|  |
| --- |
|  |
|  |
| Statsunderstöd för mobilitetsstyrning 2019 |

I statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018) ingår mobilitetsstyrning. Med mobilitetsstyrning (Mobility Management) avses att främja klok mobilitet med hjälp av bland annat rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt samordning och utveckling av mobilitetstjänster. Målet är att minska körning ensam med egen bil och göra kollektivtrafiken, andra mobilitetstjänster samt gång och cykling mer attraktiv.

Ytterligare information om mobilitetsstyrning (på finska):

<https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus>

**Mobilitetsstyrning och klimatmålen**

Mobilitetsstyrning innebär att man uppmuntrar till mera miljövänliga och ekonomiska mobilitetsvanor. Som bäst håller en arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet på att utreda och utvärdera metoder för att transportsektorn i Finland senast år 2045 ska vara fri från växthusgasutsläpp. Arbetsgruppens halvtidsrapport ([Kommunikationsministeriets publikationer 9/2018](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161029/LVM_09_2018_Liikenteen_Ilmastopolitiikan_valiraportti.pdf?sequence=1&isAllowed=y)) publicerades 14.9.2018 och den innehåller tre alternativa scenarier (stigar) för att nå nollutsläpp av växthusgaser från trafiken. Särskilt SERVICE-stigen innehåller centrala metoder för mobilitetsstyrning som kan göra det lättare att nå utsläppsmålen.

I detta scenario ligger tyngdpunkten på att minska utsläppen främst genom att reducera transportarbetet som ger upphov till utsläpp, eftersom cirka 90 procent av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland kommer från vägtrafiken. Man strävar efter att minska vägtrafikens transportarbete i synnerhet i stadsregionerna och i trafiken mellan dem. För persontrafikens del strävar man efter att få till stånd en ökning inom delade mobilitetstjänster, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt tjänster som kombinerar dessa.

**Understödsmottagare och samarbetet mellan parterna**

Understöd för mobilitetsstyrning kan enligt förordningen beviljas till

* kommuner
* samkommuner
* andra allmännyttiga samfund

De allmännyttiga samfunden kan bestå av till exempel olika nätverk, stiftelser eller föreningar som utövar mobilitetsstyrning. Allmännyttiga samfund definieras i § 22 i inkomstskattelagen och allmännyttiga samfund ska uppfylla denna definition. Statliga aktörer kan inte beviljas statsunderstöd och deras verksamhet kan inte heller finansieras med statsunderstöd.

Projekt kan genomföras och understöd sökas gemensamt av flera kommuner eller aktörer. Det är önskvärt att projekt som verkar inom samma område eller har samma tema samarbetar och gemensamt ansöker om understöd. Särskilt regionala organisationer som främjar mobilitetsstyrning ska samarbeta regionalt.

Med hjälp av statsunderstödet vill man stöda projekt som leder till verksamhets- och samarbetsformer inom mobilitetsstyrningen på de aktuella orterna och regionerna. Dessutom vill man stöda försök och ibruktagande av nya tjänster. Om många olika kommuner eller aktörer deltar i projektet räcker det i ansökningsskedet att parterna preliminärt har förbundit sig att delta i projektet, men uppgifter om parternas bindande beslut krävs före beslutet om beviljande av understöd.

**Åtgärder som understöds**

Bestämmelser om understödet finns i [statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018).](https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2018/20180509)

Statsunderstöd kan beviljas till högst 75 procent av de godtagbara kostnaderna för verksamhet inom mobilitetsstyrning. Om projektet utöver detta understöd också får annat statsunderstöd eller motsvarande stöd, får den totala mängden statsunderstöd inte överstiga 75 procent av de totala kostnaderna.

Till de godtagbara kostnaderna för verksamhet inom mobilitetsstyrning hör planering, projektledning och kostnaderna för att genomföra annan anknytande verksamhet. Kostnaderna som berättigar till statsunderstöd ska basera sig på faktiska kostnader och verifieras i bokföringen. Kostnaderna som är berättigade till statsunderstöd bör uppstå under 2019.

Med understödet kan man stöda verksamhet med syfte att påverka människornas val av färdsätt genom kunskapsmässig styrning, marknadsföring, försök med tjänster och utvecklande av tjänsterna. De understödda projektens resultat och verksamhetsformer ska ha ett så brett verkningsområde som möjligt och de ska också kunna tillämpas på andra ställen. I projekten strävar man efter kontinuitet och ansökningarna bör innehålla en beskrivning av hur man planerat att fortsätta verksamheten efter att statsunderstödet beviljats.

Understöd kan till exempel beviljas för följande kostnader:

* Understödsmottagarens personalutgifter
  + lönekostnader för projektpersoner eller en person som arbetar inom ett mobilitetsstyrningsprojekt. Lönekostnaderna kan vara kostnader för personal som är fast anställd eller anställd för ett projekt
  + För dessa kostnader bör man fylla i en blankett för arbetstidsuppföljning, om man ansöker om utbetalning av statsunderstöd för dessa.
* Inköp av tjänster
  + konsulttjänster, sakkunnigtjänster, planering och utredning av tjänster samt undersökningar
  + tryck-, annonserings- och marknadsföringstjänster
  + kostnader i anknytning till att mobilitetstjänster tas i bruk och pilotstudier om dem.
* Material, förnödenheter och varor för projektet.
  + i regel får kostnaderna för material, förnödenheter och varor utgöra högst 10 % av projektets totala kostnader. Beslut om anskaffning av projektets material, förnödenheter och varor fattas enligt prövning.
  + understöd beviljas inte för anskaffning av elcyklar och motsvarande utrustning
* Marknadsförings- och kommunikationskostnader
* Resekostnader
  + statsunderstöd kan beviljas för sådana resekostnader som på ett väsentligt sätt berör projektet och dess genomförande
  + resor till seminarier och utlandsresor ska på ett centralt sätt beröra projektets innehåll (till exempel presentation av projektet)

I ansökningsskedet ska det finnas en tydligt specificerad kostnadsfördelning mellan både projektets åtgärder och mellan dess parter. Tjänsteanskaffningar, samt materialen, förnödenheterna och varorna ska specificeras i ansökan.

Understöd beviljas inte för följande kostnader:

* Köp av kollektivtrafik (trafikering) samt rabatt på (biljett)priset, användarspecifika mobilitetstjänstepaket
* Planering eller byggande av infrastruktur, till exempel byggande av infartsparkering för cyklar
* Anskaffning eller utvecklande av datasystem eller program, till exempel anskaffning eller utvecklande av applikationer
* Genomförande av kommunernas basuppgifter, såsom bestämning av kollektivtrafikens servicenivå eller planering av transporter som kommunerna ersätter

Ovan nämnda faktorer kan ingå som en del i ett större projekt, där man ansöker om statsunderstöd för mobilitetsstyrning bara för en viss del Till exempel, om anskaffning eller utveckling av datasystem ingår i ett projekt, kan man använda statsunderstödet för projektering, marknadsföring, utveckling av tjänsten, till exempel med hjälp av service design eller ibruktagande, men inte direkt för att anskaffa eller utveckla datasystem.

# Ansökningsteman 2019

Ansökningarna för 2019 ska helst gälla följande teman:

1. **Inriktad marknadsföring.** Innovativa och målinriktade sätt som riktar sig till tydliga målgrupper och involverar användarna eller personifierade sätt att utföra marknadsföring, kommunikation och kampanjer om hållbar mobilitet. Kunskapsmässig styrning och marknadsföring som direkt strävar efter att minska personbilsresorna.
2. **Konsumentens hållbara mobilitetstjänster.** Testa, utveckla och ta i bruk konsumentinriktade mobilitetstjänster som främjar hållbar mobilitet samt att kombinera dessa till olika former av hållbar mobilitet. Dessa mobilitetstjänster ska vara en integrerad del av transportsystemet, kollektivtrafiksystemet, planeringen av bostadsområden eller byggande av bostäder eller kontorsutrymmen. Exempel på mobilitetstjänster är kollektivtrafik, bildelning, samåkning, cykeltjänster, elcyklar.
3. **Planer för hållbar mobilitet.** Övergripande planering av hållbar mobilitet i regionen eller kommunen, till exempel åtgärdsplaner och strategier eller parkeringspolicy för hållbar mobilitet.

Ansökan kan gälla också annan mobilitetsstyrningsverksamhet.

# Understödets tidpunkt

Understödet beviljas för åtgärder som vidtas 2019. Ansökan ska innehålla en beskrivning av projektets mål och innehåll samt av åtgärderna som ska vidtas under 2019. Ansökan om understöd lämnas in och beslut om beviljande fattas årligen inom Trafikverkets ramar för anslagen. När ett projekt påbörjas kan det ha uppstått kostnader redan innan beslutet om understöd fattas. Dessa kostnader kan godkännas som kostnader som berättigar till statsunderstöd om de har uppstått 2019.

Åtgärderna inom mobilitetsstyrningen vidtas ofta som en del av en mera omfattande åtgärdshelhet (se *åtgärder som understöds*) Om projektet hänför sig till en mångårig åtgärdshelhet eller mer omfattande åtgärdshelhet som genomförs 2019, kan man till ansökan bifoga en verksamhetsplan för helheten eller något motsvarande dokument som bakgrundsmaterial. I ansökan ska tydligt specificeras vilka åtgärder inom helheten som man har tänkt genomföra med anslagen för mobilitetsstyrning 2019 och hur finansieringen riktas till åtgärderna.

**Ansökan om understöd**

Ansökan om Trafikverkets understöd görs på en ansökningsblankett för detta ändamål. Understöd beviljas på basis av uppgifterna som getts på blanketten och i bilagorna. Blanketten ska fyllas i omsorgsfullt och tydligt. Nödvändiga bilagor ska fogas till ansökan. Detta påskyndar behandlingen av ansökningarna om understöd.

Innan ansökan om understöd lämnas in, ska följande vara klart (meddelat på ansökningsblanketten):

* Projektparternas beslut eller information om att man preliminärt har förbundit sig till projektet (om projektet har flera parter)
* Projektet ska ha behandlats av en grupp inom den aktuella kommunen eller regionen, så att projektet kan integreras i en större helhet (t.ex. transportsystemsgrupp, kommunens organ, trafiksäkerhetsgrupper). Om den sökande är någon annan än kommunen eller en regional aktör (t.ex. rf), är ovan nämnda behandling önskvärd men inte obligatorisk.

En utredning av namnteckningsrätten **ska bifogas** till ansökan.

En mera omfattande projektplan **kan bifogas** till ansökan och man kan också använda Trafikverkets Excel-tabell för kostnadsplanen.

**Ansökningarna ska lämnas in senast den 18 januari 2019.**

[Inom trafikförvaltningen pågår en ämbetsverksreform](https://valtioneuvosto.fi/hanke/-/hankesivu/hanke?tunnus=LVM016:00/2017). I ämbetsverksreformen föreslås att det grundas ett nytt ämbetsverk, Trafik- och kommunikationsverket. Det nya ämbetsverket skulle inleda sin verksamhet 1.1.2019. Statsunderstödet för mobilitetsstyrning överförs till Trafik- och kommunikationsverket. Ämbetsverksreformen har ännu inte godkänts i riksdagen och beslutet om det kommer i slutet av 2018. **Information om kontaktuppgifterna dit ansökan lämnas kommer att finnas på** [**Trafikverkets webbsidor**](https://www.liikennevirasto.fi/web/sv/trafiksystemet/trafikplanering/statsunderstod-for-verksamhet-inom-mobilitetsstyrning#.W9mw2eRlKUk-ohjaus/liikkumisen-ohjauksen-valtionavustus)**, då ämbetsverksreformen bekräftas**. Ansökan ska lämnas in per e-post.

Ansökningsblanketten ska återsändas per e-post som ett undertecknat och skannat pdf-dokument samt som ett Word-dokument som kan bearbetas.

# Beslut om understöd

Statsunderstödet för mobilitetsstyrning är underställt prövning. Trafikverket fattar årligen beslut om vilka projekt som ska få statsunderstöd på basis av innehållet i ansökan och antalet ansökningar inom ramarna för anslagen. Ansökningarna jämförs i fråga om kvalitet, kostnader och projektets genomslagskraft.

Vid utvärderingen av ansökningarna används bland annat följande kriterier:

* projektets totala genomslagskraft i förhållande till projektets kostnader
* projektets direkta och möjliga verkningar för att minska utsläppen.
* projektets inriktning på ansökningstemana 2019
* verksamhet som förenar flera förvaltningsområden
* ett verksamhetssätt som är växelverkande och engagerar målgrupperna
* integrering av åtgärderna för mobilitetsstyrning eller hur dessa kunde kombineras till en mera omfattande helhet.

Integrering av mobilitetsstyrningsåtgärderna kan också innebära att de inkorporeras i pågående infrastruktur- eller underhållsprojekt.

Besluten om statsunderstöd skickas per e-post till kontaktpersonen och ansvarspersonen som nämns i ansökan. Målet är att fatta beslut om beviljande av statsunderstöd inom en månad efter att ansökningstiden gått ut.

**Utbetalning av understöd**

Till dem som fått ett positivt beslut om statsunderstöd utbetalas understödet enligt de faktiska kostnaderna efter att en godkänd utredning om den genomförda verksamheten och användningen av understödet har lämnats in. Noggrannare anvisningar om vilka utredningar som behövs finns i uppföljningsanvisningarna för statsunderstödsprojektet för mobilitetsstyrning. Dessa publiceras senast i samband med besluten om statsunderstöd.

Man kan ansöka om utbetalning av statsunderstöd högst två gånger i samband med rapporteringen: första gången senast 31.8.2019 för kostnaderna för de sex första månaderna 2019 och andra gången senast 31.1.2020 för kostnaderna för antingen hela 2019 eller för de sex sista månaderna 2019.

**Uppföljning, övervakning och rapportering**

För varje projekt utses en kontaktperson vid Trafikverket. När beslutet om statsunderstöd erhållits ska kontaktpersonen kontakta Trafikverkets kontaktperson och komma överens om samarbetet och informationsgången under projektet. Efter delgivningen av beslutet om statsunderstöd kan det ske justeringar eller ändringar i fråga om de deltagande instanserna eller finansieringen som kan inverka på projektets kostnader, mål , genomförandetid eller innehåll. Man bör informera om och komma överens med kontaktpersonen om dessa ändringar. Förutsättningen för utbetalning av statsunderstödet är att motiveringarna för att bevilja understöd fortfarande uppfylls trots ändringarna.

Bokföringen för projektet ska vara tydligt åtskild från understödsmottagarens övriga bokföring. Projektets kostnader ska verifieras med ett utdrag ur bokföringen eller med ett motsvarande undertecknat dokument.

Man ska rapportera om projektet två gånger per år till Trafikverket (senast 31.8.2019 och 31.1.2020). Samtidigt kan man ansöka om utbetalning av understödet. Rapporteringen och utbetalningsansökan görs i enlighet med blanketterna för mobilitetsstyrning.

Projekten förväntas följa upp genomslagskraften under hela projektet. I ansökningsskedet ska man beskriva projektens genomslagskraft och meddela vilka mätare som används för uppföljning av den. I samband med rapporteringarna ska man verbalt beskriva projektets genomslagskraft och uppdatera mätarnas utfall. Beskrivningen av genomslagskraften och mätinstrumenten kan gälla antingen projektet som helhet eller någon deluppgift i projektet. Mätinstrumenten i anknytning till mobilitetsstyrningsverksamheten eller projekten kan bestå av till exempel:

* Fördelningen mellan olika transportslag, förändringar i fördelningen mellan transportslag
* Miljökonsekvenser
* Antalet förvaltningsnämnder som deltar
* Antalet berörda personer
* Storleken på projektets målgrupp
* Antalet berörda företag, antalet arbetstagare i företagen
* Nätverksbesök
* Tjänstens volym (användningsgånger, aktioner, kunder)
* Registrerade användare, antalet som använt eller testat tjänsten
* Antalet artiklar/medieträffar/medieuppföljning
* Utdelade broschyrer eller annat material
* Antalet åhörare (till exempel på presentationer, seminarier)
* Antalet köpta biljetter (till exempel arbetsförhållandebiljetter)
* Antalet cyklar på cykelparkeringen (före/efter)
* Parkerade bilar (före/efter), parkeringsplatsens användningsgrad
* Sociala verkningar, såsom tillgänglighet, förhindra utslagenhet

I ansökningsskedet är det också nyttigt att visa hur den valda genomslagskraften och mätarna för den kan kopplas till områdets strategiska och trafikpolitiska mål.

Det relevanta material som produceras i projektet (t.ex. slutrapporten och presentationen av resultaten av projektet) ska kunna publiceras på t.ex. Trafikverkets webbsidor. Det förväntas att man publicerar en slutrapport över projektet som kan distribueras vidare. Ett mål för projekt som får statsunderstöd är att producera information samt att kunna utnyttja och kopiera resultaten med tanke på andra motsvarande projekt.

**Ytterligare information**

Ytterligare information om ansökan om statsunderstöd för mobilitetsstyrning ger kollektivtrafiksakkunnig

Toni Bärman ([toni.barman@trafikverket.fi](mailto:toni.barman@liikennevirasto.fi), tfn 029 534 3235) eller

[liikkumisenohjaus@trafikverket.fi](mailto:liikkumisenohjaus@trafikverket.fi) (till 31.12.2018, de nya kontaktuppgifterna uppdateras efter att ämbetsverksreformen bekräftats)

Ytterligare information och ansökningsblanketter för 2019:

<http://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/suunnittelu/liikkumisen-ohjaus/liikkumisen-ohjauksen-valtionavustus>

**Bakgrundsmaterial och länkar**

Bakgrundsmaterialet är avsett som bakgrundsfakta för teman och för planering av åtgärder. Syftet är också att dela information om redan genomförda projekt och delprojekt. Det rekommenderas att sökanden även bekantar sig med materialet för projekt som beviljats understöd för mobilitetsstyrning under tidigare år.

Projekt som erhållit statsunderstöd för mobilitetsstyrning 2012-2018:

<https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_hankkeet/liikkumisen_ohjauksen_valtionavustus>

Kulkulaari. Den finska databasen för gång och cykling <https://www.kulkulaari.fi/>

Statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt åren 2014–2017. Utredning om effekterna av statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt och utmaningar som man ställts inför.Trafikverkets undersökningar och utredningar 45/2016.

<https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2016-45_kestava_liikkuminen_web.pdf>

Kolfri trafik 2045 – stigar till en utsläppsfri framtid  
 Halvtidsrapport av arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn. Kommunikationsministeriets publikationer 9/2018.

[http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161029/LVM\_09\_2018\_Liikenteen\_Ilmastopolitiikan\_valiraportti.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161029/LVM_09_2018_Liikenteen_Ilmastopolitiikan_valiraportti.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Program för att främja gång och cykling Kommunikationsministeriets publikationer 5/2018.

<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf>

Hållbar mobilitet i det regionala trafiksystemarbetet Trafikverkets undersökningar och utredningar 45/2016.

<https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2016-45_kestava_liikkuminen_web.pdf>

Bildelningens potential och verkningar ur användarperspektiv. Trafikverkets undersökningar och utredningar 25/2018.

<https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf>

Stigar mot hållbara mobilitetstjänster Trafikverkets undersökningar och utredningar 24/2018.

<https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-24_polkuja_kestavan_web.pdf>

Utvecklande av resekedjornas servicenivå i fjärrtrafikens

knutpunkter. Trafikverkets undersökningar och utredningar 37/2017:

<http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2017-37_matkaketjujen_palvelutason_web.pdf>

Cykeln i det tjänstebaserade trafiksystemet. TJÄNSTEFIERAD Trafikverkets undersökningar och utredningar 29/2016:

<http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2016-29_pyoraily_palveluistuvassa_web.pdf>

Vägkarta för elassisterade cyklar. Trafikverkets undersökningar och utredningar 10/2015:

<http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2015-10_sahkoavusteisten_polkupyorien_web.pdf>

SEGMENT – kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisen viestinnän työkalu. Trafikverket 2015

<https://www.motiva.fi/files/10443/SEGMENT_kavelyn_ja_kohderyhmatietoisen_viestinnan_tyokalu.pdf>

Mobilitetstjänsternas roll för att öka landsbygdens livskraft och tillgänglighet. Forskningsrapport

<http://www.vtt.fi/sites/maaseutumaas/Documents/MaaseutuMaaS_raportti_revised_final2.pdf>

CIVITAS Insight: Developing less congested and safer roads by managing parking:

<http://www.civitas-initia-tive.eu/sites/default/files/civitas_insight_developing_less_congested_and_safer_roads_by_managing_parking.pdf>

SHIFT – A review and framework for encouraging environmentally sustainable consumer behavior. Sitra Studies 132

<https://media.sitra.fi/2018/05/23161207/sitrashiftraporttiwww.pdf>

Samåkning, Motiva Ab:s webbsidor

<https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viisaasti/kimppakyyti>

Mobilitet som tjänst (Mobility as a Service), Trafikverkets webbsidor: <http://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/maas>

Viisaan liikkumisen verkosto VILI:n tilaisuudet

<https://www.motiva.fi/ajankohtaista/tapahtumat/tapahtuma-aineistot/liikenne/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili_n_tilaisuudet>

Planer för hållbar stadstrafik, SUMP concept:

<http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

European platform on mobility management

<http://www.epomm.eu/>