

5. HÅLLBAR REGION- OCH STADSUTVECKLING

5.1 Bedömning av trafikprojekts konsekvenser för arbetsmarknaden

Övre gräns för det disponibla anslaget: 150 000 €

Tidsplan: 01/2019–10/2019

Beskrivning och motivering av informationsbehovet:

De senaste åren har frågor som rör trafikprojekts effektivitet och samhällsekonomiska lönsamhet varit av stort intresse både i Finland och utomlands. I diskussionerna har oro förts fram om att alla effekter av trafikprojekten kanske inte tas i beaktande när det fattas beslut om att inleda trafikprojekt. Uppmärksamhet har särskilt fästs vid de bredare ekonomiska konsekvenserna av trafikprojekt som omfattar trafikmarknadens effekter på andra ekonomiska delområden. Sådana konsekvenser är till exempel de arbetsmarknads-, kumulerings- och markanvändningseffekter som trafikprojekt medför.

Det har konstaterats att bredare ekonomiska konsekvenser förekommer vid bedömningen av och beslutsfattandet om trafikprojekt i Finland, men än så länge finns inga systematiska nationella anvisningar för hur effektbedömningen ska göras. Enligt en utredning gjord av Trafikverket (se Trafikverkets undersökningar och utredningar 38/2016 och 34/2017) har etableringen av bedömning av bredare ekonomiska konsekvenser som en del av den systematiska projektbedömningen ansetts förutsätta ett forskningsunderlag som är tillämpat för finländska förhållanden och trafikprojekt. När ett bredare perspektiv på bedömningen av de ekonomiska effekterna av trafikprojekt utvecklas handlar det om en vidsträckt helhet som handlar om att tillägna sig och tillämpa trafik- och statsekonomisk forskning när effektbedömningen av trafikprojekt utvecklas.

I forskningsprojektet kartläggs trafikprojektens arbetsmarknadseffekter som förutom kumulerings effekterna är de viktigaste delarna i helheten av bredare ekonomiska konsekvenser. När arbetsmarknadseffekterna bedöms är förändringen av mobilitetskostnaden som trafikprojekt medför och effekten på arbetsmarknaden av den förändring av tillgängligheten som följer på det en väsentlig fråga. Med arbetsmarknadseffekter avses här de effekter förändrad tillgänglighet skulle ha på förändringar i arbetsmarknadens storlek, sysselsättningsgrad och arbetets produktivitet.

Forskningen ska skapa en överblick av den finländska och internationella forskningslitteraturen i ämnet och utifrån det definiera den teoretiska referensramen för bedömningen av arbetsmarknadseffekterna. Utifrån det görs en bedömning av möjligheterna att bedöma arbetsmarknadseffekterna och om centrala utvecklingsobjekt i Finland. Bedömningen ska omfatta synpunkter om förutsättningarna för både kvantitativa och kvalitativa bedömningar. Forskningsprojektet ska dessutom omfatta empiriska fallstudier om objekt som fastställts separat och som kan utnyttjas för att bedöma hur tillräckliga det material och de verktyg som används för bedömningen av arbetsmarknadseffekterna är. Forskningsresultaten utnyttjas vid kommunikationsministeriet när anvisningar utvecklas för bedömning av det bredare perspektivet på de ekonomiska effekterna av trafikprojekt.

Forskningsfrågor:

- Hur påverkar förändrad tillgänglighet arbetsmarknaden?
- Vilka principer ska användas när man bedömer den förändrade tillgänglighetens effekter på arbetsmarknadens storlek, sysselsättningsgraden och arbetets produktivitet? Vilken är den bästa internationella praxisen för det här?
- Hur kan de effekter förändrade mobilitetskostnader har på arbetsmarknaden bedömas i Finland i nuläget? Vilka möjligheter och begränsningar för att utveckla bedömningen i Finland har att göra med material och verktyg som behövs för bedömningen?
- Vilka är de viktigaste frågorna för fortsatt forskning om trafikens effekt på förändringar på arbetsmarknaden?

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

[Slutrapport från den parlamentariska arbetsgrupp som bedömt finansieringen av trafiknätet 28.2.2018.](#) Parlamentariska trafikarbetsgruppen.

[Möjligheter och konsekvenser för regional rörlighet och spridd verksamhet.](#) Projekt inom statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet (pågående).

[Förstudie av bredare ekonomiska konsekvenser av trafikprojekt \(Trafikverkets undersökningar och utredningar 38/2016\)](#)

[Bredare ekonomiska konsekvenser av trafikprojekt – Utvecklande av en bedömningsmetod och tillämpning på finska förhållanden \(Trafikverkets undersökningar och utredningar 34/2017\).](#)

Rapportering:

Slutrapport på finska

5.2 Ett strategiskt och integrerande grepp i den hållbara stadsutvecklingen

Övre gräns för det disponibla anslaget: 200 000 €

Tidsplan: 1/2019–06/2020

Beskrivning och motivering av informationsbehovet:

Mer än hälften av jordens befolkning bor i städer och urbaniseringen förutspås öka kraftigt även i framtiden. Städernas andel av förbrukningen av världens energi och material och koldioxidutsläpp är också väldigt stor. Därför är det viktigt att urbaniseringen kan ske på ett hållbart sätt. Städerna har en avgörande roll för hållbar utveckling.

Det är ett väldigt omfattande arbete att främja hållbar utveckling, men i städer och kommuner görs det ofta splittrat och med betoning på exempelvis miljösektorn. Det behövs ett starkare strategiskt och samordnande grepp som starkt betonar praktiska åtgärder för att uppnå målsättningarna för hållbar utveckling.

Stadsorganisationerna har en viktig roll i utvecklingen av städerna i och med verksamhetsmiljön och de bastjänster de erbjuder och genom lokal demokrati, men invånarna, företagen och andra aktörer spelar ändå en större roll när det gäller det som händer i städerna. Det här betonar den betydelse samarbete, kompanjonskap, samspel och delaktighet har även i hållbar stadsutveckling.

För att kunna främja målmedveten och framgångsrik hållbar utveckling i städerna krävs en bra kunskapsbas. För att sätta upp ambitiösa mål behövs uppdaterad information om nuläget, relevanta indikatorer och att dessa kontrolleras. En särskild utmaning för kontrollen av omfattande hållbar utveckling är att synliggöra många svårkvantifierade fördelar när beslut fattas.

Ett utvecklingsverktyg som potentiellt kan vara viktigt är att lära sig av andra städers erfarenheter och i synnerhet god praxis. För att effektivera det behövs dock mer information om hur man hittar god praxis och särskilt om hur man kommer vidare från flaskhalsar.

Forskningsfrågor:

1. Förstärkning av hållbar stadsutveckling som ett strategiskt och tväradministrativt mål i stadsorganisationen
 - Hur är det tväradministrativa arbetet för att främja hållbar utveckling organiserat i städerna nu?
 - Vilka är de viktigaste faktorerna som främjar det tväradministrativa arbetet för hållbar utveckling?
 - Vilka är de största hindren för det tväradministrativa arbetet för hållbar utveckling?
 - Hur har hållbar utveckling integrerats som en del av städernas tväradministrativa strategiska arbete, ledning och ekonomi- och resultatplanering? Hurdana bra exempel finns det, vilka faktorer ligger bakom deras framgång och hur kunde den här praxisen föras över?
 - Vilka slags beröringspunkter och synergifördelar kan identifieras mellan det strategiska arbetet för hållbar utveckling och de teman som ingår i andra städers strategi? Hur har kommunerna till exempel identifierat kontaktytorna för hållbar utveckling och välfärd?
 - Hur utnyttjar städerna försökskultur för att främja hållbar utveckling, särskilt genom att förena de mångfasetterade målsättningarna för det?

- Hur har det tväradministrativa samarbetet i samband med stadspolitiken utvecklats på statens sida och stöder det städernas branschövergripande arbete för hållbar utveckling?

2. Samutveckling och delaktighet driver hållbar utveckling

- Hur och vilka slags former av och verktyg för samutveckling används i städerna för att främja hållbar utveckling eller teman som är viktiga för den? Har man bland dessa hittat modeller eller bra exempel på genomförande av mångfasetterad hållbar utveckling, till exempel så att samma verksamhet främjar flera dimensioner av eller centrala teman för hållbar utveckling?
- Hur har städerna skapat möjligheter för invånarna att ha en aktiv roll i städernas arbete med hållbar utveckling?

3. Kunskapsbas, kontroll och att lära av andra

- Vilka slags konkreta mål har städerna satt upp för hållbar utveckling och hurdan kunskapsbas grundar de sig på?
- Hur bedöms förverkligandet av hållbar utveckling i städerna? Hur skulle den kunskapsbas som behövs för kontrollen behöva utvecklas?
- Vilka slags resurser använder städerna för hållbar utveckling (euro/årsverken)?
- Hur skulle städernas lärande av varandra och överföring av god praxis behöva utvecklas?
- Vad har Finland och finländska städer att lära i dessa frågor (forskningsfrågor 1,2 och 3 på allmän nivå) från till exempel några nordiska städer som är föregångare när det gäller hållbar utveckling?

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

Undersöknings- och utredningsprojektet är tväradministrativt till sin natur och stöder både främjande av hållbar stadsutveckling och implementeringen av FN:s Habitat New Urban Agenda i Finland, och på ett mer allmänt plan Finlands samhällsliga åtagande för hållbar utveckling och verkställandet av FN:s Local Agenda 2030.

En av huvudåtgärderna i den sista perioden av spetsprojekt 3 (Cirkulär ekonomi) i det prioriterade området bioekonomi och ren energi i regeringens genomförandeplan är att inleda ett projekt för hållbar stadsutveckling.

Den information som produceras stärker kommunernas sektorsövergripande strategiska ledning. Det här är viktigt, eftersom kommunerna i och med landskaps- och vårdreformen kommer att ansvara för att främja befolkningens välfärd.

Rapportering:

Det ska framställas en mellan- och slutrapport (elektronisk) för projektet samt en policy brief eller flera.

Rapporteringen ska presentera centrala utvecklingsrekommendationer och utvecklingslinjer.

5.3 Förnyad planering av trafiken och markanvändningen

Övre gräns för det disponibla anslaget: 150 000 €

Tidsplan: 02/2019–6/2020

Beskrivning och motivering av informationsbehovet:

Föränderlig verksamhetsmiljö

Markanvändningens och trafikens ömsesidiga beroende identifieras, och planerare har tillgång till information och analys- och planeringsverktyg som bland annat har att göra med resealstringstal och samhällsstrukturens zonindelning. Myndighetssamarbetet är aktivt i synnerhet i växande stadsregioner. Verksamhetsmiljön genomgår dock en förändring på många sätt, vilket gör att det är skäl att granska lagstiftningen och redskapen för samordning av trafik och markanvändning.

Finland har nationellt fastställt ett mål på en utsläppningsminskning på 50 % (jämfört med 2005) före 2030 för att uppfylla de internationella klimatavtalen. För att uppnå målet krävs betydande förbättringar av trafiksystemets energieffektivitet. För att lösa problemet räcker det inte med att utveckla fordons- och bränsletekniken. Det krävs att mobilitetsbehovet minskar bland annat genom samhällsplanering och att andelen hållbar mobilitet ökar. Digitaliseringen och automationen förändrar behoven av och sätten att röra sig och skapar nya former av mobilitetstjänster, vilket också kan bidra till att minska utsläppen och andra miljöolägenheter från trafiken.

Urbaniseringen stärker stadsregionernas roll som Finlands ekonomiska motorer, men de har också störst effekt när det gäller att svara på klimatutmaningen. Stadsregionernas samhällsstruktur och trafiksystem måste utvecklas så att de blir hållbarare, och i synnerhet borde personbilsanvändningen minska trots att befolkningen ökar i stadsregionerna. Urbaniseringen medför å ena sidan möjlighet att utveckla ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem och att öka andelen som resor på cykel eller till fots. Å andra sidan kan en för stor och spridd tillväxt i stadsregionerna leda till att arbets- och serviceresorna blir längre och att personbil används i större utsträckning. Vid sidan om de växande stadsregionerna och deras utkanter måste man när man utvecklar planeringssystem och lagstiftning också beakta möjligheterna till hållbar och jämlik mobilitet utanför stadsregionerna.

För att utveckla trafiksystemet krävs också att man förbereder sig för nya förbindelser och för att utveckla befintliga förbindelser utanför stadsregionerna. Utmaningen för områdesplaneringen och trafikplaneringen är att identifiera behovet av beredskap och tidsspännet för det och att utreda effekterna av beredskapen och anpassa den till övrig verksamhet.

Förvaltningens strukturer genomgår en förändring. De självstyrande landskapen som inleder sin verksamhet i början av 2021 kommer att bli starka aktörer även när det gäller trafiksystemet, när de nuvarande NTM-centralernas trafikuppgifter till stora delar överförs till landskapen. Förutom landskapsreformen pågår också en förnyelse av trafikförvaltningen som borde förändra samarbetsstrukturerna och organisationernas ansvar i ärenden som rör markanvändning och trafik.

Informationsbehov för att utveckla planeringssystem och samarbetsformer

Markanvändnings- och bygglagstiftningen (MBL) håller på att förnyas som helhet, och planeringssystemet för områdesanvändningen är en central del av det. Av ovan nämnda orsaker finns det ett behov av att i områdesanvändningen betona gemensam planering av stadsregionernas funktionella

områden, medan det är tänkt att planeringen av landskapens områdesanvändning ska bli mer strategisk än den är nu. Det har heller inte planerats några rättsverkningar för stadsregionernas eventuella egna allmänna planer, åtminstone inte till alla delar. Riktlinjerna för MBL-reformen offentliggjordes i april 2018, och det parlamentariskt styrda lagberedningsarbetet inleddes sommaren 2018.

Markanvändnings- och bygglagen har haft nära koppling till kommunikationsministeriets förvaltningsområde, i synnerhet till lagstiftningen om vägplanering och planeringsprocesserna enligt den. Den här kopplingen framhävs ännu mer när bestämmelser om trafiksystemplanering på nationell nivå och landskapsnivå läggs till i landsvägslagen. Samtidigt måste man göra om planeringsverktygen och arbetsfördelningen för de ansvariga för trafiksidan bland annat när det gäller konsekvensbedömningen. Det här hör särskilt ihop med arbetet i gränssnittssektionen i arbetsgruppen som bereder MBL-reformen.

Konsekvensbedömningen är också en helhet som kräver utveckling. I arbetet med att utveckla konsekvensbedömningen av trafikprojekt, som leds av Trafikverket, har det identifierats behov av att utveckla bedömningen av markanvändningskonsekvenserna för trafikprojekt och bedömningen av de bredare ekonomiska konsekvenserna. De bredare ekonomiska konsekvenserna, i synnerhet bedömningen av arbetsmarknadskonsekvenserna, är ett separat forskningstema i statsrådets utrednings- och forskningsplan för 2019.

Avtalsbaserade förfaranden har konstaterats fungera bra i stadsregioner när kommunerna och staten ska samarbeta. Genom dem samordnar man och snabbar upp åtgärder som har att göra med bland annat markanvändning, boende och trafik. Förhållandet mellan icke lagstadgade avtalsförfaranden (såsom MBT och tillväxtavtal) och lagstadgade områdesplanering och lagstadgade planeringsredskap eller trafiksystemplaner ska tas upp i MBL-arbetet.

Samarbetsformerna när trafiksystemet och markanvändningen planeras på olika nivåer kan förändras när förvaltningsstrukturen förändras. Man ska också granska landskapets roll i relation till kommunernas befogenheter när det gäller markanvändning och trafikärenden, stadsregionernas kollektivtrafikmyndigheter och andra landskap. Man behöver också definiera vilken roll landskapen och andra nya organisationer eller organisationer vars roll förändras har i det frivilliga men redan etablerade MBT-samarbetet mellan staten och stadsregionerna.

Forskningsfrågor

Här följer en allmän beskrivning av de viktigaste ämnesområdena som forskningen väntas generera information om till stöd för beslutsfattandet. Beskrivningen är inte avsedd att vara en heltäckande presentation av obesvarade frågor, utan är avsedd att fungera som underlag när de konsortier som deltar i ansökan kommer med idéer.

1. På vilket sätt behöver trafiksystemet och trafikens infrastruktur behandlas i det kommande planeringssystemet för områdesanvändning och i de planerings- och styrredskap som definierar den, med beaktande av nationella intressen och de modeller som styr landskapets områdesplanering, stadsregionernas allmänna planering och genomförandet på kommunnivå?

Med det här avses bland annat i vilken utsträckning definitionen av planeringsprinciper och ramvillkor är tillräcklig och när det behövs mer precis planering i form av områdesreserveringar. Vid sidan av det finns även frågan om hur bindande planerna eller de anteckningar som ingår i dem är (rättsverkningar).

Granskningen av trafiksystemet som en del av områdesplaneringen är annorlunda i olika miljöer som har olika behov som behöver samordnas (till exempel stadsmiljö, där trafikområdena är en del av gatu- eller stadsmiljön och landsbygdsdelar där det viktiga är att få smidig långväga trafik)? Hur ska det här beaktas när planeringssystemet och -redskapen definieras och vid konsekvensbedömningarna?

Det finns olika analysverktyg som används när trafiken och markanvändningen ska samordnas (bl.a. metoder som har att göra med tillgänglighet och zoner). Behöver de här integreras i planeringssystemet och går det att göra det?

Att planer och projekt har olika tidsspann inverkar också på hur mycket planeringen och konsekvensbedömningarna behövs och på hur precisa och omfattande de blir. Det är skäl att fundera på om konsekvensbedömningarna sker i rätt tid och på om noggrannheten är ändamålsenlig i olika planeringsskeden och -situationer.

2. Hur ser förhållandet ut mellan planer enligt MBL och speciallagarna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (närmast lagen om trafiksystem och landsvägar samt banlagen) i det kommande planeringssystemet?

Hur undersöks exempelvis en trafikled i förhållande till annan markanvändning med hjälp av landskapens och stadsregionernas strategiska planer eller andra verktyg och hur bedöms konsekvenserna? Hur behöver bestämmelserna om planering av trafiksystem och vägar samt utarbetandet av planer och deras innehåll utvecklas bland annat när det gäller konsekvensbedömningen? Hur är den nationella trafiksystemplanen och stamnäten kopplade till områdesplaneringens planeringssystem och hur beaktar de i synnerhet de behov stadsregioner under utveckling behöver?

3. Hur bör planeringen av trafiksystem på olika nivåer ordnas så att den beaktar ändringen i planeringen av områdesanvändningen och trafiken?

Planeringen av trafiksystem bör ha en nära koppling till planeringen av markanvändningen, men vilka sätt kan man hitta för att göra det i praktiken? Klimatmålen förutsätter att planeringen av trafiksystem effektivt främjar hållbar mobilitet.

I enlighet med andan i lagen om trafiksystem och landsvägar bör planeringen av trafiksystem utvecklas så att den bygger på samarbete och dialog mellan så väl nationell nivå, landskapsnivå och (stads)regional nivå i stället för att ha en sträng hierarki mellan olika "planeringsnivåer". Det är viktigt att diskutera planeringsfrågor på olika nivåer som är viktiga för planeringen av trafiksystem och att fördela arbetet med olika trafiksystemplaner (lokal/regional nivå, landskap eller område bestående av flera landskap, hela landet). Vilka av de befintliga modellerna kan utnyttjas och vidareutvecklas i planeringen av trafiksystem i stadsregioner och landskap och i den tillhörande konsekvensbedömningen? Var behövs eventuellt ett helt nytt tänkesätt?

Det myndighetsdrivna trafiksystemarbetet och planeringen av markanvändningen måste också observera persontrafiken som blir allt mer marknadsdriven och de tjänster som den utvecklar.

I det här projektet är det inte meningen att man ska fokusera på utvecklingen av MBT- och andra avtalsförfaranden. Det är dock skäl att beakta dem i samband med de teman som nämns ovan bland annat utifrån hur de lagstadgade planeringssystemen och frivilliga avtalsförfarandena bäst samordnas och stöder varandra. Ett särskilt viktigt perspektiv i det här är att dämpa klimatförändringen genom att planera markanvändningen och trafiken samtidigt.

Utöver det som beskrivs ovan behövs information om bland annat praxis i andra länder och en jämförelse av dem. Det här gäller i synnerhet stadsregionernas planerings- och avtalspraxis samt långsiktig nationell trafiksystemplanering och -utveckling.

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

Projektet stöder beredningen av totalreformen av markanvändnings- och bygglagen som regeringen har inlett samt verkställandet av lagen om trafiksystem och landsvägar. Projektet har också koppling till verkställandet av landskapsreformen och myndighetsreformen av trafikförvaltningen.

Projektet stöder den nationella energi- och klimatstrategin och målsättningarna i den medelsiktiga klimatplanen.

Forskningen har dessutom beröringspunkter med bland andra följande projekt:

- Projektet Områdesanvändning och landskapsreformen (AAMU)
- Projektet för utvecklandet av planbeteckningar och planbestämmelse (KAMMI)
- [Forskningsprojektet BEMINE](#) som finansieras av Rådet för strategisk forskning
- Projekthelheten Samhällsstrukturens zonindelning/Urban Zone
- Trafikverkets utveckling av effektbedömningen av trafikprojekt
- MBT 2019-planeringen i Helsingforsregionen och de utredningar som gjorts i samband med den

De huvudsakliga formerna för produktionen av kunskap:

Forskningsarbete som bygger på sakkunskapen i det tvärvetenskapliga forskningskonsortiet ska ha huvudrollen. Inriktade metoder som utnyttjar workshoppar kan också användas, men det är skäl att hålla antalet workshoppar måttfullt. Eftersom MBL-beredningen pågår samtidigt som projektet, måste forskningsgruppen verka i nära samarbete och samspel med MBT-beredningen.

Rapportering:

En rapport på finska kommer att finnas i publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet. Det är även möjligt att publicera delrapporter på finska i takt med att projektet framskrider. Projektet kan även under arbetets gång producera kortare papper på olika teman som kan betjäna ministeriernas lagberedning i rätt tid och främja den övriga utvecklingen.

5.4 Investeringsbehoven och nyttorna i fråga om optisk fiber i Finland

Övre gräns för det disponibla anslaget: 100 000 €

Tidsplan: 01/2019–12/2019

Beskrivning och motivering av informationsbehovet:

Fungerande och pålitliga kommunikationsnät hör till den grundläggande infrastrukturen i det moderna samhället. Fenomen såsom artificiell intelligens, dataekonomi, sakernas internet och utvecklingen inom automation och robotik kräver snabba och säkra kommunikationsnät som fungerar nästan utan dröjsmål. Det uppskattas att behovet av supersnabba och tillförlitliga kommunikationsförbindelser kommer att öka betydligt i framtiden, vilket ställer märkbart hårdare krav på kommunikationsnäten än i nuläget.

Framtidens digitala tjänster kommer att förutsätta både fasta och trådlösa bredbandsnät. I Finland är de trådlösa bredbandsnäten av väldigt hög kvalitet i internationell jämförelse, men det finns brister i de supersnabba fasta bredbandsanslutningarnas tillgänglighet. För tillfället fungerar de snabbaste och mest tillförlitliga fasta bredbandsanslutningarna med optisk fiber.

I Finland har utbyggnaden av det optiska fibernätet i huvudsak skett på marknadens villkor. Utbyggnaden har bland annat fördröjts av de långa geografiska avstånden. På glesbygden finns det i praktiken inget marknadsmässigt utbud alls, vilket gör att det optiska fibernätet i huvudsak har byggts ut med offentliga stöd för medborgarna och företagen som finns där (projektet Snabbt bredband och Programmet för utveckling av landsbygden i Fastlandsfinland). Utbudet av marknadsmässiga optiska fibernät har även varit obetydligt i många städer.

Omkring 50 procent av hushållen i Finland har tillgång till fast bredbandsanslutning på 100 Mbit/s med optisk fiber. Omkring 17 procent av hushållen har däremot tillgång till en anslutning med enbart optisk fiber som ger en hastighet på över 1 Gbit/s. Att de har tillgång till det betyder inte att de använder en sådan anslutning. För att använda anslutningen krävs det att slutanvändaren gör en investering som kan vara tusentals euro. Till exempel är det bara en knapp femtedel av hushållen som använder anslutningar på 100 Mbit/s.

Det har inte genomförts någon heltäckande undersökning i Finland om vilka slags utbyggnads-, finansierings-, samarbets- och affärsmodeller som kunde användas för att bygga ut det optiska fibernätet för slutanvändarnas och det trådlösa 5G-nätets behov. En sådan undersökning skulle vara bra eftersom den ger möjlighet att hitta nya sätt att främja utbyggnaden av optisk fiber i Finland. Undersökningen söker till exempel information om innovativa finansierings- och affärsmodeller som används i andra länder och om möjligheten att tillämpa dem i ett förhållandevis stort men glesbebyggt land som Finland. Dessutom behövs information om de ekonomiska fördelarna med optisk fiber i synnerhet inom utbildning, äldreomsorgen och företag i glesbygd, kärnlandsbygd och städer.

När det gäller trådlös teknologi har affärsmodellerna utvecklats genom exempelvis Tekes 5th Gear-projekt, men det har inte gjorts för optisk fiber. I utredningen är det ändå inte fråga om att utveckla sådana modeller, utan om att utreda olika alternativ.

Forskningsfrågor:

- Vilka slags utbyggnads-, finansierings-, samarbets- och affärsmodeller har det optiska fiber-nätet byggts ut med i andra EU-länder och i synnerhet övriga Norden och Baltikum?
- Hur och under vilka förutsättningar kan dessa modeller för utbyggnad av optisk fiber tillämpas i Finland och i synnerhet i glesbygden?
- Vilka slags ekonomiska fördelar kan uppnås genom att bygga ut anslutningarna med optisk fiber i synnerhet inom utbildning, äldreomsorg och företag i glesbygd, kärnlandsbygd och städer?

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

Spetsprojektet Skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet i regeringsprogrammet

[Strategi för digital infrastruktur](#)

Rapportering:

Slutrapport på finska

5.5 En verksamhetsmodell för nätverkssamarbete mellan olika områden

Övre gräns för det disponibla anslaget: 150 000 €

Tidsplan: 01/2019–12/2019

Beskrivning och motivering av informationsbehovet:

Regionutveckling är samarbete och interaktion mellan aktörer. Det viktiga med regionutveckling är att föra samman aktörer, perspektiv, olika delområden – och att uppfatta helheter och trender och skapa synergier mellan dem. Samarbete mellan regioner är viktigt nationellt för att främja livskraften i regionerna och hållbar tillväxt.

I beredningsskedet av landskapsreformen har blicken till stor del varit riktad inom de nya landskapen och på att definiera olika aktörers roller. I fortsättningen bygger regionutvecklingen starkt på interaktionen mellan aktörerna, men till exempel den dialog som staten och landskapen har om regionutvecklingen framhäver landskapsspecifika frågor och samarbetet mellan regionerna har hamnat i bakgrunden. Landskapen samarbetar utgående ifrån sina egna behov på flera olika teman, men för tillfället finns inget heltäckande, öppet forum för samarbete inom regionutveckling.

Ofta krävs uppmuntran för att inleda samarbete. Staten har det nationella ansvaret för att utveckla regionerna, vilket gör att det är nödvändigt och motiverat att utreda hur nätverkssamarbetet mellan regionerna kan kompletteras genom den nya regionutveckling som håller på att utvecklas.

I och med reformen kommer det överregionala samarbetet att få en särskild roll eftersom det inte lönar sig att göra allting själv när resurserna är knappa. Det sker samarbete över regiongränserna när det anses ändamålsenligt, men för tillfället saknas en verksamhetsmodell och resurser för nätverkssamarbete mellan regionerna i Finland. Vid sidan om tematiska nätverk har man identifierat ett behov av ett forum där regionutvecklarna lär sig av varandra och sporrar varandra och som skulle göra det möjligt att utbyta erfarenheter, kumulera kompetens och få mer omfattande användning för resultaten.

I Finland finns mycket erfarenhet av kompetensbaserad regionutveckling som bygger på regionernas nätverksbyggande. Regionutvecklingsprogrammen har varit nationellt (del)finansierade och bundna till den aktuella regeringens beslut. I den här verksamhetsmodellen har fördelarna med och behovet av en nätverksmodell bedömts nationellt, och det har inte funnits någon kontinuitet på lång sikt. En alternativ samarbetsform är samarbete som bygger på regionernas eget intresse och egen finansiering (jfr Reglab i Sverige) eller mellanting av de ovan nämnda modellerna. En aspekt är att utreda om det finns förutsättningar för nätverkskoordinering som underlättar regionutvecklings-samarbete och som skulle finansieras av regionerna och eventuella samarbetspartner.

Målet med denna utredning är att ta fram information om olika alternativ för regionernas nätverks-samarbete. I utredningen ska reformen av regionutvecklingssystemet i samband med landskapsreformen tas i beaktande och särskild uppmärksamhet ska fästas vid hur det nätverksbaserade tillvägagångssättet blir en del av regionutvecklingen och kommande landskaps verksamhet (t.ex. forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamheten inom social- och hälsovården). Arbetet ska också bedöma möjligheterna till och fördelarna med ett nätverksbaserat verksamhetssätt och hinder för lokala, regionala och nationella regionutvecklingsaktörer. Utredningen ska beakta riktlinjerna i de stadspolitiska programmen om hur städernas nätverkssamarbete ska utvecklas.

Forskningsfrågor:

- Hur behövt anser regionutvecklingsaktörerna att det är med ett nätverksbaserat verksamhetsätt på lokal, regional och nationell nivå?
- Vilken praxis eller vilka innehållsmässiga teman borde samarbetet fokusera på och hur borde verksamheten organiseras och finansieras?
- Vilken roll kunde staten och eventuell nationell sporrande finansiering eller programfinansiering ha?
- Hur passar en modell för nätverkssamarbete som förenar olika förvaltningsnivåer in som en del av regionutvecklingshelheten?
- Vilken slags verksamhetsmodell stöder bäst både regionutvecklingsaktörernas frivilliga och mångformiga nätverkande och lärande av varandra och uppfyllandet av de nationella målsättningarna och de centrala punkterna i regionutvecklingen?
- Hur kan nätverkssamarbete i regionerna främja tväradministrativt, sektorsövergripande samarbete?

Samband med genomförandeplanen för regeringsprogrammet, statsrådets strategier och annan utrednings- och forskningsverksamhet:

Landskapsreformen, reformen av regionutvecklingssystemet, beredning av de nationella tyngdpunkterna för regionutveckling.

Rapportering:

Slutrapport när projektet avslutas, dessutom en policy brief som sammanfattar de politiska rekommendationerna.