

LINTU-ohjelman arviointi





| | | | |
|---|----------------|--|--|
| Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Seppo Lampinen, YY-Optima Oy Anna Saarlo, YY-Optima Oy | | Julkaisun laji Arviointiraportti | |
| | | Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |
| | | Toimielimen asettamispäivämäärä | |
| Julkaisun nimi LINTU-ohjelman arviointi | | | |
| Tiivistelmä LINTU-ohjelma käynnistyi vuonna 2002. Ohjelmaan on sisällynyt yhteensä 25 hanketta. Hankkeiden kokonaiskustannusarvio on lähes miljoona euroa. LINTU-ohjelman arvioinnin tarkoituksena on muodostaa näkemys ohjelman tuloksellisuudesta sekä ohjelmajärjestelmän onnistumisesta. Arvioinnissa on käsitelty yksittäisiä hankkeita vain siitä näkökulmasta, miten ne ovat vaikuttaneet ohjelmakokonaisuuteen. Arvioinnin ulkopuolelle rajattiin toimeksiannossa hankkeiden sisällöllinen tarkastelu. Arvioinnin tulokset perustuvat kolmessa vaiheessa suoritettuun ohjelman johtoryhmän sekä runsaan kymmenen ohjelmaan eri rooleissa osallistuneen asiantuntijan haastatteluun. Vaikka arvioinnin tulokset perustuvat haastattelujen antiin, arviointiraportin sisällöstä vastaa yksin sen laatinut konsultti. Ohjelma on toteuttanut kokonaisuutena hyvin tarkoitustaan. Sen avulla on yhdistetty eri toimijoiden resursseja, liikenneturvallisuustutkimuksen aihealueista ja niiden painotuksista on käyty yhteistä keskustelua, ja tutkimushankkeet ovat tuottaneet uutta tutkimustietoa. Arvioinnin tulosten perusteella todetut kehittämistarpeet liittyvät sekä LINTU-ohjelman jatkoon että yleisesti LVM:n vastaaviin ohjelmiin. Keskeisiä asioita on riittävä hankkeiden sisällöllinen jatkuvuus, jonka avulla voidaan tuottaa kumuloituvaa tutkimustietoa suhteellisen pienin resurssein. LINTU-ohjelman toisessa vaiheessa tulisi pyrkiä luomaan mahdollisuuksien mukaan edellytyksiä myös pitkäjänteisemmälle ja suurempaa hankekokoa merkitsevälle tutkimukselle, jotta ohjelmassa pystyttäisiin käsittelemään mahdollisimman kattavasti tärkeitä tutkimusaiheita. Hankkeiden ohjauksen resurssitarpeeseen on kiinnitettävä huomiota. LINTU-ohjelman kokonaisuus tunnetaan huonosti asiantuntijapiirien ulkopuolella. Tiedottaminen on suuntautunut ensisijaisesti asiantuntijoille. Ohjelman tuloksista on tarpeen laatia yhteenvetoraportti. Jatkossa on tarpeen kiinnittää enemmän huomiota hankekohtaisiin tiedotus- ja tiedon hyödyntämissuunnitelmiin. | | | |
| Avainsanat (asiasanat) liikenneturvallisuus, liikenneturvallisuustutkimus, ohjelma-arviointi | | | |
| Muut tiedot Yhteyshenkilö LVM/Tiina Korte | | | |
| Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 67/2005 | | ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu) | ISBN 952-201-434-6 (painotuote) 952-201-435-4 (verkkojulkaisu) |
| Kokonaissivumäärä 30 | Kieli suomi | Hinta 5 € | Luottamuksellisuus julkinen |
| Jakaja Edita Publishing Oy | | Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |



| | | | |
|---|-----------------|--|--|
| Författare (uppgifter om organet, organets namn, ordförande, sekreterare) Seppo Lampinen, YY-Optima Oy Anna Saarlo, YY-Optima Oy | | Typ av publikation Utvärderingsrapport | |
| | | Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet | |
| | | Datum för tillsättandet av organet | |
| Publikation (även den finska titeln) Utvärdering av LINTU-programmet | | | |
| Sammanfattning LINTU-programmet inleddes 2002. I programmet har ingått sammanlagt 25 projekt. Totalkostnads-kalkylen för projekten är c. en miljon euro. Syftet med utvärderingen av LINTU-programmet har varit att bilda en uppfattning om hur givande programmet är och om programprocessen varit framgångsrik. Vid utvärderingen har enskilda projekt behandlats endast ur den synvinkeln, hur de har påverkat programhelheten. I uppdraget togs inte med utvärderingen av den innehållsmässiga granskningen av projekten. Utvärderingsresultaten baserar sig på att man i tre olika faser intervjuade ledningsgruppen för programmet och experter som deltagit i olika roller i de drygt tio programmen. Även om utvärderingsresultaten grundar sig på svaren i intervjuerna, svarar den konsult som uppgjorde utvärderingsrapporten ensam för innehållet i denna. Som en helhet har programmet väl uppfyllt sitt syfte. Tack vare programmet har olika aktörers resurser förenats och gemensamma diskussioner har förts om ämnesområdena för trafiksäkerhetsforskningen och fokuseringen av dem. Dessutom har forskningsprojekten genererat nya forskningsdata. Utgående från utvärderingsresultaten hänför sig de konstaterade utvecklingsbehoven till både fortsättningen av LINTU-programmet och motsvarande program under ledning av kommunikationsministeriet. Det är viktigt att projekten får en tillräcklig innehållsmässig kontinuitet, med vilken kumulativa forskningsdata kan produceras med förhållandevis små resurser. I den andra fasen av LINTU-programmet borde, i den utsträckning det är möjligt, målet vara att skapa förutsättningar även för mer långsiktig forskning och forskning som innebär större projektstorlek, för att man i programmet så omfattande som möjligt skall kunna arbeta med viktiga forskningsområden. Uppmärksamhet skall fästas vid resursbehovet för projektstyrningen. Utanför expertkretsar känner man dåligt till helheten i LINTU-programmet. Informationen har i första hand riktats till experterna. Det är skäl att sammanställa en rapport om programmets resultat. I fortsättningen bör mer vikt fästas vid planeringen av informationen kring de enskilda projekten och hur kunskapen skall utnyttjas. | | | |
| Nyckelord (ämnesord) trafiksäkerhet, trafiksäkerhetsforskning, programutvärdering | | | |
| Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Tiina Korte. | | | |
| Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 67/2005 | | ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation) | ISBN 952-201-434-6 (trycksak) 952-201-435-4 (nätpublikation) |
| Sidoantal 30 | Språk finska | Pris 5 € | Sekretessgrad offentlig |
| Distribution Edita Publishing Ab | | Förlag Kommunikationsministeriet | |



| | | | |
|---|---------------------|---|---|
| Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Seppo Lampinen, YY-Optima Ltd Anna Saarlo, YY-Optima Ltd | | Type of publication Evaluation report | |
| | | Assigned by Ministry of Transport and Communications | |
| | | Date when body appointed | |
| Name of the publication Evaluation of the LINTU Programme | | | |
| Abstract The LINTU programme was launched in 2002. It has comprised 25 projects, with their total costs estimated at almost EUR 1 million. The purpose of the evaluation of the LINTU programme was to form an opinion about the performance of the programme and the success of the programme process. Individual projects were dealt with only from the perspective of their impact on the programme as a whole. A content examination of the projects was excluded from the evaluation in the assignment. The evaluation results are based on three sets of interviews with the programme management group and more than ten experts who participated in the programme in various roles. Although the results are based on the interviews, the consultant who compiled the evaluation report is solely responsible for the report content. As a whole, the programme has served its purpose well. It has helped to pool the resources of different actors, facilitated mutual discussion about the topics of road safety and their focuses, and the research projects have produced new research data. The development needs identified on the basis of the results of the evaluation are related to both the continuation of the LINTU programme and, more generally, to other corresponding programmes of the Ministry. Key issues include sufficient project content continuity, which will enable the production of cumulative research data with relatively small resources. The second phase of the LINTU programme should seek to create, where possible, prerequisites for more sustained research with larger-scale projects to enable maximum coverage of important research topics under the programme. Attention should be paid to resource needs related to project steering. The LINTU programme is on the whole not widely known outside the expert circles. Communications have primarily been targeted at experts. A summary report of the programme outcomes should be drawn up. In the future, more attention should be paid to project-specific plans regarding communications and information utilisation. | | | |
| Keywords road safety, road safety research, programme evaluation | | | |
| Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Tiina Korte | | | |
| Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 67/2005 | | ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version) | ISBN 952-201-434-6 (printed version) 952-201-435-4 (electronic version) |
| Pages, total 30 | Language Finnish | Price €5 | Confidence status Public |
| Distributed by Edita Publishing Ltd | | Published by Ministry of Transport and Communications | |

ESIPUHE

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU on liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen rahoittama tutkimusohjelma. Ohjelma on perustettu vahvistamaan pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä. Rahoittajatahojen lisäksi ohjelman ohjaukseen on osallistunut Liikenneturva.

LINTU-ohjelman arvioinnin tarkoituksena on muodostaa näkemys ohjelman tuloksellisuudesta sekä ohjelmaprosessin onnistumisesta. Arvioinnissa on käsitelty yksittäisiä hankkeita vain siitä näkökulmasta, miten ne ovat vaikuttaneet ohjelmakokonaisuuteen. Arvioinnin ulkopuolelle rajattiin toimeksiannossa hankkeiden sisällöllinen tarkastelu.

Ohjelman ensimmäinen vaihe kestää vuoden 2005 loppuun. Tämä ohjelma-arviointi muodostaa osan siitä aineistosta, jonka perusteella päätetään ohjelman jatkosta.

LINTU-ohjelmassa keskeisiä aihealueita ovat mm.

- liikenneturvallisuustyön edellytyksien parantaminen
- liikenteen kasvun hillintä
- ihmiseen vaikuttaminen
- ajoneuvot
- infrastruktuuri
- kevyt liikenne ja joukkoliikenne

LINTU-ohjelmaa edelsi vuonna 2000 valmistunut VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan laatima liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimusohjelman tarveselvitys, jossa määriteltiin laajasti tutkimustarpeita liikenneturvallisuuden eri osa-alueilta.

Arvioinnista ovat vastanneet FM Anna Saarlo ja DI, VTM Seppo Lampinen YY-Optima Oy:stä. Arvioinnin tukiryhmän ovat muodostaneet yli-insinööri Tiina Korte liikenne- ja viestintäministeriöstä, yli-insinööri Juha Valtonen liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä Lintu-ohjelman koordinaattori Annu Korhonen Linea Konsultit Oy:stä.

Arviointi on suoritettu kesän 2005 aikana riippumattomana asiantuntijatehtävänä. Arvioinnin tulokset eivät siten ole arvioinnin tukiryhmän kannanotto.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia arviointityössä mukana olleita aktiivisesta ja positiivisesta panostuksesta.

Helsingissä syyskuussa 2005

Tutkimusyksikön päällikkö

Martti Mäkelä

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

| | | |
|-----------------|---|-----------|
| 1 | LINTU-OHJELMA | 11 |
| 2 | ARVIOINNIN TAVOITTEET JA SUORITUSTAPA | 12 |
| 3 | ERI OSAPUOLTEN NÄKEMYKSIÄ LINTU-OHJELMASTA | 13 |
| 3.1 | Käsittelytapa | 13 |
| 3.2 | Ohjelman tuloksellisuus ja hyödyllisyys | 13 |
| 3.3 | Tutkimusaiheiden määrittely ja tutkimusten laatu | 14 |
| 3.4 | Tutkimusten hakumenettely ja ohjaus | 16 |
| 3.5 | Ohjelmaprosessin onnistuminen sekä yhteistyön toimivuus ja tuloksellisuus | 17 |
| 3.6 | Tiedottaminen | 18 |
| 3.7 | Tulosten hyödyntäminen..... | 19 |
| 4 | ARVIOINNIN JOHTOPÄÄTÖKSET | 21 |
| 4.1 | Ohjelman tuloksellisuus ja hyödyllisyys | 21 |
| 4.2 | Tutkimusten hakumenettely | 22 |
| 4.3 | Tutkimusten laatu ja hankkeiden ohjaus | 23 |
| 4.4 | Ohjelmaprosessin onnistuminen sekä yhteistyön toimivuus ja tuloksellisuus | 23 |
| 4.5 | Tiedottaminen | 24 |
| 4.6 | Tulosten hyödyntäminen..... | 25 |
| 4.7 | Jatkoyhteistyön tarve ja muodot | 25 |
| LIITE 1: | Haastatellut henkilöt | 27 |

1 LINTU-OHJELMA

LINTU-ohjelma käynnistyi vuonna 2002 hakuun perustuen kolmella pilottihankkeella. Ensimmäisen varsinaisen hankehaun perusteella käynnistyi vuonna 2003 yhteensä 10 hanketta. Ensimmäisessä hankehaussa jätettiin 64 hanke-ehdotusta.

Vuonna 2004 käynnistyi kuusi hanketta ja vuonna 2005 on käynnistynyt tai käynnistymässä yhteensä kuusi hanketta.

Hankkeiden kokonaiskustannusarvio on lähes miljoona euroa. Vuosina 2004 ja 2005 hankkeiden rahoitus on ollut noin 250 000 € vuodessa. Hankkeiden keskikoko on runsaat 40 000 €

Ohjelmasta on vastannut johtoryhmä, jonka tämänhetkinen kokoonpano on esitetty liitteessä 1. Johtoryhmän tehtäviin on kuulunut muun muassa hankehakujen valmistelu aihealueitten määrittelyineen sekä hankkeiden valinta. Johtoryhmä on hyväksynyt hankkeiden ohjausryhmien kokoonpanon. Johtoryhmän jäsenet ovat myös osallistuneet huomattavalla panoksella hankkeiden ohjaukseen. Johtoryhmän tukena on toiminut koordinaattori, joka on avustanut hankehakujen valmistelussa, hankkeiden valinnassa ja muissa ohjelman hallinnollisissa tehtävissä.

Ohjelmalla on ollut omat www-sivut (www.lintu.info), joilla on informoitu ohjelman etenemisestä, tulevista hankehauista, hankkeiden valinnasta, käynnistyneistä hankkeista ja niiden tuloksista, johtoryhmän kokouksista jne.

2 ARVIOINNIN TAVOITTEET JA SUORITUSTAPA

LINTU-ohjelman arvioinnin tavoitteena on muodostaa kokoava näkemys

- ohjelman tavoitteiden saavuttamisesta kokonaisuutena,
- ohjelman tuloksellisuudesta, laadusta ja hyödyllisyydestä projekteittain,
- ohjelmaprosessin onnistumisesta ja yhteistyön toimivuudesta ja tuloksellisuudesta,
- tulosten hyödyntämisestä,
- tiedottamisesta sekä
- jatkoyhteistyön tarpeesta ja muodosta.

Arviointi on suoritettu tilaajan määrittelemällä tavalla kolmivaiheisesti. **Ensimmäisessä vaiheessa** johtoryhmä arvioi ryhmäkeskustelussa ohjelmaa konsultin valmistelemien kysymysten pohjalta. **Toisessa vaiheessa** konsultti haastatteli 12 tilaajan nimeämää liikenneturvallisuuden asiantuntijaa, jotka ovat osallistuneet ohjelmaan eri rooleissa tutkijoina, hankkeiden ohjausryhmien jäseninä tai tulosten hyödyntäjinä. Haastatteluissa käytettiin samaa kysymysrakennetta kuin johtoryhmässä. **Kolmannessa vaiheessa** järjestettiin ensimmäiseen ja toiseen vaiheeseen osallistuneiden kesken yhteinen workshop, jossa käytiin keskustelu ohjelman tuloksellisuudesta ja ohjelmaprosessin onnistumisesta konsultin alustavien johtopäätösten pohjalta. Workshopiin osallistui neljä tutkijaa sekä kaikki johtoryhmän jäsenet.

Tämän arviointiraportin sisältö on muodostettu kaikkien kolmen em. vaiheen tulosten pohjalta. Vaikka arvioinnin tulokset perustuvat haastattelujen antiin, arviointiraportin sisällöstä vastaa yksin sen laatinut konsultti.

3 ERI OSAPUOLTEN NÄKEMYKSIÄ LINTU-OHJELMASTA

3.1 Käsittelytapa

Tässä luvussa 3 käsitellään haastatteluissa esiin nousseita näkökulmia, joita arvioinnin suorittajat ovat pitäneet tärkeinä. Arvioinnin luonteen vuoksi näkökulmat ovat usein kriittisiä tai kehittämispainotteisia, vaikka myös onnistumiset ja myönteiset tekijät pyritään tuomaan tässä luvussa esille.

Tämän luvun rakenne noudattaa pääsääntöisesti haastatteluissa käytettyä kysymysten jäsentelyä.

3.2 Ohjelman tuloksellisuus ja hyödyllisyys

Onko ohjelma toteutuneessa muodossaan ja laajuudessaan vahvistanut pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä?

Ohjelma on vahvistanut pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä. Johtoryhmä on pitänyt työnsä lähtökohtana, että ohjelmalla ei ole tavoiteltu lyhytjänteisiä tuloksia. Asiantuntijahaastatteluissa esitettiin näkemyksiä, joiden mukaan ohjelma on painottunut enemmän ajankohtaisiin kysymyksiin kuin pitkäjänteiseen liikenneturvallisuustutkimukseen; hankkeisiin ei sisälly tässä mielessä riittävästi jatkuvuutta.

Myönteistä on ollut Linnun ohjaava ja koordinoiva vaikutus liikenneturvallisuustutkimukseen; voimavaroja on yhdistetty. Ohjelman kautta on rahoitettu myös tutkimusta, jota ilman ohjelmaa ei olisi rahoitettu. Ohjelma on myös koonnut liikenneturvallisuustutkimuksesta kiinnostuneita osapuolia yhteen.

Arvioinnissa on tullut selvästi esiin, että pitkäjänteisyyttä on tarkasteltu eri näkökulmista: johtoryhmässä on korostunut pitkäjänteisen **liikenneturvallisuustyön** edellytysten tukeminen koordinoituilla tutkimushankkeilla; tutkijat ovat puolestaan korostaneet pitkäjänteisen **liikenneturvallisuustutkimuksen** tärkeyttä. Tutkijoiden kritiikki kohdistuu ennen kaikkea siihen, että ohjelman rahoitus ja hankkeiden koko eivät ole olleet riittäviä tutkimuksen pitkäjänteisyyden toteutumiseksi.

Myönteisenä on pidetty, että ohjelmassa on tarkasteltu liikenneturvallisuutta erilaisten kokonaisuuksien kautta (väylät, kuljettajat, ajoneuvot). Tutkimusaiheiden valinnassa on kuitenkin nähty tiettyä varovaisuutta, ts. pitäytymistä juuri tällä hetkellä tärkeinä pidetyissä kysymyksissä.

Onko ohjelma tuottanut uutta tutkimustietoa päätöksenteon tueksi?

Ohjelma on tuottanut monelta alueelta hyvää tutkimustietoa, mutta tutkimuksen näkökulmasta ohjelmasta on puuttunut pitkäjänteisyyttä. Voimakkaimman tutkijoiden taholta esitetyn kritiikin mukaan ohjelma on ollut enemmänkin liikenneturvallisuustutkimuksen kentän kartoitusta kuin uuden tutkimustiedon tuottamista. Toisaalta asiantuntijahaastatteluissa on

todettu, että liikenneturvallisuustutkimuksessa ei ole mahdollista saada aikaan suurta läpimurtoa, koska asiat etenevät askel kerrallaan.

Haastatteluissa tuotiin selkeästi esille, että tutkimusohjelman tuottama tieto ei voi siirtyä suoraan päätöksentekoon; asiat valuvat vähitellen eri organisaatioissa käytäntöihin, toiminnan painopisteiden valintaan, erilaisiin suunnitelmiin jne. Sen vuoksi ohjelman tuloksellisuutta ei voi tässä vaiheessa arvioida tästä näkökulmasta. Siitä huolimatta ohjelma voi olla merkittävä tekijä päätöksenteon taustalla, koska se voi luoda uskottavuutta tutkimuksen kohteelle ja edelleen päätöksenteon taustalla käytettävään tietoon.

Onko ohjelma lisännyt liikenneturvallisuustyön tunnettavuutta ja arvostusta?

Ohjelman johtoryhmässä esitettyjen arvioiden mukaan ohjelmakokonaisuus on lisännyt liikenneturvallisuustyön tunnettavuutta ainakin ohjelmaan osallistuneissa organisaatioissa.

Ohjelmaa kohtaan on ollut poikkitieteellistä kiinnostusta, ja liikenneturvallisuustyön tunnettavuuden on arvioitu parantuneen ainakin liikennealan konsulttien piirissä. Toisaalta haastatteluissa arvioitiin melko laajasti, että ohjelman kautta välittynyt tutkimustieto on jäänyt liikenneturvallisuusasiantuntijoiden piirin sisälle.

Vaikka joukkotiedotusvälineissä on käsitelty näkyvästi eräitä Lintu-ohjelmassa esiintyneitä teemoja, itse ohjelma ei ole päässyt näkyvästi esille. Tätä ei voi vaatiakaan tutkimusohjelmalta: tutkimusohjelma ei ole oikea väline parantaa liikenneturvallisuustyön tunnettavuutta ja arvostusta suuren yleisön piirissä.

Onko ohjelma selkeyttänyt ja konkretisoinut liikenneturvallisuusvisiota?

Valtioneuvoston vuonna 2001 hyväksymän liikenneturvallisuusvision mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuusvision konkretisoinnissa on kyse yksinkertaisesti visiota toteuttavien keinojen määrittelystä. Tässä mielessä liikenneturvallisuusvisiota on käsitelty ja sivuttu useissa Lintu-ohjelman tutkimuksissa. Johtoryhmän mukaan aihealueiden määrittelyt pyrittiin muotoilemaan niin, että liikenneturvallisuusvisiota käsiteltäisiin tutkimushankkeissa. Asiantuntijahaastatteluissa esitettiin tästä varsin erilaisia näkemyksiä: jotkut haastatelluista olivat samaa mieltä johtoryhmän kanssa, joidenkin muiden mukaan hankehauissa määritellyt aihepiirit eivät ole olleet kovin suoraan nollavisioon liittyviä asioita (ks. myös kohta 3.3).

3.3 Tutkimusaiheiden määrittely ja tutkimusten laatu

Ovatko ohjelmassa tuotetut tutkimukset olleet aiheeltaan tärkeitä?

Onko jotain oleellista jäänyt käsittelemättä?

Tutkimusaiheiden määrittely on vaiheittain tarkentuva prosessi, joka alkaa ohjelman painopisteiden määrittelyllä, jatkuu tutkimusaiheiden ja painopisteiden kuvauksella hankehakuja varten ja konkretisoituu hankkeiden valinnassa. Lintu-ohjelman aihealueiden määrit-

tely on ollut aluksi väljää, mutta jatkossa on siirrytty kohti suppeampaa määrittelyä. Johtoryhmässä tätä on perusteltu siten, että innovatiivisuutta ei synny aivan avoimella etenemisellä. Johtoryhmän mukaan haut ovat toimineet hyvin ohjelman viime vaiheissa.

Ohjelman edetessä johtoryhmän sisällä esiintyneet näkemykset painopisteistä ovat lähentyneet toisiaan. Johtoryhmän oman arvion mukaan painopisteiden määrittelyssä on ollut kyse oppimisprosessista, joka on tuottanut johtoryhmälle selkeämmän näkemyksen tärkeistä tutkimusaiheista. Taustalla on vaikuttanut se, että ohjelma on ollut laajapohjainen, ja eri osapuolilla on ollut omia intressejä aihealueiden määrittelyssä.

Ohjelmaa varten tehtiin varsin laaja esiselvitys. Sen tulokset jäivät kuitenkin irrallisiksi hankehakujen aihealueiden määrittelystä ja hankkeiden valinnasta.

Asiantuntijahaastatteluissa tuotiin esiin, että tutkimushankkeet ovat olleet pääosin keskeisistä ja tärkeistä aiheista, mutta joitakin vähemmän tärkeitä aiheita on ollut mukana. Toisaalta haastatteluissa varsin yleisesti esitetyn näkemyksen mukaan liikenneturvallisuus koostuu monesta pienestä asiasta, jotka muodostavat kokonaisuuden; sen vuoksi myös tutkimuksessa on käsiteltävä monipuolisesti eri aihepiirejä. Eräät haastatellut olisivat toivoneet laajempaa keskustelua eri toimijoiden toiveista ohjelman painopisteiden määrittelyssä ja laajemminkin ohjelman luonteesta, erityisesti sen tutkimuspainotteisuudesta.

Erään haastatteluissa esitetyn kritiikin mukaan tutkimusaiheiden määrittely on ohjelman edetessä viety niin pitkälle, että tutkimukset ovat voineet antaa vastauksia ”vääriin” kysymyksiin, ts. että painopisteiden määrittelyssä ei olisi onnistuttu kaikilta osin tyydyttävästi.

Minkälaisia tutkimushankkeet ovat olleet laadultaan?

Tutkimusten laatua on pidetty laajasti hyvänä erityisesti suhteessa ohjelman rahoitukseen. Tutkimukset ovat olleet soveltavan tutkimuksen piiriin kuuluvia käytännöllisiä tarkoituksia palvelevia hankkeita, eikä niiden tarkoituksena ole ollut tieteen edistäminen (teorianmuodostus). Tämän mukaisesti ohjelma ei ole rahoittanut perustutkimusta.

Ohjelman rahoitus ei ole antanut mahdollisuuksia laajoihin tutkimuksiin. Myöskään pitkäkestoiset seurantatutkimukset eivät ole olleet mahdollisia. Tämä on ollut pettymys korkeakouluille ja muille tutkimuslaitoksille. Eräiden arvioiden mukaan ohjelmaan sisältyneet hankkeet ovat kokonaisuutena liian pieniä varsinkin, kun tutkimukset eivät ole pohjanneet edellisiin hankkeisiin.

Johtoryhmän arvion mukaan hankehauissa on saatu vähän todella innovatiivisia hanke-ehdotuksia. Kuten edellä on todettu, hankehakujen suhteellisen täsmällisten määrittelyjen on arvioitu luoneen edellytyksiä innovatiivisten hanke-ehdotusten tekemiselle. Niiden vähäiseen määrään on saattanut vaikuttaa se, että ohjelman rahoitustasosta johtuen hankkeet ovat olleet pieniä. Lisäksi eräiden haastateltujen mukaan kustannukset saivat liian suuren painon hankkeiden valinnassa.

Johtoryhmässä esitettyjen arvioiden mukaan ohjelmaan on saattanut sisältyä liiallista riskien minimointia, mikä on heijastunut hanke-ehdotuksiin. Kuitenkin tietty riskinotto ja epäonnistumisen mahdollisuus kuuluu tutkimusohjelmien luonteeseen. Epäonnistumisistakin voidaan oppia edellyttäen, että niiden syyt käsitellään avoimesti.

Erään kritiikin mukaan monet hanke-ehdotukset ja valitut hankkeetkin ovat sisältäneet niin huonosti määritellyn tutkimusongelman (tutkimuskysymykset), että tulokset ovat jääneet pinnallisiksi.

Tutkimusmenetelmiä kohtaan on esitetty eräiden hankkeiden osalta kritiikkiä, ts. menetelmät eivät ole olleet oikeita määritellyn tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Erityisesti tämä on kohdistunut kyselyjen käyttöön ainoana tutkimusmenetelmänä.

3.4 Tutkimusten hakumenettely ja ohjaus

Onko hakumenettely ollut toimiva?

Hakumenettelyn keskeisiä kysymyksiä on aihealueen määrittely, jonka osalta on vaikea löytää optimaalista ratkaisua. Aihealueen täsmällinen määrittely on ristiriidassa tutkimusohjelman luonteen edellyttämälle ideoinnin vapaudelle. Lintu-ohjelmassa siirryttiin alun väljästä määrittelystä jatkossa kohti täsmällisempiä määrittelyjä.

Ensimmäisen haun puutteena on pidetty, että siinä annettiin ideoinnin vapaus, mutta samalla ei tehty selväksi, että resursseja oli vain muutama suhteellisen pienen hankkeen käynnistämiseen.

Toisena hankehakuihin kohdistuvana kritiikkinä tuotiin haastatteluissa esiin, että eri haussa siirryttiin asiakokonaisuudesta toiseen. Tutkijoille tämä menettely ei tarjonnut mahdollisuutta syventää tutkimuksen tuloksia Lintu-ohjelman puitteissa.

Kokonaisuutena hakumenettelyä on pidetty hakijoiden kannalta toimivana, mutta johtoryhmän kannalta hanke-ehdotusten arviointineen raskaana: hanke-ehdotusten lukumäärä oli suuri, ja arviointi tehtiin huolellisesti tarjouspyynnössä esitettyjen kriteereiden pohjalta.

Onko tutkimushankkeiden ohjaus ollut toimivaa?

Tutkimushankkeiden ohjausta on pidetty kokonaisuutena toimivana ja tasoltaan yhtenäisenä. Ohjaavat ovat ottaneet tehtävänsä vakavasti, ja heillä on ollut siihen riittävä ammattitaito. Hankkeiden voimakas ohjaus on tasoittanut ohjelmaan sisältyvien tutkimusten laatua.

Ohjelman hallinnoinnin näkökulmasta ohjaus on ollut raskasta ja aikaa vievää. Hankkeiden suuri lukumäärä on johtanut suureen ohjauksen resurssitarpeeseen ja kuormittanut erityisesti ohjelman johtoryhmää. Haastatteluissa tulikin esiin, että olisi tarpeen harkita johtoryhmän ulkopuolisten henkilöiden, myös tutkijoiden eikä vain rahoittajien edustajien, käyttöä hankkeiden ohjausryhmissä huomattavasti toteutunutta laajemmin.

Ohjausresurssit ovat olleet erittäin vähäisiä verrattuna esimerkiksi Sitran tutkimushankkeisiin. Joissain tapauksissa hankkeiden ohjaus on ilmeisesti kärsinyt resurssipulasta. Toisaalta joissain tapauksissa tutkijat eivät ole tuoneet tutkimuksessa esiin nousseita ongelmia ohjausryhmän tietoon, eivätkä siten hyödyntäneet täysimääräisesti ohjaukseen osoitettuja resursseja.

3.5 Ohjelmaprosessin onnistuminen sekä yhteistyön toimivuus ja tuloksellisuus

Kuinka ohjelmaprosessi on onnistunut yleisesti?

Ohjelman on katsottu selkeyttäneen liikenneturvallisuustutkimuksen rahoitusta ja menettelytapoja. Ohjelmaprosessia, ohjelman läpivientiä kokonaisuutena, on pidetty laajasti onnistuneena. Jossain määrin on kohdistunut kritiikkiä ohjelman käynnistysvaiheeseen, jolloin ainakaan kaikille tutkijoille ei ollut selvää, miten ohjelmaprosessi käytännössä etenee, ja mitkä sen tavoitteet ovat konkreettisesti.

Ohjelman organisoinnin osalta on jossain määrin aiheuttanut keskustelua se, onko johtoryhmän muodostaminen asiantuntijatason edustajista ollut oikea ratkaisu. Lintu-ohjelman johtoryhmä on ollut sitä mieltä, että ratkaisu on oikea.

Ohjelman onnistumisen yhtenä keskeisenä arviointikriteerinä on pidetty sitä, miten tutkimushankkeiden tulokset siirtyvät valmisteilla olevaan uuteen valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan.

Onko eri osapuolten yhteistyö ollut toimivaa?

Ohjelman rahoittajien yhteistyötä on pidetty hyvänä. Yhteistyön on katsottu lisääntyneen ja syventyneen ohjelmaprosessin aikana. Toisaalta yhteistyön syventämiseen liikenneturvallisuustutkimuksessa on nähty tarvetta.

Myös tutkijoiden keskinäisen yhteistyön on nähty parantuneen, ja ohjelman on nähty synnyttäneen uusia kontakteja. Myös tutkimuslaitosten ja konsulttien tutkimusyhteistyö on kehittynyt.

Onko ohjelman rahoitus ollut riittävää?

Käsitykset ohjelman rahoituksen riittävyydestä vaihtelevat. Varsina laaja yhtenäinen näkemys vallitsee kuitenkin siitä, että rahoitus on ollut riittävää suhteessa ohjelman hallinnon ja hankkeiden ohjauksen resursseihin.

Tutkijat ovat tuoneet haastatteluissa laajasti esiin näkemyksen, jonka mukaan ohjelman rahoitus ei ole ollut riittävää pitkäjänteisen tutkimuksen edistämiseksi. Ohjelman vähäisen rahoituksen vuoksi hankkeet ovat olleet pieniä ja lyhytkestoisia.

Toisaalta johtoryhmässä esitettyjen näkemysten mukaan ohjelman rahoitus on ollut riittävää suhteessa hanke-ehdotusten määrään ja erityisesti laatuun.

Myös aihealueiden määrittely liittyy rahoitustasoon: väljä aihealueiden määrittely edellyttäisi riittävän rahoituksen varaamista, jotta erikokoiset ja -tyyppiset pääsisivät esiin.

Haastatteluissa käsiteltiin myös liikenneturvallisuuteen liittyvän perustutkimuksen rahoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriö ei sitä rahoita perustelluista syistä, mutta ei myöskään mikään muu taho.

Ovatko ohjelman toteutukseen osoitetut henkilöresurssit olleet riittävät?

Ohjelman hallinnointi on ollut erittäin kevyttä verrattuna esimerkiksi LVM:n muihin vii-meaikaisiin tutkimusohjelmiin. Hallinnolliseen koordinointiin on käytetty konsulttia, jonka työpanosta on pidetty arvokkaana ohjelman etenemisen kannalta.

Lintu-ohjelman kaltaisissa ministeriöiden tai muiden vastaavien organisaatioiden tutkimusohjelmissa ohjelman hallinnointiin ja hankkeiden ohjaukseen osallistuvien henkilöiden ajan käyttöä pidetään ongelmana. Kyse on myös rahoituksen sitomisesta budjettivuoteen, mikä pakottaa ohjelman etenemiseen hankkeiden koosta ja luonteesta riippumatta tietyssä aikataulussa.

Eräissä haastatteluissa tuotiin esiin, että tutkimusohjelmien hallinnoille olisi eduksi, jos liikenne- ja viestintäministeriössä toimivien vastuuhenkilöiden koulutustausta olisi nykyistä laajempi.

Hankkeiden ohjaus: ks. kohta 3.4.

Onko ohjelma lisännyt ja syventänyt alan tutkimusyhteistyötä?

Ohjelma on ollut lähtökohtaisesti aihepiiriltään sellainen, että se on kannustanut tutkimusyhteistyön kehittämiseen. Toisaalta kilpailu niukoista resursseista on vaikuttanut toiseen suuntaan.

Sekä johtoryhmän edustajien että muiden asiantuntijoiden haastattelujen mukaan yhteistyö voisi olla vielä laajempaa. Erityisesti toiveena on saada monipuolisemmin eri alojen asiantuntijoita, esimerkiksi yhteiskuntatieteilijöitä, mukaan tutkimushankkeisiin.

Rahoittajat voisivat tukea tutkijoiden yhteistyötä esimerkiksi edellyttämällä, että hankeehdotuksissa on mukana useampi kuin yksi tutkijataho. Viimeisimmässä hankehaussa mentiin tähän suuntaa.

Ohjelman rahoitustasosta johtuvana kritiikkinä ohjelmaa kohtaan on esitetty sitä, että kansainvälinen yhteistyö ei ole ollut mahdollista. Toiseksi on arvosteltu, että ohjelmasta on puuttunut kytkentä jatkokoulutukseen ja yleensä koulutustavoitteisiin.

3.6 Tiedottaminen

Onko ohjelmaa koskeva tiedotus ollut onnistunutta?

Tiedottaminen on painottunut tutkimushankkeisiin; ohjelma ei ole ollut varsinainen tiedottamisen kohde. Minimitavoite alan sisäisestä tiedottamisesta on toteutunut hyvin ohjelman omien www-sivujen ja seminaarien kautta.

Tiedottamisesta suurelle yleisölle ei ole pidetty tarpeellisena. Sen sijaan tiedottamisesta poliitikoille, erityisesti kansanedustajille, esiintyy täysin vastakkaisia näkemyksiä. Toisen näkemyksen mukaan poliitikoille suuntautuvan tiedottamisen pitäisi olla aktiivista, toisen

mukaan suoraa tutkimusohjelmaa koskevaa tiedottamista ei tarvita, vaan asiat etenevät erilaisten suunnitelmien ja politiikka-asiakirjojen kautta.

Yhtenä käyttökelpoisena ohjelmatason tiedotuskanavana on pidetty valtakunnallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa, jossa pitäisi tuoda esiin ehdotusten tutkimuksellinen tausta.

Haastatteluissa on käsitelty myös liikenteen hallinnonalan organisaatioiden johdon informointia. On pidetty selvänä, että johto vaatii erilaista tiedottamista kuin asiantuntijat, mutta selkeitä ratkaisumalleja ei ole pystytty esittämään. Taustalla on epäily siitä, että tutkimusohjelman tuottama viesti ei välity johtotasolle.

Onko tutkimushankkeiden tuloksia koskeva tiedotus ollut onnistunutta?

Hankkeita koskevan tiedotuksen keskeisenä ongelmana on ollut, että tiedottamiseen ei ole varattu riittävästi resursseja. Käytännössä hankkeet päättyvät, kun raportti on painokelpoinen.

Tiedotuksen kohderyhmät poikkeavat toisistaan huomattavasti eri hankkeissa. Sen vuoksi tiedottaminen on suunniteltava hankekohtaisesti.

Tiedon leviäminen asiantuntijoille tapahtuu hankkeiden ohjausryhmien, raporttien ja seminaarien kautta. Tässä suhteessa tilanteessa ei ole havaittu erityisiä ongelmia.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukuntaa on pidetty keskeisenä organisaationa, jonka kautta voidaan välittää tietoa tutkimushankkeiden tuloksista.

Hyvin monissa haastatteluissa on tuotu esiin tarve laatia tutkimushankkeista ja niiden tuloksista yhteenvetoraportti.

3.7 Tulosten hyödyntäminen

Onko tulosten ammatillisesta hyödyntämisestä näyttöä?

Tutkimustulosten hyödyntäminen on pitkä prosessi, jonka onnistumista ei voi arvioida kesken ohjelmakautta. Haastatteluissa on pidetty selvänä, että ohjelma on edistänyt asiantuntijoiden tietämystä sekä koonnut ja tehostanut liikenneturvallisuusasioiden eteenpäin viemistä. Ohjelma on ollut myös hyvää koulutusta tutkijoille, ja se on luonut uusia yhteistyökanavia.

Toisaalta eräiden haastateltujen mukaan ohjelman vaikutukset laajemmin koko liikennealalla ovat olleet vähäisiä. Tämä saattaa liittyä myös siihen, että tutkimushankkeiden tulosten hyödyntämissuunnitelmille ei ole annettu merkittävää painoa ohjelmassa.

Onko nähtävissä, että ohjelman tuloksia on hyödynnetty erilaisessa päätöksenteossa?

Yhteyttä tutkimuksen ja päätöksenteon välillä on vaikea määrittää; päätöksentekoon vaikuttavat monet muutkin asiat kuin liikenneturvallisuustutkimus. Toiseksi tutkimustulokset

eivät ole aina yksiselitteisiä; päätöksentekijälle jää mahdollisuus valita mieleisensä perustelut.

Tutkimustulosten hyödyntäminen tapahtuu eri organisaatioissa eriasteisessa suunnittelussa ja toiminnan kehittämisessä. Haastatteluissa on pidetty selvänä, että ohjelman tuottama tieto on siirtynyt liikenne- ja viestintäministeriön johdon päätöksenteon taustaksi.

4 ARVIOINNIN JOHTOPÄÄTÖKSET

Ohjelma on toteuttanut kokonaisuutena hyvin tarkoitustaan. Sen avulla on yhdistetty eri toimijoiden resursseja, liikenneturvallisuustutkimuksen aihealueista ja niiden painotuksista on käyty yhteistä keskustelua, ja tutkimushankkeet ovat tuottaneet uutta tutkimustietoa.

Seuraavassa käsitellään arvioinnin johtopäätöksiä ennen kaikkea havaittujen kehittämistarpeiden kannalta. Johtopäätökset perustuvat lähtökohtaisesti arvioinnin kolmannessa vaiheessa pidettyyn workshopiin, johon osallistui Lintu-ohjelman johtoryhmä sekä eräitä muita asiantuntijoita. Johtopäätösten muodostamisessa on otettu huomioon myös arvioinnin aikaisemmassa vaiheessa suoritettujen asiantuntijahaastattelujen ja johtoryhmän itsearvioinnin anti.

4.1 Ohjelman tuloksellisuus ja hyödyllisyys

Ohjelman tuloksellisuutta ja hyödyllisyyttä on arvioitu ohjelmalle asetettujen tavoitteiden kannalta. Tavoitteisiin sisältyy useita näkökulmia tuloksellisuuteen ja hyödyllisyyteen:

- pitkäjänteisen liikenneturvallisuustutkimuksen edellytykset
- uuden tutkimustiedon tuottaminen päätöksenteon tueksi
- liikenneturvallisuustyön tunnettavuuden ja arvostuksen lisääminen
- liikenneturvallisuusvision selkeyttäminen ja konkretisointi

Ohjelman tavoitetta **vahvistaa pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä** on tulkittu hieman eri tavoin ohjelman johtoryhmässä ja varsinkin tutkijoiden keskuudessa. Johtoryhmässä on nähty, että pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä voidaan tukea Lintu-ohjelmalla toteutuneella tavalla pienin, usein erillisin tutkimushankkein. Tutkijat ovat korostaneet tutkimushankkeiden jatkuvuuden tärkeyttä. Molemmat näkökulmat ovat perusteltuja, mutta tutkimusohjelman luonne perustelee selkeämmän, pitkäjänteisen kaaren tarvetta tutkimusohjelmaan. Tämä ei tarkoita tarvetta muuttaa hankkeiden sisällöllistä luonnetta, vaan ennen kaikkea jatkuvuutta, jonka tuloksena tutkimustieto voi kumuloitua ohjelman sisällä. Käytännössä se tarkoittaisi hankehakujen aihealueitten määrittelyä siten, että ohjelmaan syntyy sisällöllinen jatkuvuus. Esimerkiksi liikenneturvallisuusvision konkretisointi olisi voinut olla tällainen kumuloituva tema hankehauissa.

Toteutuneessa muodossakin ohjelma on **tuottanut uutta tietoa päätöksenteon tueksi**. On selvää, että tutkimustieto ei pääsääntöisesti voi siirtyä suoraan tutkimuksesta päätöksentekoon. Lintu-ohjelman hyödyllisyyden kannalta oleellista liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan liikenneturvallisuustyössä on lyhyellä aikavälillä se, miten ohjelman tulokset siirtyvät valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Pitkällä aikavälillä tärkeitä ovat LVM:n strategiset linjaukset ja erilaiset toimintalinjat sekä hallinnonalan eri organisaatioiden omat strategiat, linjaukset sekä toiminta- ja taloussuunnitelmat.

Ohjelman yhtenä tavoitteena on **lisätä liikenneturvallisuustyön tunnettavuutta ja arvostusta**. Tämän osalta voidaan todeta, että ohjelma ei ole tehokas vaikutuskeino. Tutkimukset ja niiden tulokset voivat nostaa esiin liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeitä kysymyksiä, mutta ohjelmakokonaisuus tunnetaan vain asiantuntijapiireissä. Haastattelutiedon perusteella on vaikea arvioida, onko tutkimustieto levinnyt laajemmin liikennesektorilla, ja onko liikenneturvallisuustyön arvostus lisääntynyt. (Tiedottamista käsitellään erikseen kohdassa 4.5.)

Ohjelmalle asetettu tavoite **selkeyttää ja konkretisoida liikenneturvallisuusvisiota** nosti arvioinnissa esiin erilaiset käsitykset liikenneturvallisuusvision merkityksestä ja sisällön konkretisoinnista. Jos liikenneturvallisuusvisiolla tarkoitetaan konkreettista nollavisiota ("kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä"), kyse on myös iskulauseenomaisesta kannanotosta. Tältä kannalta tutkimusohjelmalla on vaikea vaikuttaa vision selkeyttämiseen. Sen sijaan ohjelma on ollut liikenneturvallisuusvision konkretisointia, toisin sanoen siinä on haettu keinoja, joilla voidaan vähentää vakavia liikenneonnettomuuksia.

4.2 Tutkimusten hakumenettely

Hankehaut ovat kehittyneet ja toimineet hyvin ohjelman edetessä. Lintu-ohjelmassa on ollut myönteistä, että johtoryhmän näkemys tärkeistä aihealueista on täsmentynyt ohjelman edetessä. Ohjelmassa käsitellyt aihealueet ovat olleet tärkeitä liikenneturvallisuustyön kannalta.

Ensimmäisen haun väljyys ja tietty epämääräisyys tutkijoiden kannalta sekä esiselvitysvaiheen vähäinen hyödyntäminen kuvastavat sitä, että ohjelman käynnistysvaiheessa ei ollut määritelty riittävän selkeästi ohjelman painopisteitä ja etenemistä pidemmällä aikavälillä. Tässä korostuu tarve muuntaa ohjelman – minkä tahansa LVM:n tutkimusohjelman – yleiset tavoitteet ohjelman konkreettiseksi sisällöksi ja hankehakujen määrittelyiksi, joihin liittyy myös näkemys hankkeiden tarkoituksenmukaisesta koosta, kestosta ja ohjelman sisäisestä jatkuvuudesta. Ohjelman käynnistysvaiheessa on tehtävä selväksi ensin rahoittajille itselleen, mitä ohjelmalla halutaan ja miten halutut tulokset saavutetaan, sen jälkeen viestitettävä se selkeästi tutkijoille ja muunnettava rahoittajien tahto selkeiksi tarjouspyyntöjen (hankehakujen) määrittelyiksi.

Lintu-ohjelman kaltaisen soveltavan tutkimuksen ohjelmaan sisältyy ratkaisematon ristiriita sen suhteen, miten saadaan esiin uusia, innovatiivisia tutkimusaiheita samalla, kun pidetään huolta siitä, että rahoittajien tärkeänä pitämät tutkimusaiheet tulevat käsitellyiksi ohjelmassa. Johtoryhmän arvion mukaan hankehauissa saatiin vain vähän todella innovatiivisia hanke-ehdotuksia. Toisaalta riskinotto hankkeiden valinnassa on ollut vähäistä. Vaikka pienetkin hankkeet voivat olla innovatiivisia, tilanteeseen on saattanut vaikuttaa se, että ohjelmaan valittujen tutkimushankkeiden keskikoko on varsin pieni, ja myös se, että ohjelmassa ei ole ollut sellaista sisällöllistä jatkuvuutta, joka olisi tukenut tutkimustiedon syventämistä.

Tutkimusmenetelmien hallinta on avainkysymyksiä sekä hanke-ehdotusten valmistelussa että hankkeiden valinnassa, koska tutkimusmenetelmät liittyvät läheisesti tutkimusongel-

maan ja -kysymyksiin, ts. onko tutkimusongelma mahdollista ratkaista esitetyin menetelmin. Tutkimusmenetelmien hallinta on tärkeä näkökulma myös hankkeiden ohjauksessa.

Hakumenettely on ollut teknisesti hyvin hallinnassa, ja hanke-ehdotusten arviointi on tehty huolellisesti. Hakumenettely on ollut myös hakijoiden kannalta toimiva. Hanke-ehdotusten suuri määrä on aiheuttanut suuren työmäärän johtoryhmälle hankkeiden arvioinnissa, mutta syynä varsinkin ensimmäisessä haussa oli aihealueiden väljä määrittely.

4.3 Tutkimusten laatu ja hankkeiden ohjaus

Tutkimusten laatu on ollut kokonaisuutena hyvä erityisesti suhteessa ohjelman rahoitukseen. Merkittävin kritiikki kohdistuu tutkimushankkeiden pieneen kokoon. Sen vuoksi mitkään laajemmat tai pitkäkestoisemmat tutkimukset, esimerkiksi seurantatutkimukset, eivät ole olleet mahdollisia. Pienuuden ongelma on korostunut myös sen vuoksi, että tutkimukset eivät ole voineet pohjautua edellisiin hankkeisiin, koska hankehauissa ei ole ollut sisällöllistä jatkuvuutta. Pieniin hankkeisiin sisältyy usein myös riski tulosten jäämisestä pinnallisiksi, jos tutkimusongelma ei ole määritelty huolellisesti.

Ohjelman rahoitusta on pidetty yleisesti riittävänä suhteessa hanke-ehdotusten määrään ja laatuun. Toisaalta voidaan kysyä, johtuuko tämä osaltaan myös siitä, että suurempia hankkeita ei ole edes ehdotettu, kun hakijat ovat ”tienneet” rahoituksen aiheuttamat rajoitukset.

Hankkeiden ohjaus on ollut kokonaisuutena toimivaa ja ammattitaitoista. Hankkeiden suuri määrä on kuormittanut erityisesti johtoryhmän ja aiheuttanut resurssiongelmia ohjauksessa. Hankkeiden valintakriteereissä pitäisikin ottaa selkeämmin huomioon ohjauksen tarve. Myös tutkijan kokemus (tai kokemattomuus) vaikuttaa ohjauksen ”vuorovaikutukseen”; tämäkin näkökulma tulisi ottaa huomioon hankkeiden valinnassa ja ohjauksen resurssitarpeen määrittelyssä.

Periaatteessa hankkeiden ohjauksessa voitaisiin käyttää – ja on myös käytetty – myös ulkopuolisia henkilöitä, mutta toisaalta on perusteltua, että rahoittajien edustajat ovat vahvasti mukana hankkeiden ohjauksessa. Voidaan myös kysyä, onko Lintu-ohjelman kaltaisissa ohjelmissa käytettävissä merkittävässä määrin muita ulkopuolisia tahoja, joilla on edellytyksiä hankkeiden sisällölliseen ohjaukseen.

4.4 Ohjelmaprosessin onnistuminen sekä yhteistyön toimivuus ja tuloksellisuus

Ohjelmaprosessi on hoidettu kokonaisuutena hyvin. Ohjelma on selkeyttänyt liikenneturvallisuustutkimuksen rahoitusta ja koordinointia. Rahoittajatahojen yhteistyö on lisääntynyt ja syventynyt ohjelmaprosessin aikana. Ohjelman käynnistysvaiheessa oli puutteita johtoryhmän (ohjelman rahoittajien) tahdon välittymisessä hanke-ehdotuksen tekijöille (vrt. kohta 4.2), mutta ongelma poistui jatkossa.

Tutkimusohjelmien johdon organisointiin ei ole löydetty LVM:ssä optimiratkaisua: sekä organisaatioiden johtoa että asiantuntijatasoa edustavissa johtoryhmissä on ongelmansa.

Asiantuntijataso johtoryhmän ongelmakohta on kytkentä eri organisaatioiden strategiseen johtoon. Pienissä organisaatioissa yhteys on hoidettavissa henkilökohtaisin kontaktein, mutta vastaava menettely ei onnistu suurissa organisaatioissa. Jos asiaa tarkastellaan tutkimusohjelman läpiviennin kannalta, asiantuntijaorganisaatio on toimiva ratkaisu. Jos sen sijaan ensisijaisena näkökulmana on tulosten vieminen hallinnonalan organisaatioiden toimintaan, ratkaisu ei ole optimaalinen ilman yhteyksien järjestämistä johtotasolle. Yhteyksien järjestämisen avain ei ehkä ole LVM:n tutkimusohjelmien organisoinnissa, vaan hallinnonalan organisaatioiden oman toiminnan järjestämisessä.

Lintu-ohjelman hallinnointiin käytetty työpanos on ollut suhteellisen pieni, mutta oikeassa suhteessa ohjelman tavoitteisiin ja luonteeseen. Resurssien niukkuus ilmenee ennen kaikkea hankkeiden ohjauksessa (vrt. kohta 4.3).

Ohjelma on tukenut eri asiantuntijoiden tutkimusyhteistyön kehittämistä. Haasteena on saada mukaan vielä laajemmin eri alojen asiantuntijoita, esimerkiksi yhteiskuntatieteilijöitä, tutkimaan usein poikkitieteellistä lähestymistapaa edellyttäviä ongelmia. Hankehauilla voitaisiin tukea voimakkaammin tutkimusyhteistyön kehittymistä esimerkiksi edellyttämällä vähintään kahden tai kolmen osapuolen osallistumista hankkeeseen. Tämä edellyttäisi riittävän suurta hankekokoja, jotta tämänkaltainen organisoituminen olisi mahdollista.

4.5 Tiedottaminen

Tiedottaminen asiantuntijoille on toteutunut hyvin ohjelman omien www-sivujen ja seminaarien kautta. Vaikka ei olekaan kovin oleellista, että ohjelma tunnettaisiin asiantuntijapiirien ulkopuolella, toimenpiteiden ja suositusten tutkimuksellinen tausta on perusteltua nostaa esiin esimerkiksi valtakunnallisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa.

Suuri yleisö ei ole ohjelman tasolla tiedottamisen kohderyhmä. Tähän ohjelmassa ei ole pyrittykään.

Hankekohtaisessa tiedotuksessa tarvitaan enemmän tavoitteellisuutta ja suunnitelmallisuutta. Hankkeiden tutkimussuunnitelmaan ja rahoitukseen pitäisi sisältyä tiedotus- ja hyödyntämissuunnitelma (hyödyntäminen: ks. kohta 4.6), jossa on otettu huomioon se, että tiedotuksen kohderyhmät poikkeavat toisistaan huomattavasti eri hankkeissa.

Myös koko ohjelmalla pitää olla viestintäsuunnitelma, joka ottaa erityisesti huomioon hankekohtaisen viestinnän suhteen ohjelmakokonaisuuteen sekä yhteydet hallinnonalan organisaatioiden johtoon. Haasteena Lintu-ohjelmassa on sen laaja-alaisuus ja samanaikaisesti spesifi kenttä sekä pitkän aikavälin näkökulma.

Suhteellisen pitkäkestoisena ja hyvin laaja-alaisesti liikenneturvallisuuksuutta käsittelevänä ohjelmana Lintu-ohjelman tuloksista on tarpeen koota yhteenvetoraportti.

4.6 Tulosten hyödyntäminen

Tulosten hyödyntäminen on pitkä prosessi, jota ei voi arvioida kesken ohjelmakautta. Ohjelma on edistänyt asiantuntijoiden tietämystä, ja se on ollut myös hyvää koulutusta tutkijoille. Toisaalta tässä vaiheessa on mahdotonta arvioida, onko ohjelmalla on vaikutusta laajemmin koko liikennesektorilla. Tutkimusohjelman välitöntä yhteyttä päätöksentekoon on vaikea määrittää, koska päätöksentekoon vaikuttavat monet muutkin asiat kuin liikenneturvallisuustutkimus.

Tulosten hyödyntämisen näkökulman merkitystä ei saa unohtaa erityisesti hankkeita koskeva tiedotuksessa. Sen vuoksi hankkeisiin pitäisi kuulua tulosten tiedotus- ja hyödyntämissuunnitelma ja myös sen toteuttaminen (ks. myös kohta 4.5). Ohjelman yhteenvetoreportti (ks. kohta 4.5) palvelisi myös tulosten hyödyntämistä.

4.7 Jatkoyhteistyön tarve ja muodot

Lintu-ohjelma on onnistunut keskeisessä tavoitteessaan tukea pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiä. On selvää tarvetta jatkaa ohjelmaa vielä lähivuosien aikana.

Koska ohjelmassa on käsitelty hyvin laajasti erilaisia aihealueita, jatko tulisi rakentaa mahdollisimman selkeästi tähänastiselle pohjalle syventäen ohjelmassa jo tuotettua tutkimustietoa. Tämä on mahdollista toteuttaa kuten tähänkin asti avoimiin hakuihin perustuen aihealueiden täsmällisten määrittelyjen avulla.

Ohjelman toisessa vaiheessa tulisi pyrkiä luomaan mahdollisuuksien mukaan edellytyksiä myös pitkäjänteisemmälle tutkimukselle, jotta ohjelmassa pystyttäisiin käsittelemään mahdollisimman kattavasti tärkeitä tutkimusaiheita.

Liikenneturvallisuustyöhön sisältyy aiheita, jotka kuuluvat liikenteen hallinnon ulkopuolisten tahojen vastuulle. Lintu-ohjelman kautta on rahoitettu eräitä tällaisia hankkeita. Tällaisten aiheiden systemaattinen käsittely edellyttäisi, että nämä tahot olisivat jatkossa kiinteästi mukana ohjelmassa tai muuten sitoutuneet ohjelmaan.

Liikenneturvallisuustutkimuksen ongelmia on perustutkimuksen rahoituksen puuttuminen. Lintu-ohjelman jatkokaan ei voi ratkaista tätä ongelmaa, koska perustutkimuksen rahoitus ei ole eikä voi olla LVM:n vastuulla. Ministeriön toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan ”tutkimustoiminnan avulla kehitetään osaamista ja asiantuntemusta sekä tuotetaan tietoa lainsäädännön ja poliittisen päätöksenteon pohjaksi”. Lintu-ohjelma on toteuttanut tätä periaatetta.

LIITE 1**Haastattelut****Lintu-ohjelman johtoryhmä**

| | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| Matti Roine (puheenjohtaja) | Liikenne- ja viestintäministeriö |
| Auli Forsberg | Tiehallinto |
| Ove Knekt | Ajoneuvohallintokeskus |
| Tiina Korte | Liikenne- ja viestintäministeriö |
| Sirpa Rajalin | Liikenneturva |
| Saara Toivonen | Tiehallinto |
| Juha Valtonen | Liikenne- ja viestintäministeriö |
| Annu Korhonen (koordinaattori) | Linea Konsultit Oy |

Muut haastatellut henkilöt

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Aulis Nironen | Tiehallinto |
| Sami Mynttinen | Ajoneuvohallintokeskus |
| Matti Järvinen | Liikenneturva |
| Silja Siltala | Kuntaliitto |
| Pekka Sulander | Liikennevakuutuskeskus |
| Esko Keskinen | Turun yliopisto |
| Timo Ernvall | Teknillinen korkeakoulu |
| Harri Kallberg | Tampereen teknillinen yliopisto |
| Harri Peltola | VTT |
| Valde Mikkonen | Valmixa Oy |
| Christel Kautiala | Ramboll Finland Oy |
| Petteri Katajisto | Lempäälän kunta |