

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning 2024 - Meddelande om utlysning

Innehåll

1	Basuppgifter om utlysningen	3
1.1	Utlysningens namn	3
1.2	Beskrivning av utlysningen	3
1.3	Slag av understöd	3
1.4	Språk	3
1.5	Statsbidragsmyndighet som ansvarar för utlysningen	3
1.6	Kontaktpersoner	3
2	Tidtabeller	3
2.1	Ansökningstid	3
2.2	Målsatt tid för när besluten är klara	4
3	Målsättningar	4
3.1	Målsättningar för statsunderstöden	4
3.2	Teman för projekten år 2024	4
3.2.1	Teman för mobilitetsstyrning	4
3.2.2	Program för att främja gång och cykling	6
3.3	Projektets mål och effekter	7
4	Grunder för beviljande	8
4.1	Tillämpliga författningsgrunder	8
4.2	Allmänna förutsättningar för beviljande av understöd	8
4.3	För vem kan understöd beviljas	9
4.4	För vilka användningsändamål kan understöd beviljas	9
4.5	För vilka användningsändamål kan understöd inte beviljas	10
4.6	Användningstid av understödet	11
5	Ansökan om understöd	11
5.1	Ifyllandet av ansökningsblanketten	11
5.2	Bilagor till ansökan	12
5.3	Inlämnandet av ansökan	12
6	Bedömningsgrunder	13
7	Uppföljning och rapportering av projektet	13
7.1	Uppföljning av projektet	13

7.2	Rapportering av projektets framskridande och resultat	14
7.3	Utbetalning av statsunderstödet och ekonomiska utredningar	14
7.4	Rapporteringens bilagor	15
7.5	Inlämnandet av rapporteringen	16

1 Basuppgifter om utlysningen

1.1 Utlysningens namn

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning

Statsunderstöd för program för att främja gång och cykling

1.2 Beskrivning av utlysningen

Med **mobilitetsstyrning** (Mobility Management) avses främjande av klok mobilitet bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt samordning och utveckling av tjänster. Målet är att minska körning ensam med egen bil och att göra kollektivtrafiken, övriga mobilitetstjänster samt gång och cykling mer attraktiva.

Att stöda utarbetningen av **program för att främja gång och/eller cykling** i kommunerna är en av åtgärderna i det nationella programmet för främjande av gång och cykling (KM 2018). Målet med programmen är att få mängden resor gjorda till fots eller med cykel att stiga lokalt, vilket främjar måluppfyllelsen på nationell nivå (en ökning på 30 procent av resor gjorda till fots eller med cykel innan år 2030). Utarbetning och verkställande av kommunala program för att främja gång och/eller cykling har en avgörande roll i kommuner, där betydande beslut och åtgärder för främjande av gång och cykling har genomförts. Understöd kan beviljas till att utarbeta ett program för en kommun eller ett gemensamt program för flera kommuner. Understöd kan beviljas till utarbetning av ett nytt program eller uppdatering av ett program.

1.3 Slag av understöd

Projektunderstöd

1.4 Språk

Understödet kan sökas på följande språk: finska, svenska.

1.5 Statsbidragsmyndighet som ansvarar för utlysningen

Transport- och kommunikationsverket Traficom

1.6 Kontaktpersoner

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning: Michaela Sannholm
(michaela.sannholm@traficom.fi) tel. 029 534 6715.

Program för att främja gång och cykling: Virpi Ansio (virpi.ansio@traficom.fi) tel. 029 534 6826 och Kati Hyvärinen (kati.hyvarinen@traficom.fi) tel. 029 534 6704.

2 Tidtabeller

Utlisningen är tidsbegränsad.

2.1 Ansökningstid

Ansökningstiden börjar den 22.9.2023 och slutar den 30.11.2023.

2.2 Målsatt tid för när besluten är klara

Målet är att fatta beslut inom januari 2024. Besluten skickas per e-post till de kontakt- och ansvarspersoner som nämns i ansökan.

3 Målsättningar

3.1 Målsättningar för statsunderstöden

Målet med statsunderstödet för mobilitetsstyrning är att minska körning ensam med egen bil och att höja färdsätsandelen för kollektivtrafik, övriga hållbara mobilitetstjänster samt gång och cykling.

Med understödet vill man stöda verksamhet vars syfte är att påverka människornas val av färd sätt genom informationsstyrning, marknadsföring, försök med tjänster och utvecklande av tjänsterna. Därtill vill man stöda projekt som leder till verksamhets- och samarbetsformer för mobilitetsstyrningen inom målorterna och -regionerna.

Med statsunderstödet vill vi stöda särskilt sådana försök, utvecklingsprojekt och undersökningar som producerar verksamhetskoncept, erfarenheter och resultat som kan tillämpas och utnyttjas i hela landet. De utvecklingsprojekt och försök som finansieras ska stöda teman som valts utifrån de gemensamma målen för främjande av hållbar mobilitet.

Genom att stöda utarbetandet eller uppdaterandet av program för att främja gång och cykling uppmanas kommunerna ett övergripande, långsiktigt och målinriktat främjandearbete för gång och cykeltrafik. Målet är att genom utförandet av programmets åtgärder och genom att binda sig till systematiskt främjandearbete kommer färd sätsandelarna för gång och cykeltrafik att stiga lokalt.

3.2 Teman för projekten år 2024

Bakgrundsmaterial och tips till att planera åtgärder för mobilitetsstyrningsprojekt och program för att främja gång och cykling finns på den här sidan:
<https://traficom.fi/fi/liikkumisen-ohjauksen-taustamateriaaleja-ja-linkkeja>

3.2.1 Teman för mobilitetsstyrning

Ansökningarna för mobilitetsstyrning år 2024 ska helst gälla följande teman:

1) Mobilitetsstyrning av barn och unga

Motion och fysisk aktivitet har en central roll i människors välmående. Tillräckligt med motion och rörelse utvecklar motoriska färdigheter och förbättrar välmåendet. Tillräcklig rörelse gör det lättare att lära sig och uppehåller en god mental hälsa. Forskningen visar att endast var tredje av barn och unga rör på sig tillräckligt med avseende på sin egen hälsa. Cirka 40 procent av barn och unga i grundskoleåldern har den fysiska funktionsdugligheten på en sådan nivå att den försvårar orkandet i vardagen.

Genom att öka hållbar mobilitet i vardagen bland barn och unga ökar även den fysiska aktiviteten. Mängden rörelse under dagen ökar genom att gå eller cykla vardagsresorna till dagis, skolan eller hobbyerna. Även användning av kollektivtrafik ökar lätt på mängden steg som tas under dagen eftersom resan

oftast börjar med att gå eller cykla till hållplatsen. Inom temat finansieras projekt som främjar barns och ungas hållbara mobilitet på vardagsresorna med hjälp av åtgärder för mobilitetsstyrning.

Möjlighet till gemensamt projekt innehållande både mobilitetsstyrning och trafiksäkerhet: I ansökan för trafiksäkerhetsprojekt är ett av temana "Trafiksäkerhet vid cykling". Då man främjar barns och ungas cykling är det speciellt viktigt att se till att det finns kunskaper om trafikregler och om säkra sätt att fungera i trafiken.

Om projektförslaget som lämnas in till Traficom innehåller mål och åtgärder inom både mobilitetsstyrning och trafiksäkerhet kan projektet finansieras från både mobilitetsstyrningens och trafiksäkerhetens understödsmoment. I ett sådant fall ska ansökan lämnas in i den ansökan vars ämnesområde har en större roll i projektet. Om målet med projektet i första hand är att öka hållbar mobilitet lämnas ansökan in i ansökan för mobilitetsstyrning. Om målet däremot i första hand är att förbättra cykeltrafikens säkerhet lämnas ansökan in till projektansökan för trafiksäkerhet.

Om projektförslaget innehåller delar från både mobilitetsstyrning och trafiksäkerhet ska projektförslaget innehålla tydliga beskrivningar av vilket mål som åtgärden eller deluppgiften i första hand främjar. Dessutom ska i ansökan anges en uppskattning om hur projektets innehåll och resurser fördelas mellan dessa två mål.

2) Hållbara resekedjor

Sådana resor där man kombinerar olika hållbara transportsätt under resans gång, borde göras så enkla och smidiga som möjligt. På så vis blir de ett konkurrenskraftigt alternativ till att röra sig med egen bil. I temat finansieras projekt, planer och försök, som främjar hållbara resekedjor med hjälp av de metoder som används inom mobilitetsstyrning. Förutom resekedjor i vardagen kan man inom temat även understöda projekt som främjar hållbara resor inom turismen och på fritiden. I huvudfokus är projekt som med mobilitetsstyrningsmetoder strävar till att förenkla, försnabba och öka på attraktionskraften i att kombinera cykling, gång och kollektivtrafik. Därtill välkomnar vi även projekt, där man kombinerar nya hållbara transporttjänster som en del av resekedjan på ett trafiksäkert sätt.

Projekten kan vara inriktade till en speciell grupp så som personer med funktionsnedsättningar eller så kan de vara inriktade till alla. Projektet kan också vara inriktat till en resegrupp så som arbetsresor eller fritidsresor. Under temat kan också regionala eller kommunala planer eller strategier för anslutningsparkering som främjar hållbara resekedjor finansieras.

I projektens marknadsförings-, kommunikations- och kampanjåtgärder uppskattas innovativa, målinriktade, personifierade samt till tydliga målgrupper inriktade åtgärder som engagerar användarna. Marknadsförings-, kommunikations- och kampanjåtgärder är som mest effektiva då de är en del av en bredare helhet och då åtgärderna genomförs i samband med andra åtgärder för främjande av hållbar mobilitet och stödjande dem.

3) Övergripande planer för hållbar mobilitet

Inom temat finansieras regional, övergripande planering av hållbar mobilitet på en strategisk nivå, som till exempel utarbetning av en åtgärdsplan eller strategi för regional hållbar mobilitet. I den övergripande planen ska alla sektorer inom trafiksystemet behandlas och målet för planen bör vara främjande av hållbar mobilitet. Det är önskvärt att trafiktjänsternas tillgänglighet inkluderas i planen. Därtill kan utarbetning av kommunens eller regionens parkeringspolitik eller -strategi finansieras inom temat.

4) Mobilitetsstyrning i infraprojekt

Inom temat finansieras projekt som utvecklar tillvägagångssätt och principer för mobilitetsstyrning i infraprojekt. Projekten bör undersöka hur metoder för mobilitetsstyrning kan användas då nya eller märkbart sanerade infraobjekt för hållbar trafik (t.ex. cykelparkering, cykelgata, gång- eller cykelbanor) tas i bruk. Därtill kan inom temat finansieras projekt, som utvecklar behandlings- och godkännandeprocessen för trafikarrangemang under bygge av infraobjekt samt hur hållbar trafik tas i beaktande som en del av byggnadsverksamheten. Det är önskvärt att projekten samarbetar med de mest vanliga aktörer som jobbar på gatuområdet.

I temat finansieras inte enskilda åtgärder för enskilda infraobjekt.

5) Övriga projekt inom mobilitetsstyrning

Ansökan kan också gälla annan mobilitetsstyrningsverksamhet. Därtill kan landsomfattande verksamhet som främjar gång, cykling eller kollektiv trafik, med hjälp av metoder för mobilitetsstyrning, finansieras med statsunderstödet.

3.2.2 Program för att främja gång och cykling

Programmet för att främja gång och cykling är avsett att hjälpa kommunen i sitt långsiktiga, systematiska och övergripande arbete för främjande av gång och/eller cykeltrafik. I programmen för främjande ska man 1) granska förutsättningarna och omständigheterna för gång och/eller cykling (sammansättning, placering av tjänster osv.) samt kartlägga invånarnas åsikter och behov; 2) lägga upp en vision och ett mål för främjandearbetet, som anknyter till kommunens eller regionens strategier; 3) fastställa åtgärder för främjandearbetet för de olika delområdena och 4) fastställa vilka mätkriterier som används för uppföljning av programmet samt ange en tidtabell och vem som ansvarar för verkställandet och uppföljningen.

Målsättningarna, tyngdpunkterna och åtgärderna för främjandearbetet och programmet läggs upp ur kommunens/regionens egna utgångspunkter, men främjandearbetet bör vara övergripande och bland annat innehålla följande:

- målnätverk för gång och/eller cykeltrafik samt utvecklande av dem, centrala cykelparkeringsplatser samt hållbara resekedjor
- principer för underhåll och åtkomlighet till tjänster året runt
- åtgärder för mobilitetsstyrning inom kommunens olika sektorer/tjänster och/eller olika målgrupper
- uppföljning av fotgängar- och/eller cykeltrafikmängder samt färdhetsandelarna
- kommunens kommunikationsåtgärder med anknytning till de olika delområdena/programmets åtgärder.

- Därtill kan man i programmet granska och fastställa åtgärder angående till exempel trafiksäkerhet (bl.a. på resor till skolan och övriga resor i vardagen), tjänster som anknyter till att man rör sig till fots eller med cykel samt cykelturism.

Processen för utarbetandet av programmet bör vara interaktiv och tväradministrativ mellan kommunens olika sektorer (t.ex. trafik- och markanvändning, uppfostran och skolning, företags- och turismtjänster, motions-, hälso- och välfärdstjänster, kommunikation) och de centrala intressentgrupperna (bl.a. företag och tredje sektorns aktörer samt regionala allmänna sektorns aktörer). Det är önskvärt att även kommunens/kommunernas politiska beslutsfattare nås och tas med i utarbetandet av programmet. Då de centrala aktörerna tas med och involveras i utarbetandet av programmet, stöder det verkställandet av det färdiga programmet.

Det rekommenderas att det färdiga programmet för främjande tas upp för politisk behandling (kommunstyrelse/ -fullmäktige). Där bör också tas beslut om hur uppföljningen av programmets verkställande kommer att ske.

3.3 Projektets mål och effekter

Vid planering av projektet är det viktigt att klargöra projektets målsättning samt att identifiera hurdana effekter man eftersträvar med det. Det här hjälper att hitta den rätta målgruppen och de mest passande åtgärderna. Med statsunderstödsprojekten för mobilitetsstyrning kan bland annat följande effekter eftersträvas:

- användningen av hållbara transportsätt har ökat i en viss målgrupp eller målområde
- målgruppens kunskaper har ökat, förändringar av attityder
- den egna organisationens kunskaper har ökat eller verksamhetssätten har förändrats
- målgruppens beteende eller aktivitet har förändrats
- en helt ny verksamhet eller tjänst har startats
- hållbar mobilitet har fått en starkare ställning i beslutsfattandet
- finansieringen för att främja hållbar mobilitet har ökat
- samarbete och bildande av nätverk mellan olika aktörer
- kommunens, regionens eller ett annat områdes strategiska mål har uppnåtts
- hållbar mobilitet har fått större synlighet i media (lokalt, regionalt, landsomfattande).

För bedömning och uppföljning av projektets resultat kan man bilda mätkriterier som till exempel:

- antalet förvaltningsnämnder som deltar
- antalet personer i målgruppen som deltar i projektets verksamhet / olika evenemang

- antalet artiklar/medieträffar/medieuppföljning
- antalet nådda aktörer (t.ex. företag)
- registrerade användare, antalet som använt eller testat tjänsten.

I ansökningsskedet är det också nyttigt att visa hur de valda målen för projektet och mätkriterierna kan kopplas till områdets strategiska och trafikpolitiska mål.

Projektet förväntas följa upp de eftersträlvade effekterna under hela projektet. I ansökningsskedet ska man beskriva projektets mål, effekter och meddela vilka mätkriterier som används för uppföljning av resultaten. I samband med rapporteringarna ska man verbalt beskriva projektets resultat och effekter och uppdatera mätkriteriernas utfall. Beskrivningen av effekterna och mätkriterierna kan gälla antingen projektet som helhet eller någon deluppgift i projektet.

4 Grunder för beviljande

4.1 Tillämpliga författningsgrunder

Mobilitetsstyrningsprojektet: Statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018)

Program för att främja gång och cykling: Statens budgetproposition, moment 31.10.31. Vissa understöd.

Statsunderstödslagen (688/2001)

4.2 Allmänna förutsättningar för beviljande av understöd

Som statsunderstöd för mobilitetsstyrning beviljas cirka 600 000-900 000 euro enligt moment 31.20.55. köp och utvecklande av tjänster inom den offentliga persontrafiken och underindelningen mobilitetsstyrning. Den beviljade mängden statsunderstöd preciseras då anslaget preciseras. Därtill kan på denna ansökningssomgång beviljas **statsunderstöd för projekt som främjar cykeltrafik för cirka 130 000 euro** enligt moment 31.10.31. Vissa understöd.

Som statsunderstöd för program för att främja gång och/eller cykling beviljas cirka 250 000 euro enligt moment 31.10.31. Vissa understöd. Den beviljade mängden statsunderstöd preciseras då anslaget preciseras.

Understöd kan beviljas enligt statsunderstödsförordningen till högst 75 procent av de godkända kostnaderna. Understödet är enligt prövning och den beviljade summan kan vara lägre än den ansökta summan.

Traficom gör beslut om de projekt som för statsunderstöd årligen utgående från innehållet i ansökningarna och mängden ansökningar inom ramen för anslaget. Ansökningarna jämförs med avseende på kvalitet, kostnader och projektets effekter.

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.

Aktören som söker om statsunderstöd är skyldig att ta reda på och ta i beaktande i sin verksamhet en möjlig skyldighet att följa lagen om offentliga upphandlingar och koncessioner (1397/2016).

4.3 För vem kan understöd beviljas

Statsunderstöd för mobilitetsstyrning kan sökas av och beviljas till

- kommuner
- samkommuner
- andra icke-vinstsyftande sammanslutningar.

Andra icke- vinstsyftande sammanslutningar är till exempel olika nätverk, stiftelser eller föreningar som utövar mobilitetsstyrning.

Statliga aktörer kan inte beviljas statsunderstöd och deras verksamhet kan inte heller finansieras med statsunderstöd.

Projekt kan genomföras gemensamt av flera kommuner eller aktörer. Det är önskvärt att projekt inom samma område eller som har samma tema samarbetar och ansöker om understöd tillsammans. Särskilt regionala organisationer som främjar mobilitetsstyrning ska samarbeta regionalt. Om flera kommuner eller aktörer deltar i ett projekt bör det vid ansökningskedet finnas åtminstone ett preliminärt meddelande om deltagande från de olika parterna.

I ett gemensamt projekt fungerar en av aktörerna som sökande av statsunderstöd. Understödet beviljas åt den sökande och understödet administreras av den sökande.

Statsunderstöd för utarbetande av program för att främja gång och/eller cykling (inom kommunen eller regionalt) kan sökas av och beviljas till

- kommuner
- samkommuner.

4.4 För vilka användningsändamål kan understöd beviljas

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. Till exempel talkoarbete är inte berättigat till statsunderstöd.

Understöd för mobilitetsstyrning kan till exempel beviljas för följande kostnader:

- Understödmottagarens personalutgifter
 - Lönekostnader för den som genomför projektet eller för projektanställda. Lönekostnaderna kan bestå av kostnader för ordinarie personal eller projektpersonal.
 - För dessa kostnader ska en arbetstidsuppföljning fyllas i med kostnadsmotivering ifall dessa används som kostnader för egenfinansieringsandelen.

- Inköp av tjänster
 - konsulttjänster, sakkunnigtjänster, planering och utredning av tjänster samt undersökningar
 - tryck-, annonserings- och marknadsföringstjänster
 - evenemangs-, marknadsförings- och kommunikationskostnader
 - kostnader i anknytning till att mobilitetstjänster tas i bruk och pilotstudier om dem
 - resekostnader (som på ett väsentligt sätt berör projektet och dess genomförande).
- 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.
 - Utrustning och varor som blir i den sökandes ägo efter projektet kan inte få understöd.

Ovan nämnda saker kan vara delar av mer omfattande projekt där man endast söker statsunderstöd för mobilitetsstyrning för en del av projektet. 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 servicedesign eller ibruktagande, men inte direkt för att anskaffa eller utveckla datasystem.

Statsunderstöd för utarbetandet av **program för att främja gång och cykling** kan beviljas för till exempel följande kostnader:

- Understödmottagarens personalkostnader
 - Personalkostnader är lönekostnader för en person som utför projektet eller för projektpersoner. Lönekostnaderna kan vara kostnader för fast anställd personal eller personal som anställs för projektet.
 - För dessa kostnader ska en arbetstidsuppföljning fyllas i med kostnadsmotivering ifall dessa används som kostnader för egenfinansieringsandelen.
- Inköp av tjänster
 - Konsulttjänster och sakkunnigtjänster kopplade till utarbetandet av programmet för främjande.

I ansökningskedet 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.

Projektets intäkter dras av från de godtagbara kostnaderna. Som intäkter anses finansiering från Europeiska unionen eller annan finansiering samt projektets möjliga försäljnings- eller hyrinkomster samt övriga inkomster. Med annan finansiering avses övrigt statsunderstöd eller finansiering som är jämförbart med det. De övriga aktörerna som finansierar projektet och deras finansieringsandelar bör specificeras.

4.5 För vilka användningsändamål kan understöd inte beviljas

Både för mobilitetsstyrningsprojekten och program för att främja gång och cykling beviljas understöd inte för följande kostnader:

- Köp av kollektiv- eller servicelinjetrafik (trafikering) samt rabatt på (biljett)priset, användarspecifika mobilitetstjänstepaket
- Anskaffning av stadscyklar eller stadscykeljänster
- Planering eller byggande av infrastruktur, till exempel byggande av infartsparkering för cyklar
- Anskaffning eller utvecklande av datasystem, utrustning 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

4.6 Användningstid av understödet

Projekt för mobilitetsstyrning:

Projektet bör starta senast i mars 2024 och projektet bör bli klart senast i februari 2025. Rapporteringen av projektet och ansökan om utbetalning bör lämnas in till Traficom senast i slutet av mars 2025.

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 2024.

Understöd beviljas till åtgärder under tiden 1.1.2024-28.2.2025.

Åtgärderna inom mobilitetsstyrningen vidtas ofta som en del av en mera omfattande åtgärdshelhet. Om projektet hänför sig till en mångårig åtgärdshelhet eller mer omfattande åtgärdshelhet som genomförs 2024, 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 2024 och hur finansieringen riktas till åtgärderna.

Program för att främja gång och cykling:

Projektet och programmet bör bli klart senast i november 2024. Rapporteringen av projektet och ansökan om utbetalning bör lämnas in till Traficom senast i slutet av november 2024.

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 2024.

Understöd beviljas till åtgärder under tiden 1.1.2024-30.11.2024.

Statsunderstödet kan utbetalas även om det färdiga programmet inte ännu har behandlats och godkänts politiskt.

5 Ansökan om understöd

5.1 Ifyllandet av ansökningsblanketten

Ansökan görs till Traficom med **ansökningsblanketten** för detta ändamål. Understöd beviljas utifrån de uppgifter som meddelats på blanketten och i

bilagorna. Blanketten ska vara ifylld omsorgsfullt och tydligt. I samband med ansökan ska man returnera de bilagor som krävs.

Vid ansökan av understöd ska man ha (meddelat på ansökningsblanketten):

- Projektparternas beslut eller information om att man preliminärt har förbundit sig till projektet (om projektet har flera parter).
- Projektet ska vara behandlat i en arbetsgrupp inom den aktuella kommunen eller regionen, vilket möjliggör att projektet kan integreras i en mer omfattande helhet (t.ex. trafiksystemgrupp, kommunens organ, trafiksäkerhetsgrupper). Om den sökande är någon annan än kommunen eller en regional aktör (t.ex. en registrerad förening) är ovan nämnda behandling önskvärd men inte obligatorisk.
- Den som undertecknar ansökan bör ha namnteckningsrätt.

5.2 Bilagor till ansökan

Som bilaga till ansökan **ska man skicka in** en kostnadsplan. Projektets kostnader bör beskrivas i kostnadsplanen som bifogas till ansökan. Kostnadsplanen ska göras upp på den givna mallen. Det finns egna excel-filer för mobilitetsstyrningsprojekt och för program för att främja gång och cykling (kostnadsblankett mobilitetsstyrning 2024 eller kostnadsblankett program för främjande 2024 excel-filer).

Mervärdesskatten ska inkluderas i kostnaderna endast om den slutligen betalas av stödmottagaren. Ifall understödmottagaren inte behöver betala mervärdesskatt, ska kostnaderna anges utan mervärdesskatt (moms 0). Ifall mervärdesskatten däremot betalas av stödtagaren, ska endast de avgifter som stödmottagaren betalar skatten för anges med mervärdesskatt på blanketten. Den högsta förvaltningsdomstolen har i sitt beslut KHO:2019:141 fastslått att mervärdesskatten inte blir kommunernas eller samkommunernas slutliga kostnad. **Ifall den sökande är en kommun eller samkommun ska detta beaktas i ansökan om utbetalning, dvs. kostnaderna ska anges utan mervärdesskatt.**

En mer omfattande projektplan **kan bifogas** till ansökan som separat bilaga.

5.3 Inlämnandet av ansökan

Ansökningarna (innehållande ansökningsblanketten, kostnadsplanen och övriga möjliga bilagor) ska lämnas in senast den 30 november 2023.

Ansökan ska skickas per e-post till adresserna registrator@traficom.fi och liikkumisenohjaus@traficom.fi.

Ansökan ska skickas in per e-post som ett undertecknat PDF-dokument samt som ett redigerbart dokument (word, excel).

Rubriken på e-postmeddelandet ska vara: "Statsunderstöd för mobilitetsstyrning, ansökan 2024: [Sökande aktör]".

6 Bedömningsgrunder

Ansökningarna bedöms kvalitativt genom en bred bedömning av sakkunniga. Ansökningarna poängsätts inte, eftersom projekten är mycket olika till sin omfattning, sina teman och sitt innehåll för verksamheten.

I den kvalitativa bedömningen av **ansökningar för mobilitetsstyrningsprojekt** beaktas bland annat följande aspekter:

- kvaliteten, tydligheten och begripligheten av ansökan
- projektets inriktning till ansökningsteman för 2024
- är målet för projektet och de identifierade effekterna tydliga och realistiska
- projektets totaleffekter (lokala och bredare effekter) i förhållande till projektets kostnader
- har projektet verksamhet som förenar flera förvaltningsområden
- hur växelverkande och engagerande av målgrupper är projektet
- har man i projektet integrerat eller kopplat mobilitetsstyrningsåtgärder till en mer omfattande helhet (till exempel ett pågående infrastruktur- eller underhållsprojekt)
- hur bra är marknadsförings-, kommunikations- och kampanjåtgärder kopplade med övriga åtgärder.

I den kvalitativa utvärderingen av **programmen för att främja gång eller cykling** används bland annat följande kriterier:

- hur omfattande och övergripande innehållet av programmet är (per delområden)
- programmet för främjande görs upp i växelverkan och delaktiggörande av olika aktörer är en del av processen (t.ex. kommunens olika kompetensområden, tredje sektorn, företag, regionala offentliga aktörer)
- programmet för främjande är kopplat till kommunens eller områdets strategiska och politiska mål (t.ex. trafik-, miljö-, välfärds- och idrottspolitiska mål)
- projektets totalinverkan i förhållande till projektets kostnader
- ska det färdiga programmet för främjande godkännas i det politiska beslutsfattandet.

7 Uppföljning och rapportering av projektet

7.1 Uppföljning av projektet

För varje projekt, som beviljas understöd, utses en kontaktperson vid Traficom. När beslutet om statsunderstöd erhållits ska kontaktpersonen kontakta Traficoms kontaktperson och komma överens om samarbetet och informationsgången under projektet.

De **mobilitetsstyrningsprojekt** som startar bör fylla i och lämna in ett projektkort, där projektets innehåll och mål beskrivs. Med hjälp av projektkortet kan vi redan under projektet dela information om projektets innehåll och mål.

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 utan dröjsmål 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.

7.2 Rapportering av projektets framskridande och resultat

Framsikridande av **mobilitetsstyrningsprojekten** ska rapporteras två gånger per år till Traficom:

1. senast den 31.8.2024 (halvårsrapportering)
2. senast den 31.3.2025 (slutrapportering)

Samtidigt kan man ansöka om utbetalning av det beviljade understödet (se punkt 7.3 i ansökningsanvisningen).

Programmen för att främja gång och cykling rapporteras till Traficom då projektet är klart eller senast den 30.11.2024. Samtidigt ska man ansöka om utbetalning av understödet (se punkt 7.3).

Mobilitetsstyrningsprojekten och program för att främja gång och/eller cykling:

Rapportering av projekten görs med rapporteringsblanketten och bilagor. Rapporteringsblanketten ska fyllas i noggrant.

Slutrapporten eller annat relevant material som berättar om projektets verksamhet och resultat bör skickas in till Traficom senast vid slutrapporteringen. Då projektet avslutas skall projektkortet uppdateras med effekter och erfarenheter för projektet (mobilitetsstyrningsprojekten). Slutrapporten, det övriga materialet om resultaten och projektkortet ska vara publicerbart på Traficoms webbsidor.

I den publicerbara slutrapporten bör i mån av möjlighet beaktas dokumentens tillgänglighet. Instruktioner om hur man skapar tillgängliga dokument finns t.ex. på saavutettavasti.fi -nätsidan (på finska):

<https://www.saavutettavasti.fi/saavutettavat-asiakirjat/>

7.3 Utbetalning av statsunderstödet och ekonomiska utredningar

Till dem som fått ett positivt beslut om statsunderstöd utbetalas understödet enligt realiserade kostnaderna efter att en godtagbar utredning om den genomförda verksamheten och användningen av understödet har lämnats in. Traficom fattar ett separat beslut om utbetalning då förutsättningarna för utbetalning för statsunderstöd uppfylls.

För mobilitetsstyrningsprojekt kan statsunderstödet ansökas för utbetalning högst två gånger i samband med rapporteringen:

1. senast 31.8.2024 för kostnader som uppkommit 1.1.-30.6.2024 (halvårsrapportering).
2. senast 31.3.2025: 1.7.-28.2.2025 uppkomna kostnader; eller ifall utbetalning inte ansökts vid halvårsrapporteringen ansöks hela projektets kostnader (slutrapportering).

Om projektet upphör i sin helhet innan 31.8.2024 kan man skicka in slutrapporten och ansökan om utbetalning i sin helhet i samband med den ovan nämnda halvårsrapporteringen.

För programmen för att främja gång och cykling kan statsunderstöd ansökas för utbetalning i samband med slutrapporteringen senast den 30.11.2024.

För utbetalningen av statsunderstödet ska man bifoga klara ekonomiska utredningar om projektkostnaderna till rapporteringen.

På kostnadsblanketten för inkomster och utgifter (kostnadsblankett, excel) ska bredvid ansökningsskedets kostnadsplan fyllas i utfallet för inkomster och utgifter. Utgångspunkten är att endast sådana kostnadstyper som meddelats i ansökningsskedet kan ansökas till utbetalning. Därtill bör ett undertecknat utdrag ur bokföringen eller motsvarande ekonomisk utredning om projektets kostnader skickas in. Traficom begär fakturakopior vid behov.

Projektets bokföring bör vara klart åtskild från understödstagarens övriga bokföring. Det rekommenderas att det grundas ett eget kostnadsställe för projektet i bokföringen.

Den ekonomiska utredningens kontouppgifter bör motsvara kostnadsblankettens (excel) utfallsuppgifter. Vid behov bör en redogörelse om hur betalningstransaktionerna på utdraget ur bokföringen eller den motsvarande ekonomiska utredningen summeras ihop till de summor som är meddelade på kostnadsblanketten.

Traficom betalar inte projektets fakturor utan betalar ut statsunderstödet utifrån realiserade kostnader.

Ifall projektets kostnader innehåller den sökandes egna personalkostnader, bör understödsmottagaren ordna för dessa utgifter uppföljning av arbetstiden. För utbetalningen bör för dessa skickas in en undertecknad arbetstidsuppföljning. På blanketten ska man ange personalkostnadernas kalkyleringsmässiga motivering, t.ex. beräknat timpris. Eftersom kommuner och andra aktörer har växlande praxis i hur timpriser beräknas, har Traficom inga noggrannare anvisningar gällande beräkning av timpris. Kostnaderna bör dock basera sig på verkliga kostnader, det vill säga till exempel talkoarbete beaktas inte som kalkylerad kostnad. Traficom ber vid behov om en utredning för projektpersonalens månadslöner, ifall timpriset är ovanligt högt.

7.4 Rapporteringens bilagor

Vid **halvårsrapporteringen** (mobilitetsstyrningsprojekten) ska följande dokument skickas in:

1. Rapporteringsblankett för mobilitetsstyrning

Ifall utbetalning ansöks, även följande bilagor

2. Kostnadsblankett (excel)
3. Undertecknat utdrag ur bokföringen eller motsvarande ekonomisk utredning om projektets kostnader
4. Blankett för arbetstidsuppföljning, ifall utbetalning ansöks för understödmottagarens egna personalkostnader

Vid **slutrapporeringen** (mobilitetsstyrningsprojekt och program för att främja gång och cykling) ska följande dokument skickas in:

1. Rapporteringsblankett för mobilitetsstyrning
2. Kostnadsblankett (skilda blanketter för mobilitetsstyrningsprojekt och program för att främja gång och cykling)
3. Undertecknat utdrag ur bokföringen eller motsvarande ekonomisk utredning om projektets kostnader
4. Blankett för arbetstidsuppföljning, ifall utbetalning ansöks för understödmottagarens egna personalkostnader
5. Slutrapport, program för att främja gång och cykling och eventuellt övrigt material som kan publiceras
6. Uppdaterat projektkort (mobilitetsstyrningsprojekt)

Blanketterna 1-3 och 6 finns på Traficoms webbplats:

<https://www.traficom.fi/sv/vara-tjanster/ansok-om-statsunderstod-mobilitetsstyrning>

7.5 Inlämnandet av rapporteringen

Rapporteringen och utbetalningsansökan som undertecknats av ansvarspersonen för projektet ska skickas in per e-post till registrator@traficom.fi och liikkumisenohjaus@traficom.fi

Rubriken på e-postmeddelandet till ska vara:

”Statsunderstöd för mobilitetsstyrning 2024: [Diarienummer, mottagare av statsunderstödet]”

Diarienummer för projektet finns i statsunderstödsbeslutet.