansvarat för utförandet av arbetet har konsultens närvaro i huvudsak upplevts som en styrka. Konsultarbetet har i små kommunorganisationer gjort det möjligt att utnyttja en utomstående kompetens och göra de erhållna kunskaperna till en del av kommunens kompetens. I enkätsvaren kan man dock skönja även kritik beträffande anlitande av konsulter i ansökningsskedet. Enligt kritiken är det svårt att få statsunderstöd utan hjälp av en konsult, vilket innebär att de kommuner som inte har råd med en konsult hamnar efter i bedömningen av ansökningarna.

Förändringsfaktorer i verksamhetsmiljön

I sakkunnigbedömningen identifierades följande förändringar i verksamhetsmiljön och uppkommande teman inom trafiksäkerheten:

- Elektrifieringen av trafiken
- Nya hjälpmedel för mikromobilitet
- Ökningen av befolkningen med utländsk bakgrund
- Befolkningens åldrande och frågor om körhälsa
- Rusmedel i trafiken (alkohol -> droger), förebyggande av utslagning
- Riskbeteenden bland ungdomar, fenomen på sociala medier
- Säkerheten vid cykling
- Ökad orörlighet, ökningen av distansarbete, sittande i bil
- Förändringar i stadslogistiken, till exempel ökade mattransporter
- På längre sikt: automatiseringen av trafiken.

4.3 Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

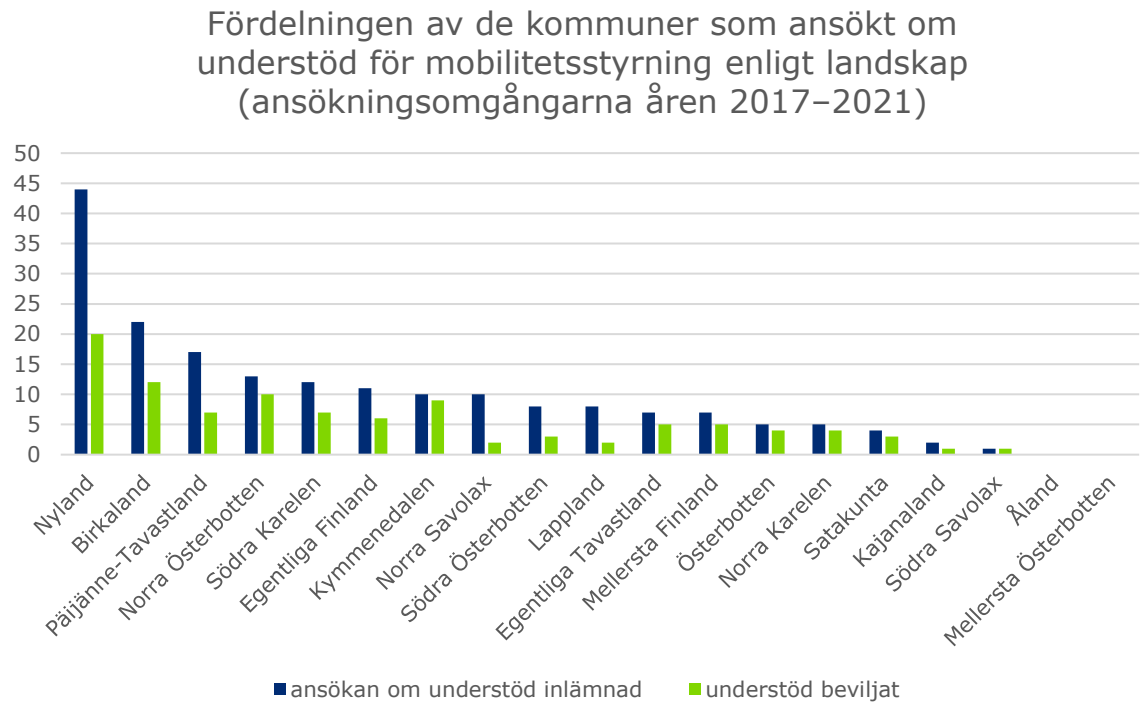
4.3.1 Allmän beskrivning

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning har beviljats sedan år 2012, men i denna rapport granskas enligt uppdraget endast de ansökningsomgångar som ordnades åren 2017–2021. Under denna tidsperiod har understöd sökts för totalt 256 projekt, och understöd har beviljats 148, det vill säga 58 procent av dessa projekt. Av projektansökningarna har 73 procent (186/256) varit ansökningar från kommuner. Totalt 74 kommuner har ansökt om understöd.

Under den granskade tidsperioden har 70 ansökningar om understöd lämnats in av någon annan sökande aktör än en kommun. Andra sökande aktörer har varit till exempel landskapsförbund, samkommuner, sjukvårdsdistrikt samt olika lokala och nationella föreningar. I detta kapitel 4.3 behandlas kommuners och andra aktörers projekt som en och samma helhet, eftersom det i materialet inte var möjligt att skilja kommuners och andra aktörers resultat från varandra.

Per landskap fördelar sig understödsansökningarna enligt bilden nedan.

Bild 9 Fördelningen av projekt för mobilitetsstyrning enligt landskap.



Genom de projekt som fått understöd har man försökt främja hållbar mobilitet på många olika sätt. Projektens mångfald är också mycket stor beträffande typ av projekt, projektstorlek, innehållstema, målgrupp, målområdets geografiska omfattning, metoder och mål.

I bilaga 6 har statsunderstödsprojekten för mobilitetsstyrning delats in enligt tema. I en del fall skulle projektet ha kunnat placeras under flera teman. I dessa fall har projektet ansetts höra till det tema inom vilket innehållet orsakat mest kostnader i projektet.

Tabell 7. Antalet och värdet av statsunderstödsprojekt för mobilitetsstyrning per år.

Alla sammanlagt

Ansökningsår	St.	Euro
2017	30	1 132 586
2018	31	1 045 049
2019	35	1 100 397
2020	26	891 248
2021	35	1 213 033
Totalt	157	5 382 313

4.3.2 Utvärdering av mål

I kapitel 2.3 ovan beskrivs rättsgrunden och målen för understöden för mobilitetsstyrning. Av målen är det primära att påverka människors val av färdssätt. Jämfört med exempelvis statsunderstödet för program för att främja gång och cykling, där temat är tydligt avgränsat, är statsunderstödet för mobilitetsstyrning sett till tematan och målet klart mer omfattande. Därför överläts även idéskapandet beträffande projektens innehåll till stor del till de sökande. Detta kan anses vara bra med tanke på uppfyllandet av lokala behov och uppkomsten av nya idéer.

Å andra sidan är statsunderstödet för mobilitetsstyrning ett av verktygen för främjande av hållbar mobilitet och därigenom klimatpolitiken för trafiken som statsförvaltningen använder sig av. Som sådant skulle det vara möjligt att ställa upp mer fokuserade mål och begränsningar än i dag för det: vad vill man åstadkomma med just det här verktyget till exempel på årsnivå och på längre sikt.

Projekt för mobilitetsstyrning förverkligar ofta även andra mål än målen för hållbar trafik och genom det målen för klimatpolitiken för trafiken. I myndighets- och intressentintervjun i detta arbete nämndes regeringens klimatpolitik (Vägen till ett klimatneutralt Finland 2035) och statsrådets redogörelse om idrottspolitik som nationella mål. I tidigare utredningar har nämnts att avgränsningen av målen för understöd för mobilitetsstyrning i enbart utsläppsmål är för snäv (Suomela et al. 2018).

4.3.3 Bedömning av verkningsfullhet

Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet

Understöden för mobilitetsstyrning har på basis av materialen haft en betydande roll i genomförandet av den verksamhet som är föremål för dem. Av de som svarade på enkäten var cirka 20 procent av den åsikten att projektets verksamhet inte skulle bedrivas över huvud taget utan statsunderstödet, och drygt 70 procent svarade att verksamheten skulle vara klart mer småskalig utan understödet. I gruppintervjun förklarade de sökande aktörerna att statsunderstödet betydelse för genomförandet av projekten är stor: De flesta projekten skulle troligtvis ha genomförts även utan understöd, men tidsmässigt vid en senare tidpunkt, i mindre skala, med ett snävare innehåll eller genom mindre tväradministrativt samarbete. Beträffande kommunerna konstaterades att också ett litet understöd har betydelse för kommunen.

"I och med understödet kunde vi genomföra ett framgångsrikt projekt som främjar hållbar mobilitet och som vi har som mål att integrera i vår grundläggande verksamhet. Vi behövde också mycket egna pengar och annan satsning för projektet, men utan understödet för mobilitetsstyrning skulle vi inte ha kunnat genomföra ett så högkvalitativt projekt. Understödet hjälpte oss också till exempel med marknadsföringen och att hålla tidsplanen."

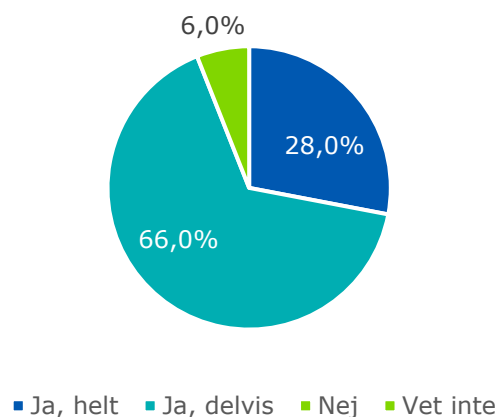
Även i gruppintervjun med myndigheter och intressentgrupper konstaterades att utan statsunderstöd skulle i synnerhet kommunerna börja utveckla områden inom hållbar mobilitet genom klart mindre satsningar eller inte alls. Understödet möjliggör kommunal verksamhet utanför de lagstadgade uppgifterna. En positiv aspekt som de intervjuade nämnde var att statsunderstöden för mobilitetsstyrning som helhet omfattar mycket olika slags utvecklingsverksamhet och möjliggör innovation samt sammanför många olika slags aktörer inom projekten.

Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet

På basis av projektmaterialen kan konstateras att projekten till ganska stor del har genomförts enligt planen i ansökningsskedet. I enkäten var 28 procent av respondenterna av den åsikten att man genom projekten har uppnått de eftersträlvade effekterna helt och hållet, och enligt 66 procent hade de eftersträlvade effekterna uppnåtts delvis.

Bild 10 Har de eftersträlvade effekterna uppnåtts inom projekten: mobilitetsstyrning.

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning



Många olika saker har kunnat orsaka utmaningar i genomförandet av projekten, till exempel

- brist på egna personresurser i projektorganisationen,
- de tidsramar som satts för projektets genomförande,
- svårighet och långsamhet beträffande att få med samarbetspartner eller målgruppen i projektet,
- negativ medieuppmärksamhet, medborgaropinionen eller de kommunala beslutsfattarnas attityd gentemot åtgärder för att främja mobilitet i synnerhet om de upplevs begränsa bilismen,
- konsekvenserna av coronapandemin: sammankomstbegränsningar, inställda evenemang och minskat antal resenärer i kollektivtrafiken,
- i projekt riktade till läroanstalter: undervisningspersonalens brådska och till följd av den små möjligheter att inkludera frågor om hållbar mobilitet i undervisningen.

Det är utmanande att bedöma effekterna av statsunderstödspaketets inverkan på förverkligandet av det mål som ställts upp och förändrad fördelning av färdsattnen. Liksom ovan beträffande trafiksäkerhetsprojekt, har effekterna i rapporterna om projekt för mobilitetsstyrning i allmänhet beskrivits med hjälp av antalet

genomförda åtgärder och deras innehåll, eller exempelvis genom kommunikationens, evenemangens eller utbildningens räckvidd. Vid analysering med hjälp av begreppsapparaten enligt IOOI-modellen för konsekvensbedömning (kapitel 3.1.1) är det närmast fråga om projektens prestationer och resultat (output) och inte om effekterna (outcome) eller verkningsfullheten (impact).

I projektens effekter skulle det vara fråga om en förändring av målgruppens färd-sätt som i de flesta projekt inte har mätts eller på annat sätt verifierats. Ett undantag är vissa projekt som riktat sig till en avgränsad och specifik målgrupp (till exempel en enskild arbetsplats) och där man har kunnat bekräfta förändringar i valen av färd-sätt. Dessutom har det i en del av projektens slutrapporter nämnts att man har för avsikt att undersöka effekten på fördelningen av färd-sätten eller användningen av ett visst färd-sätt efter projekt-tiden, till exempel om ett eller två år. Traficom har inte begärt att få tillgång till dessa uppföljningsundersökningar och känner därför inte till huruvida undersökningar har genomförts som det var tänkt eller hurdana resultat de gett.

En egen projekttyp, som omfattar en ganska stor del av de projekt som finansierats med hjälp av statsunderstöd för mobilitetsstyrning, utgörs av olika typer av planer, strategier och utvecklingsutredningar. Till dessa hör bland annat kommuners övergripande strategier för hållbar mobilitet, program för främjande av gång och cykling samt parkeringsstrategier. Även arbetsplats- eller fastighetsspecifik planering av hållbar mobilitet resulterar i en plan eller en strategi. Planer, strategier och utredningar kännetecknas i regel av att deras eventuella effekter syns först senare, när man övergår från planering till konkret genomförande. Naturligtvis är det även möjligt att det inte alls går att få ledningen för kommunen eller någon annan målorganisation att förbinda sig till planen, varvid planen inte övergår i genomförande; detta är dock inte möjligt att utreda med hjälp av de material som funnits tillgängliga.

”Understöd är nödvändiga, eftersom man med hjälp av dem kan fastställa rimliga utvecklingsriktningar för verksamheten. I en medelstor stad kan tyngdpunkten för verksamheten också av misstag förflyttas helt någon annanstans. Understöden hjälper till att hålla verksamheten effektiv. Tack för dem!”

Även om man oftast inte kan bevisa effekterna på förändringar i färd-sätten, verkar projekten ha andra effekter. I intervjuerna med sökande aktörer var de effekter av projekten som upplevdes som de viktigaste liknande oavsett projektets temaområde: förändringar i attityder och i atmosfären, uppkomsten av diskussion bland intressentgrupper eller kommunala aktörer samt att påverka politiker. Statsunderstödet upplevdes ge betydelse för hållbar mobilitet, varvid det är enklare att involvera personer från kommunens övriga sektorer i arbetet. Det konstaterades också att erhållande av statsunderstöd för ett projekt visar kommunens beslutsfattare att det finns även en större, nationell kontext för arbetet med att främja hållbar mobilitet.

Av både intervjuerna och projektrapporterna framgår tydligt att samarbetet mellan olika aktörer har ökat i och med projekten: samarbetet inom kommunen, med nya samarbetspartner eller tidigare intressentgrupper eller ibland även med

kommuninvånare och grupper som representerar dem. Exempelvis planer på strategisk nivå har under utarbetandet av dem på basis av de granskade materialen effekter i form av kommunikation, invånardeltagande, diskussionen i media, kommunens interna samarbete, växelverkan med intressenter eller diskussioner mellan beslutsfattare. Processen för utarbetande av en plan fungerar således som ett underlag för kommunikation och samarbete, som annars inte skulle inledas.

Beträffande kommunerna nämnde de som intervjuades i myndighets- och intressentintervjuerna att understödet i kommunen genererar många olika slags processer, ny verksamhet och nya verksamhetssätt. Ur perspektivet för ledningen av kommunerna presenterade de intervjuade myndighets- och intressentgrupperna att om man vill främja någon viss verksamhet, behövs det en finansiell morot – med enbart kunskapsmässig styrning och sparring utan finansieringsinstrument framskrider saker och ting vanligtvis inte.

Enligt de som svarade på enkäten hade understödet för mobilitetsstyrning mest inverkan på följande: ökade kunskaper i målgruppen, samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer, ökad synlighet i media för hållbar mobilitet, ökade kunskaper i den egna organisationen, ökad användning av hållbara färdssätt i målgruppen eller området, förändrade attityder i målgruppen och förändrat beteende eller agerande i målgruppen.

Tabell 8. Uppskattade effekter av projektunderstöd för mobilitetsstyrning.

Svarsalternativ	Ingen effekt	Liten effekt	Viss effekt	Stor effekt	Kan inte säga
Trafiksäkerheten har förbättrats i målgruppen eller målområdet	16,7 %	16,7 %	45,8 %	12,5 %	8,3 %
Användningen av hållbara transportsätt har ökat i målgruppen eller målområdet	2,0 %	18,4 %	44,9 %	28,6 %	6,1 %
Målgruppens kunskaper har ökat	2,0 %	4,1 %	42,9 %	49,0 %	2,0 %
Förändring i målgruppens attityder	2,1 %	10,2 %	61,2 %	20,4 %	6,1 %
Målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats	4,1 %	10,2 %	61,2 %	12,3 %	12,2 %
Er egen organisations kunskaper har ökat	4,1 %	16,3 %	34,7 %	42,9 %	2,0 %
Er egen organisations verksamhetssätt har förändrats	14,3 %	20,4 %	40,8 %	20,4 %	4,1 %
En helt ny verksamhet eller tjänst har startats	14,6 %	20,8 %	22,9 %	39,6 %	2,1 %
Finansieringen har ökats för att främja hållbar mobilitet	14,3 %	20,4 %	38,8 %	26,5 %	0 %
Samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer	2,0 %	14,3 %	28,6 %	53,1 %	2,0 %
Kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts	4,1 %	18,4 %	44,9 %	30,6 %	2,0 %
Hållbar mobilitet har fått en starkare ställning i beslutsfattandet	6,1 %	20,4 %	36,7 %	32,7 %	4,1 %
Ökad synlighet i medier för hållbar mobilitet	2,1 %	18,4 %	30,6 %	46,9 %	2,0 %
Någon annan effekt, vad?	0 %	0 %	16,7 %	50,0 %	33,3 %

”Projektet pågår i åtta månader. Det är en kort tid för att bygga upp ett nätverksliknande arbetssätt och uppnå mål beträffande beteende och attityder.”

Som det konstaterats ovan är det inte möjligt att verifiera effekten av understöden för mobilitetsstyrning – eller bristen på effekt – på förändringen i färdssätt.

Detta kan knappast tolkas som ett misslyckande för enskilda projekt, utan som en egenskap hos statsunderstödspraxisen i projektform. En projekttid på knappt ett år är ganska kort för att uppnå mer omfattande förändringar i färdssätten, och dessutom finns det vanligtvis inte någon utgångsinformation innan projektet påbörjas om fördelningen av färdssätten i målgruppen. En utredning av förändringarna i färdssätten i slutfasen av projektet skulle även i allmänhet vara så dyr att genomföra att största delen av projektets finansiering skulle gå till den, och man skulle nödvändigtvis inte ens hinna göra utredningen inom projekttiden på ett kalenderår.

Effekterna av en minskning eller ökning av understödet

På nationell nivå kan man bedöma att om den årliga totalsumma som reserverats för understöd skulle minska avsevärt, skulle man behöva minska antalet projekt som får finansiering eller alternativt understödsprocenten. Enskilda beviljade understöd är däremot redan nu så små att det inte skulle vara vettigt att minska beloppen på dem med den s.k. osthyvelsprincipen utan att verkningsfullheten skulle lida. Om antalet projekt som får understöd på årsnivå skulle vara mindre än i dag, skulle behovet av tydliga och transparenta kriterier för beviljande öka ytterligare. Det finns även en risk för att understöden hopar sig på stora och medelstora stadsregioner med mer personresurser och kunskap om utarbetande av ansökningar än små kommuner.

Om understödets årliga totalsumma å andra sidan skulle öka avsevärt, borde Traficom, som beviljar understöd, dra upp linjerna för huruvida man ökar beloppen på enskilda understöd eller finansierar ett större antal projekt än i nuläget. I båda fallen kan den totala verkningsfullheten bedömas öka.

4.3.4 Bedömning av allmänintresse och effektivitet

Stödets storlek och allokering i förhållande till de effekter som eftersträvas

De årliga totalsummorna på statsunderstöd för mobilitetsstyrning beskrivs ovan i kapitel 2.3.3. Eftersom det på nationell nivå inte har ställts upp några kvantitativa mål för statsunderstödet (till exempel beträffande riksomfattande förändringar i fördelningen av färdssätt), är det inte möjligt att utvärdera huruvida understödets totalbelopp räcker till i förhållande till målen.

Det kan dock konstateras att några stora nationella effekter (till exempel stora riksomfattande förändringar i färdssätten) i princip inte heller är möjliga inom ramar för den årliga totalsumman av statsunderstöd för mobilitetsstyrning. För att uppnå de aktuella effekterna borde det årliga anslaget som används för understöden vara i en annan storleksklass.

Ur materialet kan några utvecklingsförslag i fråga om inriktningen av understöden lyftas fram. Beträffande de ansökande målgrupperna för understöden har man tidigare i samband med beredningen av den föregående riksomfattande trafiksystemplanen funderat över huruvida understödet borde kunna riktas även till privata arbetsgivare för åtgärder för mobilitetsstyrning för de anställda. Samma tema framkom i myndighets- och intressentintervjun i detta arbete.

Ett separat tema utgörs av frågan om på vilket sätt understödet borde riktas till städer och kommuner av olika storlekar. Man kan bedöma att en inriktning av understöden till endast stora och medelstora städer skulle kunna åstadkomma bättre kvantitativ verkningsfullhet, eftersom den potentiella målgruppen i dem är större till följd av en större befolkning, och dessutom möjliggör en bra servicenivå på kollektivtrafiksystemet alternativ för hållbar mobilitet bättre än i mer glesbebyggda områden. Å andra sidan kan de s.k. sidoeffekterna av projekten i form av inledande av diskussion och väckande av intresset hos beslutsfattarna i mindre städer och kommuner vara förhållandevis större än i stora städer.

En sak att fundera över är inriktning av understöden i årliga ansökningsteman. Man kan bedöma att framhållande av ett visst ansökningstema långsiktigt under många år – eller alternativt finansiering av flera projekt kring samma tema samma år – samlar även nationella kunskaper och kompetens om temat. Detta sker i synnerhet om man systematiskt sammanställer erfarenheter och kunskaper från enskilda projekt, men även annars tar kompetensen om och utvecklingen av temat i Finland stora kliv framåt om det finns många projekt kring det. Om ansökningsteman lyfts fram och framhålls av Traficom kan det aktuella temat i bästa fall "lanseras" i Finland. Därigenom är det fråga om ett viktigt trafikpolitiskt styrinstrument för hållbar mobilitet, för användningen av vilket det är önskvärt att innehållsriktlinjerna görs upp på en tillräckligt strategisk nivå. Detta skulle kunna innebära exempelvis ett tydligt förklarat förfaringssätt för valet av ansökningsteman.

På basis av materialen kan man inte direkt dra någon slutsats om vilka teman de projekt som är mest verkningsfulla eller effektiva har. I sakkunnigbedömningen framkom dock frågan om huruvida det i nuläget är vettigt att inrikta understöd till separat kunskapsmässig styrning, kommunikation eller marknadsföring, det vill säga s.k. traditionell mobilitetsstyrning. Detta därför att rollen för kunskapsmässig styrning enligt forskningen också i princip är att endast ge en bakgrund, det vill säga påverka attityd- och värdeklimatet, och inte att direkt förändra valen av färdssätt. För den egentliga förändringen behövs dessutom åtgärder som påverkar samhällsstrukturen, infrastrukturen, mobilitetstjänsterna, prissättningen av trafik och så vidare. I dag, när attityd- och värdeklimatet till följd av klimatdiskussionen har övergått till att stödja hållbarhetsteman, skulle statsunderstöden kunna inriktas tydligt på utveckling av tjänster, planering av hållbar mobilitet och andra motsvarande konkreta åtgärder. I samband med dessa åtgärder förekommer även kommunikation och marknadsföring, varvid statsunderstödet stöder de övriga åtgärderna och sannolikt får mer effekt.

Beträffande kommunspecifika projekt kan konstateras att en intensivare regional samordning av projekt och funktioner – mellan olika projektansökningar samt även mellan kommunen och annan verksamhet i regionen – skulle öka projektverksamhetens effektivitet.

Negativa eller överlappande eller motsatta effekter i förhållande till andra understöd

I kapitel 4.3.3 ovan har de olika typerna av effekter av projekt för mobilitetsstyrning analyserats. På basis av materialen finns det inga tecken på att projekten skulle ha haft några negativa effekter eller effekter som strider mot andra stödformer. Liknande effekter som övriga stödformer kan förekomma om den sökande

aktören även får andra understöd (till exempel klimatprojekt), men det kan knappast anses vara en skadlig överlappning, utan någonting positivt. Det är dock inte möjligt att få flera olika statsunderstöd för exakt samma verksamhet.

Understödet betydelse med tanke på olika användargrupper/befolkningsgrupper i trafiken samt effekter på konkurrensläget

Enskilda statsunderstödsprojekt för mobilitetsstyrning inriktas enligt målen för respektive projekt antingen på hela befolkningen i målområdet eller på en mer avgränsad grupp (till exempel personer i arbetsför ålder, barn, ungdomar, bilister, cyklister och så vidare). Målgrupperna kan bestämmas antingen utifrån projektaktörens egna behov eller på basis av Traficoms årliga ansökningstema.

Åtgärder för att främja hållbar mobilitet kan generellt ha effekter som förbättrar den sociala jämställdheten mellan befolkningsgrupper, eftersom de förbättrar mobilitetsmöjligheterna för billösa personer och hushåll.

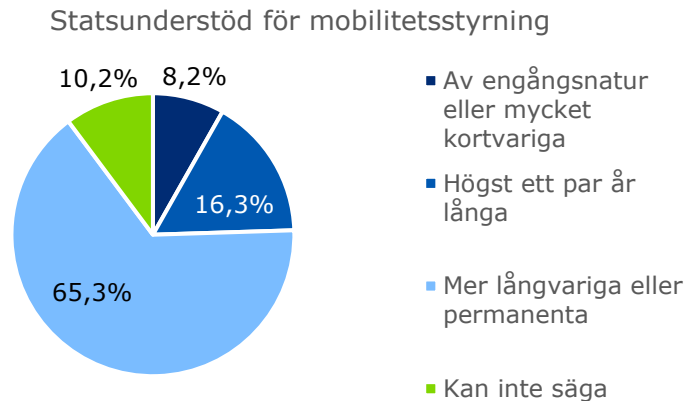
Statsunderstödet för mobilitetsstyrning kan inte beviljas privata aktörer, vilket innebär att understödet inte har någon direkt effekt på konkurrensläget. I en stor del av projekten, i synnerhet kommuners projekt, är det dock en konsult eller ett forskningsinstitut som genomför projektet. I en del projekt har en genomförare utsetts redan innan ansökan skickas till Traficom, medan den i andra konkurrensutsätts först efter att man fått ett positivt projektbeslut. I båda fallen ligger det på den understödssökandes ansvar (till exempel en kommun) att följa gällande upphandlingslagstiftning. Det finns ingen utredning eller något annat material om ämnet, så det går inte att bedöma huruvida de som fått understöd genomgående har agerat i enlighet med upphandlingsföreskrifterna. Å andra sidan finns det ingenting i materialen som tyder på att så inte skulle vara fallet.

Verksamhetens kontinuitet och effekternas varaktighet

Många projekt för mobilitetsstyrning omfattar i det närmaste verksamhet av engångsnatur, till exempel utarbetande av en strategi för hållbar mobilitet eller försök med eller pilotgenomförande av en verksamhet. Å andra sidan uppgav de som svarade på enkäten att projektens effekter i allmänhet har varat längre än projektet: omkring två tredjedelar svarade att effekterna har varat längre än ett par år eller varit bestående. Beträffande den egentliga verksamheten som genomförts i projektet uppgav hela 90 procent av respondenterna att verksamheten fortsatt fullt ut eller delvis efter projekttiden.

Även i intervjun med sökande aktörer konstaterades att projekten vanligtvis har åtföljts av någon typ av fortsatta åtgärder eller permanent verksamhet. Exempel som nämndes var till exempel fortsättning av en tjänst som utvecklats i projektet (till exempel bilpoolsbilar), en samarbetsgrupp mellan kommunen och regionens arbetsgivare som blivit permanent, spridning av material som producerats i projektet, små förbättringsåtgärder i fastigheter till följd av en mobilitetsplan för personalen och fortsättning på en strategisk plan för hållbar mobilitet i form av mer detaljerade temaspecifika planer. En del av de intervjuade nämnde även att kommunen har ett medvetet mål att skapa ett tydligt kontinuum av projekt som genomförts olika år.

Bild 11 Enkät svar om varaktigheten för projektens effekter: mobilitetsstyrning.



De myndigheter och intressentgrupper som intervjuades konstaterade att man ofta arbetar mycket intensivt under ett projekt, vilket innebär att man inte nödvändigtvis hinner fundera på en etablering av verksamheten. En av de utvecklingsidéer som nämndes var att man i ansökningskriterierna kunde ge poäng för huruvida resultatet som uppstår i projektet kommer att tillämpas permanent.

”I projekt för mobilitetsstyrning är målet vanligtvis att förändra resvanorna genom kunskapsmässig styrning. En projektperiod på ett år är en kort tid för att uppnå sådan verkningsfullhet. Arbetet som utförts inom projektet är i sig inte onödigt eller utan effekter, men redan projektarbetets karaktär är motstridig med tanke på uppnåendet av stora eller långvariga effekter.”

Det ursprungliga målet för statsunderstödet för mobilitetsstyrning har varit att det i och med understödsförfarandet skulle uppstå permanent verksamhet för mobilitetsstyrning, det vill säga kunskapsmässig styrning av hållbar mobilitet, i regionerna eller kommunerna. Permanent, helt självfinansierad verksamhet för mobilitetsstyrning har dock inte kommit igång någonstans i Finland. I några regioner har det uppstått kontinuerlig och också väletablerad verksamhet, som dock kräver årlig projektfinansiering för att fortsätta.

Man kan fundera på huruvida det överhuvudtaget är ändamålsenligt att finansiera permanent verksamhet och skapa permanenta strukturer i kommunerna med hjälp av årliga projektunderstöd, eller skulle man kunna skapa något slags finansieringsinstrument av typen allmänt understöd för det. Även i tidigare utredningar har det lagts fram att statsunderstöd lämpar sig väl för utarbetande av program för hållbar mobilitet och startande av funktioner för mobilitetsstyrning, men att man i mer långvariga projekt kanske bättre kunde utveckla verkningsfullheten och uppföljningen genom någon annan slags finansiering (Varis et al. 2018).

Skalbarhet och reproducerbarhet

Av de som svarade på enkäten uppgav omkring 60 procent att den egna organisationen har utnyttjat projektets resultat eller verksamhetsmodell efter projektet, och dessutom svarade över 25 procent att de har utnyttjats delvis eller endast i

en del projekt. Vid frågan om huruvida projektens verksamhetsmodeller kan upprepas på andra orter eller i andra organisationer svarade 78 procent att verksamhetsmodellerna kan upprepas, och enligt 20 procent kan de upprepas delvis eller i en del projekt.

I projekten finns exempelvis följande reproducerbara element:

- Projektets verksamhetsmodell i sin helhet
- Faktorer som främjar genomförandet av projektet och å andra sidan flaskhalsar
- Kommunikations- och utbildningsmaterial (som producerats för en viss målgrupp)
- Information om effekterna av en viss åtgärd
- Information om producenterna av olika mobilitetstjänster
- Utveckling av koncept för mobilitetstjänster eller resultat från pilotprojekt
- Anvisningar och handböcker
- Samarbetsmodell för en ny typ av intressentgrupp.

"Det skulle vara fint om en del projekt för det kommande året fick pengar för att reproduceras i några frivilliga städer. Dessa städer skulle kunna sökas genom en enkel ansökan. På så vis skulle man få större verkningsfullhet och snabba på utvecklingen av verksamhet i nya kommuner och städer."

Enligt materialen verkar samma problem gälla projekt för mobilitetsstyrning som projekt för främjande av trafiksäkerheten: ett hinder för reproducering av resultaten är att det inte är enkelt att hitta information om projekten. Slutrapporterna finns oftast på nätet, men i dem beskrivs inte alltid projektens arbetsprocesser. Dessutom finns inte heller nödvändigtvis namnet på eller kontaktuppgifterna för den person som ansvarat för projektet i rapporten, vilket gör det svårt att veta vem i projektet man kunde kontakta. Som en drivkraft för reproduktionen kan nämnas att konsulter som genomför projekt fungerar som spridare av information.

Man kan bedöma att den riksomfattande kommunikationen om projektens resultat och verksamhetsmodeller för närvarande inte står i proportion till projekten som helhet. Volymen av kommunikationen borde vara avsevärt större för att resultaten och verksamhetsmodellerna ska spridas och reproduceras. Detta skulle klart öka projektens verkningsfullhet.

Understödet betydelse regionalt samt i den riksomfattande trafik- och klimatpolitiken

Effekterna av de flesta projekt för mobilitetsstyrning är lokala. En stor del av projekten genomförs av aktörer på kommun- eller regionnivå och inriktas därför redan i utgångsläget lokalt, det vill säga på kommunen eller regionen. Det har även funnits en del projekt på landskapsnivå varje år. Traficom har i samband med ansökningarna om understöd uppmuntrat sökande kommuner till att genomföra projekt på regionnivå, tillsammans med kommunerna i regionen, vilket också kan

anses vara förnuftigt: vardagsmobiliteten följer inte kommungränserna, åtminstone inte i stadsregionerna.

Projekten kan ha nationell påverkan på olika sätt:

- Ett projekt som genomförs av en nationell sökande aktör (till exempel en riksomfattande organisation) har i allmänhet en nationell målgrupp eller berör åtminstone flera olika regioner.
- Flera kommuner eller regioner på olika håll i Finland kan utarbeta och genomföra projektet tillsammans. En nackdel med sådana projekt kan vara att det kan vara arbetskrävande att administrera och därmed svårare att driva igenom på under ett år.
- Om man ett visst år finansierar flera projekt som hänför sig till liknande verksamhet (exempelvis ett projektår finansierades försök med stadscyklar i olika kommuner), får man genom att sammanställa erfarenheter av projekten information som "överskrider" en kommun om förutsättningarna och utmaningarna för att verksamheten ska bli framgångsrik. Detta förutsätter att till exempel Traficom samlar in och analyserar erfarenheterna.
- Projekten kan efter att de har avslutats skalas eller reproduceras från det ursprungliga målområdet på andra ställen i Finland.

I intervjuerna för detta arbete utreddes betydelsen av understöden för mobilitetsstyrning även i förhållande till rollen för hållbar mobilitet i den nationella och regionala trafikpolitiken. De som intervjuades konstaterade att temats betydelse har ökat under det senaste årtiondet, vilket förekomsten av statsunderstöd för mobilitetsstyrning har bidragit till.

4.3.5 Resultat från tidigare utredningar

I kartläggningen av verksamhetsmiljön för mobilitetsstyrning (Suomela och Varis 2018) presenterades bland annat en rekommendation om att verksamhet för mobilitetsstyrning starkare borde knytas till de nationella trafik- och klimatpolitiska målen. Rekommendationerna på kommunnivå var i sin tur bland annat att man i kommunerna borde sträva efter ett fortlöpande arbete, där mobilitetsstyrning är en del av övriga metoder för att påverka trafiken, i stället för verksamhet av projektkaraktär. I rapporten konstateras sammanfattningsvis att för att mobilitetsstyrningen ska vara effektiv behövs starkare strategisk styrning än tidigare och ett tillräckligt kunskapsunderlag. Rekommendationerna i kartläggningen av verksamhetsmiljön är i linje med slutsatserna i detta utvärderingsarbete.

I den utredning (Varis et al. 2018) som analyserade statsunderstödsprojekt för mobilitetsstyrning under åren 2014–2017 genomfördes en enkät bland projektaktörerna där de mest betydande effekterna av projekten upplevdes vara ökad kunskap och kompetens i den egna och övriga organisationer samt ökat informationsutbyte och samarbete. I intervjuerna i projektet framkom att projekten hade skapat en positiv spiral och möjliggjort samarbete, som annars inte skulle ha uppstått. Projekten uppmuntrar och framtvingar även delvis till åtgärder som annars skulle bli ogjorda till exempel på grund av det grundläggande arbetet i kommunorganisationen. I enstaka fall hade projekten gjort att man inom organisationen hade upplevt att ämnet var så viktigt att man anställt mer permanent arbetskraft. I dessa fall hade projekten gett resultat som var så att säga större än deras storlek. Beträffande förändringarna i färdssätt konstateras i rapporten att man ofta

inte kan fastställa förändringar i ett färdssätt för enskilda projekt, eftersom det är utmanande att skilja projektens direkta effekter från andra förändringar i transportsätt. Även dessa resultat från utredningen från år 2018 stämmer överens med resultaten i denna utvärdering.

Beträffande verksamhetens reproducerbarhet framkom det i utredningen (Varis et al. 2018) att även verksamhetsmodeller som upplevs vara bra oftast förutsätter ett nytt uppföljningsprojekt som genomförs med hjälp av statsunderstöd för att verksamheten ska sprida sig till eller reproduceras på nya orter eller i nya organisationer.

I utredningen (Varis et al. 2018) dras slutsatsen att även om statsunderstöd ibland har använts för att stärka verksamhet av fortlöpande karaktär, har deras viktigaste betydelse varit nyskapande: Projekten har möjliggjort idéskapande, utveckling och försök på ett sätt som annars inte skulle vara möjligt. Erfarenheterna från och observationerna i projekten har lett till att man börjat fundera över de aktuella frågorna i större utsträckning och till exempelvis uppkomsten av projekt som finansieras ur andra finansieringskällor.

4.3.6 Helhetsbedömning

Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet

Statsunderstödet för mobilitetsstyrning kan betraktas som ett verktyg för att främja hållbar mobilitet och därigenom klimatpolitiken för trafiken. Understödet förverkligar även delvis de idrottspolitiska målen. Det konkreta målet som ställts upp för understödet är att påverka valen av färdssätt. Detta mål är ändamålsenligt och genom de projekt som får understöd kan man mycket väl sträva efter att uppnå detta mål. Det är dock mycket svårt att kvantitativt mäta uppnåendet av målet, det vill säga de förändringar i färdssätten som skett, för enskilda projekt och därigenom för samtliga projekt som helhet.

Understödens verkningsfullhet skulle eventuellt kunna ökas genom att ställa upp mer fokuserade men till karaktären högkvalitativa mål för statsunderstödet än i dag: vad man vill åstadkomma med helheten av statsunderstöden för mobilitetsstyrning på årsnivå eller på längre sikt. Dessutom bör målen ställas upp på en så strategisk nivå i beslutsfattandet som möjligt.

I tidigare utredningar har nämnts att avgränsningen av målen för understöd för mobilitetsstyrning i enbart utsläppsmål är för snäv (Suomela et al. 2018). I de mål som ställs upp för understöden kunde man därför beakta även de övriga effekterna av hållbar mobilitet än förebyggande av klimatförändringen (till exempel hälso- och idrottspolitiska mål).

Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen

Det är inte möjligt att exakt bedöma effekten av statsunderstöden för mobilitetsstyrning på den nationella fördelningen av transportsätten, eftersom det inte finns systematiskt tillgänglig information från projekten om förändringarna i färdssätten. I ett tidigare arbete (färdplanen för fossilfria transporter, kommunikationsministeriet 2021) har man utifrån olika antaganden bedömt att man som ett resultat av projekt för mobilitetsstyrning uppnår en årlig minskning av koldioxidutsläppen

från trafiken på 0,0005 miljoner ton om anslagen höjs till 2,5 miljoner euro och understöden utvidgas till företag.

Vid en analys utifrån enskilda projekt har understödsprojekten i allmänhet väl uppnått de mål som ställts för varje projekt. De har även fått till stånd permanent verksamhet, och deras resultat och verksamhetsmodeller skulle till stor del kunna reproduceras i andra organisationer i större utsträckning än i dag.

Stödets effektivitet och samhällliga betydelse

Den nuvarande inriktningen av statsunderstöden för mobilitetsstyrning på exempelvis olika sökande aktörer, olika stora kommuner eller projekt med olika teman har på basis av utvärderingen en ändamålsenlig inverkan. Många olika slags val mellan sökande aktörer, teman eller kommunstorlekar är i sig motiverade ur olika synvinklar. Beträffande kommunerna skulle en bättre regional samordning av projekten än i dag vara något som minskar mängden överlappande arbete och som därmed ökar effektiviteten; detta uppmuntras dock redan i dag av Traficom.

Det är inte möjligt att bedöma hur effektivt inriktningen av ett understöd är i förhållande till målet för stödet, det vill säga förändringar i färdsetten, eftersom kvantitativa uppgifter om effekten inte finns systematiskt tillgängliga.

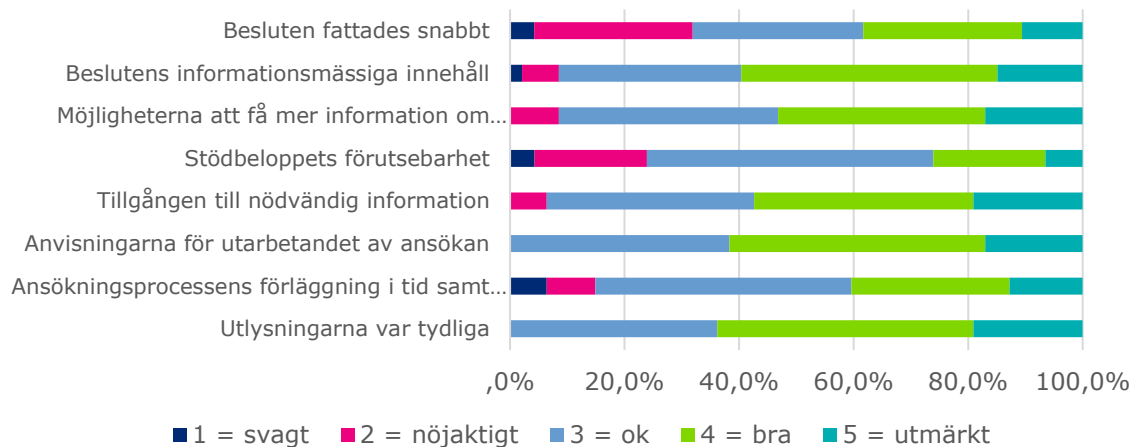
I sin helhet är de mest centrala effekterna och samtidigt de viktigaste samhälls-
liga betydelserna av statsunderstöden för mobilitetsstyrning

- en klar ökning av samarbetet och växelverkan både internt inom de sökande aktörerna (till exempel inom kommunen) och med intressentgrupper
- en ökning av betydelsen av arbetet för att främja hållbar mobilitet och lansering av aktuella teman både lokalt och nationellt.

Behov att utveckla stödprocessen

I den genomförda enkäten fick delfaktorerna i ansökningsprocessen huvudsakligen goda vitsord. Endast ansökningsprocessens takt och förutsägbarheten hos understödets belopp fick i en del fall ett försvarligt vitsord. De största utmaningarna under ansökningsprocessen var enligt respondenterna otillräckliga personresurser för ansökningsprocessen och ansökningstemanas olämplighet för det egna projektet. Till exempel endast mycket få respondenter (8 procent) besvarades av brist på information om ansökningsprocessen. Vid frågan om huruvida något i ansökan om statsunderstöd behöver utvecklas eller ändras svarade de flesta, eller 50 procent av respondenterna att tidsbegränsningen inom ramarna för vilken projektet ska genomföras, behöver utvecklas. I intervjun med de sökande aktörerna konstaterades i sin tur beträffande tidsplanerna att det skulle vara bra att få projektbesluten från Traficom så tidigt som möjligt i början av året, så att projektet kan inledas och arbetet köras i gång.

Bild 12 Bedömningar av delfaktorerna i ansökningsprocessen: mobilitetsstyrning.



De intervjuade myndigheterna och intressentgrupperna nämnde att en av bristerna i ansökningsprocessen var att de bedömningskriterier som använts i valet av projekt inte finns tydligt nedskrivna. Insyn i fråga om kriterierna skulle gagna förutom de sökande i respektive ansökningsomgång, även eventuella framtida sökande. Man önskade även mer samarbete och kommunikation mellan olika förvaltningsområden. Beträffande utmaningarna i ansökningsprocessen nämndes i intervjuerna att det finns knappt med personresurser för ansökan om understöd i synnerhet i små kommuner, men ibland även i medelstora städer. Därför välkomnas alla metoder som förenar och gör ansökningsprocesserna för olika statsunderstöd smidigare. Som god praxis betraktades även det att flera kommuner tillsammans utarbetar en ansökan om understöd.

Förändringsfaktorer i verksamhetsmiljön

- Många vanliga samhällsliga förändringar, såsom urbaniseringen, den åldrande befolkningen och pressen på den offentliga ekonomin, påverkar verksamhetsmiljön för mobilitetsstyrning.
- Den allmänna värdegrunden för teman kring hållbarhet och hållbar mobilitet har stärkts, och temans betydelse i samhället har ökat i och med diskussionen om klimatförändringen och minskningen av den biologiska mångfalden. Denna utveckling kan också antas fortsätta. Effekterna av Rysslands militära angrepp på tillgången till och priset på energi har även haft liknande effekter. Även många andra branscher än transportbranschen främjar numera frågor om hållbar mobilitet.
- Ökad orörlighet bland befolkningen och framhållande av temat i fråga stärker främjandet av aktiv och hållbar mobilitet.
- Teman kring data och digitalisering är i allt högre grad inkluderade i arbetet med mobilitetsstyrning, och med hjälp av nya metoder får man mer detaljerad information om målgrupperna.

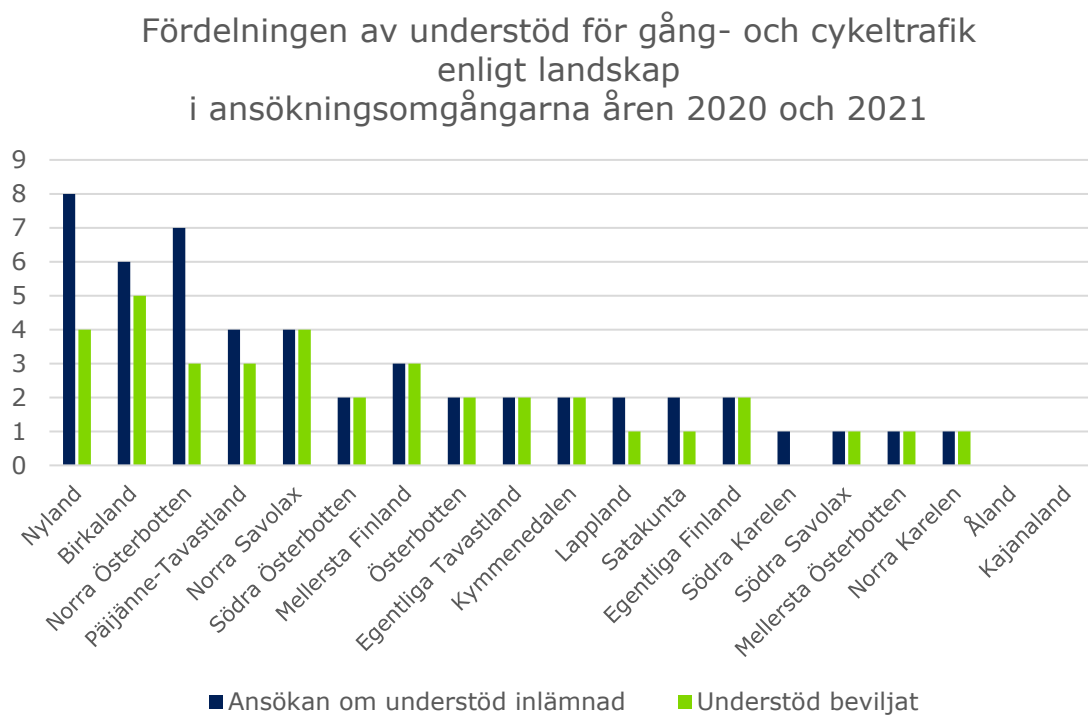
4.4 Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

4.4.1 Allmän beskrivning

Statsunderstödet för program för att främja gång och cykling har beviljats som ett separat understöd från och med ansökningsomgången år 2020. I ansökningsomgångarna åren 2020 och 2021 söktes understöd för totalt 54 projekt, och understöd beviljades för 38 av dessa, det vill säga 70 procent.

Per landskap fördelar sig understödsansökningarna enligt bilden nedan. Understöd har sökts av enskilda kommuner och landskapsförbund samt kommunsammanslutningar.

Bild 13 Fördelningen av understöd för gång- och cykeltrafik enligt landskap.



Till största delen har de program för främjande som fått understöd omfattat både gång och cykling. Av de 38 projekt som fått understöd var

- 32 st. program för att främja både gång och cykling
- 4 st. program för att främja cykling
- 2 st. program för att främja gång.

I enlighet med ansökningskriterierna har understöd inte beviljats för projekt som innehåller endast planering av infrastruktur eller för projekt för byggande av infrastruktur. Understöd har inte heller beviljats för exempelvis ansökningar som närmast har innehållit åtgärder för utveckling av kollektivtrafiken eller andra mer omfattande åtgärder för mobilitetsstyrning.

4.4.2 *Utvärdering av mål*

Som det beskrivs i kapitel 2.4.2 ovan är utarbetande av kommunspecifika främjandeprogram i den nationella trafikpolitiken en del av den övergripande utvecklingen av gång- och cykeltrafiken. Syftet med statsunderstödet för främjandeprogram är att uppmuntra kommuner att bedriva ett övergripande, långsiktigt och målinriktat arbete för att främja gång och cykling. Målet är att genomförande av åtgärderna inom programmet samt främjandearbetets kontinuitet och målinriktning ska främja en ökning av mängden gång och cykling.

Målet att påverka de hållbara och aktiva transportsättens andelar av färdssätten är i linje med såväl de nationella som de regionala målen för hållbar mobilitet samt klimatmålen. Dessutom har åtgärderna för att främja gång och cykling när de genomförs en positiv inverkan på transportsystemets funktion och säkerhet, trivselen i livsmiljön, den sociala jämställdheten samt även individernas hälsa och folkhälsan. Genom detta förverkligar statsunderstöden för främjandeprogram bland annat den nationella idrottspolitiken.

Andra statsunderstöd kring samma tema som nämndes i intervjun var miljöministeriets ansökan om understöd för kommuners klimatprojekt samt lokala och nationella projekt för en motionsinriktad livsstil som lyder under undervisnings- och kulturministeriet. Beträffande de senare nämndes att främjande av vardagsmotion (såsom gång och cykling till vardags) vanligtvis inte ingår i finansieringar inom idrottssektorn, och därför är Traficoms statsunderstöd ett bra tillägg till understöden för idrott och motion.

I det riksomfattande programmet för främjande av gång och cykling (kommunikationsministeriet 2018), som statsunderstödet som analyseras här har sitt ursprung i, har "planernas antal och kvalitet" satts som indikator för genomförandet av kommunspecifika främjandeprogram (ordet "plan" hänvisar i detta sammanhang uttryckligen till kommunspecifika främjandeprogram). Det skulle också vara möjligt att ställa upp ett konkret, långsiktigt och kvantitativt mål för statsunderstödet för främjandeprogrammen, till exempel antalet kommuner med ett aktuellt främjandeprogram eller deras andel av alla Finlands kommuner.

För statsunderstödet för program för att främja gång och cykling har inget mål fastställts separat för program för gång eller för program för cykling (till exempel ett mål för det önskade antalet av vardera programtypen). Det skulle vara möjligt att ställa upp ett sådant kvantitativt mål antingen på lång sikt eller på årsnivå.

4.4.3 *Bedömning av verkningsfullhet*

Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet

Bedömningen är att de statsunderstöd som beviljats för program för främjande (först i form av understöd för mobilitetsstyrning och därefter som en separat ansökan om understöd) har haft en central betydelse för den geografiska täckningen av främjandeprogrammen i Finland. Även i intervjun uppgavs att statsunderstödet har haft en viktig betydelse för utarbetandet av program för att främja gång och cykling. I stora städer skulle ett sådant program troligtvis bli utarbetat även utan statsunderstöd, men stödet ansågs ändå vara viktigt, eftersom även utgifterna är

stora i stora städer. I medelstora städer och mindre kommuner skulle främjandeprogrammet kanske ha förblivit helt och hållet ogjort om man inte fått understöd. På detta inverkar förutom det finansiella stödet i sig, även statsunderstödet s.k. statusvärde: När man inom kommunen kan säga att man fått understöd för gång- och cykeltrafiken framhävs temats betydelse.

I Webropol-enkäten uppgav omkring 15 procent av respondenterna att inget program för främjande överhuvudtaget skulle utarbetas utan statsunderstödet. Omkring 76 procent valde alternativet att verksamheten utan statsunderstödet skulle vara klart mer småskalig, vilket man kan tolka som att man skulle utarbeta ett snävare främjandeprogram.

Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet

På basis av materialen kan konstateras att de projekt som fått understöd i huvudsak har genomförts enligt planerna eller till och med överskridit de mål som ställdes i projektansökan. Ett undantag till detta som kan nämnas är till exempel ett projekt i vars slutrapport det konstateras att effekten av det utarbetade främjandeprogrammet är sämre än önskat på grund av de kommunala beslutsfattarnas krav på att ställa alla transportformer på samma nivå i planeringshierarkin, i stället för en prioritering av gång- och cykeltrafiken. I slutrapporten från ett annat projekt i sin tur konstateras att man i planeringen av åtgärderna inom främjandeprogrammet inte uppnådde önskad konkretion. I en del projekt har framläggandet av främjandeprogrammet för beslut i sin tur försenat den planerade tidsplanen.

”Med hjälp av finansieringen utarbetades en mer långsiktig strategi, vars genomförande det ännu är svårt att bedöma. Redan inskrivningen av målen är dock en betydande prestation, och en färdplan för de kommande åren är färdig.”

Även i intervjun nämndes att de främjandeprogram som utarbetats i understödsprojekten i allmänhet har genomförts enligt planerna, och de upplevdes innehålla tillräckligt med olika slags åtgärder. Ett viktigt resultat av främjandeprogrammen som nämndes var särskilt fastställande av ett kvalitetsnät för gång- eller cykeltrafiken samt åtagande till finansiering av ett eventuellt kvalitetsnät eller vissa projekt. Främjandeprogram hade utnyttjats i kommunen även som bakgrundsmaterial i arbetet med generalplanen. I intervjuerna framfördes att främjandeprogrammet gör planeringen av gång- och cykeltrafiken i kommunen målinriktad och ger den ryggrad. Det underlättar även prioriteringen av infrastrukturprojekt inte bara i kommunen, utan även vid den statliga aktören, det vill säga NTM-centralen. I och med projekten har de sökande aktörerna fått ett verktyg att använda för att systematiskt utveckla och följa upp verksamheten för att främja gång och cykling.

Ur enskilda kommuners perspektiv är den centrala betydelsen av statsunderstödet även det att åtagande till ett långsiktigt och målinriktat främjandearbete är en förutsättning för att få det statsunderstöd inom investeringsprogrammet för gång och cykling som söks hos Traficom. Möjligheten att ansöka om statsunderstöd för

planering och genomförande av investeringar har därför i kommunerna uppenbart fungerat som ett incitament för att utarbeta program för att främja gång och cykling. I intervjuerna för detta arbete konstaterades även att främjandeprogrammen i enlighet med sina mål har fungerat som en grund för ett övergripande främjandearbete i kommunerna: Utan främjandeprogram skulle det exempelvis vara mer slumpmässigt för vilka projekt man ansöker om investeringsfinansiering.

Vid en jämförelse av enkätresultaten för olika projektunderstöd kan konstateras att projekten för program för att främja gång och cykling enligt respondenterna har uppnått de eftersträlvade effekterna allra bäst (tabell 9). Resultatet kan bero på att man i Finland redan har mycket erfarenhet av att utarbeta främjandeprogram, så att genomföra projektet är en ganska tydlig process.

Tabell 9. Svaren på frågan "Anser du att statsunderstödsprojekten har gett de effekter som eftersträvades?"

Slag av understöd	Ja, helt och hållet	Ja, delvis	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	57,6 %	30,3 %	3,0 %	9,1 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	28,0 %	66,0 %	0 %	6,0 %
Statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik	38,1 %	52,4 %	0 %	9,5 %

Typiskt för utarbetandet av främjandeprogram är omfattande samarbete och växelverkan med invånarna och olika intressentgrupper. Utarbetande av främjandeprogram i brett samarbete och i växelverkan är även en förutsättning för att få statsunderstöd. Beträffande hur växelverkan förverkligas finns det skillnader mellan projekten. I en del av projektrapporterna konstateras att situationer med växelverkan har genomförts i mycket god utsträckning och gett det egentliga arbetet värdefull behållning. Genom växelverkan har man på ett uttömmande sätt sammanställt de olika parternas synpunkter samt engagerat stadens olika förvaltningsnämnder och beslutsfattare i målen för och åtgärderna i planen. Växelverkan har även bidragit till att stärka samarbetet mellan olika aktörer och skapat en gemensam vilja att bedriva arbete för att främja gång och cykling. I rapporterna från en del projekt har å andra sidan konstaterats att åtgärderna för växelverkan inte har förverkligats enligt planerna bland annat på grund av brist på intresse bland parterna eller hälsosäkerhetsåtgärderna till följd av coronapandemin.

"Programmets effekt på till exempel fördelningen av färdställen kan inte ännu mätas, eftersom det gått så lite tid sedan programmet utarbetades. Effekterna syns om 5–10 år, när åtgärderna på riktigt har genomförts, till exempel ett högkvalitativt cykelvägnät."

Främjandeprogrammens faktiska effekter på ökningen av gång- och cykeltrafikens andelar av färdställen förverkligas först på längre sikt när de åtgärder som fastställts i programmet eventuellt genomförs. I motsats till detta faktum uppgav hela 34 procent av de som svarade på enkäten att man inom understödsprojektet

har mätt eller utrett projektets effekter på användningsmängden eller -andelen av ett visst färdssätt.

På basis av materialen kan dock konstateras att projekten har haft många olika slags effekter. De viktigaste effekterna som nämndes i enkäten var att den egna organisationens samt målgruppens kunskaper hade ökat, att kommunens, regionens eller något annat områdes strategiska mål hade uppnåtts, att gång- och cykeltrafiken hade fått en starkare ställning i beslutsfattandet, att finansieringen hade ökat, att trafiksäkerheten hade förbättrats samt att det skett en förändring i målgruppens attityder.

I projektrapporterna har nämnts att främjandeprogrammen har ökat samarbetet mellan olika aktörer samt inspirerat till och åstadkommit en gemensam vilja att främja förhållandena för gång och cykling. Programmen hade även ökat kommunernas kompetens i ämnet. I gruppintervjun ansågs en viktig effekt likaså vara främjandeprogrammets funktion som samarbetsdokument: programmet har genom en växelverkande process skapat en gemensam vilja som man i kommunens beslutsfattande har förbundit sig till och som alla parter har godkänt. I dessa fall är det fortsatta arbetet enklare. På det hela taget upplevde de som intervjuades att främjandeprogrammen inte bara har hamnat i skrivbordslådan, utan att de har använts i kommunerna. Det nämndes att det kan finnas en risk för att programmet hamnar i skrivbordslådan om det i kommunen sker betydande personbyten i ett kritiskt skede av processen eller om arbetet å andra sidan är för konsultdrivet och kommunens roll är liten.

En effekt av programmet som lyftes fram i intervjun var även att det tväradministrativa arbetssättet hade förbättrats. Det konstaterades att diskussionen inom kommunen har ökat klart, då utarbetandet av främjandeprogrammet har varit en orsak att kontakta olika enheter och bjuda in människor att sätta sig ner vid samma bord. Å andra sidan fanns det även erfarenheter av att gång- och cykeltrafiken inom kommunen betraktas närmast som en fråga som rör det tekniska väsendet, och därför deltar de övriga sektorerna inte i arbetet med främjandeprogrammet, även om de skulle bjudas in. I anknytning till den tväradministrativa aspekten nämndes det vara positivt att introduktionen av cykelturismen som tema i främjandeprogrammen har inkluderat även kommunens näringslivssida. Enligt de som intervjuades skulle det även vara önskvärt att kommunens kommunikationsenhet skulle delta i utarbetandet av främjandeprogrammet: När kommunikationsansvariga har deltagit i processen redan från början har resultaten varit goda.

Effekterna av en minskning eller ökning av understödet

Man torde kunna anta att om den årliga stödsumman minskar eller ökar skulle antalet kommuner i Finland med ett aktuellt program för att främja gång och/eller cykling minska eller öka på motsvarande sätt. Effekten skulle högst antagligen mest gälla rätt små städer och kommuner, eftersom stora och medelstora städer mer sannolikt har resurser för att utarbeta ett främjandeprogram genom självfinansiering.

En minskning av understödet skulle kunna märkas i synnerhet i små och medelstora kommuner i form av ett snävare innehåll närmast i främjandeprogram med betoning på infrastruktur.

4.4.4 **Bedömning av allmänintresse och effektivitet**

Stödets storlek och allokering i förhållande till de effekter som eftersträvas

På nationell nivå finns det inget kvantitativt mål (till exempel kommunernas antal eller andel, där ett främjandeprogram har utarbetats) för statsunderstöden för program för att främja gång och cykling. Därför är det inte möjligt att bedöma hur väl understödets totalbelopp räcker till i förhållande till målen.

Inriktningen av understödet kan granskas bland annat utifrån till vilka storlekar av kommuner, städer och regioner som statsunderstödet för främjandeprogram riktar. På basis av materialen i detta arbete framkommer det inte direkt några förändringsbehov i frågan i förhållande till den nuvarande användning, där understöd beviljas kommuner av mycket varierande storlek. Som det konstateras i kapitel 4.3.4 ovan beträffande understöden för mobilitetsstyrning skulle en inriktning av understöden till stora och medelstora städer även beträffande främjandeprogrammen eventuellt ge upphov till kvantitativt sett bättre effekt på förändringarna i färd sätt. Å andra sidan är det möjligt att projektens inverkan för att få igång diskussionen och aktivera beslutsfattarna i mindre städer och kommuner är större, och de egna finansiella resurserna och personresurserna dessutom mindre.

I intervjun nämndes främjandeprogram som är gemensamma för flera kommuner och omfattar en region eller ett ännu större område som ett uppkommande tema. Genom dem har exempelvis mindre kommuner, som på egen hand nödvändigtvis inte skulle utarbeta något främjandeprogram, möjlighet att gå med i programarbetet.

En egen fråga utgörs av i vilken utsträckning understöd borde inriktas på gemensamma främjandeprogram som gäller både gång och cykling och i vilken utsträckning på separata program för ettdera färd sättet. Som det framgår i kapitel 4.4.1 ovan har den största delen av de projekt som fått understöd under de senaste åren varit gemensamma främjandeprogram. Det finns dock tecken på att främjande av cykeltrafiken lätt får en större roll än gångtrafiken i programmen. Ur perspektivet för en enskild kommun eller region kan konstateras att det beror på kommunens/regionens särdrag, storlek och planeringsläge huruvida det är mer ändamålsenligt att utarbeta ett gemensamt program eller separata program. Oavsett om man utarbetar främjandeprogrammen gemensamt eller separat, borde en konsekvent behandling av gång- och cykeltrafiken som separata färd sätt vara ett centralt kvalitetskriterium för främjandeprogrammet.

Negativa eller överlappande eller motsatta effekter i förhållande till andra understöd

På basis av materialen finns det inga tecken på att de projekt som fått understöd skulle ha haft några negativa effekter eller effekter som strider mot andra stödformer. Motsvarande effekter kan förekomma för exempelvis statsunderstöd för främjande av trafiksäkerhet eller vissa understöd för klimatåtgärder. Det är dock inte möjligt att få flera olika statsunderstöd för exakt samma verksamhet, så det finns ingen egentlig överlappning.

Understödet betydelse med tanke på olika användargrupper/befolkningsgrupper i trafiken samt effekter på konkurrensläget

Enskilda projekt som får understöd – det vill säga program för att främja gång eller cykling – gäller i allmänhet hela befolkningen i målområdet. När de genomförs kan åtgärder för att främja gång och cykling få effekter som förbättrar den sociala jämställdheten mellan befolkningsgrupper, eftersom de bland annat förbättrar mobilitetsmöjligheterna för billösa personer och hushåll.

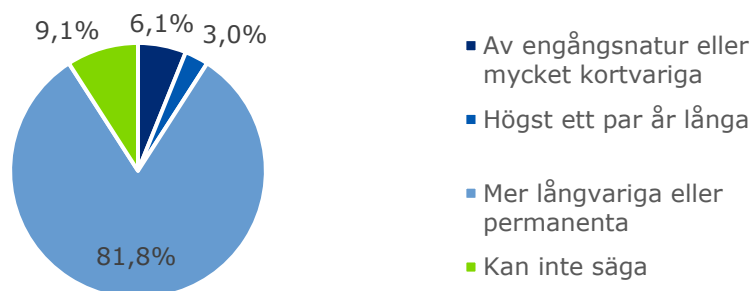
För effekter på konkurrensläget gäller samma bedömning som för understöd för mobilitetsstyrning enligt kapitel 4.3.4: Det ligger på den sökandes ansvar att följa gällande upphandlingslagstiftning. Det finns ingen dokumentation om huruvida detta har skett, men materialen ger inte heller någon orsak att tvivla på det.

Verksamhetens kontinuitet och effekternas varaktighet

Utarbetande av ett program för att främja gång och cykling är i sig ett arbete av engångsnatur, men att omvandla programmets åtgärder i praktiken sker på längre sikt efter projektiden. Detta visade sig även i enkätsvaren vid frågan om hur bestående projektens effekter enligt respondentens bedömning har varit (bild 14). Vid frågan om huruvida verksamheten i projektet hade fortsatt efter projektet uppgav 68 procent av respondenterna att verksamheten hade fortsatt, och 16 procent konstaterade dessutom att den hade fortsatt delvis eller endast i en del projekt. Om verksamheten inte hade fortsatt eller hade fortsatt endast delvis uppgavs de vanligaste orsakerna vara brist på nödvändig personal.

Bild 14 Enkätrespondenternas bedömning av varaktigheten för projektens effekter: statsunderstöd för främjande av gång och cykling.

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling



När respondenterna tillfrågades om huruvida den egna organisationen har utnyttjat projektens resultat eller verksamhetsmodell efter projektet gav 66 procent ett jakande svar. Dessutom svarade 22 procent att resultaten hade utnyttjats delvis eller endast i en del projekt.

En viktig indikator på bestående verksamhet kan anses vara huruvida man i kommunen reserverar medel för genomförande av åtgärderna i främjandeprogrammet och/eller anvisar en ny personresurs för det. Uppgifter om dessa frågor har inte funnits tillgängliga.

Skalbarhet och reproducerbarhet

Enligt de som svarade på enkäten skulle verksamhetsmodellerna för utarbetandet av främjandeprogram ganska väl kunna upprepas på en annan ort eller i en annan organisation: Uppemot 70 procent svarade ja på frågan om reproducerbarhet. Även i gruppintervjun konstaterades att projektens resultat och verksamhetsmodeller åtminstone delvis kan reproduceras i andra kommuner. Exempelvis av de åtgärds paket som ingår i främjandeprogrammen kan olika kommuner ta tillämpad lärdom av. Bland annat hade man i projekten letat efter exempel på olika typer av infrastrukturlösningar för cykeltrafiken i andra kommuner eller länder.

Beträffande program för att främja gång och cykling visste största delen av respondenterna inte huruvida det egna projektets resultat eller verksamhetsmodeller hade utnyttjats på andra håll (tabell 10).

Tabell 10. Har resultaten eller verksamhetsmodellerna i ert projekt utnyttjats i någon annan organisation?

Slag av understöd	Ja	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	15,6 %	12,5 %	71,9 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	46,0 %	8,0 %	46,0 %
Statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik	42,8 %	14,3 %	42,9 %

Reproducerbarheten skulle främjas om det fanns ett forum eller regelbundet förfaringssätt (seminarier eller liknande) för att sprida lärdomarna mellan kommuner.

Understödet betydelse regionalt samt i den riksomfattande trafik- och klimatpolitiken

De program för att främja gång och cykling som utarbetats i projekten inriktas redan enligt ansökningskriterierna lokalt och därför är deras effekter lokala. På lokal nivå kan understödets betydelse utvärderas med hjälp av understödets centrala effekter (mer om effekterna i kapitel 4.4.3 ovan). Statsunderstöden har en central betydelse för utarbetandet av främjandeprogram. Främjandeprogrammet i sig har genom en växelverkande process i sin tur utformats till en gemensam vilja att främja gång och cykling som man i kommunens beslutsfattande har förbundit sig till och som styr det fortsatta långsiktiga arbetet.

Statsunderstödet kan bedömas ha inverkat även på främjandeprogrammens kvalitetsnivå. De kriterier som Traficom fastställt för erhållande av statsunderstöd (till exempel krav på ett tväradministrativt, övergripande och växelverkande perspektiv samt på framläggande av programmet för politisk behandling) har fått kommuner att betona dessa frågor i utarbetandet av främjandeprogrammet.

På lokal nivå kan främjandeprogrammen förverkliga förutom trafikpolitiska mål, även – beroende på innehållsbetoningen – exempelvis kommunens klimat-, välfärds-, idrotts- eller turismstrategi. Därtill borde programmen för att främja gång och cykling ha en nära koppling till planläggningen, till planeringen av servicenätverk och gröna nätverk samt, i synnerhet beträffande gångtrafiken, till

centrumutvecklingen; det skulle också vara önskvärt att stärka dessa kopplingar i exempelvis ansökningsanvisningarna. Dessutom är anslutningen av de lokala ruterna för gång och cykling till fjärrtrafikens tåg- och bussförbindelser ett tema som knyter den lokala planeringen till det nationella trafiknätet; detta tema skulle också kunna lyftas fram mer i främjandeprogrammen.

I kontexten av den nationella trafikpolitiken är statsunderstödet för främjandeprogram i enlighet med målen för det ett verktyg i styrningen av kommunerna mot ett övergripande, långsiktigt och målinriktat arbete för att främja gång och cykling. Enligt det riksomfattande programmet för främjande av gång och cykling (kommunikationsministeriet 2018) har utarbetandet och genomförandet av kommunspecifika och regionala program för att främja gång och/eller cykling haft en avgörande roll i ökandet av populariteten för dessa transportsätt i de olika kommunerna. Även i intervjuerna upplevdes statsunderstödet som ett trafikpolitiskt ställningstagande från statens sida för främjande av gång och cykling, och det nämndes att Finland skulle se annorlunda ut i fråga om gång- och cykeltrafiken om dessa understöd inte fanns.

4.4.5 Helhetsbedömning

Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet

Syftet med statsunderstödet för främjandeprogram är att uppmuntra kommuner att bedriva ett övergripande, långsiktigt och målinriktat arbete för att främja gång och cykling. Målet är att genomförande av åtgärderna inom programmet samt främjandearbetets kontinuitet och målinriktning ska främja en ökning av mängden gång och cykling. Dessa mål är ändamålsenliga, och det direkta målet för de projekt som fått understöd är att genomföra dem.

Det skulle också vara möjligt att ställa upp ett konkret, långsiktigt och kvantitativt mål för understödet, till exempel antalet kommuner med ett främjandeprogram eller deras andel av alla Finlands kommuner.

För statsunderstödet för främjandeprogram har inget mål fastställts separat för gångtrafiken eller separat för cykeltrafiken (till exempel ett mål för det önskade antalet av vardera programtypen). Det skulle vara möjligt att ställa upp även ett sådant mål på lång sikt eller på årsnivå, varvid arbetet i kommunerna skulle kunna riktas in på något önskat sätt mellan transportsätten.

Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen

De statsunderstöd som beviljats för program för främjande av gång och cykling (först i form av understöd för mobilitetsstyrning och därefter som en separat ansökan om understöd) har haft en central betydelse för den geografiska täckningen av främjandeprogrammen i Finland.

På kommunnivå fungerar främjandeprogrammen som ett verktyg som kan användas för att utveckla och följa upp verksamheten för att främja gång och cykling samt som ett dokument som visar på den gemensamma viljan. Andra effekter på kommunnivå har – beroende på kommunen – varit till exempel att gång- och cykeltrafiken fått en starkare ställning i beslutsfattandet, att finansieringen ökat, att

samarbetet mellan olika aktörer ökat samt att det tväradministrativa arbetssättet har stärkts.

Stödets effektivitet och samhällsliga betydelse

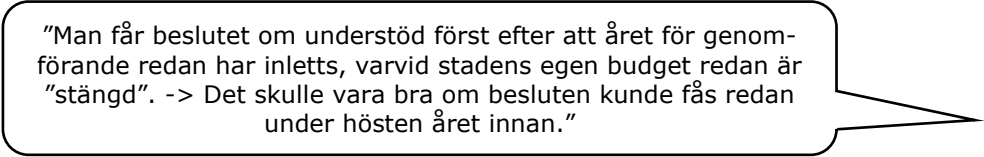
Som helhet kan understödet anses vara en effektiv metod för att stödja ett långsiktigt arbete med att främja gång och cykling i kommunerna.

Beträffande inriktningen av understödet har det i detta arbete inte framkommit några behov av att förändra den nuvarande användningen, där understöd beviljas kommuner av mycket varierande storlek. En inriktning av understöden på stora och medelstora städer skulle kunna få till stånd en bättre kvantitativ verkningsfullhet. Å andra sidan är det möjligt att projektens inverkan för att få igång diskussionen och aktivera beslutsfattarna i mindre städer och kommuner är förhållandevis större.

Understödet mest centrala betydelse i samhället är ovan nämnda långsiktiga resultat, det vill säga en relativt god geografisk täckning för program för att främja gång och/eller cykling i kommunfältet i Finland. En del av kommunerna skulle utarbeta ett främjandeprogram även utan statsunderstöd, men i synnerhet i mindre städer och kommuner är detta mer osannolikt.

Statsunderstödet har även upplevts som ett statligt trafikpolitiskt ställningstagande för främjande av gång och cykling.

Behov att utveckla stödprocessen



"Man får beslutet om understöd först efter att året för genomförande redan har inletts, varvid stadens egen budget redan är "stängd". -> Det skulle vara bra om besluten kunde fås redan under hösten året innan."

I anknytning till processen för ansökan och beviljande av statsunderstöden framhävs ansökningsprocessens och projektens tidsplan i materialen som ett tydligt utvecklingsområde. Under de senaste åren har besluten om understöd fattats i början av februari. I intervjun nämndes att understödsbesluten borde ges tidigare än i dag, så att arbetet snabbt kan börja och hinner bli färdigt inom den utsatta tiden. Överlag upplevdes det som utmanande att projektet måste slutföras inom ett knappt år. Det tar bland annat ofta för mycket tid i projekten att engagera olika intressentgrupper. Inom andra förvaltningsområden konstaterades att det finns finansieringsformer där målet är till exempel två- eller treåriga projekt. Även i Webropol-enkäten lyftes tidsramarna för genomförandet av projekten fram som det viktigaste utvecklingsområdet i ansökningsprocessen.

I intervjuerna gavs dessutom utvecklingsförslaget att uppföljningen och rapporteringen av främjandeprogrammen borde utvecklas även nationellt (till exempel anordnande av ett programseminarium ur denna synvinkel). Av kommuner som utarbetar främjandeprogram kunde även krävas uppföljning av en del indikatorer som fastställts nationellt.

I sakkunnigbedömningarna framkom även att urvalsprocessen – vilka ansökningar som får och inte får understöd – skulle kunna vara mer transparent och välgrundad.

Förändringsfaktorer i verksamhetsmiljön

I sakkunnigbedömningen identifierades följande förändringar i verksamhetsmiljön och uppkommande teman i anknytning till gång- och cykeltrafiken:

- Lätta elfordon: inverkan av fortskaffningsmedlets konstruktion på körkontrollen och därmed på säkerheten. Dessutom inverkan av fordonen i fråga på den upplevda säkerheten för övriga färdssätt.
- Klimatförändringens effekter på vinter-/sommarförhållanden -> vinterunderhåll samt uppmuntran till gång och cykling även på vintern.
- Minskning av ojämlikheter understryks som ett tema och ingår bland annat i FN:s mål för hållbar utveckling -> beaktande av tillgänglighet och i övrigt olika användargrupperns behov.
- Effekterna av pandemin syns fortfarande: resvanorna har förändrats, distansarbetet och orörligheten har ökat.
- I främjandet av hållbar mobilitet har fokus för närvarande skiftat till nya drivkrafter för bilismen, i stället för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken -> Hur ser utvecklingen ut framöver?

4.5 Gemensamma resultat

4.5.1 Processen för ansökan och beviljande av statsunderstöd

Ansöknings- och beviljandeprocessen för understöden har här utvärderats på två sätt:

1. I enkäten och intervjuerna kartlades ansökningsprocessens funktion, problem och utvecklingsbehov.
2. På basis av dokumentationen om ansökningarna och besluten utvärderades förverkligandet av de rättsprinciper inom förvaltningen som följer av förvaltningslagen.

I enkäten upplevde en ganska stor del av respondenterna att man inte upplevt utmaningar i själva ansökningsprocessen (25–45 procent). Utmaningar som dock framhövdes var den sökandes otillräckliga personresurser samt i kommunerna även kommunens beslutsfattande. I ansökningsprocessen fick beslutens informationsinnehåll, anvisningarna för utarbetande av ansökan och utlysningarnas tydlighet utmärkta eller goda vitsord. I utvecklingsförslagen nämndes tidsramarna inom vilka projekten ska genomföras (31–56 procent). I övrigt varierade svaren beträffande vilka områden som behöver utvecklas.

De aktörer som inte fått understöd upplevde att ansökningsprocessen var tung och att det inte fanns tillräckligt med personresurser för att ansöka. Till största delen hade projekten inte genomförts när man inte fick understöd. Ett område att utveckla som framhövdes var i synnerhet begränsningarna vad gäller verksamhet som berättigar till understöd (67 procent).

Tabell 11–13. Enkätrespondenternas vitsord för ansökningsprocessen. 1=svagt, 2=nöjaktigt, 3=ok, 4=bra, 5=utmärkt.

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling (n=30)	1	2	3	4	5
Utlysningarna var tydliga	0,0 %	3,3 %	30,0 %	50,0 %	16,7 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidsplan	3,5 %	17,2 %	48,3 %	20,7 %	10,3 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0,0 %	6,7 %	43,3 %	36,7 %	13,3 %
Tillgången till nödvändig information	0,0 %	10,0 %	50,0 %	23,3 %	16,7 %
Stödbeloppets förutsebarhet	3,3 %	20,0 %	43,3 %	26,7 %	6,7 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0,0 %	0,0 %	36,6 %	56,7 %	6,7 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	0,0 %	10,0 %	23,3 %	50,0 %	16,7 %
Besluten fattades snabbt	3,3 %	23,3 %	40,0 %	26,7 %	6,7 %

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning (n=47)	1	2	3	4	5
Utlysningarna var tydliga	0,0 %	0,0 %	36,2 %	44,7 %	19,1 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidsplan	6,4 %	8,5 %	44,7 %	27,6 %	12,8 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0,0 %	0,0 %	38,3 %	44,7 %	17,0 %
Tillgången till nödvändig information	0,0 %	6,4 %	36,2 %	38,3 %	19,1 %
Stödbeloppets förutsebarhet	4,3 %	19,6 %	50,0 %	19,6 %	6,5 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0,0 %	8,5 %	38,3 %	36,2 %	17,0 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	2,1 %	6,4 %	31,9 %	44,7 %	14,9 %
Besluten fattades snabbt	4,2 %	27,7 %	29,8 %	27,7 %	10,6 %

Statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (n=19)	1	2	3	4	5
Utlysningarna var tydliga	0,0 %	0,0 %	31,6 %	31,6 %	36,8 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidsplan	0,0 %	0,0 %	42,1 %	31,6 %	26,3 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0,0 %	0,0 %	31,6 %	42,1 %	26,3 %
Tillgången till nödvändig information	0,0 %	0,0 %	47,4 %	31,6 %	21,0 %
Stödbeloppets förutsebarhet	0,0 %	21,0 %	47,4 %	21,1 %	10,5 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0,0 %	5,3 %	36,8 %	52,6 %	5,3 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	0,0 %	0,0 %	36,8 %	47,4 %	15,8 %
Besluten fattades snabbt	0,0 %	21,1 %	26,3 %	36,8 %	15,8 %

Även intervjuerna bekräftade den allmänna bild som enkäten gett om att ansökningsprocessen för statsunderstöd som helhet fungerar bra. Ett särskilt område att utveckla har ansetts vara ansökningsprocessens tidsplan, vilket är förståeligt bland annat med tanke på planeringen av stödmottagarens verksamhet. Ansökningsprocessen ansågs inte som helhet vara för belastande för de sökande, utan tvärtom relativt lätt jämfört med många andra finansieringsansökningar. Ett utvecklingsområde som lyftes fram var mer information om resultaten från de projekt som genomförts.

Förverkligande av jämlik behandling av sökande

Utlysningarna för de statsunderstöd som analyserats är offentliga, och i dem anges temana och de allmänna bedömningsgrunderna för understödet. De inkomna ansökningarna bedöms av Traficoms sakkunniga med fokus på bland annat hur väl de stämmer överens med de teman som angetts i utlysningen. De som lämnat in ansökningar som avslås ges motiveringar till avslaget till följd av bedömningen av ansökningarna. Motiveringarna kan även tolkas som anvisningar för utarbetande av framtida ansökningar. På basis av materialet kan man dra slutsatsen att Traficom behandlar de sökande och mottagarna av de statsunderstöd som granskats jämlikt och konsekvent, och informeringen om ansökningarna är transparent. Det bör dock i detta sammanhang observeras att små kommuner i princip har sämre förutsättningar för att utarbeta framgångsrika projektansökningar än stora kommuner. Det beror helt enkelt på att det i små kommuner finns mindre resurser för både det egna arbetet och anlita av konsulter i beredningen av projektansökningar och genomförandet av projekt.

Förverkligande av ändamålsprincipen

Enligt ändamålsprincipen får statsbidragsmyndigheten använda sina befogenheter och sin prövningsrätt endast för ändamål som godkänns enligt lag. För de granskade understöden innebär det att teman och urvalskriterier för understöden fastställs, att ansökningarna bedöms och att beslut om vilka projekt som får understöd fattas. Dessutom får man av den som ansöker om understöd i samband med ansökan endast fråga efter information som är nödvändig för att behandla ansökan. På basis av materialet kan konstateras att ändamålsprincipen förverkligas i de granskade statsunderstöden.

Förverkligande av opartiskhet

Enligt principen om opartiskhet ska statsunderstödsverksamheten stödja sig på allmänna och objektiva grunder. Faktorer som påverkar besluten om understöd för de understöd som granskats här har beskrivits i bedömningsgrunderna och -kriterierna. Bedömningen av ansökningarna om understöd baserar sig på enskilda myndigheters sakkunnigbedömningar och behandlingen av dessa i team med flera personer. Det är möjligt att vissa subjektiva faktorer påverkar en enskild persons bedömning, men inga sådana observationer har gjorts i denna utvärdering. Därför kan konstateras att de granskade ansökningarna om understöd och de sökande har behandlats opartiskt. En tydligare förklaring av bedömningsgrunderna (till exempel poängsättning av ansökningarna kriterierna i utlysningen och offentliggörande av jämförelsen av poängen) skulle emellertid göra det enklare att verifiera förverkligandet av opartiskheten bättre än i dag.

Förverkligande av proportionalitetsprincipen

Enligt proportionalitetsprincipen ska de metoder som statsbidragsmyndigheten väljer stå i proportion till målen, och de villkor som ställs i understödsbesluten ska vara nödvändiga för uppnåendet av målen för projekten. Villkoren som läggs fram för de understödsbeslut som granskats i detta arbete är krav på rapportering. De kan anses vara nödvändiga för att man ska kunna säkerställa att understödet motsvarar de faktiska kostnader som berättigar till understöd. Det är möjligt att

dra slutsatsen att proportionalitetsprincipen förverkligas för de granskade statsunderstöden.

Förverkligande av principen om berättigade förväntningar

Enligt principen om berättigade förväntningar ska de som ansöker om och får statsunderstöd kunna lita på att myndighetens verksamhet är korrekt och felfri: Man känner till villkoren för understöden i förväg, och villkoren får inte ändras i efterskott. I utvärderingen har det inte framkommit något som skulle ge orsak till att tvivla på att denna princip förverkligas. Det är möjligt att dra slutsatsen att principen om berättigade förväntningar förverkligas för de granskade statsunderstöden.

Till god förvaltning hör även serviceprincipen, rådgivningsskyldighet, krav på gott språkbruk, offentlighet och öppenhet. På basis av den genomförda enkäten håller Traficoms service och rådgivning en god nivå.

4.5.2 Relationen till den regionala planeringen

De statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik, för mobilitetsstyrning och för program för att främja gång och cykling som kommuner, regioner och landskap får är ur regionens synvinkel ett verktyg för statens trafikpolitik som riktar sig till kommunerna. Kommunernas och regionernas egna mål för hållbar och säker mobilitet finns i sin tur i olika typer av styrdokument, till exempel transportsystemplaner, program för hållbar mobilitet, kommunstrategier samt klimat- eller miljöprogram.

De planeringsprocesser på regional nivå där staten samarbetar med kommunsektorn är bland annat följande:

Trafiksystemarbete och -planering. Den regionala trafiksystemplanen är de regionala aktörernas gemensamma syn på vad som är viktigt för regionen för att man ska kunna säkerställa tillgänglighet samt fungerande och säkra resor och transporter. Den regionala trafiksystemplaneringen görs både på regionnivå, landskapsnivå och över landskapsgränserna. De statliga parterna (i allmänhet ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen, Trafikledsverket och Traficom) deltar i processen för utarbetande av trafiksystemplanen. Dessutom deltar de statliga parterna i det fortlöpande transportsystemarbetet, vilket innebär ett långsiktigt och kontinuerligt samarbete med olika aktörer för att utveckla transportsystemet.

- Statsunderstödens roll: I de regionala trafiksystemplanerna finns det ofta separata punkter för åtgärder för mobilitetsstyrning samt gång- och cykeltrafiken, och statsunderstöden nämns i anslutning till dem (möjligheten för kommuner att ansöka om dem). Projektunderstöd för främjande av trafiksäkerheten nämns inte i lika stor utsträckning i planerna.

Avtal för markanvändning, boende och trafik (MBT). Avtal för markanvändning, boende och trafik (MBT) är en avtalsmässig form av stadsutveckling. MBT-avtal ingås mellan staten och de största stadsregionerna (regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Jyväskylä och Kuopio). Syftet med avtalen är att stärka samarbetet mellan kommunerna i regionen samt mellan regionen och

staten. I avtalen fastställs målen och de konkreta åtgärderna för bostadsproduktionen samt utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem under de närmaste åren.

- Statsunderstödens roll: Statsunderstöden är behovsprövade och kan inte läggas till i förhandlingsresultatet (på motsvarande sätt som exempelvis klimatfinansieringen till kollektivtrafiken).

Trafiksäkerhetsplanering. I egenskap av representanter för statens regionförvaltning har NTM-centralerna en stark roll i kommunernas trafiksäkerhetsarbete. I uppskattningsvis 70–85 procent av Finlands drygt trehundra kommuner finns det en tväradministrativ arbetsgrupp för trafiksäkerhet. I nästan lika många kommuner stöds kommunens trafiksäkerhetsarbete av en trafiksäkerhetsaktör/-samordnare, som är en experttjänst som kommunerna och NTM-centralerna gemensamt har anskaffat.

- Statsunderstödens roll: I trafiksäkerhetsgrupperna delas information om möjligheten till och ansökan om projektunderstöd för främjande av trafiksäkerhet.

5 Slutsatser och utvecklingsförslag

5.1 Utveckling av statsunderstödens verkningsfullhet

5.1.1 Allmänna understöd

I materialanalysen och expertbedömningen av de allmänna understöden för säkerheten i vägtrafiken framkom två centrala utvecklingsförslag.

Säkerställande av att finansieringen är tillräcklig och kontinuerlig

Trafikskyddets och OTI:s uppgifter har bestämts genom lag, men finansieringen för skötseln av uppgifterna ska sökas årligen hos Traficom. Det finns för närvarande inga särskilda problem med ansökningsprocessen för allmänna understöd. En fördel med ansökningsprocessen är att ansökningarna och rapporteringarna hjälper att upprätthålla en öppenhet och genomskinlighet av verksamheten. Finansieringsmodellen är ändå avvikande till sin karaktär för att sköta lagstadgade uppgifter och därför är det befogat att utreda om det finns alternativa modeller till den nuvarande inom budgetramar och -bestämmelser.

För närvarande, efter ändringen av lagen om trafiksäkerhetsavgift, uppskattas avgiftsintäkterna räcka till för de båda lagstadgade aktörerna och Ålands landskapsregerings trafiksäkerhetsarbete. En utvärdering av utvidgande av OTI:s verksamhet skulle vara befogat. Det är eftersträfvansvärt att en allt större andel av de olyckor som lett till allvarliga skador kunde utredas, och att man skulle få OTI:s system i ett skick som motsvarar behovet. En utvidgning av verksamheten kan medföra även andra frågor än bara storleken på det allmänna understödet.

Undersökning av verkningsfullheten av de uppgifter som finansieras med allmänt understöd

Det är svårt att bekräfta hur verkningsfull verksamheten är på trafiksäkerheten av de objekt som får allmänt understöd. I den här bedömningen har det inte framkommit några skäl att ifrågasätta huruvida dessa aktörers existens och verksamhet ligger i samhällets intresse. Det finns dock ett behov av att förtydliga hur verksamheten skulle kunna motiveras på statsrådsnivå genom effekter och verkningsfullhet. En bättre förståelse av upplysningens och informationens verkningsfullhet skulle också hjälpa Trafikskyddet och OTI att utveckla sin verksamhet till att bli mer effektiv. Utgående från bedömningen föreslås att det görs en vetenskaplig undersökning av de långsiktiga effekterna och verkningsfullheten av Trafikskyddets och OTI lagstadgade uppgifter. Undersökningen kunde genomföras till exempel som ett projekt inom statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet.

5.1.2 Projektunderstöd

Nedan beskrivs de utvecklingsförslag beträffande projektunderstöden som framkommit i materialanalysen och sakkunnigbedömningen.

1 Målen för understödet

- Verkningsfullheten av projektunderstöd för mobilitetsstyrning skulle troligtvis kunna ökas genom att ställa upp mer fokuserade, kvalitativa mål än i dag för understöden: vad man med helheten av statsunderstöd för

mobilitetsstyrning vill åstadkomma på årsnivå och/eller på längre sikt. Dessutom bör målen ställas upp på en så strategisk nivå i beslutsfattandet som möjligt.

- Det skulle också vara möjligt att ställa upp ett konkret, långsiktigt och kvantitativt mål för statsunderstödet för programmen för främjande av gång och cykling, till exempel antalet kommuner med ett aktuellt främjandeprogram eller deras andel av alla Finlands kommuner. Dessutom skulle det vara möjligt att ställa upp mål för antalet/andelen program för gång separat och för program för cykling separat.
- I synnerhet inom projektunderstöden för trafiksäkerhet och mobilitetsstyrning kunde man beträffande kommunerna fundera på huruvida tanken är att statsunderstöden ska vara en fortlöpande och permanent verksamhetsmodell för att stödja kommunerna i dessa teman, eller huruvida målet är att projektverksamheten ska göra sig själv onödig efter att kommunerna har gjort den till en del av det grundläggande arbetet. För närvarande är projektunderstöden en mycket viktig del av finansieringen av den verksamhet som bedrivs med hjälp av dem i kommunerna, och att avsluta finansieringen skulle troligtvis skära ner avsevärt i verksamheten. Om syftet med projektunderstöden är att vara en permanent finansieringsmodell skulle man kunna överväga att tydligare beskriva deras roll i exempelvis den riksomfattande trafiksystemplanen eller MBT-avtalen.

2 Betoningen på olika projektteman och -typer

- I dag, när det allmänna attityd- och värdeklimatet till följd av bland annat klimatsdiskussionen har övergått till att stödja hållbarhetsteman, skulle statsunderstöden för mobilitetsstyrning tydligare kunna inriktas på utveckling av tjänster, planering av hållbar mobilitet och andra motsvarande konkreta åtgärder genom att utesluta projekt som gäller enbart kommunikation och marknadsföring. Därför att den kommunikation och marknadsföring som görs i samband med de övriga åtgärderna och som stöd för dem sannolikt är effektivare.
- Både i expertdiskussionerna för detta arbete och i en tidigare utredning lyfte man fram frågan om huruvida understöden för mobilitetsstyrning borde inriktas mer än i dag på nyskapande, utvecklingsorienterad och experimentell verksamhet, på samma sätt som projektunderstödet för främjande av trafiksäkerhet. Detta är möjligt att genomföra exempelvis genom understödsprocenten: För utvecklingsverksamhet, där man även kunde sträva efter en så stor generalisering som möjligt av resultaten, kunde understödet utgöra 75 procent av projektets kostnader, medan till exempel planeringsinriktad verksamhet skulle understödjas med en lägre procentandel.

3 Aktivering av potentiella sökande aktörer

- Kommuner som inte har ansökt om någon av de tre typerna av projektunderstöd är oftast små kommuner. I en e-postenkät uppgav dessa typer av kommuner att följande faktorer uppmuntrar till att ansöka: mer information om och bra exempel på genomförda projekt, jämförbara erfarenheter

från tidigare sökande, en gemensam ansökan för flera kommuner/parter, en bra behovsbaserad idé, gemensamt idéskapande i exempelvis en arbetsgrupp för trafiksäkerhet, å andra sidan omfattande spridning av information inom kommunen samt att få upp beslutsfattarnas ögon för statsunderstöden. Av dessa är en åtgärd att driva vidare nationellt i det närmaste spridning av information och exempel.

4 Tidsplan för ansökningsprocessen och genomförande av projekten

- Delfaktorerna i ansökningsprocessen fick ganska bra respons i enkäten och intervjun, men ett tydligt utvecklingsområde som lyftes fram var tidsramarna för genomförandet av projekten. Ett år för genomförandet är en mycket kort tid för projekten på grund av bland annat konkurrensutsättningen av konsulter, växelverkan mellan olika intressenter, hur målgruppen ska nås, reproducering av projektresultaten samt i synnerhet verifiering av verkningsfullheten och behoven av uppföljning. En projekttidsplan på flera år skulle vara klart mer ändamålsenlig i många projekt, vilken även skulle förbättra projektens verkningsfullhet.
- Projektbesluten borde delges de sökande tidigare än i dag – antingen genast i början av året eller gärna före årsskiftet, så att projektet kan inledas och arbetet köras i gång.

5 Kriterier för beviljande av understöd

- Det skulle vara bra om det i ansökningsprocessen fanns öppet kommunicerade riktlinjer om följande: med vilka kriterier kan/kan inte en sökande få statsunderstöd för flera av sina projekt samma år; med vilka kriterier kan/kan inte en sökande få statsunderstöd flera år i rad; beträffande sökande kommuner, inriktningen av understöden på stora, medelstora och små städer samt övriga kommuner.
- Det skulle vara bra om de bedömningskriterier som tillämpats vid valet av projekt och den poängsättning eller liknande som gjorts utifrån dem samt den ansökningsspecifika bedömningen inklusive motiveringar fanns öppet nedskrivna. Insynen skulle gagna förutom de sökande i respektive ansökningsomgång, även eventuella framtida sökande.

6 Lokal samordning och lokalt samarbete

- Beträffande kommunprojekt skulle en intensivare regional samordning av projekt och funktioner – mellan olika projektansökningar samt även mellan kommunen och annan verksamhet i regionen – öka projektverksamhetens effektivitet.
- Regionalt samarbete i ansökningarna och i själva projektet skulle vara önskvärt. Den regionala aspekten skulle kunna vara tydligare än i dag som bedömningskriterium i valet av projekt, i synnerhet i fråga om mobilitetsstyrning.
- Program för att främja gång och cykling borde ha en nära koppling till planläggningen, planeringen av servicenätverk och gröna nätverk,

centrumutvecklingen samt anslutningen av lokala rutter för gång- och cykeltrafik till kollektivtrafiken.

7 Krav på rapportering av projektens effekter

- Både projekt för främjande av trafiksäkerhet och projekt för mobilitetsstyrning kännetecknas av att det är svårt att bevisa de kvantitativa effekterna. Kravet på att rapportera om effekterna som i dag ställs på projekten kan ibland resultera i en inexact konsekvensbedömning. Till exempel i ett projekt som inkluderade marknadsföring av kollektivtrafiken rapporterades om ett ökat antal resenärer, trots att det inte var möjligt att visa i vilken utsträckning ökningen berodde på marknadsföringen och i vilken utsträckning på exempelvis de nya kollektivtrafikförbindelser som skapats. Man kunde fundera på huruvida man av projekten borde kräva en s.k. bedömning av processeffekterna (lärdomar från projektet, hinder för och drivkrafter bakom framgången), förutom eller till och med i stället för mätbara effekter på färdsetten och trafiksäkerheten.
- I projektets planeringsfas är det möjligt att både kommuner och andra sökande kunde behöva mer vägledning än i dag beträffande utarbetandet av eftersträvarde effekter och indikatorer som beskriver dem. På statsförvaltningsnivå skulle ett riktmärke gemensamt för olika förvaltningsområden beträffande svårigheten att bedöma verkningsfullheten kunna öka kännedomen om god bedömningspraxis.
- Inkludering av slutanvändarnas/målgruppens erfarenheter och synpunkter i projektens egen bedömning skulle göra analysen av effekterna mångsidigare. Det är möjligt att samla in synpunkter även med enkla metoder, till exempel korta intervjuer.

8 Skalning och reproducering av resultat

- När resultaten och verksamhetsmodellerna från enskilda projekt reproduceras på bredare front uppstår en större verkningsfullhet.
- Verkningsfullheten av statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik skulle troligtvis bli bättre om en större del av projektunderstöden uttryckligen riktades till utveckling av verksamhetsmodeller, fysiska lösningar eller metoder som kan utnyttjas nationellt.
- De sökande känner nödvändigtvis inte till tidigare genomförda projekt och resultaten från dem, vilket bidrar dels till att liknande idéer upprepas, dels till en brist på idéer. Av materialet framgick ett tydligt behov av mer kommunikation än i dagsläget om projektens resultat och verksamhetsmodeller.
- Reproducerbarheten skulle främjas om det fanns ett forum eller regelbundet förfaringssätt (seminarier eller liknande) för att sprida lärdomarna i synnerhet mellan kommuner.

9 Insamling av information om och uppföljning av effekter

- I en del av projektens slutrapporter har det nämnts att man har för avsikt att undersöka effekten på fördelningen av färdstätten eller användningen av ett visst färdstätt till exempel om ett eller två år. Traficom skulle kunna begära att få tillgång till dessa uppföljningsundersökningar. Å andra sidan skulle det vara möjligt att genomföra även en separat uppföljningsundersökning av några utvalda projekt.
- Projekt för utarbetande av program för att främja gång och cykling är sinsemellan relativt lika, och därför kunde uppföljningen och rapporteringen av dem utvecklas även nationellt. Av kommuner som utarbetar främjandeprogram kunde även krävas uppföljning av en del indikatorer som fastställts nationellt.
- I projekt av typen plan eller strategi har det producerats också omfattande förhandsbedömningar av effekterna. Det handlar inte om en bedömning av verksamhetens effekt under projektiden, utan om en bedömning av effekterna av de planerade fortsatta åtgärderna (till exempel eventuella investeringar i hållbar mobilitet, åtgärder för mobilitetsstyrning på arbetsplatsen eller mobilitetstjänster). Denna typ av information om effekterna skulle Traficom valfritt kunna samla i en slags "bank" för effektinformation som i synnerhet kommunerna kunde ha tillgång till.

10 Utvidgning av statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik till kommunernas infrastruktur

- Kommunerna kan i dagens läge beviljas statsunderstöd för byggande av infrastruktur för gång- och cykeltrafik samt spårbunden stadstrafik. I kommunerna finns det ett behov av finansiering även för ett stort antal (små) investeringar i infrastruktur som förbättrar trafiksäkerheten. Med tanke på trafiksäkerhetsmålen skulle ett nytt separat statsunderstöd för investeringar som förbättrar säkerheten i kommunernas trafikinfrastruktur vara en effektiv och verkningsfull metod.

5.2 Utveckling av bedömningsramen

Ramen som hittills tillämpats på statsunderstöden inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde fungerar till sina huvudpunkter bra också för bedömningen av de projektunderstöd som granskats i detta arbete.

Ramen bör dock preciseras så att den innehållsmässigt bättre motsvarar begreppen och innehållet i projektet för utveckling av statsunderstödsverksamheten. Den största skillnaden är att verkningsfullheten bör bedömas som den understödda verksamhetens förmåga att producera de eftersträlvade effekterna och inte (endast) som förmågan att främja de uppställda målen. Vid bedömningen bör man då fästa vikt vid till exempel hur man i projektet lyckats påverka tankesättet, attityderna och verksamheten hos myndigheterna, de kommunala beslutsfattarna eller andra beslutande aktörer inom målområdet.

6 Källor

Litteratur- och internetkällor

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

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

Auvinen, H., Tuominen, A., Lehtonen, E., Malin, F. (2020). Kestävän liikkumisen toimien kikutapavaikutukset (Effekterna av åtgärder för hållbar mobilitet på färdväg). Traficoms forskningsrapporter och utredningar 13/2020.

Dziekan, 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, Salla Tykkyläinen (2018). Vaikuttavuuden askelmerkit. Työkaluja ja esimerkkejä palveluntuottajille. Sitras utredningar 130. Mars 2018.

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

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

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

Lehtonen, Juha-Matti ja Antti Rissanen (2021). Vaikuttavuuden arviointi ja sen soveltaminen Puolustusvoimien TK-toimintaan. Försvarshögskolan. Institutionen för militärteknik. Publikationsserie 2: Forskningsrapporter nr. 2.

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

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

Kommunikationsministeriet (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (Program för att främja gång och cykling). Kommunikationsministeriets publikationer 5/2018

Kommunikationsministeriet (2021). Fossilittoman liikenteen tiekartta. Valtion-euvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä (Färdplan för fossilfria transporter: Statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland). Redigerare Saara Jääskeläinen. Kommunikationsministeriets publikationer 2021:15.

Kommunikationsministeriet (2022). Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 (Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026). Kommunikationsministeriets publikationer 2022:3.

Metsäranta, H., Weiste, H., Vähätörmä, P., Hyvärinen, J., Salminen, A. (2022). Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuus. Tarkastelukehikon määrittely ja tukien arviointi (Effekter av stöd för offentlig persontrafik – fastställande av granskningsram och utvärdering av stöd). Traficoms forskningsrapporter och utredningar 22/2022.

Motiva (2022). Mobilitetsstyrning på Motivas webbsidor. Tillgänglig https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus [hämtad 29.11.2022]

OTI (2022). OTI Toimintakertomus 2021. Institutet för olycksinformation OTI 31.3.2022.

Pohjalainen, E. (2016). Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Examensarbete 9/2016. Trafikverket.

Roine, M. (2013). Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako. Selvitysmiehen raportti (Arbetsfördelningen inom säkerhetsverksamheten för vägtrafik. Utredningsmannens rapport). Kommunikationsministeriets publikationer 29/2013.

Terminologicalcentralen (2023). Valtionavustustoiminnan sanasto (Ordlista för statsunderstöd). Utkast 2023-01-11. Projektet för utveckling och digitalisering av statsunderstödsverksamheten, 2023.

Schmidt-Thomé, K. ja Päivänen, J. (2021). Kestävien käytäntöjen levittäminen kuntakentässä. Presentation, Årsseminarium för programmet Hållbar stad 7.12.2021.

Inrikesministeriet (2021). Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030 (Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030). Inrikesministeriets publikationer 2021:14.

Social- och hälsovårdsministeriet (2020). Turvallisesti kaiken ikää. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisy ohjelma 2021–2030 sekä selvitys kustannuksista (Säkerhet från barndom till ålderdom. Program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030). Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2020:33.

Suomela, H. ja Varis, T. (2018). Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus. Trafikverkets forskningsrapporter och utredningar 54/2018.

Traficom (2021). Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus Hakijoiden tukimateriaali, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma 2021. Juni 2021. Tillgänglig <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Hankkeiden%20vaikutukset%20ja%20vaikuttavuus.pdf> [hämtad 16.3.2023]

Traficom (2022). Traficommin myöntämät avustukset ja tuet (Bidrag och stöd som Traficom beviljar). Tillgänglig <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista/traficomin-myontamat-avustukset-ja-tuet?active=0&limit=20&offset=0> [hämtad 8.3.2023]

Statsrådet (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032). Statsrådets publikationer 2021:75. Kommunikationsministeriet.

Finansministeriet (2021). Valtionavustustoiminnan sanasto (Ordlista för statsunderstöd). Förvaltningspolitiken. Finansministeriets publikationer 19/2021.

Finansministeriet (2023). Valtionavustustoiminnan kehittämishanke (Projektet för utveckling av statsunderstödsverksamheten). Tillgänglig: <https://vm.fi/valtionavustustoiminnan-kehittaminen> (<https://vm.fi/sv/utveckling-av-statsunderstodsverksamheten>)

Varis, T., Suomela, H., Hippinen, I. (2018). Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017. Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista (Statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt åren 2014–2017. Utredning om effekterna av statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt och utmaningar som man ställts inför). Trafikverkets undersökningar och utredningar 43/2018.

Voutilainen, O. (2021). Kommenttipuheenvuoro: Näkökulmia skaalaamiseen. Presentation, Årsseminarium för programmet Hållbar stad 7.12.2021.

Rättsliga källor

Förvaltningslagen (434/2003)

Statsunderstödslagen (688/2001)

Statsrådets förordning om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016, 1206/2018)

Statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018, 111/2021)

Lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016)

Lagen om Trafikskyddet (278/2003)

Trafikförsäkringslagen (460/2016)

Lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016)

Lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016)

7 Bilagor

En del av bilagorna har översatts till svenska, men inte alla. De finskspråkiga bilagorna har lämnats här så läsaren får en översikt av vilka bilagor som finns. Informationen som finns i bilagorna finns till stora delar också i själva rapporten. Rapporten har följande bilagor:

Bilaga 1: Resultat från webropol-enkäten (sammandraget endast på finska, kvantitativa resultaten på svenska).

Bilaga 2: Kysely kunnille, jotka eivät ole hakenneet avustuksia (endast på finska)

Bilaga 3: Koonti hankeavustuksia koskevistä haastatteluista (endast på finska)

Bilaga 4: Haastattelurungot (endast på finska)

Bilaga 5: Kompletterande utvärderingsfrågor

Bilaga 6: Statsunderstöd för mobilitetsstyrning enligt tema

Bilaga 1: Resultat från webropol-enkäten

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 edistämishjelmissä 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 %).

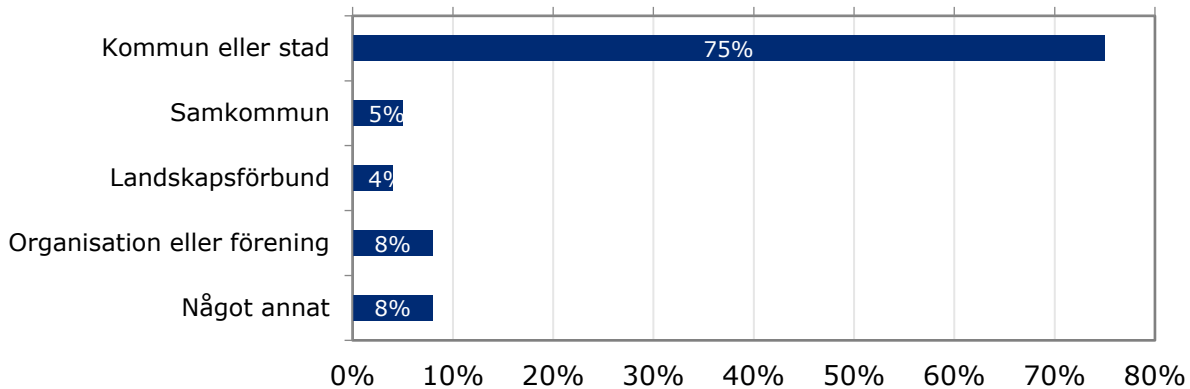
Hankkeiden toteutuksessa suurimmiksi haasteiksi koettiin oman organisaation liian vähäiset henkilöresurssit, hankkeen toteuttamisajalle asetetut aikarajaukset, kohderyhmän tavoittaminen ja suhtautuminen sekä päättäjien sitoutuminen. Avustuslajien kesken oli paljon myös eroavaisuuksia koetuissa haasteissa.

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 informaatiosisältö, 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 %).

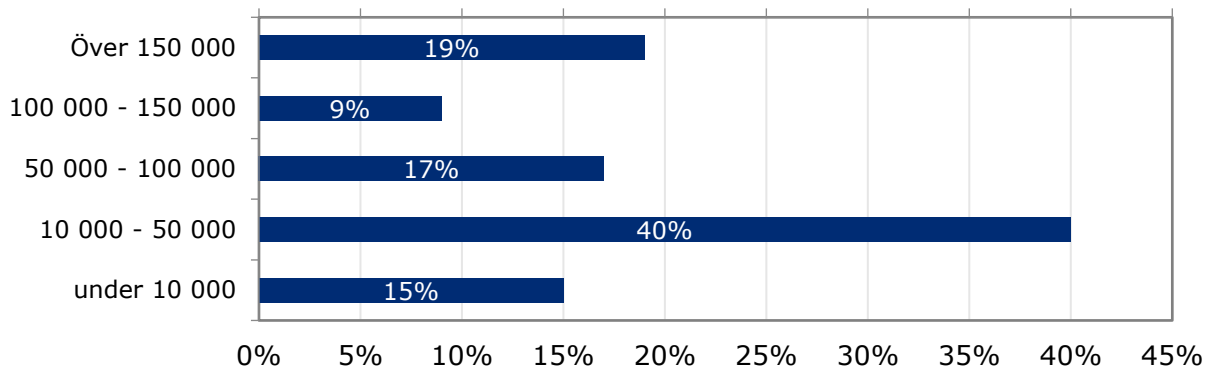
Kvantitativa resultat

Vilken organisation representerar du? n=77

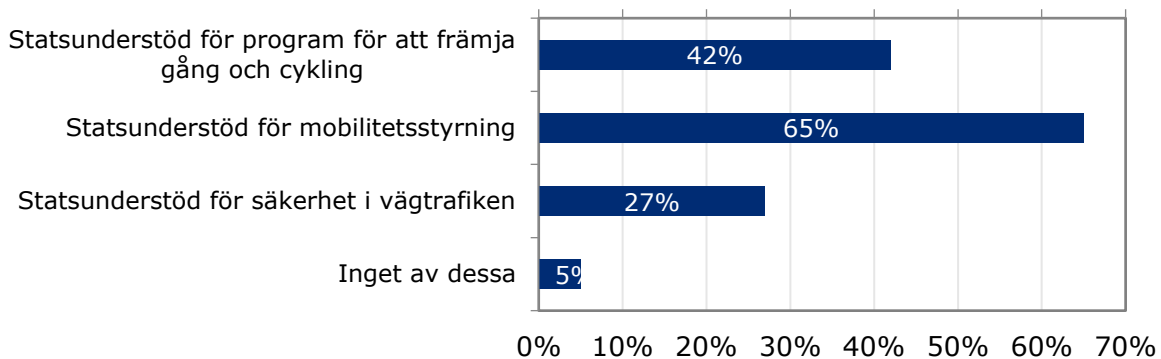


Svaren på punkten "något annat": Ammattikorkeakoulu; koulutusorganisaatio; korkeakoulu; osakeyhtiö toisen asteen koulutus; koulutuslaitos; yliopisto

Hur många invånare finns det i den kommun som du representerar? n=58



Vilket av följande av Traficoms statsunderstöd har er organisation fått under de senaste fem åren? Du kan välja flera. n=77

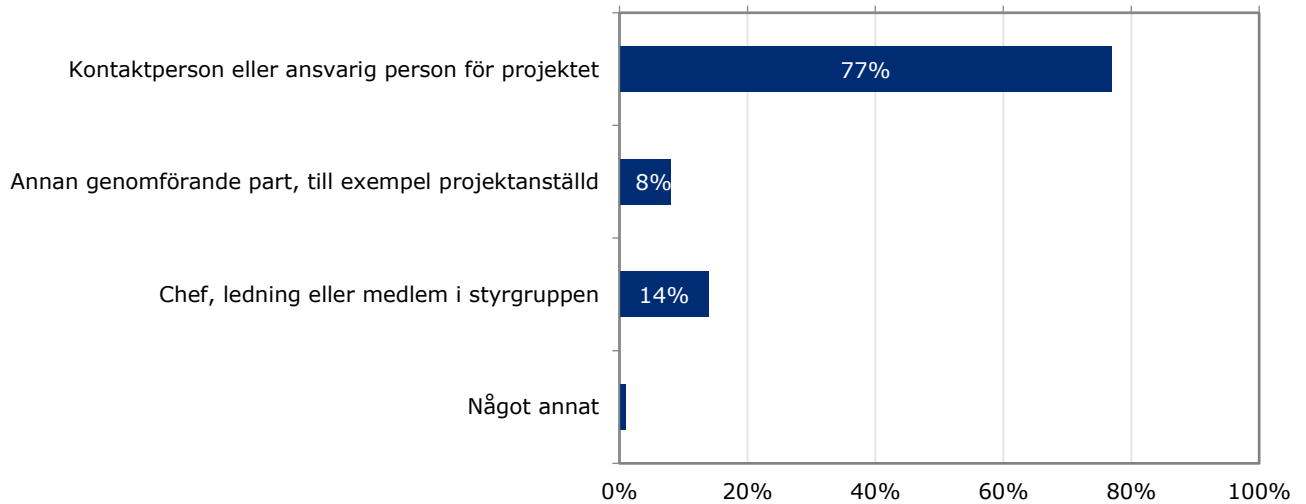


Slag av understöd	n	Procent
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	32	41,6 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	50	64,9 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	21	27,3 %
Inget av dessa	4	5,2 %

Aktörer som fått understöd

Understödens effekt

Vad beskriver bäst din roll i Traficoms statsunderstödsprojekt? n=73

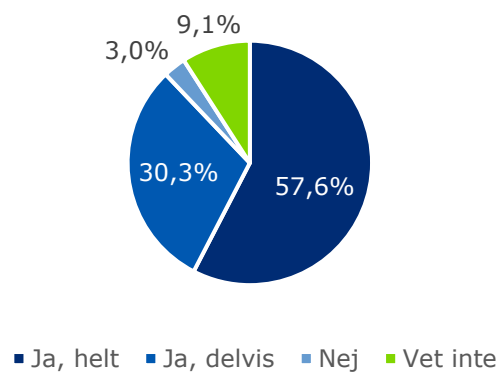


Anser du att statsunderstödsprojekten har gett de effekter som eftersträvades?

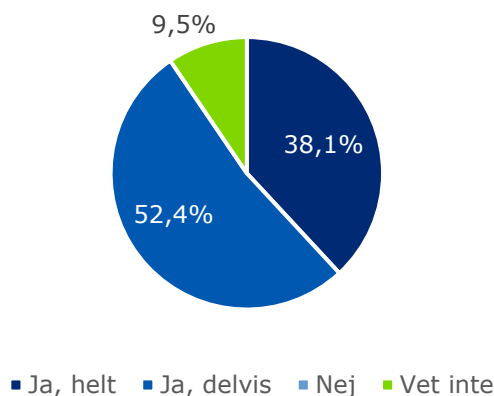
n=73

Slag av understöd	Ja, helt	Ja, delvis	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	57,6 %	30,3 %	3,0 %	9,1 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	28,0 %	66,0 %	0 %	6,0 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	38,1 %	52,4 %	0 %	9,5 %

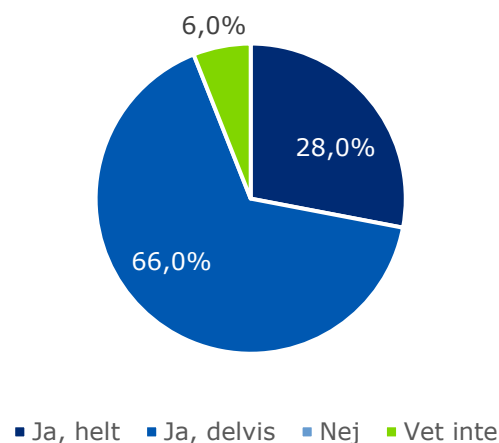
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling



Statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik



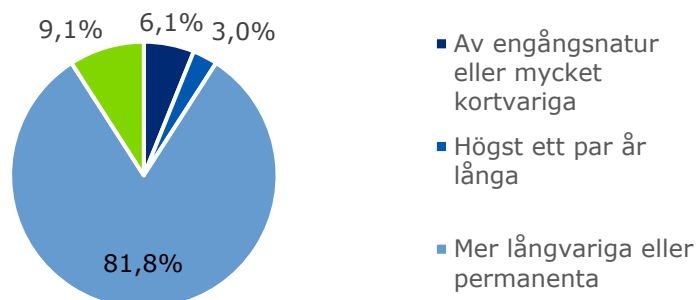
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning



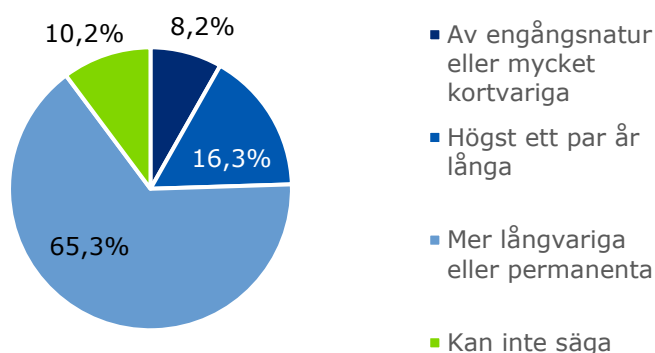
Hur bestående har projektens effekter enligt din bedömning varit? n=72

Slag av understöd	Av engångs- natur eller mycket kort- variga	Högst ett par år långa	Mer lång- variga el- ler per- manenta	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	6,1 %	3,0 %	81,8 %	9,1 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	8,2 %	16,3 %	65,3 %	10,2 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	4,8 %	33,3 %	42,9 %	19,0 %

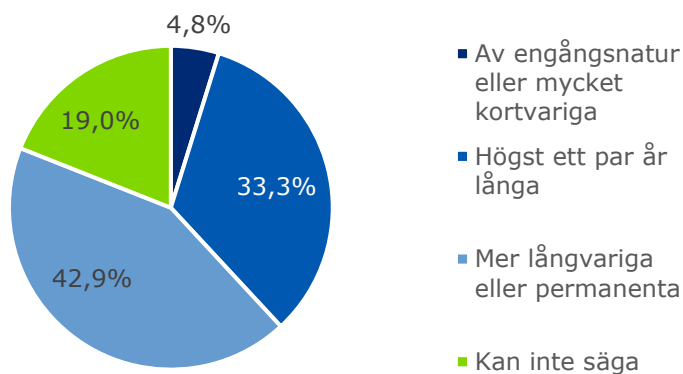
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling



Statsunderstöd för mobilitetsstyrning



Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

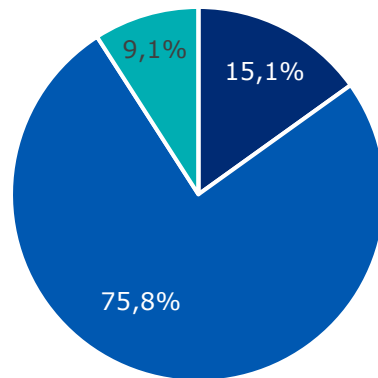


Hur skulle du beskriva betydelsen av Traficoms statsunderstöd för er organisations verksamhet? n=73

Slag av understöd	Utan statsunderstöd skulle verksamheten inte finnas alls	Utan statsunderstöd skulle verksamheten bedrivas i betydligt mindre skala	Verksamheten skulle bedrivas i så gott som lika stor skala utan statsunderstöd	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	15,1 %	75,8 %	9,1 %	0 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	20,4 %	71,4 %	6,1 %	2,1 %

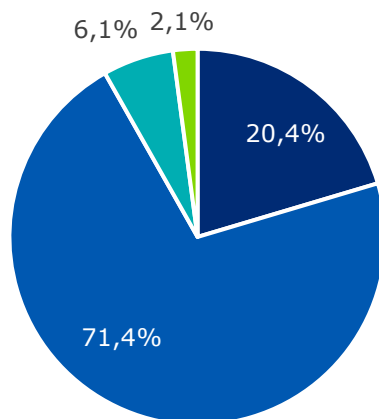
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	23,8 %	61,9 %	9,5 %	4,8 %
---	--------	--------	-------	-------

Utarbetande av ett program som främjar gång och/eller cykling



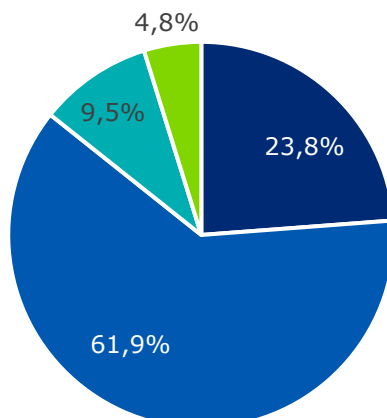
- Utan statsunderstöd skulle verksamheten inte finnas alls
- Utan statsunderstöd skulle verksamheten bedrivas i betydligt mindre skala
- Verksamheten skulle bedrivas i så gott som lika stor skala utan statsunderstöd
- Kan inte säga

Främjande av hållbar mobilitet



- Utan statsunderstöd skulle verksamheten inte finnas alls
- Utan statsunderstöd skulle verksamheten bedrivas i betydligt mindre skala
- Verksamheten skulle bedrivas i så gott som lika stor skala utan statsunderstöd
- Kan inte säga

Främjande av trafiksäkerhet



- Utan statsunderstöd skulle verksamheten inte finnas alls
- Utan statsunderstöd skulle verksamheten bedrivas i betydligt mindre skala
- Verksamheten skulle bedrivas i så gott som lika stor skala utan statsunderstöd
- Kan inte säga

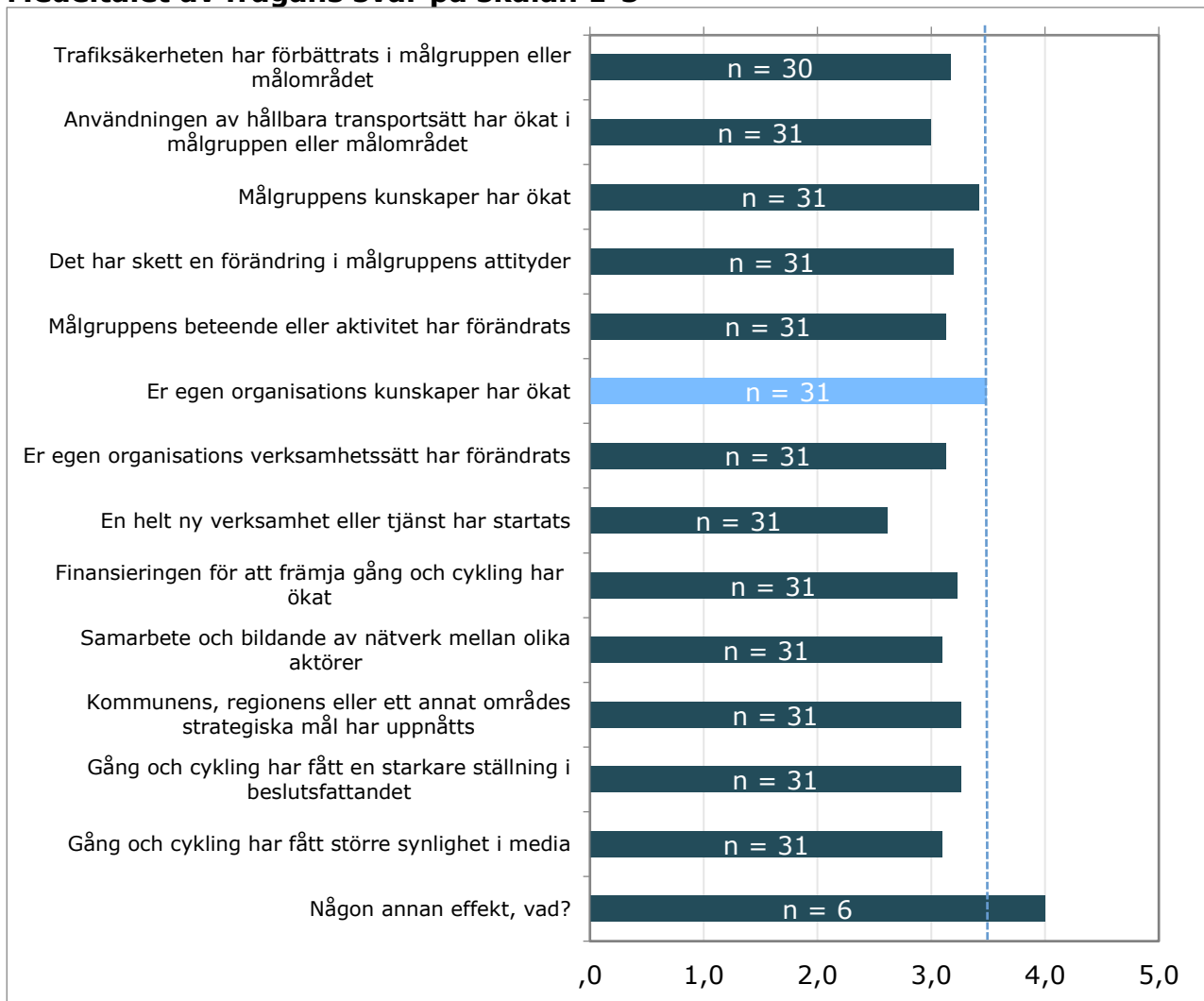
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Hur skulle du bedöma att de statsunderstöd som ni fått har inverkat på följande saker? n=31

	Ingen inverkan	Liten inverkan	Måttlig inverkan	Stor inverkan	Kan inte säga
Trafiksäkerheten har förbättrats i målgruppen eller målområdet	0 %	20,0 %	50,0 %	23,3 %	6,7 %
Användningen av hållbara transportsätt har ökat i målgruppen eller målområdet	6,4 %	22,6 %	41,9 %	22,6 %	6,5 %
Målgruppens kunskaper har ökat	3,2 %	9,7 %	32,3 %	51,6 %	3,2 %
Det har skett en förändring i målgruppens attityder	0 %	19,3 %	51,6 %	19,4 %	9,7 %
Målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats	3,2 %	19,3 %	48,4 %	19,4 %	9,7 %
Er egen organisations kunskaper har ökat	0 %	12,9 %	29,0 %	54,9 %	3,2 %
Er egen organisations verksamhetssätt har förändrats	6,4 %	12,9 %	45,2 %	32,3 %	3,2 %
En helt ny verksamhet eller tjänst har startats	16,1 %	22,6 %	48,4 %	9,7 %	3,2 %
Finansieringen för att främja gång och cykling har ökat	3,2 %	19,4 %	32,3 %	41,9 %	3,2 %
Samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer	3,2 %	29,1 %	25,8 %	38,7 %	3,2 %
Kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts	6,4 %	9,7 %	41,9 %	35,5 %	6,5 %
Gång och cykling har fått en starkare ställning i beslutsfattandet	3,2 %	19,4 %	32,3 %	38,7 %	6,4 %
Gång och cykling har fått större synlighet i media	6,4 %	22,6 %	32,3 %	32,3 %	6,4 %
Någon annan effekt, vad?	0 %	16,6 %	16,7 %	16,7 %	50,0 %

Svaren på punkten "Någon annan effekt, vad?": Hankkeen yleinen vaikuttavuus on laajempi (seudullisuus)

Medeltalet av frågans svar på skalan 1-5



Statsunderstödet för mobilitetsstyrning

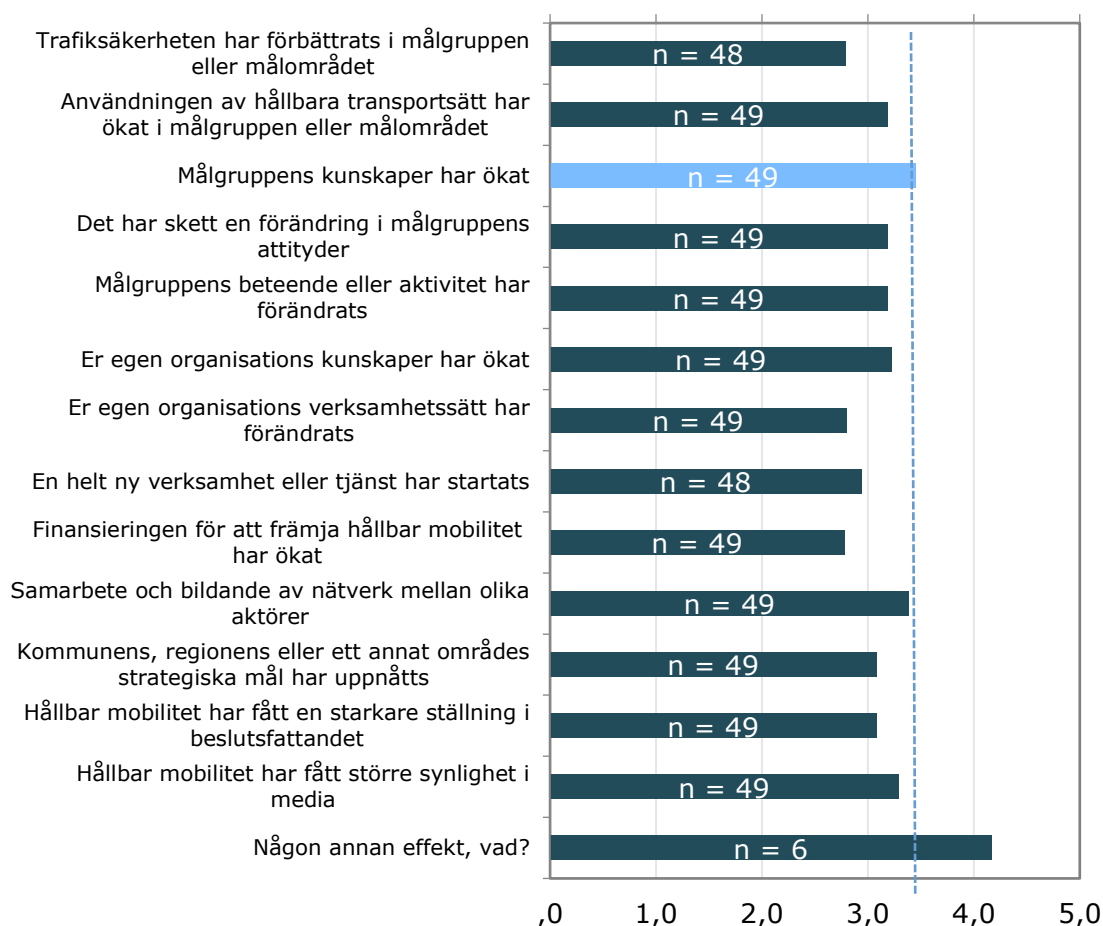
Hur skulle du bedöma att de statsunderstöd som ni fått har inverkat på följande saker? n=49

	Ingen inverkan	Liten inverkan	Måttlig inverkan	Stor inverkan	Kan inte säga
Trafiksäkerheten har förbättrats i målgruppen eller målområdet	16,7 %	16,7 %	45,8 %	12,5 %	8,3 %
Användningen av hållbara transportsätt har ökat i målgruppen eller målområdet	2,0 %	18,4 %	44,9 %	28,6 %	6,1 %
Målgruppens kunskaper har ökat	2,0 %	4,1 %	42,9 %	49,0 %	2,0 %
Det har skett en förändring i målgruppens attityder	2,1 %	10,2 %	61,2 %	20,4 %	6,1 %
Målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats	4,1 %	10,2 %	61,2 %	12,3 %	12,2 %
Er egen organisations kunskaper har ökat	4,1 %	16,3 %	34,7 %	42,9 %	2,0 %
Er egen organisations verksamhetssätt har förändrats	14,3 %	20,4 %	40,8 %	20,4 %	4,1 %
En helt ny verksamhet eller tjänst har startats	14,6 %	20,8 %	22,9 %	39,6 %	2,1 %
Finansieringen för att främja hållbar mobilitet har ökat	14,3 %	20,4 %	38,8 %	26,5 %	0 %
Samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer	2,0 %	14,3 %	28,6 %	53,1 %	2,0 %
Kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts	4,1 %	18,4 %	44,9 %	30,6 %	2,0 %
Hållbar mobilitet har fått en starkare ställning i beslutsfattandet	6,1 %	20,4 %	36,7 %	32,7 %	4,1 %
Hållbar mobilitet har fått större synlighet i media	2,1 %	18,4 %	30,6 %	46,9 %	2,0 %

Någon annan effekt, vad?	0 %	0 %	16,7 %	50,0 %	33,3 %
--------------------------	-----	-----	--------	--------	--------

Svaren på punkten "Någon annan effekt, vad?": Yksityistiekunnille suunnatun tiedottamisen tehostaminen; uusien kohderyhmien saavuttaminen; kestävä liikkuksen ympärivuotisuuteen panostaminen; esim. ilmastovaikutusten arviointi on lisätty päätöksentekoon.

Medeltalet av frågans svar på skalan 1-5



Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

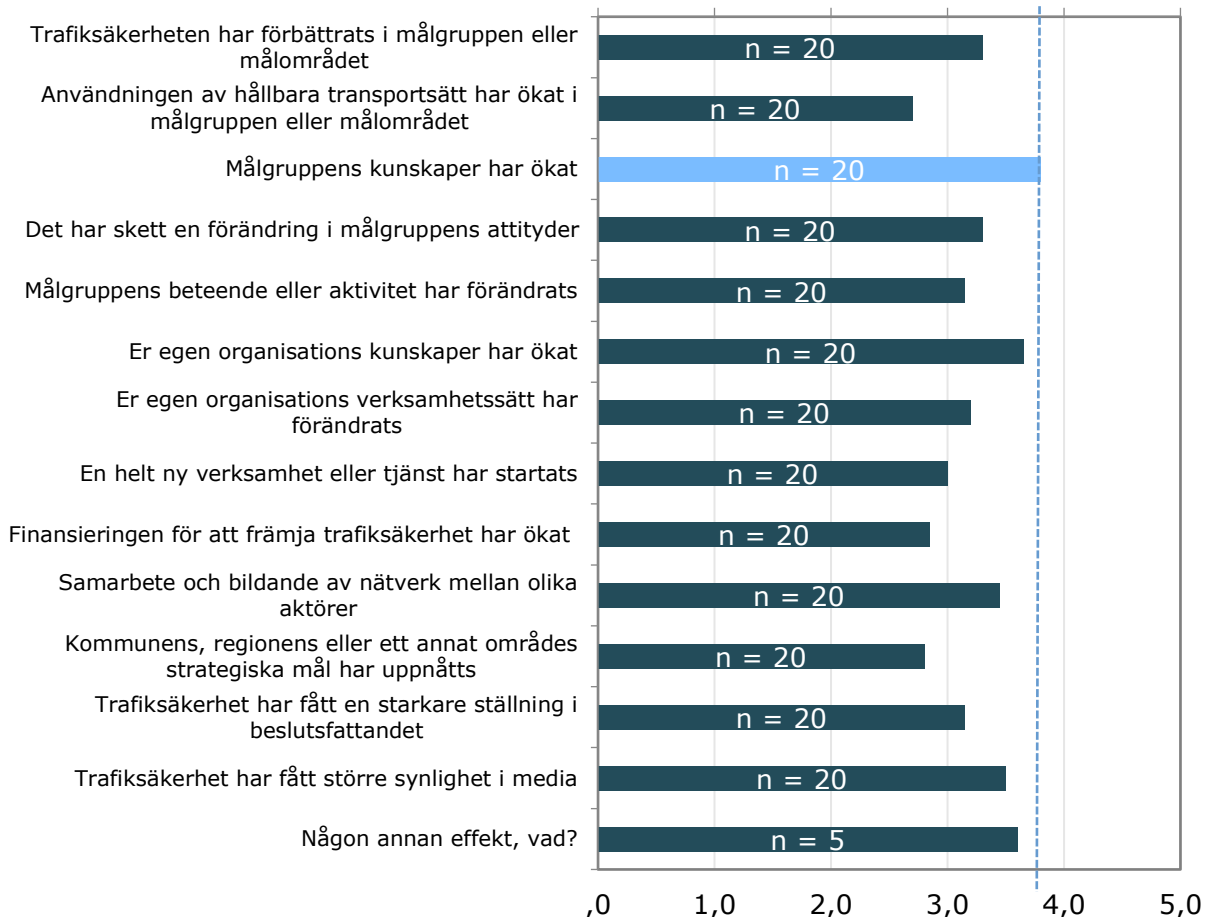
Hur skulle du bedöma att de statsunderstöd som ni fått har inverkat på följande saker? n=20

	Ingen inverkan	Liten inverkan	Måttlig inverkan	Stor inverkan	Kan inte säga
Trafiksäkerheten har förbättrats i målgruppen eller målområdet	0 %	0 %	70,0 %	30,0 %	0 %
Användningen av hållbara transportsätt har ökat i målgruppen eller målområdet	10,0 %	30,0 %	45,0 %	10,0 %	5,0 %
Målgruppens kunskaper har ökat	0 %	0 %	25,0 %	70,0 %	5,0 %
Det har skett en förändring i målgruppens attityder	0 %	10,0 %	55,0 %	30,0 %	5,0 %
Målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats	0 %	15,0 %	60,0 %	20,0 %	5,0 %
Er egen organisations kunskaper har ökat	0 %	,0 %	35,0 %	65,0 %	0 %
Er egen organisations verksamhetssätt har förändrats	0 %	5,0 %	70,0 %	25,0 %	0 %
En helt ny verksamhet eller tjänst har startats	5,0 %	25,0 %	35,0 %	35,0 %	0 %
Finansieringen för att främja trafiksäkerhet har ökat	0 %	45,0 %	30,0 %	20,0 %	5,0 %
Samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer	0 %	5,0 %	45,0 %	50,0 %	0 %
Kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts	0 %	30,0 %	60,0 %	10,0 %	0 %

Trafiksäkerhet har fått en starkare ställning i beslutsfattandet	0 %	30,0 %	30,0 %	35,0 %	5,0 %
Trafiksäkerhet har fått större synlighet i media	0 %	10,0 %	30,0 %	60,0 %	0 %
Någon annan effekt, vad?	20,0 %	0 %	0 %	60,0 %	20,0 %

Svaren på punkten "Någon annan effekt, vad?": Aikuisten asenteisiin vaikuttaminen; hanke on vielä kesken; hankkeen kautta parantunut yhteistyö toimijoiden kesken

Medeltalet av frågans svar på skalan 1-5

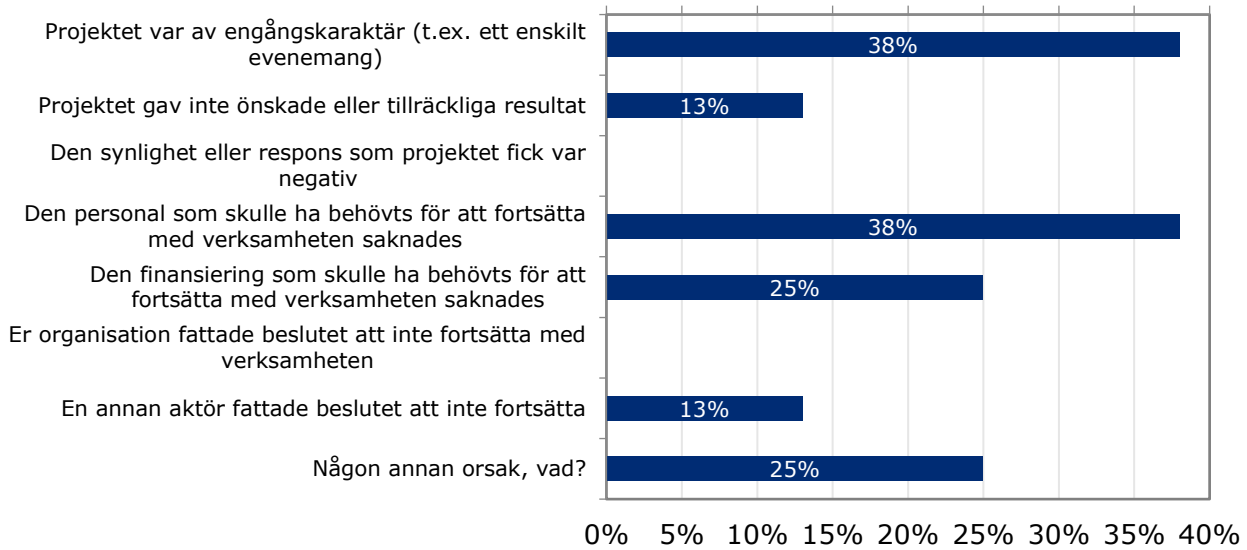


Fortsatte verksamheten som genomförts i era statsunderstödsprojekt efter att respektive projekt avslutats? n=67

Slag av understöd	Ja	Ja, delvis eller bara i en del av projekten	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	67,7 %	16,1 %	6,5 %	9,7 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	52,2 %	36,9 %	2,2 %	8,7 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	45,0 %	45,0 %	5,0 %	5,0 %

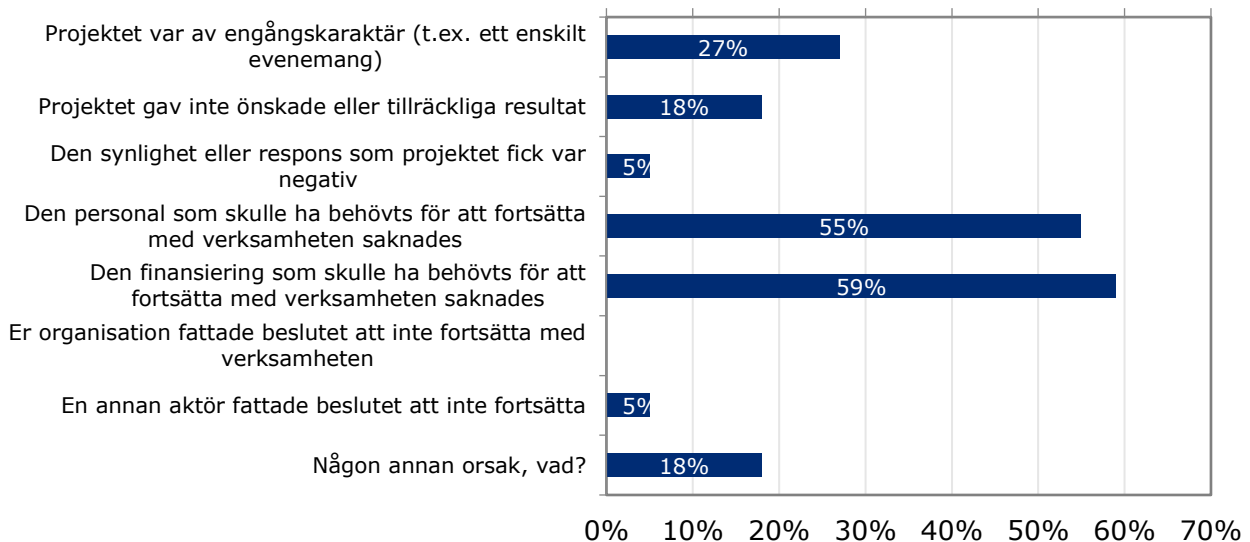
Om verksamheten inte fortsatte eller fortsatte endast delvis, vilka är de viktigaste orsakerna till det? Du kan välja flera.

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling n=8



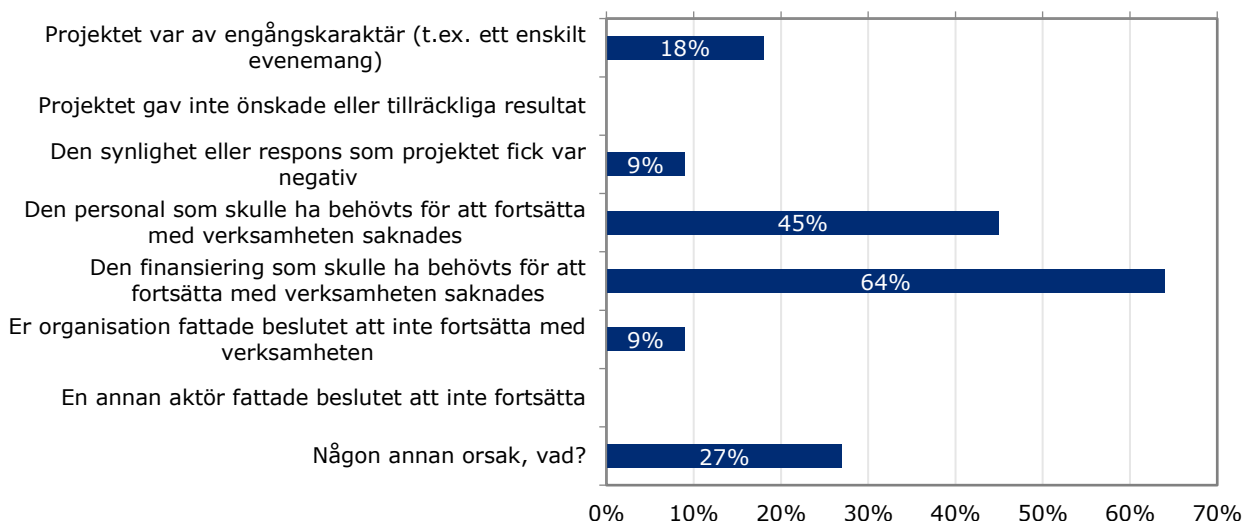
Svaren på punkten "Någon annan orsak, vad?": Projektet är inte genomfört ännu; EAKR- ja ESR -rahoitus on projektiluonteista ei toiminnan jatkuvuutta ja alueen kilpailukykyä ja kehittyvää

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning n=22



Svaren på punkten "Någon annan orsak, vad?": 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 kehittävää; liikenteen jatkuminen on epävarmaa hankkeesta riippumattomista syistä

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken n=11



Svaren på punkten "Någon annan orsak, vad?": Osa kokeilun ratkaisuista todettiin jo kokeilun aikana haastaviksi, eikä niitä näin ollen jatkettu; hankkeessa pilotoitiin uusia pyöräjäjärjestelyjä, sopivia muita kohteita ei tällä hetkellä ole; toiminna siirryttiin seuraavalle tasolle

Har er organisation utnyttjat projektens resultat eller verksamhetsmodeller efter projekten? n=73

Slag av understöd	Ja	Ja, delvis eller endast i en del av projekten	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	65,6 %	21,9 %	3,1 %	9,4 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	59,2 %	26,5 %	2,0 %	12,3 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	61,9 %	33,3 %	0 %	4,8 %

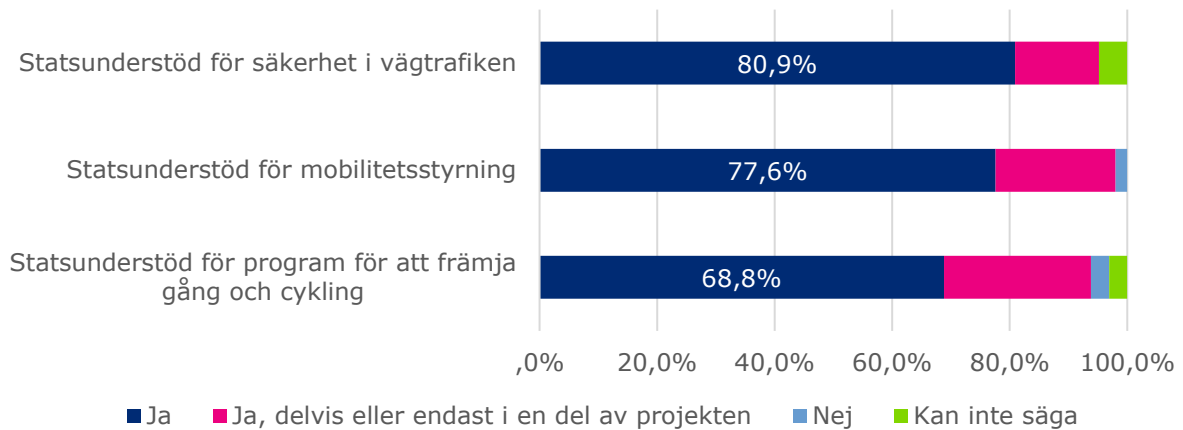
Har någon annan aktör utnyttjat era projekts resultat eller verksamhetsmodeller efter projekten? n=73

Slag av understöd	Ja	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	15,6 %	12,5 %	71,9 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	46,0 %	8,0 %	46,0 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	42,8 %	14,3 %	42,9 %

Anser du att projektens verksamhetsmodeller kan upprepas på en annan ort/i en annan organisation? n=73

Slag av understöd	Ja	Ja, delvis eller endast i en del av projekten	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	68,8 %	25,0 %	3,1 %	3,1 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	77,6 %	20,4 %	2,0 %	0 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	80,9 %	14,3 %	0 %	4,8 %

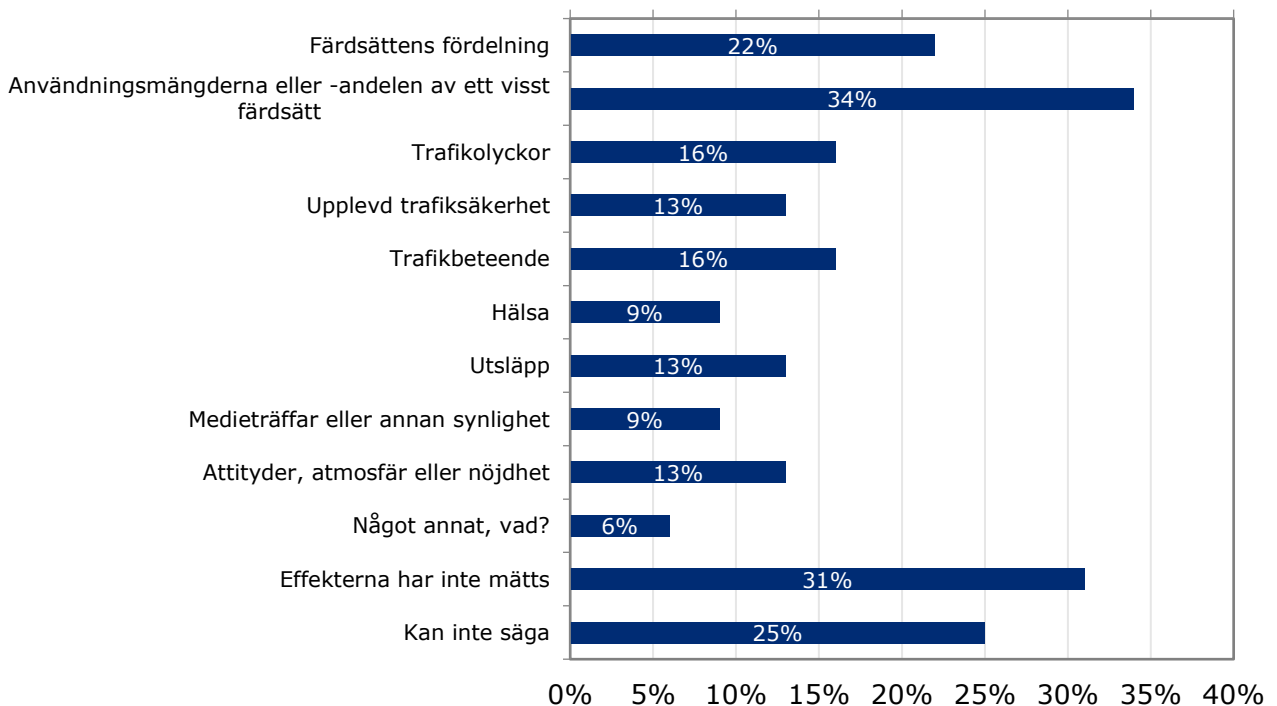
Verksamhetsmodellernas reproducerbarhet



Mätning av effekter samt utmaningar i projekten

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

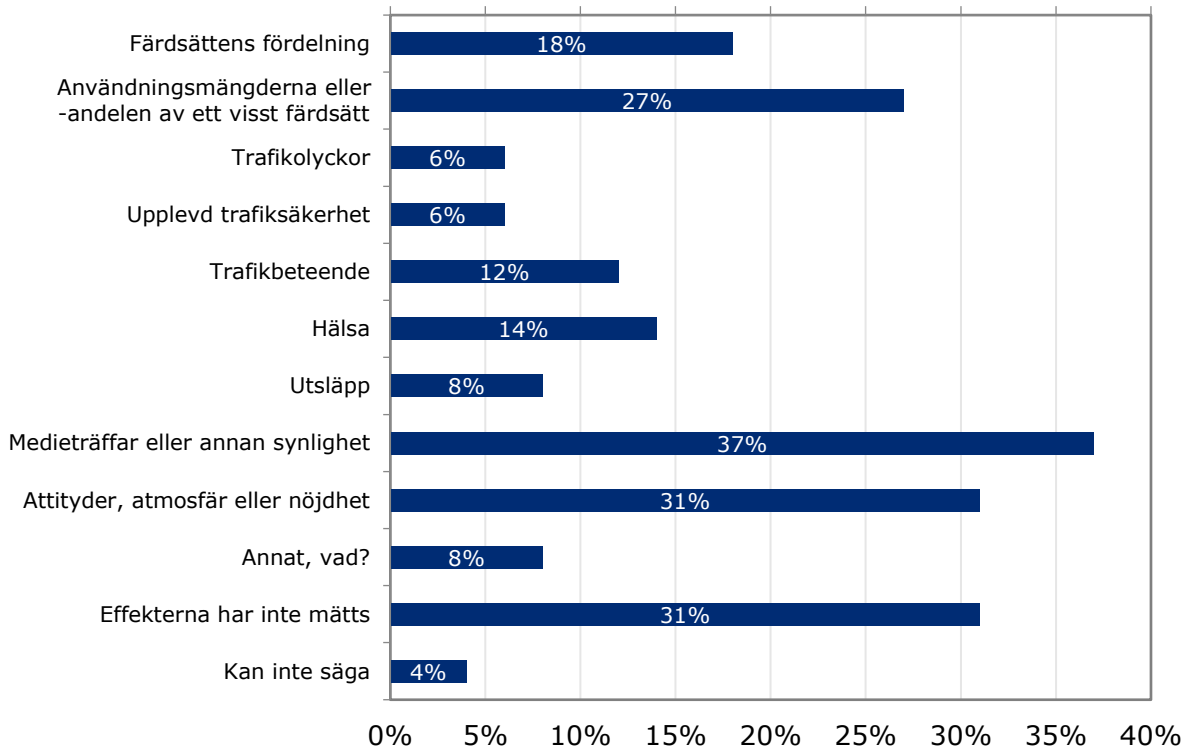
Har effekten av era projekt mätts eller undersökts beträffande följande faktorer? Du kan välja flera. n=32



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Ohjelma on niin tuore, ettei sen vaikutuksia ole vielä laajasti mitattu; vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arvioilla.

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

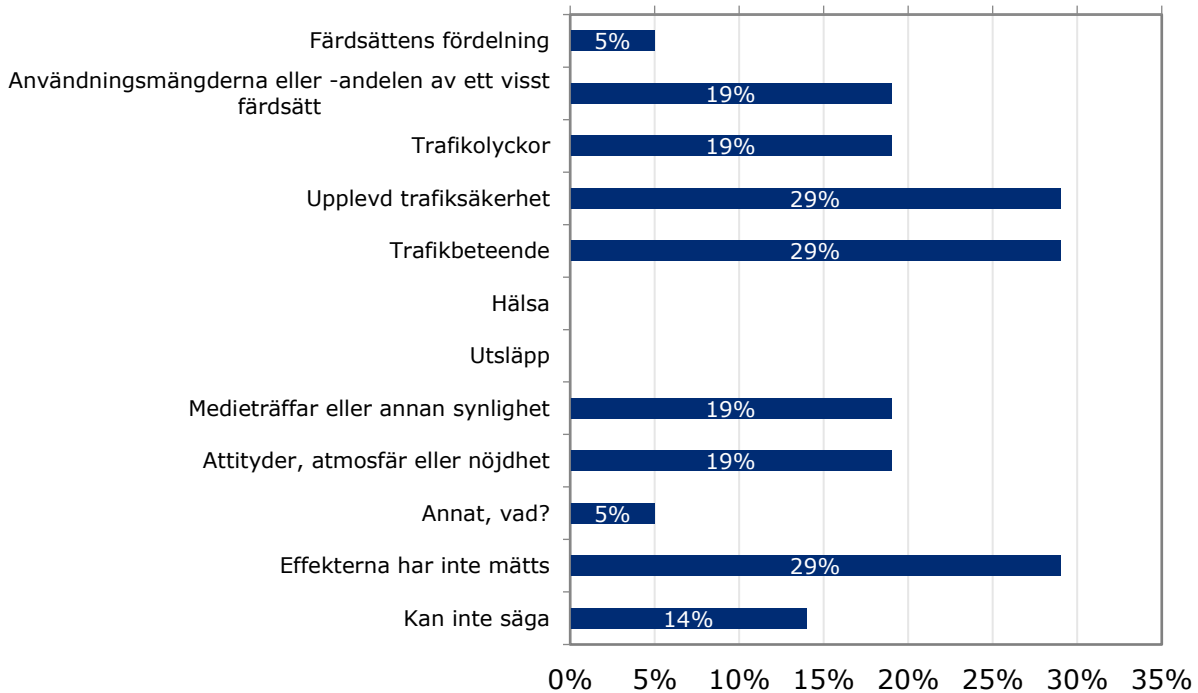
Har effekten av era projekt mätts eller undersökts beträffande följande faktorer? Du kan välja flera. n=49



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Kävijämäärät mobiilidatan avulla; yhteistyökuntien- ja työpaikkojen sekä tehtyjen toimenpiteiden määrä; kysely opettajille, joiden luokille kestävään liikkumiseen kannustava opetustyöpaja pidettiin; vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arvioilla

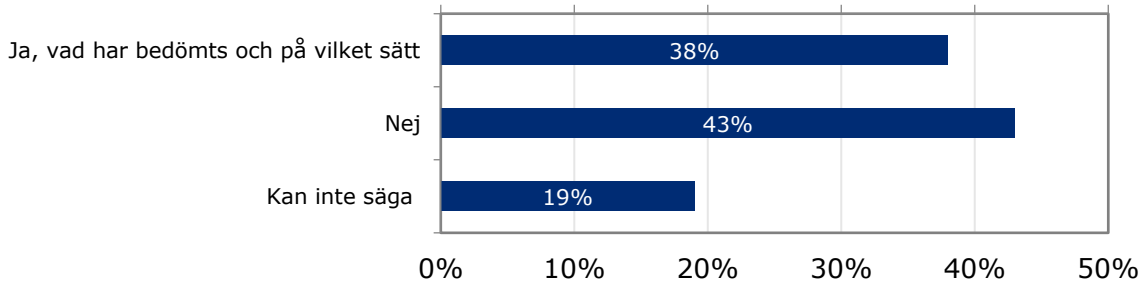
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

Har effekten av era projekt mätts eller undersökts beträffande följande faktorer? Du kan välja flera. n=21



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Ei mitattu; Hanke kesken

Om dessa faktorer inte har mätts eller undersökts, har de bedömts kvalitativt, till exempel i form av en separat expertbedömning? n=21

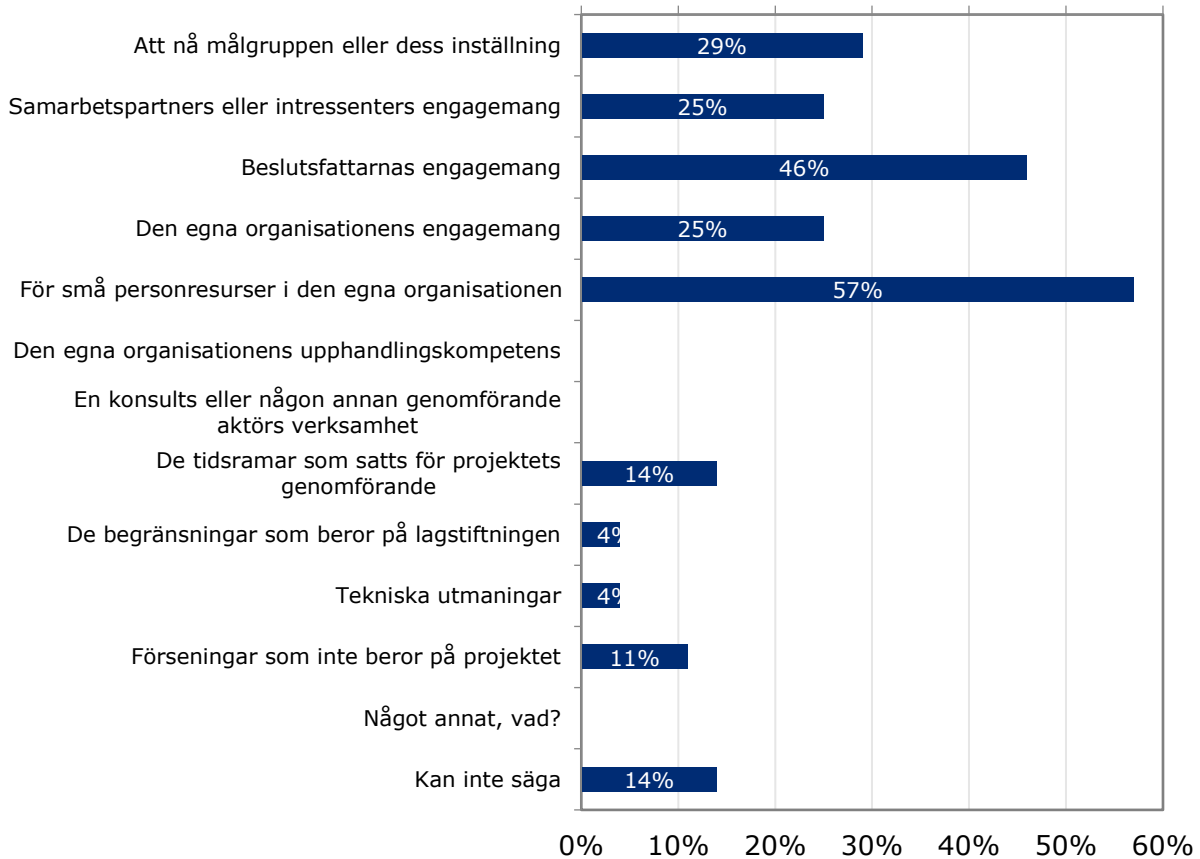


Svaren på punkten "Ja, vad har bedömts och på vilket sätt?": On arvioitu ja päädytty vaikuttavuuden mittaamiseen ulkopuolisen tahon tekemänä; On keskusteltu ja pohdittu, mutta hankkeiden vaikutuksia on ollut vaikea konkreettisesti mitata; Arvioitu miten näkyvät toiminnassamme; Ohjausryhmän toimesta; Organisaatiossa työskentelevien havaintojen perusteella

Utveckling av understödsansökningen

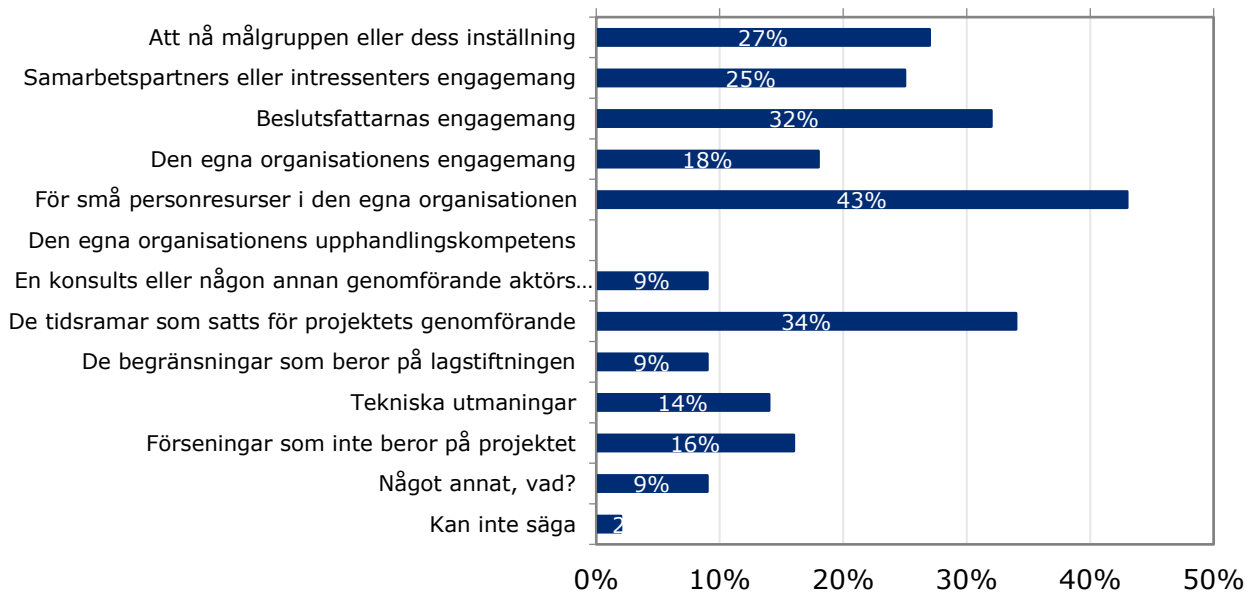
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Har något av följande medfört utmaningar för genomförandet av projekten? Du kan välja flera. n=28



Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

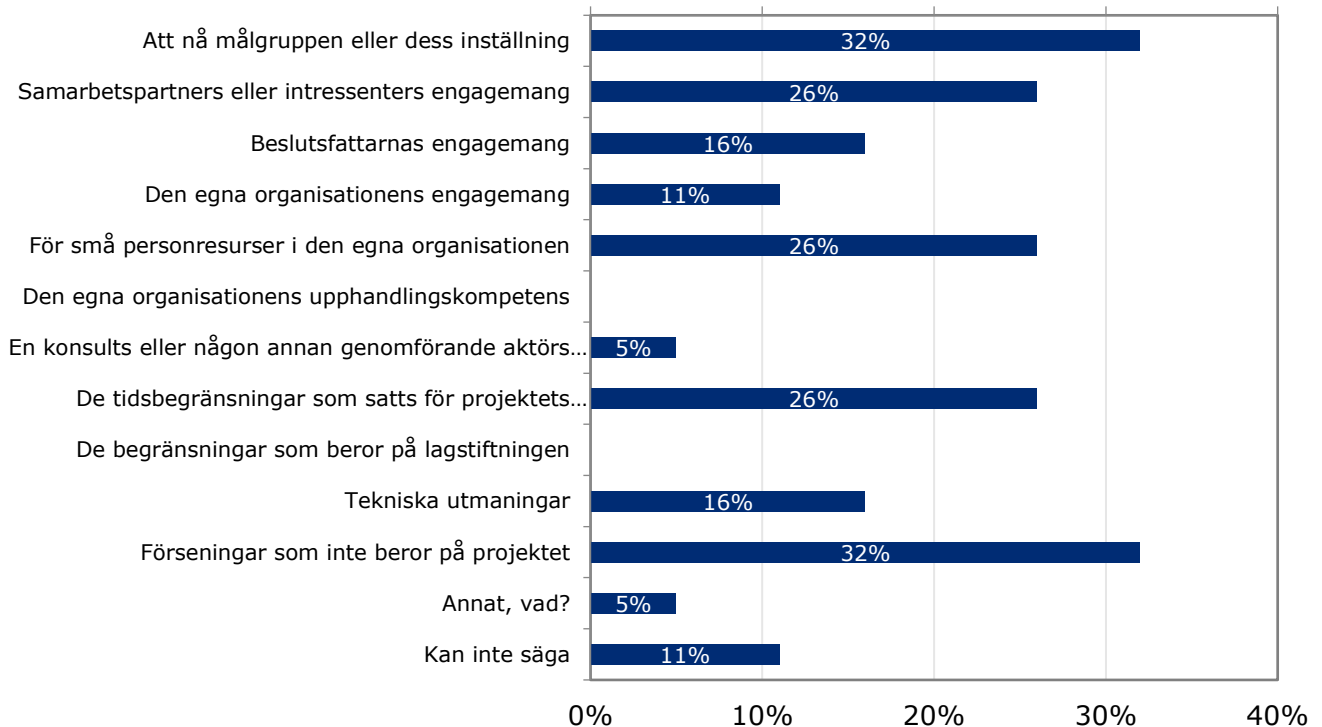
Har något av följande medfört utmaningar för genomförandet av projekten? Du kan välja flera. n=44



Svaren på punkten "Något annat, vad?": 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

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

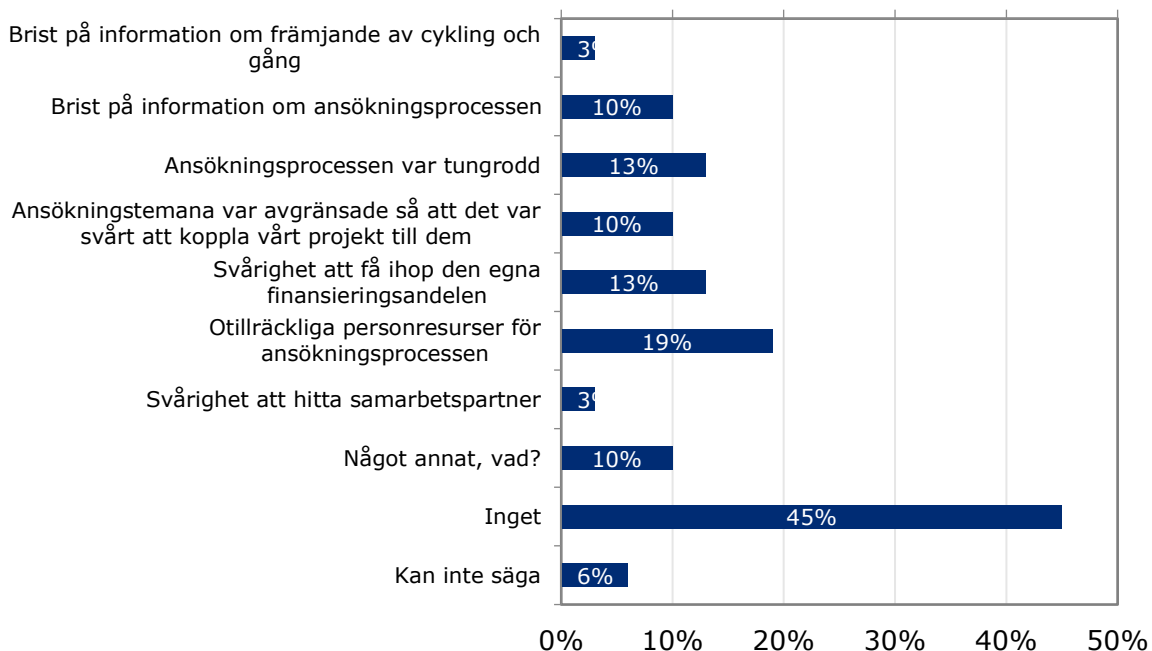
Har något av följande medfört utmaningar för genomförandet av projekten? Du kan välja flera. n=19



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Korona

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

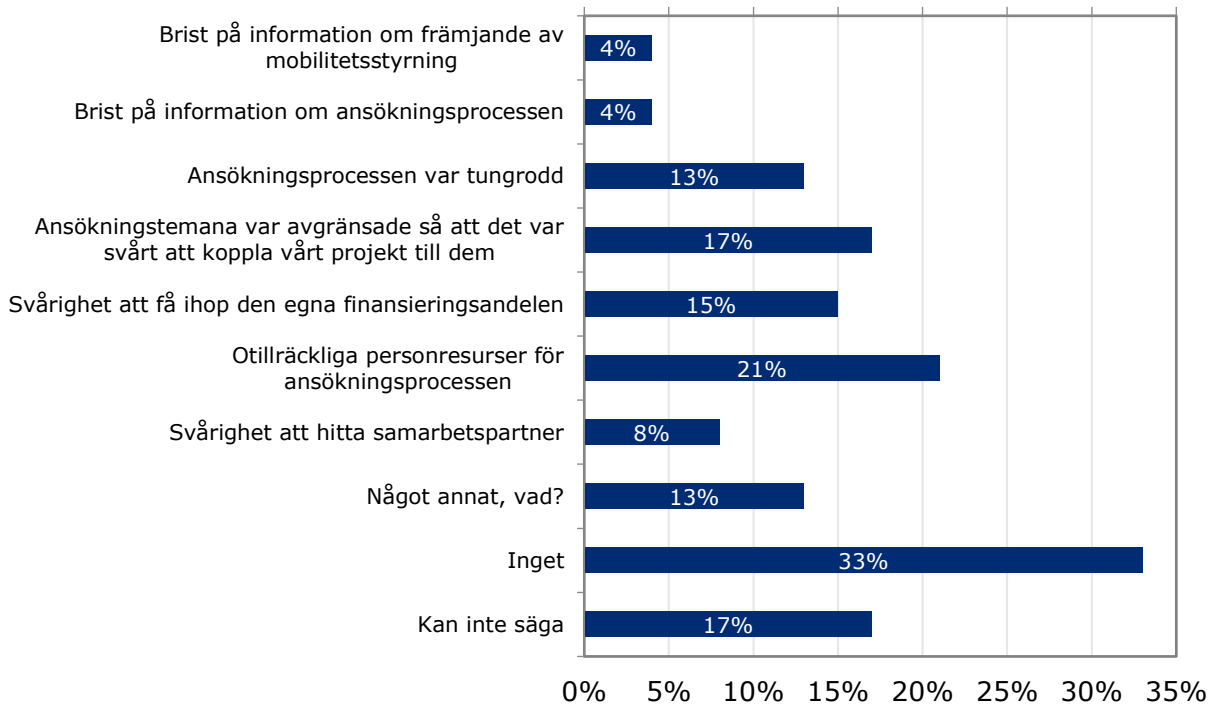
Har något av följande medfört utmaningar under processen för att ansöka om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=31



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Päättösenteko 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

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

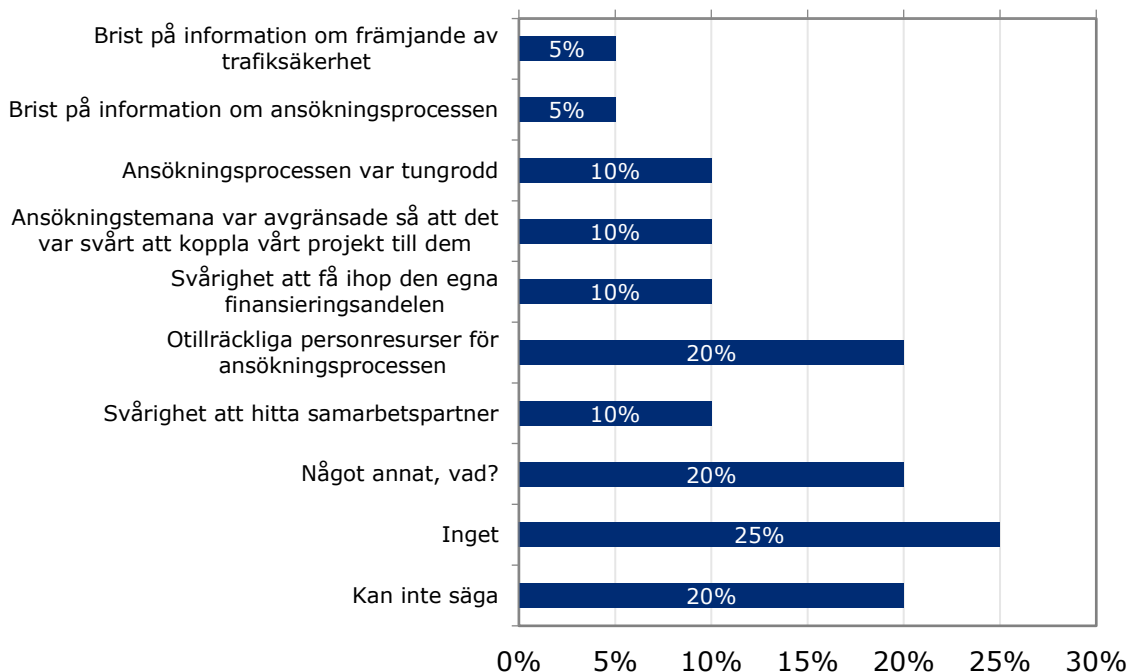
Har något av följande medfört utmaningar under processen för att ansöka om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=48



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Rahoituspäätöksen aikataulu ja lyhyt hankeaika; 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; 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

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

Har något av följande medfört utmaningar under processen för att ansöka om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=20

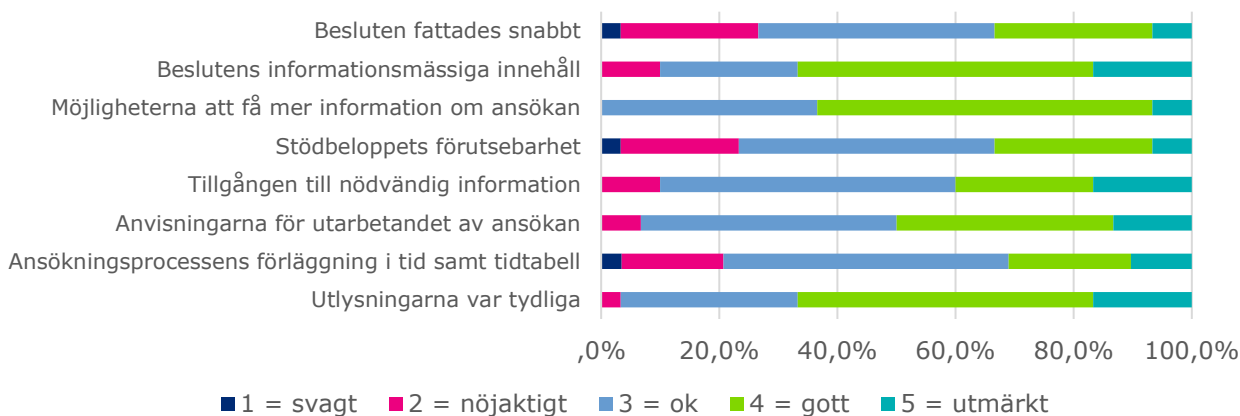


Svaren på punkten "Något annat, vad?": Kunnan hankintasäännöt kieltävät suora hankinnan, jolloin avustushakemuksen tekeminen yhdessä konsultin kanssa on haastavaa (ellei satu olemaan puitesopimuskonsultti), jos hankintapäätöksen jälkeen hanketta ei pystyisikään hankkimaan ko. konsultilta. Konsultin kilpailutus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

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=30

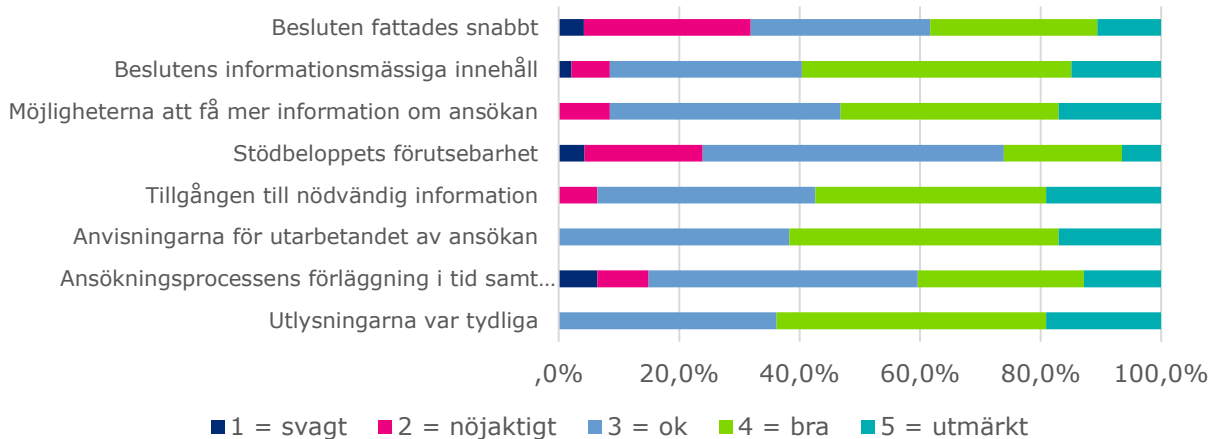
	1 = svagt	2 = nöjaktigt	3 = ok	4 = gott	5 = utmärkt
Anmälan om ansökningarna var tydlig	0 %	3,3 %	30,0 %	50,0 %	16,7 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidtabell	3,5 %	17,2 %	48,3 %	20,7 %	10,3 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0 %	6,7 %	43,3 %	36,7 %	13,3 %
Tillgången till nödvändig information	0 %	10,0 %	50,0 %	23,3 %	16,7 %
Stödbeloppets förutsebarhet	3,3 %	20,0 %	43,3 %	26,7 %	6,7 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0 %	0 %	36,6 %	56,7 %	6,7 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	0 %	10,0 %	23,3 %	50,0 %	16,7 %
Besluten fattades snabbt	3,3 %	23,3 %	40,0 %	26,7 %	6,7 %



Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=47

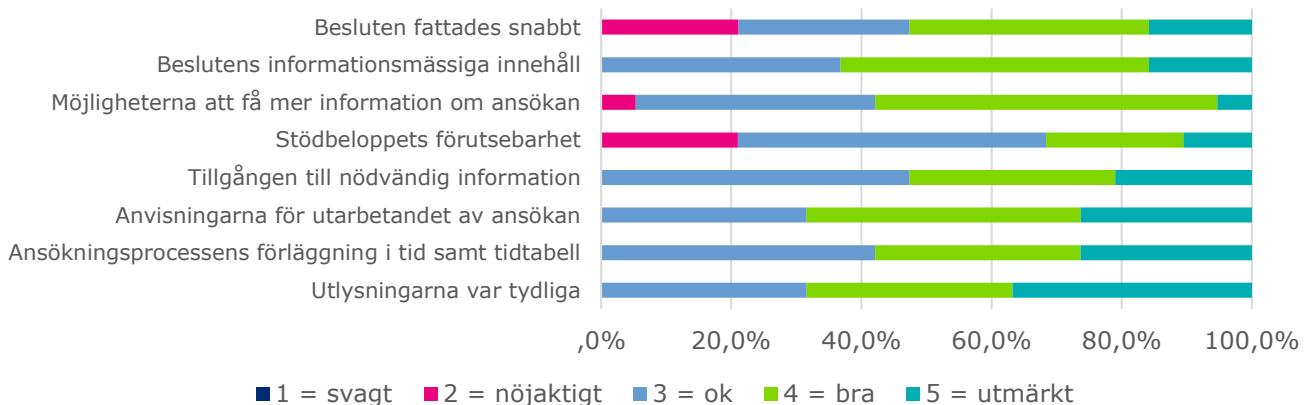
	1 = svagt	2 = nöjaktigt	3 = ok	4 = gott	5 = utmärkt
Anmälan om ansökningarna var tydlig	0 %	0 %	36,2 %	44,7 %	19,1 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidtabell	6,4 %	8,5 %	44,7 %	27,6 %	12,8 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0 %	0 %	38,3 %	44,7 %	17,0 %
Tillgången till nödvändig information	0 %	6,4 %	36,2 %	38,3 %	19,1 %
Stödbeloppets förutsebarhet	4,3 %	19,6 %	50,0 %	19,6 %	6,5 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0 %	8,5 %	38,3 %	36,2 %	17,0 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	2,1 %	6,4 %	31,9 %	44,7 %	14,9 %
Besluten fattades snabbt	4,2 %	27,7 %	29,8 %	27,7 %	10,6 %



Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

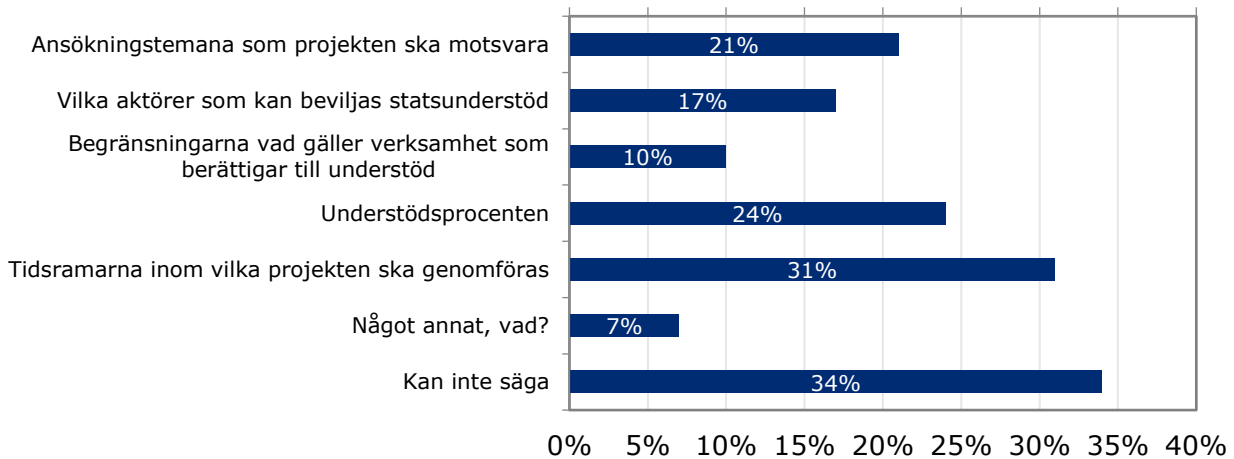
Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=19

	1 = svagt	2 = nöjaktigt	3 = ok	4 = gott	5 = utmärkt
Anmälan om ansökningarna var tydlig	0 %	0 %	31,6 %	31,6 %	36,8 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidtabell	0 %	0 %	42,1 %	31,6 %	26,3 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0 %	0 %	31,6 %	42,1 %	26,3 %
Tillgången till nödvändig information	0 %	0 %	47,4 %	31,6 %	21,0 %
Stödbeloppets förutsebarhet	0 %	21,0 %	47,4 %	21,1 %	10,5 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0 %	5,3 %	36,8 %	52,6 %	5,3 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	0 %	0 %	36,8 %	47,4 %	15,8 %
Besluten fattades snabbt	0 %	21,1 %	26,3 %	36,8 %	15,8 %



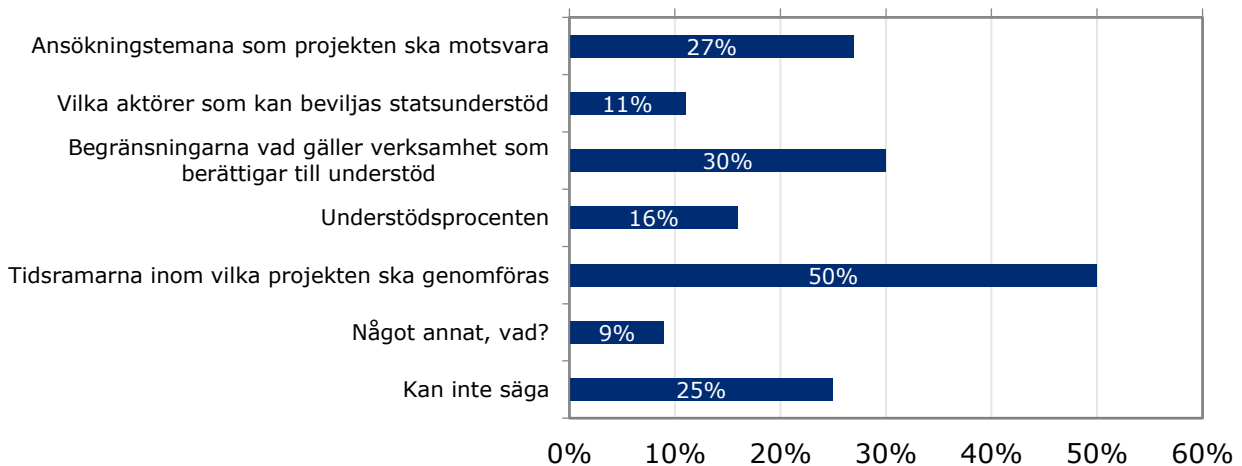
Borde något av följande områden utvecklas eller ändras beträffande ansökan om statsunderstöd? Du kan välja flera.

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling n=29



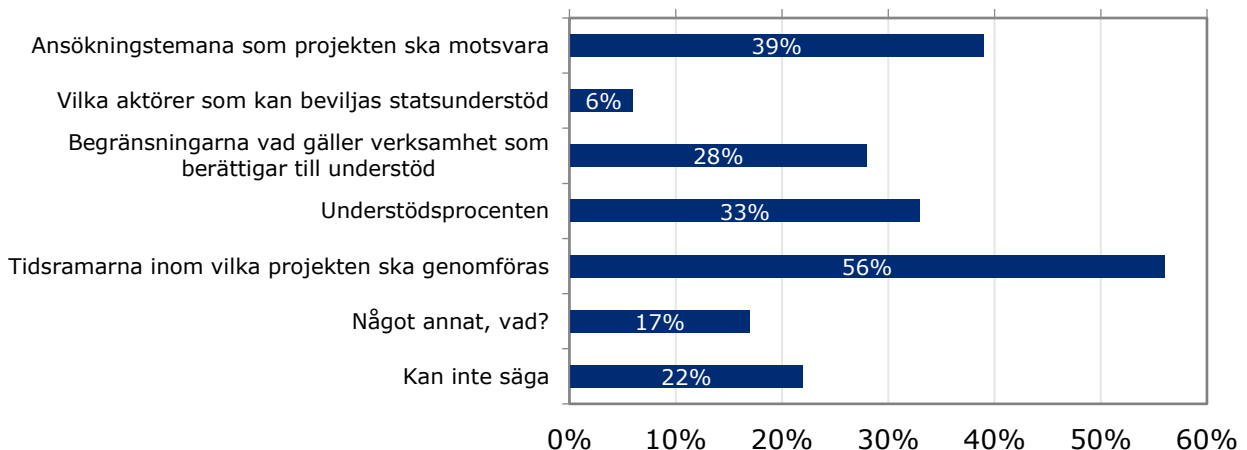
Svaren på punkten "Något annat, vad?": Kustannusarvioita hankala laatia hakuvaiheessa; Hyvä, kun on tiukka aikarajaus, mutta joustoa tarvitaan, koska hankkeet ei mene kilpailutuksen / työmaan osalta aina niin kuin kuvitellaan

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning n=44



Svaren på punkten "Något annat, vad?": 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

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken n=18



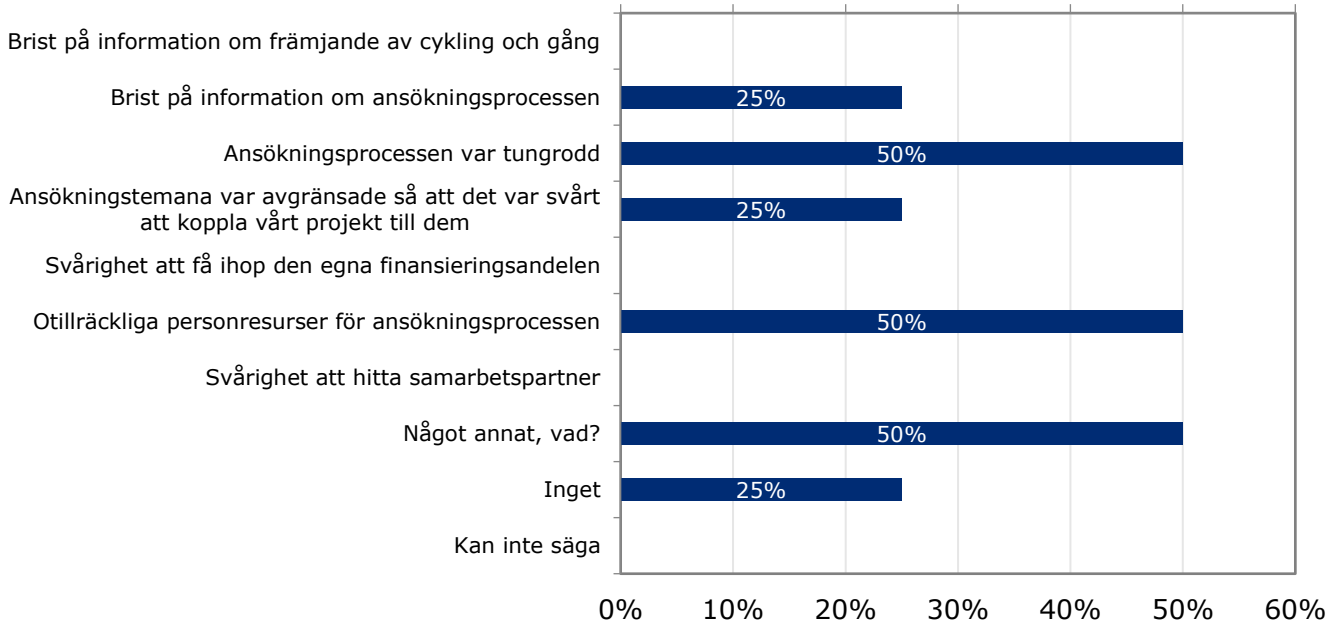
Svaren på punkten "Något annat, vad?": Kustannusarvioita hankala laatia hakuvaiheessa; Hankkeiden pituuteen parannuksia, jotta asiaa voidaan edistää pitempään; Useasti teemat voivat olla monitahoisia eli hieman laajempi perspektiivi esim. liikenneturvallisuuteen liittyen

Aktörer som inte fått statsunderstöd

Utveckling av understödsansökningen

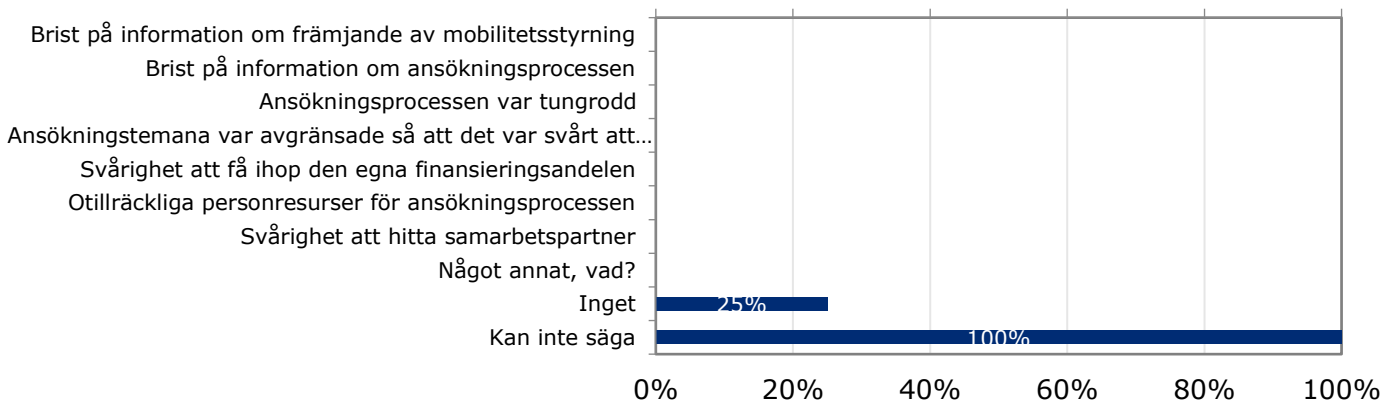
Har något av följande medfört utmaningar under processen för att ansöka om statsunderstöd? Du kan välja flera.

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling n=4

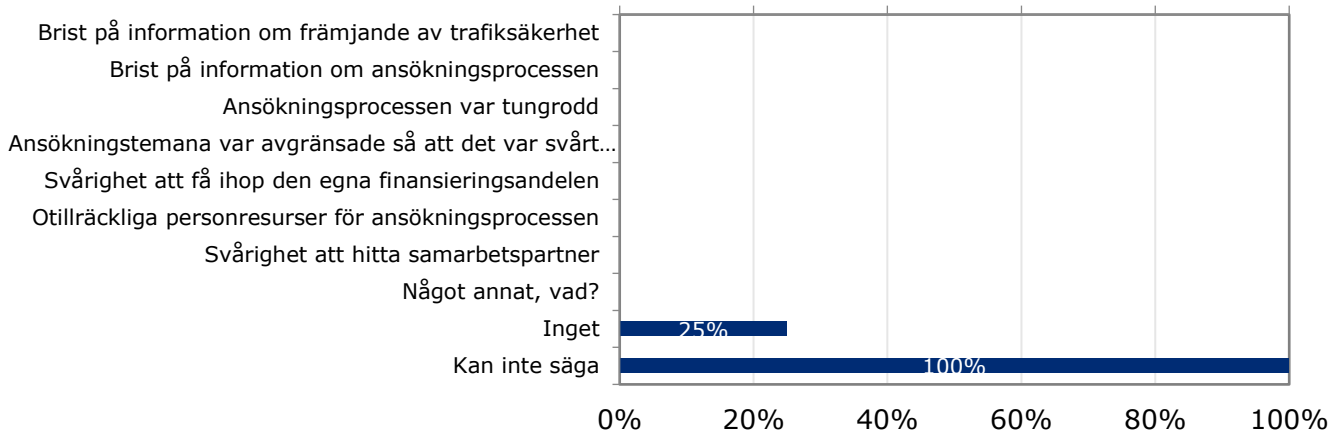


Svaren på punkten "Något annat, vad?": Haettavista valtionavuista on vaikea saada tietoa, haetaan vasta tänä vuonna

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning n=4



Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken n=4



Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=2

	1 = svagt	2 = nöjaktigt	3 = ok	4 = gott	5 = utmärkt
Anmälan om ansökningarna var tydlig	0 %	0 %	50,0 %	50,0 %	0 %
Ansökningsprocessens förläggning i tid samt tidtabell	0 %	50,0 %	0 %	50,0 %	0 %
Anvisningarna för utarbetandet av ansökan	0 %	50,0 %	0 %	50,0 %	0 %
Tillgången till nödvändig information	50,0 %	50,0 %	0 %	0 %	0 %
Stödbeloppets förutsebarhet	0 %	50,0 %	50,0 %	0 %	0 %
Möjligheterna att få mer information om ansökan	0 %	50,0 %	0 %	50,0 %	0 %
Beslutens informationsmässiga innehåll	0 %	0 %	100,0 %	0 %	0 %
Besluten fattades snabbt	0 %	0 %	100,0 %	0 %	0 %

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=0

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

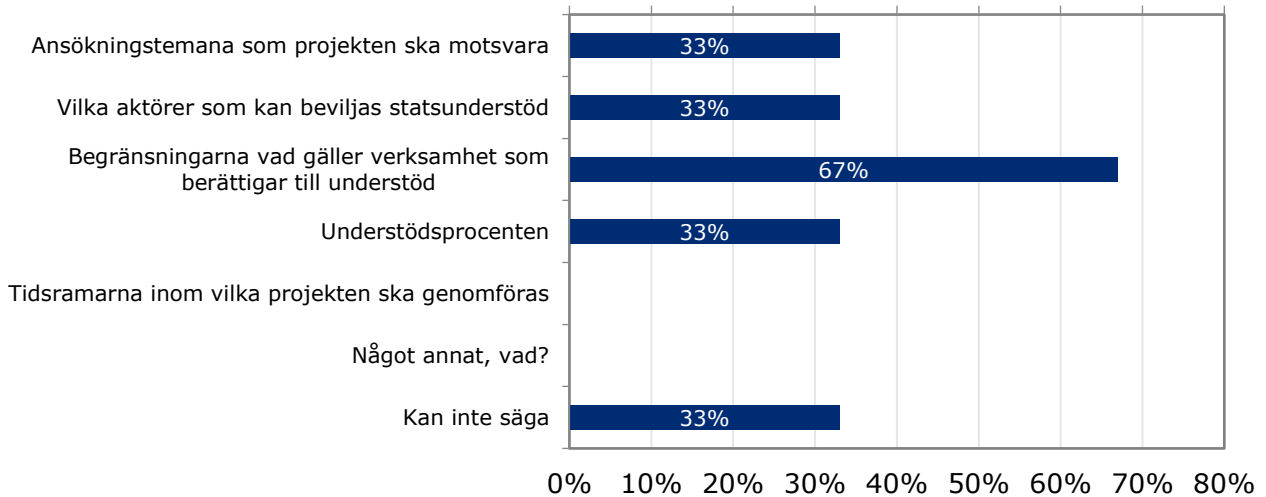
Bedöm ansökningsprocessens olika delområden. n=0

Genomfördes projektet eller verksamheten, trots att ni inte fick statsunderstöd? n=4

Slag av understöd	Ja	Ja, delvis eller endast i en del av projekten	Nej	Kan inte säga
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling	0 %	25,0 %	75,0 %	0 %
Statsunderstöd för mobilitetsstyrning	0 %	0 %	100,0 %	0 %
Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken	0 %	0 %	50,0 %	50,0 %

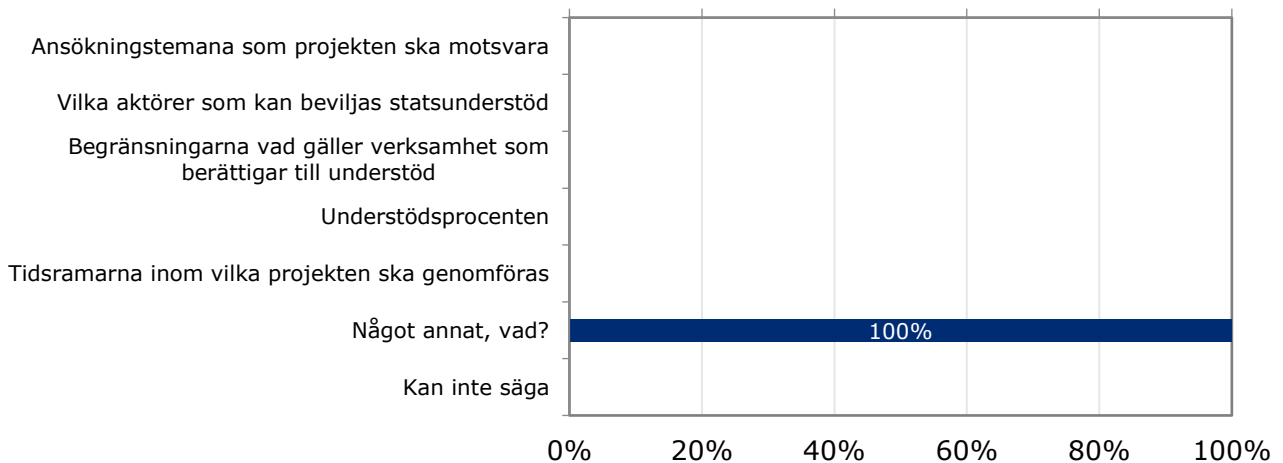
Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

Borde något av följande områden utvecklas eller ändras beträffande ansökan om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=3



Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

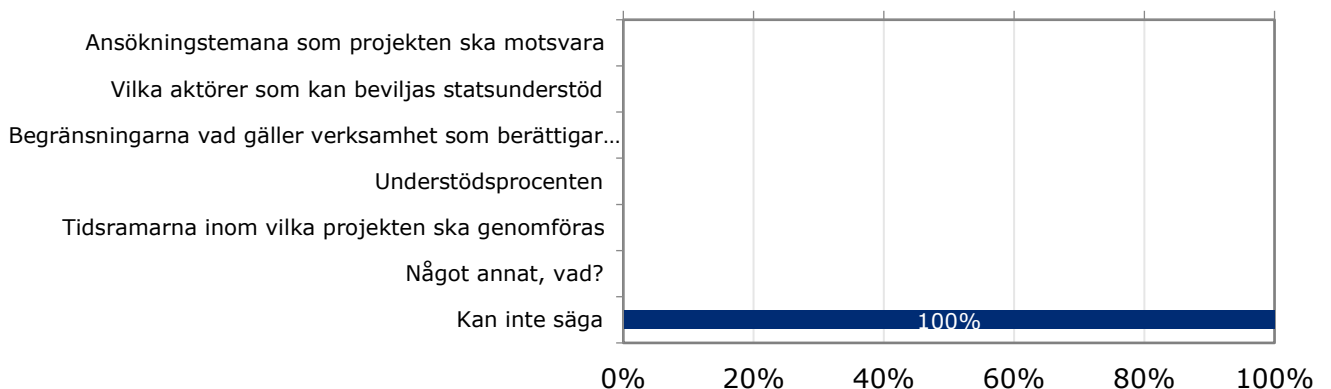
Borde något av följande områden utvecklas eller ändras beträffande ansökan om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=1



Svaren på punkten "Något annat, vad?": Rahoitusta myös ns. normaaliin kehittämiseen, josta resursseja puuttuu

Statsunderstöd för säkerhet i vägtrafiken

Borde något av följande områden utvecklas eller ändras beträffande ansökan om statsunderstöd? Du kan välja flera. n=1



Liite 2: Kysely kunnille, jotka eivät ole hakeneet avustuksia

Tausta

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

Nykyisin myös kestävän liikkumisen edistäminen on keskeinen osa kuntien liikenneturvallisuuksuustyötä: 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 liikenneturvallisuuksuustyöryhmien ja -koordinaattoreiden toiminnassa. Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuksuustyön valtionavustukset ovat säännöllisesti esillä kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmissä: 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 liikenneturvallisuuksuustyöryhmä ja -koordinaattori ja sen myötä tieto valtionavustuksista, mutta joissa ei kuitenkaan ole avustuksia haettu. Mukaan valittiin joukko hyvin erilaisia ja eri kokoisia kuntia ja kaupunkia 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 liikenneturvallisuuksuustyöryhmän 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 Traficomin 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, omavarahoitus)
- 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. liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä
- Tiedon levittäminen laajemmalti kunnassa, ei vain liikenneturvallisuuksuustyöryhmä
- 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
- Osallistujat (4 henkeä): suuren kaupungin edustaja; keskisuuren kaupungin edustaja; pienen kunnan edustaja; valtakunnallisen järjestön edustaja

Hankkeissa laaditut kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmien 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 edistämishjelmien 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 ratkaisuksista 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 liikkuksen strategiat, maakunnan laajuinen kestävän liikkuksen edistäminen, yksittäiset kampanjat, oppimateriaalin laadinta, kestävän työmatkaliikkuksen edistäminen yritysten kanssa, yhteiskäyttöautoilun edistäminen, pyöräpysäköinnin suunnittelu, koululaisten liikkuemistottumuksiin vaikuttaminen sekä tutkimukselliset hankkeet. Keskustelussa nostettiin esimerkkeinä esille sekä onnistuneita että vähemmän onnistuneita hankkeita. Vähemmän onnistuneiden hankkeiden taustasyinä mainittiin mm. yhteistyökumppanin avainhenkilöiden vaihtuminen kesken hankkeen; organisaation johdon tyrmäys henkilöstön työmatkaliikkuishankkeen tulosten jatkohyödyntämiselle; hankkeelle asetettu tutkimuksellinen tavoite, johon ei lopulta löytynyt tarpeeksi 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 liikkuksen ohjelma on vaikuttanut saamalla aikaan keskustelua kunnan päätöksentekijöiden piirissä, ja myös muiden kuntatason hankkeiden tärkeimmäksi vaikutukseksi nähtiin juuri poliittikkoihin vaikuttaminen. Mainittiin, että valtionavustuksen saaminen hankkeelle osoittaa kunnan päättäjille, että kestävän liikkuksen 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 yhteistyöllä. 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 ammatillisesti 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 liikkuksen rooliin valtakunnallisessa ja alueellisessa liikkeneepoliitikassa: 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 hankepäättökset 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; koulukampanin 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. Syinä 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 keskustaajungin 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 tulleiden 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 mediakasvatushankkeessa 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 saatuna 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 hakuajankäytäntöjen 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 Traficomin 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 Liikuntapolitiikassa 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 Traficomien valtionavustukset ovat hyvä lisä liikuntapuolen avustuksiin.

Traficomien valtionavustusten merkityksestä todettiin, että ilman näitä valtionavustuksia kunnat lähtisivät kehittämään kestävän 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 kestävän liikkumisen että liikenneturvallisuuden osalta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmista mainittiin, että edistämishjelma tuo kävelyn ja pyöräliikenteen suunnittelulle kunnassa tavoitteellisuuden ja selkärangan, ja helpottaa infra-hankkeiden 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 Traficomien 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 tuloksia 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.

Kehittämisehdotuksina 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 hankkeestanne / hankkeistanne, toimintatapojen osalta tai muuten?
- Onko hankkeenne lisännyt eri toimijoiden välistä yhteistyötä? Miten, keiden tahojen kanssa?
- Muut kommentit ja kehittämisideat 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 kehittämisideat 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?

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

Avustusten vaikuttavuus

- Arvioitteko 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?
- Arvioitteko 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 kehittämisideoita liikenneturvallisuuden valtionavustusten puitteissa?

Muut kommentit ja kehittämisideat keskustelun teemoihin liittyen

Bilaga 5: Kompletterande utvärderingsfrågor

Utvärderingsperspektiv 1: Utvärdering av målen

- *Understödet omedelbara mål och förväntade effekter*
- *Mer omfattande trafiksystemmål för understödet och understödets förväntade effekter*
- *Indikatorer för att förverkliga målen*
- *Målen och de förväntade effekternas tidsmässiga dimension*
- *Mer omfattande samhällsliga och förväntade effekter av understödet*

Utvärderingsfrågor

- Hur har målen ställts upp för statsunderstödsverksamheten i första hand i de dokument som styr understödet, eller för vilket ändamål har anslaget reserverats?
- Utesluter inskrivningar eller andra faktorer några nödvändiga eller effektiva metoder eller objekt från statsunderstödsverksamheten?
- Har inskrivningarna i statens budget ändrat och förändrat inriktningen av statsunderstödet under olika år?
- Hur har statsunderstödsverksamheten erkänts som åtgärd i centrala trafikpolitiska program eller strategier? Är behandlingen i linje med de förordningar och/eller andra inskrivningar som styr statsunderstödet i fråga?
- Vilka andra program eller strategier stöder statsunderstödet?
- Vilka andra statsunderstöd för främjande av hållbar och säker mobilitet finns det?
- Med hjälp av vilka kriterier och nyckeltal borde effekten av mindre projektunderstöd med varierande teman bedömas?
- Hur kan den regionala och lokala verkningsfullheten av projektverksamheten bedömas på ett lämpligt sätt?
- Hur kunde perspektivet för s.k. processutvärdering inkluderas i utvärderingen av projektunderstödsverksamheten som helhet?

Utvärderingsperspektiv 2: Bedömning av verkningsfullhet

- *Understödet storlek och användningsändamål*
- *Understödet betydelse för den totala finansieringen av användningsändamålet*
- *Verkningsfullheten av att uppnå de mål som ställts för understödet*
- *Effekterna av en minskning eller ökning av understödet*

Utvärderingsfrågor

- Vilket är statsunderstödet belopp och dess andel av eller betydelse i understödsobjektets totala finansiering?
- Vad skulle hända om understödsanslagen var mindre eller större?
- Hur kan man bedöma utnyttjandet av projektens resultat?
- Uppnår man genom projekten de effekter och den verkningsfullhet som man i första hand strävar efter (till exempel antal resor, andelar av färdställen, utsläppsminskningar eller hälsofördelar)? Uppstår det oönskade effekter?

Utvärderingsperspektiv 3: Bedömning av allmänintresse och effektivitet

- *Stödets storlek och allokering i förhållande till de effekter som eftersträvas*
- *Negativa eller överlappande eller motsatta effekter i förhållande till andra understöd*
- *Understödet betydelse för olika användargrupper inom trafiken*
- *Understödet regionala betydelse*

- *Understödet betydelse i den riksomfattande trafik- och klimatpolitiken*

Utvärderingsfrågor

- Borde inriktningen av understöden ändras för att uppnå bättre verkningsfullhet? Borde statsunderstöd inriktas på olika teman, verksamhetsformer eller aktörer, för att de bättre ska främja uppnåendet av de nationella målen för mobilitetsstyrning, gång- och cykeltrafiken eller trafiksäkerheten?
- Hurdana effekter har understöden på konkurrensläget, olika befolkningsgruppers ställning eller miljön?
- Hurdant mervärde ger långsiktigt framhållande av vissa teman för statsunderstödsverksamheten (verksamhetens innehåll och kompetens)? Har ny slags permanent verksamhet varit möjlig att starta med hjälp av projektmedlen?
- På vilket sätt har statsunderstödsverksamheten främjat uppnåendet av de övergripande målen för en jämlik, hållbar och säker mobilitet?
- Är projektformatet ett bra tillvägagångssätt för att främja ett önskat mål? Har man tagit lärdom av misslyckanden? Har man kunnat utnyttja projektarbetet och projektets resultat? Har man hittat drivkrafter eller hinder för ett bredare samarbete?

Utvärderingsperspektiv 4: Helhetsbedömning

- *Ändamålsenligheten hos de mål som ställts upp för understödet*
- *Understödet verkningsfullhet för att främja de uppställda målen*
- *Behov av att utveckla stödprocessen*
- *Synliga ändringar i behovet av och beloppet på understödet*
- *Stödets effektivitet och samhällsrelaterade betydelse*

Utvärderingsfrågor

- Stöder inskrivningarna eller bristen på dem i lagen, förordningar och budgetmoment, eller tidsplanen för budgeteringen och övriga principer för statsunderstödsprocessen en framgångsrik verksamhet?
- Hurdan roll har åtgärder för mobilitetsstyrning och utarbetande av främjandeprogram i främjandet av hållbar mobilitet?
- Hurdan roll har statsunderstödsverksamhet för trafiksäkerhet och dess innehåll i främjandet av trafiksäkerheten?
- Hurdana förändringsfaktorer kan ses i verksamhetsmiljön? Vilken inverkan kan de ha på teman och metoder för att främja hållbar mobilitet eller trafiksäkerheten?
- Utvecklingsmöjligheterna för statsunderstödsverksamhetens processer och innehåll
- Rekommendationer för analys och uppföljning av verkningsfullheten framöver
- Hurdana innehållsteman eller funktioner borde omfattas av statsunderstöd, för att exempelvis de klimat- och trafikpolitiska mål som ställts upp för verksamheten bättre skulle kunna uppnås?

Fråga	Observationer
<i>Hur har målen ställts upp för statsunderstödsverksamheten i första hand i de dokument som styr understödet, eller för vilket ändamål har anslaget reserverats?</i>	Understödens syften har definierats i första hand i de förordningar som utfärdats om understöden. Preciserande mål (teman och kriterier) har fastställts i utlysningarna. Statsunderstöden för program för att främja gång och cykling saknar dock rättsgrund, och understödets ändamål fastställs i budgeten samt genom Traficoms tolkning.
<i>Utesluter inskrivningar eller andra faktorer några nödvändiga eller effektiva</i>	Det finns många små infrastrukturåtgärder för att främja trafiksäkerheten i kommunerna som är utan finansiering och som det inom ramarna för de nuvarande författningarna inte är möjligt att

<i>metoder eller objekt från statsunderstödsverksamheten?</i>	finansiera genom statsunderstöd. Det har föreslagits att statsunderstöden för mobilitetsstyrning ska inriktas även på privata arbetsgivare för styrning av arbetstagarnas mobilitet.
<i>Har inskrivningarna i statens budget ändrat och förändrat inriktningen av statsunderstödet under olika år?</i>	Statsunderstödet för program för att främja gång och cykling överfördes från och med år 2020 från momentet för trafik tjänster till statsunderstöden för gång- och cykelleder genom momentet för trafikledsnätet.
<i>Hur har statsunderstödsverksamheten erkänts som åtgärd i centrala trafikpolitiska program eller strategier? Är behandlingen i linje med de förordningar och/eller andra inskrivningar som styr statsunderstödet i fråga?</i>	Mottagare av allmänna understöd för trafiksäkerhet har anvisats åtgärdsansvar i Trafiksäkerhetsstrategin. Statsunderstöden för mobilitetsstyrning fastställs i färdplanen för fossilfria transporter och i Trafik 12-planen. Som helhet är de nationella rollerna för de statsunderstöd som analyserats tämligen små i och med den summa som används för understöden.
<i>Vilka andra program eller strategier stöder statsunderstödet?</i>	Statsunderstöden för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik stöder social- och hälsovårdsministeriets och polisens säkerhetsstrategier. Statsunderstödet för gång och cykling stöder idrottspolitiska program.
<i>Vilka andra statsunderstöd för främjande av hållbar och säker mobilitet finns det?</i>	Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde främjar statsunderstöden till den offentliga persontrafiken hållbar mobilitet för kollektivtrafiken. Det finns mål som är gemensamma med en del projekt för mobilitetsstyrning. Inom miljöministeriets förvaltningsområde finns det dessutom statsunderstöd som beviljas för kommuners klimatåtgärder och genom vilka åtgärder som främjar hållbar mobilitet kan finansieras.
<i>Med hjälp av vilka kriterier och nyckeltal borde effekten av mindre projektunderstöd med varierande teman bedömas?</i>	På projektnivå är det motiverat att följa upp de prestationer och resultat som åstadkommit genom projektet samt jämföra dem med projektets mål. För respektive slag av understöd är det motiverat att följa upp inriktningen av stöden regionalt och enligt kommunstorlek. En viktig fråga att följa upp skulle vara hur man genom projekten har åstadkommit reproducerbara resultat.
<i>Hur kan den regionala och lokala verkningsfullheten av projektverksamheten bedömas på ett lämpligt sätt?</i>	I utvärderingarna borde man utreda hur projekten har fått till stånd bestående effekter i regionen och lokalt. Hur långvariga effekterna blir påverkas lokalt även av hur det är möjligt att reproducera projektets resultat för andra grupper som motsvarar projektets målgrupp (till exempel skolor) i exempelvis kommunens område. En annan fråga att utvärdera skulle vara hur man har fått de kommunala myndigheterna och beslutsfattarna att förbinda sig till att främja hållbar och säker trafik.
<i>Hur kunde perspektivet för s.k. processutvärdering inkluderas i utvärderingen av projektunderstödsverksamheten som helhet?</i>	Ovanstående behov att utvärdera projektens effekter på aktörernas planerings- och beslutsprocesser skulle förutsätta just en processutvärdering. En möjlighet skulle vara att i processutvärderingarna bestämma ett separat tema för projektansökningarna och på det sättet först samla in ett urval av utvärderingsobjekt från olika håll i landet.
<i>Vilket är statsunderstödet belopp och dess andel av eller betydelse i understödsobjektets totala finansiering?</i>	Trafikskyddets och OTI:s verksamheter är helt beroende av statsunderstöd. I projekten fastställs statsunderstödet andel enligt förordningen. Ofta är statsunderstödet avgörande för att ett projekt överhuvudtaget genomförs eller en främjandeplan utarbetas. För en del organisationer som bedriver verksamhet på landskaps- eller landsnivå är projektunderstöd dessutom en viktig form av finansiering för organisationens grundläggande verksamhet.
<i>Vad skulle hända om understödsanslagen var mindre eller större?</i>	En minskning av projektunderstöden minskar antalet projekt eller statsunderstödet andel. Även det senare skulle leda till att antalet genomförda projekt minskade. Med en större finansiering skulle på motsvarande sätt fler projekt genomföras (det har funnits fler ansökningar än projekt som fått understöd).
<i>Hur kan man bedöma utnyttjandet av projektens resultat?</i>	Detta kan utvärderas (endast) genom att ställa frågan till kommuner och andra aktörer. Traficom har tills vidare inte haft någon kännedom om åtgärderna efter att projekten avslutats.

<i>Uppnår man genom projekten de effekter och den verkningsfullhet som man i första hand strävar efter (till exempel antal resor, andelar av färdställen, utsläppsminskningar eller hälsofördelar)? Uppstår det oönskade effekter?</i>	Det är svårt, om inte omöjligt, att kvantitativt verifiera de effekter som nämns i frågan. Å andra sidan kan man generellt konstatera att alla projekt med målet att främja hållbar och säker mobilitet i viss mån främjar de eftersträlvade effekterna.
<i>Borde inriktningen av understöden ändras för att uppnå bättre verkningsfullhet? Borde statsunderstöd inriktas på olika teman, verksamhetsformer eller aktörer, för att de bättre ska främja uppnåendet av de nationella målen för mobilitetsstyrning, gång- och cykeltrafiken eller trafiksäkerheten?</i>	På basis av utvärderingen skulle det vara motiverat att i större utsträckning rikta in projektunderstöden på projekt där målet är att producera reproducerbara verksamhetsmodeller.
<i>Hurdana effekter har understöden på konkurrensläget, olika befolkningsgruppers ställning eller miljön?</i>	Projektunderstöden bedöms inte ha några märkbara effekter på konkurrensen mellan företag eller på olika befolkningsgruppers ställning.
<i>Hurdant mervärde ger långsiktigt framhållande av vissa teman för statsunderstödsverksamheten (verksamhetens innehåll och kompetens)? Har ny slags permanent verksamhet kunnat startas med hjälp av projektmedlen?</i>	Ansökningstemats långsiktiga mål att skapa nationell täckning framhäver temats betydelse och ökar i stor utsträckning olika aktörers kompetens i temat. Genom enskilda projekt har man åstadkommit permanent verksamhet (åtminstone för en viss tid).
<i>På vilket sätt har statsunderstödsverksamheten främjat uppnåendet av de övergripande målen för en jämlik, hållbar och säker mobilitet?</i>	Projektunderstöden inriktas redan i utgångsläget på användargrupper i trafiken som är i en svagare ställning och främjar därigenom en jämlik mobilitet. På samma sätt främjar de projekt som får understöd mål för hållbarhet och säkerhet, men effekten går inte att verifieras kvantitativt.
<i>Är projektformatet ett bra tillvägagångssätt för att främja ett önskat mål? Har man tagit lärdom av misslyckanden? Har man kunnat utnyttja projektarbetet och projektets resultat? Har man hittat drivkrafter eller hinder för ett bredare samarbete?</i>	Projektformatet lämpar sig särskilt väl för utarbetande av program för att främja gång och cykling. I främjandet av mobilitetsstyrning och säkerhetsverksamhet för vägtrafik lämpar sig projektformatet väl för produktion av nya idéer samt försök med och lansering av nya verksamhetsmodeller (till exempel strategier för hållbar mobilitet samt stadscyklar).
<i>Stöder inskrivningarna eller bristen på dem i lagen, förordningar och budgetmoment, eller tidsplanen för budgeteringen och övriga principer för statsunderstödsprocessen en framgångsrik verksamhet?</i>	En faktor i understödsprocessens nuvarande format som konstaterats utgöra en begränsning för resultatrik verksamhet är den tidsmässiga avgränsningen av projekten till ett år och ansökningsprocessens tidsplan.
<i>Hurdan roll har åtgärder för mobilitetsstyrning och utarbetande av</i>	Utarbetande av program för att främja gång och cykling har en tydlig riksomfattande uppgift att skapa förutsättningar för kommunerna för ett långsiktigt och övergripande arbete med att främja

<i>främjandeprogram i främjandet av hållbar mobilitet?</i>	hållbar mobilitet samt för ansökan om understöd för infrastruktur. Den viktigaste rollen för understöd för mobilitetsstyrning är utveckling och spridning av tankemodeller och verksamhetssätt för hållbar mobilitet.
<i>Hurdan roll har statsunderstödsverksamheten för trafiksäkerhet och dess innehåll i främjandet av trafiksäkerheten?</i>	De allmänna understödets roll är att trygga fullgörandet av Trafikskyddets och OTI:s lagstadgade uppgifter. Projektunderstödet är att utveckla och sprida trafiksäkerhetsarbetets tankemodeller och verksamhetssätt.
<i>Hurdana förändringsfaktorer kan ses i verksamhetsmiljön? Vilken inverkan kan de ha på teman och metoder för att främja hållbar mobilitet eller trafiksäkerheten?</i>	Urbaniseringen, den åldrande befolkningen och pressen på den offentliga ekonomin. Klimatförändringen och minskningen av den biologiska mångfalden. Betydelsen av data samt digitaliseringen. Lätta elfordon. Minskad ojämlikhet. Olika användargrupperns behov. Förändrade resvanor (bland annat distansarbete, orörlighet). Nya drivkrafter för bilismen. Elektrifieringen av trafiken. Demografiska förändringar. Rusmedel i trafiken (alkohol -> droger), förebyggande av utslagning. Riskbeteenden bland ungdomar. Förändrad stadslogistik. Automatiseringen av trafiken.
<i>Utvecklingsmöjligheterna för statsunderstödsverksamhetens processer och innehåll</i>	Se kapitel 5.
<i>Rekommendationer för analys och uppföljning av verkningfullheten framöver</i>	Se kapitel 5.
<i>Hurdana innehållsteman eller funktioner borde omfattas av statsunderstöd, för att exempelvis de klimat- och trafikpolitiska mål som ställts upp för verksamheten bättre skulle kunna uppnås?</i>	Privata arbetsplatser som mottagare av understöd för mobilitetsstyrning. Det är vettigt att planera innehållsteman per år enligt vad man vill påverka genom understöden.

Bilaga 6: Statsunderstöd för mobilitetsstyrning enligt tema

Strategier och planering: Program för att främja gång och cykling som en del av övriga mobilitetsstyrningsunderstöd

Ansökningsår	St.	Euro
2017	4	117 878
2018	0	0
2019	6	225 550
2020	-	-
2021	-	-
Totalt	10	343 428

Strategier och planering: Strategier för hållbar mobilitet

Ansökningsår	St.	Euro
2017	5	178 441
2018	9	327 276
2019	6	176 150
2020	6	188 053
2021	2	105 000
Totalt	28	974 920

Strategier och planering: Parkeringsstrategier

Ansökningsår	St.	Euro
2017	0	0
2018	1	49 755
2019	1	30 000
2020	5	123 295
2021	0	0
Totalt	7	203 050

Projekt för en viss målgrupp: Arbetsplatser

Ansökningsår	St.	Euro
2017	2	62 985
2018	5	115 323
2019	12	301 852
2020	2	53 000
2021	9	280 314
Totalt	30	813 474

Projekt för en viss målgrupp: Fritid och turism

Ansökningsår	St.	Euro
2017	1	27 900
2018	0	0
2019	2	130 000
2020	2	42 400
2021	3	87 930
Totalt	8	288 230

Projekt för en viss målgrupp: Fastigheter och boende

Ansökningsår	St.	Euro
2017	1	32 049
2018	0	0
2019	0	0
2020	0	0
2021	1	33 750
Totalt	2	65 799

Projekt för en viss målgrupp: Barn och unga

Ansökningsår	St.	Euro
2017	1	60 000
2018	3	82 820
2019	0	0
2020	1	31 000
2021	2	71 500
Totalt	7	245 320

Övriga projekt: Annan kommunikation, marknadsföring och kampanjer

Ansökningsår	St.	Euro
2017	11	445 453
2018	9	306 375
2019	3	67 700
2020	9	373 500
2021	3	101 400
Totalt	35	1 294 428

Övriga projekt: Utveckling av resekedjor eller mobilitetstjänster

Ansökningsår	St.	Euro
2017	4	154 180
2018	3	120 000
2019	5	169 145
2020	0	0
2021	8	286 639
Totalt	20	729 964

Övriga projekt: Mobilitetsstyrning i infraprojekt / med infraförsök

Ansökningsår	St.	Euro
2017	1	53 700
2018	0	0
2019	0	0
2020	0	0
2021	1	15 300
Totalt	2	69 000

Övriga projekt: Regionala projekt som innehåller många olika åtgärder

Ansökningsår	St.	Euro
2017	0	0
2018	1	43 500
2019	0	0
2020	1	80 000
2021	6	231 200
Totalt	8	354 700

Transport- och kommunikationsverket Traficom

PB 320, 00059 TRAFICOM

tfn 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-311-863-8

ISSN 2669-8781 (e-publikation)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto