

TRAFICOM

Transport- och kommunikationsverket

Investeringsprogrammet för gång och cykling

Informations- och diskussionstillfälle för sökande

6.2.2026, Teams-möte





Investeringsprogrammet för gång och cykling – Ansökningsomgång 2026

- ▶ **Syfte:** Understöd beviljas för byggande eller förbättring av infrastruktur för gång- och cykeltrafik, såsom leder och tillhörande utrustning, cykelparkering och liknande.
- ▶ **Ansökningstid:** 19.1.2026 – 31.3.2026 (kl. 12.00)
- ▶ **Anslag:** ca. 3,0 miljoner euro
 - ▶ Understöd på högst 50 procent av projektets godtagbara kostnader, inte mer än 350 000€
- ▶ **Projekttid:** 4/2026 – 8/2028, projektet slutfört, utbetalningarna gjorda, kostnaderna redovisade i bokföringen och slutrapporten inlämnad till Traficom **senast 31.8.2028**
- ▶ **Sök understöd:** [webbplats](#) och [ansökningsanvisning](#)

Bakgrunden till investeringsprogrammet för gång och cykling

- ▶ Investeringsprogrammets anslagsmoment i statsbudgeten: 31.10.31 Vissa understöd (reservationsanslag 3 år)
 - ▶ I fråga om statsunderstödet fastställer momentets inskrivningar bland annat
 - ▶ **mottagaren** av statsunderstödet: kommuner,
 - ▶ **ändamålet**: förbättring av förhållandena för gång och cykling,
 - ▶ **statsunderstödet maximibelopp**: 50% samt
 - ▶ **tidsplanen**: reservationsanslag 3 år, anslaget ska användas före utgången av år 2028
- ▶ Traficom är den statsbidragsmyndighet som beviljar statsunderstöd inom investeringsprogrammet
 - ▶ Statsunderstödslagen (688/2001); Lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018)
 - ▶ I egenskap av statsbidragsmyndighet är Traficom skyldigt att bland annat följa upp resultaten av användningen av statsunderstöden samt deras ändamålsenlighet och effekter
- ▶ Inom investeringsprogrammet beviljades finansiering för första gången år 2018 – år 2027 ordnas ingen ansökan på grund av anslagets situation

Understödet är avsett för utveckling av kommunalt ägd infrastruktur

- ▶ Genom projekten **förbättras förhållandena för gång och cykling till vardags samt görs dessa färdstätt mer attraktiva**
- ▶ **Målet är att öka mängden resor till fots och med cykel** samt på längre sikt öka färdstättens andel i kommunerna
- ▶ Statsunderstödet ska riktas till utveckling eller förbättring av kommunens infrastruktur och **den infrastruktur som är föremål för understödet ska efter färdigställandet förbli i kommunens ägo**
 - ▶ Projektobjektet ska ligga **i gatunätet eller på någon annan mark som kommunen äger eller förvaltar**. → Understöd kan inte erhållas för till exempel objekt i anslutning till landsvägar, om objektet inte blir en gata under projekttiden (senast 8/2028).
 - ▶ Det är inte nödvändigt att projektobjektet ännu befinner sig på mark som ägs/besitts av kommunen i ansökningskedet, förutsatt att ägandet/besittningen överförs till kommunen under projekttiden (senast 8/2028).
 - ▶ En skriftlig redogörelse ska läggas fram om besittningsförhållandena på området och kommande ändringar i dem. Till exempel nyttjanderätt som anvisats kommunen genom ett servitutsavtal eller ett hyresavtal är en godtagbar lösning. **Hyresavtalet ska gälla i 20 år** från ansökningstidens utgång.
 - ▶ OBS! Understödet kan inte betalas om inte projektobjektet har omvandlats till gata eller på annat sätt övergått i kommunens besittning vid tiden för slutrapporteringen och ansökan om utbetalning. Lämplig dokumentation om ändringarna i ägar- eller besittningsförhållandet för objektet ska lämnas in senast i samband med ansökan om utbetalning.

Projektens tyngdpunkter

- ▶ Projektansökningar önskas särskilt för projekt där man utvecklar:
 - ▶ **förbindelser för gång- och/eller cykeltrafik** (särskilt huvudleder, fotgängarzoner och centrumområden) genom att bygga nya eller förbättra befintliga leder
 - ▶ **cykelparkering** genom att bygga parkeringsplatser och/eller förbättrar förhållandena för parkering
 - ▶ centrala **knutpunkter för kollektivtrafiken och vid anslutningshallplatser**
 - ▶ **platser som är betydande för det dagliga resandet** (t.ex. i anslutning till skolor, daghem, idrottsplatser, bibliotek, torgområden eller andra viktiga offentliga eller allmänna platser)
 - ▶ **vägvisning** för gång och/eller cykling
- ▶ En separat ansökan ska upprättas för varje projekt
 - ▶ Ett undantag är situationer där flera enskilda cykelparkeringsobjekt kan sammanställas till en (1) ansökan om cykelparkering.

Innehållet i ansökan

- ▶ Understödet söks med ansökningsblankett (link på [webbplatsen](#))
- ▶ Ansökningsblanketten och de bifogade materialen ska **ge de som behandlar ansökan en heltäckande bild av**
 - ▶ **Projektområdet, dess placering och omgivning:** nuvarande trafikarrangemang jämte utvecklingsbehov, utvecklingen av det omgivande trafikinätet, planläget, markanvändningen och dess utveckling.
 - ▶ **Projektet och dess effekter på förhållandena för gång och cykling:** projektbeskrivning och dess motiveringar, planerade lösningar och deras dimensionering, separation av färdstätt, sammankopplingen av lösningarna med de omgivande trafikarrangemangen samt projektets sammankoppling med målnätet för gång- och cykeltrafiken.
 - ▶ **Kvaliteten på projektets lösningar i förhållande till planeringsanvisningarna för gång- och cykeltrafik:** eventuella avvikelser från anvisningarna inklusive motiveringar.
 - ▶ De **nuvarande trafikmängderna vid projektobjektet per färdstätt och uppskattningar av trafikmängderna i den framtida målsituationen/efter att projektet slutförts.** I fråga om cykelparkeringsobjekt antalet cykelparkeringsplatser och antalet parkerade cyklar.
 - ▶ Bedömning av **projektets effekter och resultat** efter att projektet slutförts (trafikeräkningar, riktade användarenkäter och liknande).
 - ▶ **Kommunens markägande** på projektområdet.
 - ▶ Projektets **kostnader och finansiärer.**

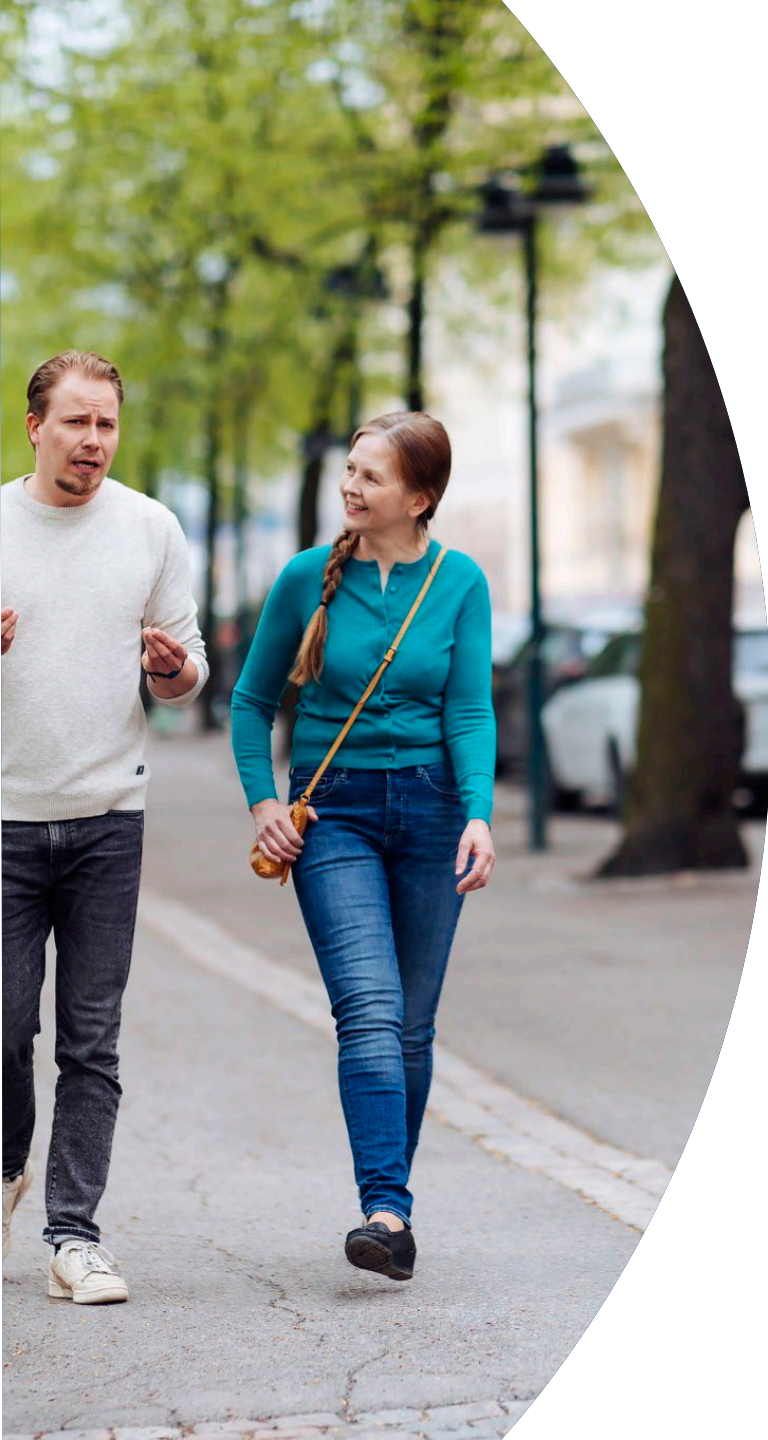




Bilagor till ansökningarna

OBS!
Bilagorna till
ansökan ska skickas
per e-post som filer.
Länkar till material
på nätet godkänns
inte.

- ▶ **Kartutdrag** där det finns utmärkt
 - ▶ projektobjektets **exakta läge**
 - ▶ kommunens **markägande på projektområdet**
- ▶ **Utredning av namnteckningsrätt** (den som undertecknar ansökan ska ha namnteckningsrätt)
- ▶ **Projektplaner**
 - ▶ Minst planer på utredningsplanenivå
 - ▶ Det ska framgå bland annat planens omfattning, planerade trafik- eller parkeringsarrangemang med dimensioneringsuppgifter samt koppling till de omgivande trafikarrangemangen
- ▶ **Projektets kostnadskalkyl**
- ▶ **Påvisande av att man förbinder sig till att främja gång- och/eller cykeltrafik på ett omfattande sätt**
 - ▶ Till exempel programmet för att främja gång och cykling eller dylikt – endast de mest väsentliga programmen i temat räcker!
- ▶ Plan för **målnätet för cykeltrafik eller centrala fotgängarzoner** eller dylikt på kommun- eller regionnivå



Behandling av ansökningarna

- ▶ De viktigaste bedömningskriterierna för projektansökningarna är:
 - ▶ Projektets **inverkan på förhållandena** för gång och cykling: faktorer för kvalitets- och servicenivå, i förhållande till antalet användare i målsituationen för objektet
 - ▶ Projektets **lokala betydelse** med tanke på den ansökande kommunens förhållanden för gång- och cykeltrafik
 - ▶ Projektets **kostnader i förhållande till effekterna** och åtgärderna
 - ▶ **Koppling till främjande av gång och cykling i kommunen/regionen:** koppling till målen för främjandet samt till utvecklingsplanen för målnätet eller motsvarande utvecklingsplan
- ▶ Den sökande kommunen ska visa att den förbundit sig att främja gång och cykling: en strategi, plan eller liknande för främjande av gång- och/eller cykeltrafiken som godkänts på politisk nivå
- ▶ Det strävs efter att välja ut olika typer av projekt från olika delar i Finland.



Krav på infrastrukturens kvalitet i projektet

- ▶ Infrastrukturens kvalitet är central när man vill förbättra förhållandena för och attraktiviteten hos gång och cykling. Av projekten förutsätts en hög kvalitetsnivå och att behoven för olika typer av resenärer i hög grad beaktas
 - ▶ **Kvalitetsnivån ska vara i balans med nivån på de uppskattade mängderna resenärer i den framtida situationen**
- ▶ Gång- och cykeltrafikens säkerhet, enkelhet, smidighet och tillgänglighet är i fokus.
 - ▶ Rätt lösning ska väljas för respektive trafikmiljö med hänsyn till bland annat gång- och cykeltrafikens roll i trafiknätet samt motorfordonstrafikens hastighetsnivå och mängd. Lösningen och dess dimensionering ska vara i rätt förhållande till de uppskattade mängderna resenärer.
 - ▶ Uppmärksamhet ska också ägnas åt **arrangemangen i korsningar och gränserna mellan olika arrangemang**, så att det är säkert, tydligt och smidigt för fotgängare och cyklister att röra sig.
- ▶ I projekten ska gällande planeringsanvisningar följas
 - ▶ Kraven i anvisningarna har preciserats för ansökan om statsunderstöd, preciseringarna finns i ansökningsmaterialet ([Stödmaterial för sökande](#), sidorna 9–10).
 - ▶ Om de lösningar som presenterats i projekten inte uppfyller den kvalitet som anvisningarna och ansökningsmaterialet kräver, **ska avvikelserna anges på ansökningsblanketten och motiveringarna till avvikelserna anges (punkt 4)**. Motiveringarna kan även presenteras i en separat bilaga, t.ex. i samband med plankartan.

Planeringsanvisningar som ska iakttas i projekten



Planeringsanvisningar för gångtrafiken



Planering av cykeltrafiken



Planering av vägvisning för cykeltrafiken

Stödmaterialet för sökande (sidorna 9 och 10) innehåller riktlinjer som preciserar planeringsanvisningarna för cykeltrafiken.

Riktlinjer som preciserar planeringsanvisningarna

- ▶ De objekt som får understöd ska vara **tillgängliga året om**.
 - ▶ Vägobjekt ska kunna underhållas vintertid.
 - ▶ Cykelparkeringsobjekt ska vara i bruk även på vintern. Cykelställen tas inte bort till vintern och snön avlägsnas så att ställen kan användas.
- ▶ Cykelplatser som får understöd genom statsunderstödsprojekt ska ha **ramlåsning** och platserna ska vara **tillgängliga för alla**.
 - ▶ Cykelparkeringen som får understöd kan finnas i ett låst utrymme, men i sådana fall ska vem som helst ha möjlighet att använda den (användningen kan inte begränsas till endast vissa användare).

Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta tarkentavat linjaukset (2/2) Pyöräpysäköinnin mitoitusta koskevat suunnitteluohjeen tarkennukset

- Runkolukittavien telineiden välinen etäisyys vähintään 1,0 m, kun paikat on tarkoitettu tavallisille polkupyörille ja telineet kaksipuoleisesti pysäköitäviksi.
- Tavarapyörille tarkoitetuilla paikoilla telineiden välin tulee olla vähintään 1,5 m.



- Yksittäisille pyörille tarkoitetuissa runkolukitustelineissä (esim. rengastelineen ja runkolukitustelineen yhdistelmä) telineiden välin tulee olla vähintään 0,6 m.



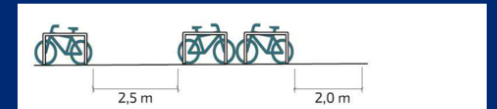
- Kaksikerrostelineissä telineväli voi olla kapeampi, jos telineet on porrastettu (joka toinen ylempänä ja joka toinen alempana). Tällaisessa tapauksessa telinevälin minimi on 0,5 m.



Telineeseen pysäköitvien pyörien taakse tulee jättää vapaata tilaa seuraavasti:

Telineet **yhdessä** kerroksessa:

- 2,0m kun pyörätelineet vain toisella puolella vapaata tilaa
- 2,5m kun pyörätelineet molemmin puolin vapaata tilaa



Telineet **kahdessa** kerroksessa:

- 2,5m kun kaksikerrosteline vain toisella puolella
- 2,5m kun kaksikerrostelineet käytävän molemmin puolin
 - Suurissa kohteissa (yli 300 paikkaa) tulee pyrkiä 3,0m käsittelytilaan, jos kaksikerrostelineet on sijoitettu vapaan tilan molemmin puolin

TRAFICOM

Godtagbara kostnader och utbetalning av understöd

- ▶ Statsunderstöd kan beviljas för högst 50 procent av de godtagbara bygg- och planeringskostnaderna för projektet, men inte mer än 350 000 euro per projekt
- ▶ Godtagbara kostnader är kostnader som uppstått under tiden 1.4.2026–31.8.2028, betalats och noterats i projektets bokföring
 - ▶ kostnader för byggande av gång- och cykeltrafikleder och tillhörande konstruktioner samt skyltning av cykelparkering eller cykeltrafik
 - ▶ kostnader för att utarbeta en noggrannare gatu-, byggnads- eller annan motsvarande plan innan byggandet
- ▶ Godtagbara kostnader är däremot **inte** till exempel
 - ▶ kostnader för att bygga infrastruktur för andra transportmedel eller för att bygga vattenförsörjningssystem (om de inte på ett motiverat sätt orsakas av byggande eller förbättring av infrastruktur för gång- och cykeltrafik)
 - ▶ sådana åtgärder som den sökande inte har angett i sin ansökan och som inte utgör grunder för beslutet om statsunderstöd
- ▶ **Understödet betalas ut retroaktivt** efter att projektet slutförts utifrån de förverkligade kostnaderna, då en godkänd redogörelse över genomförandet av projektet och dess kostnader har lämnats in
 - ▶ **Man ska ansöka om utbetalning av understödet när projektet är slutfört, dock senast den 31 augusti 2028**

OBS! Godtagbara projektkostnader kan ha uppstått redan före beslutet om statsunderstöd. Dessa kostnader är berättigade till statsunderstöd om de har uppkommit efter den 31 mars 2026 då ansökningstiden upphör.



Ansökningsmaterial och ytterligare information

- ▶ Ansökningsanvisningar, ansökningsblanketten och annat material till stöd för ansökan finns på Traficom's webbplats för ansökan av understöd inom investeringsprogrammet:

<https://www.traficom.fi/sv/vara-tjanster/sok-statsunderstod-fran-investeringsprogrammet-gang-och-cykling>

- ▶ Beslutet om understöd skickas per e-post. Målet är att fatta besluten i slutet av juni 2026.
- ▶ Ytterligare information:
 - ▶ Förfrågningar: kapy.valtionavustus@traficom.fi
 - ▶ Ansvariga för investeringsprogrammet vid Traficom: Hanna Strömmer, Kati Hyvärinen och Virpi Ansio

Diskussion och frågor



Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ Fråga: Måste projektet påbörjas under 2026?
 - ▶ Svar: Det finns ingen tidsgräns för att starta projekten. Projekten ska vara klara och slutrapporteringen gjord 31.8.2028.
- ▶ Fråga: Är en cykelväg på kommunägd mark, invid en statlig landsväg, understödsberättigad? Är en museibro understödsberättigad?
 - ▶ Svar: Projekt på kommunägd mark är stödberättigande så länge kommunens markägande och besittning har verifierats i ansökan. Det är dock värt att notera ansökningsanvisning, s. 2 "Understöd beviljas inte för exempelvis objekt eller projekt i anslutning till landsvägar, där någon annan aktör än kommunen ansvarar för planeringen och byggandet av projektet samt för underhållet av leden eller parkeringsplatsen när projektet är slutfört."
 - ▶ Svar: En museibro som är i kommunens besittning är understödsberättigad, men förutsätter en granskning av strukturerna och sannolikt ett ställningstagande av Museiverket, vilket kan försvåra genomförandet av projektet inom den tid som krävs.

Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ Fråga: Kan projektet få understöd för noggrannare planering av en cykelparkering? Kan bidraget omfatta både planering och genomförande av skyltning?
 - ▶ Svar: se ansökningsanvisning, s. 4: Godtagbara kostnader för investeringsprojekt för gång och cykling är: kostnader för byggande av gång- och cykeltrafikleder och tillhörande konstruktioner samt byggande av cykelparkering eller skyltning av cykeltrafik; samt kostnader för att utarbeta en noggrannare gatu-, byggnads- eller annan motsvarande plan innan byggandet.
- ▶ Fråga: Om projektet som understöds innehåller trafikleder... ska understödstagaren låta utföra en granskning av byggnadsplanerna. Är en 100 meters ökning i en gång- och cykeltrafikled ett sådant här projekt?
 - ▶ Svar: Citatet finns på sidan 2 i ansökningsanvisningen, där det står att nämnda granskning ska göras "Om projektet som får understöd inkluderar strukturer som går över eller under trafikleder eller andra hinder, eller om genomförandet av projektet kan orsaka strukturella skador på det objekt som byggs eller i dess omedelbara närhet". Om 100 m av gång- och cykeltrafikleden uppfyller ovanstående villkor, ska en granskning utföras. Annars inte.

Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ Fråga: Kan man få bidrag trots att man tillsvidare inte har förbundit sig till ett mer omfattande program för främjande?
 - ▶ Svar: se ansökningsanvisning, s. 6: Understöd beviljas till sökande som har visat att de förbundit sig till främjande av gång- och cykeltrafik. Som bevis på detta fungerar kommunens (eller flera kommuners gemensamma) strategi, program eller motsvarande plan för främjande av gång och/eller cykling, som har godkänts i den sökande kommunen på politisk nivå, exempelvis i kommunstyrelsen eller -fullmäktige. Notera också [Ofta Ställda frågor, punkt 2](#).
 - ▶ Observera att om en annan plan eller ett annat program än ett egentligt program för främjande av gång och/eller cykeltrafik används för att påvisa engagemang, ska denna andra plan eller detta program bekräfta kommunens engagemang för att uttryckligen främja gång och cykling. Andra planer eller program ska alltså ha en tydlig koppling till främjandet av gång och cykling.
 - ▶ Om kommunen har ett separat fastställt målnätverk för gång eller cykeltrafik eller en cykelparkeringsplan med vilka man visar projektets betydelse för ett systematiskt främjande av gång och cykling, så stöder ett sådant målnätverk eller en sådan plan bevisandet av engagemanget. Men det i sig räcker inte endast som bevis för engagemanget, utan engagemanget måste komma till uttryck i en plan eller ett program som har godkänts på politisk nivå.

Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ Fråga: Hur granskas cykelparkering om man monterar dem på en plats där det inte funnits ställningar tidigare? Och räcker det med en kartpresentation av platserna och mer detaljerad information i excel om objekten (antal, kvalitet osv. per objekt)? Projektplanerna görs upp efter att man fått bidraget..
- ▶ Svar: Anvisningar för uppskattning av antalet användare har givits i [Stödmaterialets](#) del "Trafikräkningar och konsekvensanalyser" samt i [Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#) del "7.3 Pysäköinnin kysynnän ja tilantarpeen arviointi" (endast på finska).
- ▶ Det bör noteras att det är bra att kartpresentationen redan i ansökningsskedet är så exakt att man med hjälp av den kan fastställa parkeringsobjektens läge på mark som ägs eller förvaltas av kommunen. En kartpresentation av parkeringens läge räcker om man med hjälp av den kan konstatera markägandet.
- ▶ Närmare information om parkeringsobjekten kan presenteras i excel. Det väsentliga är dock att på ansökningsblanketten verbalt beskriva de viktigaste uppgifterna, inklusive de mest centrala användargrupperna för parkeringen, dessa användargrupperns storlek och hur det planerade antalet ställningar motsvarar det uppskattade antalet användare.

Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ **Fråga:** Förbättrad cykelparkering på skolgårdarna, omfattar understödet förbättring av belysning och leder på gården i samma sammanhang? Om man inte kan bygga cykelparkering på skolan utan att fortsätta på gång- och cykeltrafikleden, kan det vara samma projekt?
 - ▶ **Svar:** understödsberättigande är infrakostnader i samband med cykelparkering, om det kan visas att dessa orsakas av genomförandet av cykelparkeringen och är en förutsättning för att cykeltrafikens förhållanden ska förbättras. I skolans cykelparkeringsprojekt kan ingå förbättring av lederna på skolans tomt till den del de kan påvisas ha anknytning till en förbättring av cykelparkeringen. Allmän utveckling av skolgårdar är inte understödsberättigat.
 - ▶ **Svar:** se Ofta ställda frågor, punkt 4: En separat ansökan ska upprättas för varje projekt och till varje ansökan ska de bilagor som anges i ansökningsmaterialet bifogas. Om flera projekt beskrivs på samma blankett är det mycket svårt att bland annat jämföra projekten sinsemellan och skilja på de projektvisa effekterna. Ett undantag är situationer där avsikten är att exempelvis bygga flera cykelparkeringsobjekt inom kommunens område och åtgärderna bildar en större projekthelhet/det är möjligt att bilda en större projekthelhet av åtgärderna.
 - ▶ I skolans cykelparkeringsprojekt ska således inte ingå en förbättring av gång- och cykeltrafikleden på gatuområdet, utan för det ska en separat ansökan göras.

Frågor och svar presenterade vid informationstillfället

- ▶ **Fråga:** Stöds arbetstiden av kommunens personal (arbetstidskostnader för den som sköter kommunens projektförvaltning, t.ex. projektmöten, rapportering)? Hur är det med kostnaderna för att övervaka projektet under byggtiden?
- ▶ **Svar:** Kostnaderna för arbetstiden för kommunens egen personal är godtagbara till den del de är förknippade med planering eller byggande av statsunderstödsobjektet, inklusive till exempel byggarbetsplatsmöten och -övervakningsbesök. Utgångspunkten är dock att investeringsprogrammets infrabidrag inte täcker till exempel kostnader för sammanställning av de rapporteringsuppgifter som Traficom kräver eller andra arbetstimmar som ingår i projekthanteringen.
- ▶ I fråga om de personalkostnader som föreslås bli täckta med bidraget ska en timbaserad arbetstidsuppföljning ordnas och adekvata uppgifter om arbetstidsuppföljningen med beräkningsgrunder (timmar och timpris per person) lämnas in till Traficom som bilaga till projektets slutrapportering och utbetalningsansökan. Väsentligt är att man i statsunderstödsprojektets bokföring specificerar och bokför endast kostnaderna för de arbetstimmar som på ett godtagbart sätt allokaterats till statsunderstödsprojektet.