

Asia: VN/27419/2020

Luonnon virkistyskäytön strategia

Yleinen lausunto

Voitte tässä lausua yleisesti luonnon virkistyskäytön strategiasta

Tämä on Pyöräliiton, Pyöräilykuntien verkoston ja Pyörämatkailukeskuksen yhteinen lausunto.

Yleisiä kommentteja luonnon virkistyskäytön strategiasta

Lausuntokierroksella ollut luonnosesitys on mielestämme varsin keskeneräinen. Erityisesti toimenpiteet ja niiden seuranta on käsitelty erittäin ohuesti. Toivomme, että työlle varataan lisää aikaa eikä strategiaa lähdetä viemään väkisin kiireellä ja keskeneräisenä maaliin. On tärkeää, että strategia on laadukkaasti valmisteltu. Se onko strategia valmis vuoden 2021 loppuun vai kesään 2022 mennessä on toissijaista.

Toimintalinjausten ohuus

Iso ongelma on toimintalinjausten ohuudessa. Ne tulisi nimetä toimenpiteiksi ja tehdä niistä tarkempia toimenpiteitä. Esimerkkiä voi katsoa vaikkapa Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720>), jossa toimenpiteillä on merkittävä rooli ja ne on myös kuvattu selkeästi. Jokaiselle toimenpiteelle on vastuutahot ja useimmille rahoitustarvekin.

Poikkihallinnollisuuden ongelmat tarkempaan syyniin

Vaikka strategia tunnistaa luonnon virkistyskäytön keskeiset toimijat, se ei mielestämme onnistu kirkastamaan niiden työnjakoa. Kaavailtu uusi koordinaatioelin lisää varmasti yhteistyötä, mutta ei poista ongelmaa. Tällä hetkellä virkistyskäytön edistäminen valuu ympäristöministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, maa- ja metsätalousministeriön ja työ- ja elinkeinoministeriön hallintojen ulkolaidoille, eikä kuulu oikein kenellekään. Tilanne on hyvin samanlainen kuin jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisessä, jossa poikkihallinnollisen työn heikkouden ongelma on todettu

tuoreessa Valtioneuvoston kanslian julkaisemassa Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet -selvityksessä (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163414>).

Rahoitustarpeiden puuttuminen

Erityisesti kuntien ja virkistysalueiden hallinnoimissa kohteissa on paljon rahoitustarvetta. Tarve korostuu varsinkin ylläpidolle ja osassa kunnissa olemassa olevien reittien korjausvelka on mittava. Uusien reittien kehittämiseen rahoitusta saa mm. EU-ohjelmien kautta. Tämä ja muut rahoitustarpeet tulisi selkeästi kirjata ohjelmassa ja määrittää tarvittavat eurot. Muuten näitä euroja ei tulla koskaan saamaan virkistyskäytön edistämiseen. Rahoitustarpeiden määrittely strategiassa antaa vahvan selkänöjan jatkossa tehtävälle työlle.

Olisi myös perusteltua pohtia ulkoilun laajempaa rahoitusta. Jo nyt monet matkailukeskusten yhteydessä olevista reiteistä hoidetaan yksityisellä rahoituksella, kalastukseen sekä metsästykseen liittyvää kehitystyötä rahoitetaan käyttäjien rahoituksella. Halutaanko vastaavia laajemmin retkeilyyn ja ulkoiluun vai ei? Pyöräliitto näkee lähtökohtaisesti maksuttomien reittien ja rakenteiden olevan tärkeitä, lisäpalvelut kuten autiotupien saunat, ladut jne. voivat ihan perustellusti olla maksullisia.

Pyörämatkailukeskuksen rooli ja rahoitus

Pyörämatkailukeskus on vuonna 2020 Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston perustama yhteistyöelin, joka kehittää ja markkinoi suomalaista pyörämatkailua. Toiminnassa on kohderyhminä kotimaiset ja ulkomaalaiset pyörämatkailijat sekä reittien kehittäjät mm. kunnissa ja alueorganisaatioissa. Pyörämatkailukeskus kerää yhteen reittitietoja bikeland.fi sivustolle. Reittejä kehitetään tällä hetkellä ympäri Suomea ja selkeä pyöräilyn virkistys- ja matkailukäyttö tulee mieltä myös strategiatasolla, jotta mm. reittien suunnittelu- ja tekeminen on mahdollista myös tulevaisuudessa.

Pyörämatkailukeskus on saanut vauhdikkaan alun ja sen rahoitus on jatkossa turvattava. Esitämme, että pyörämatkailukeskuksen perusrahoituksesta vastaavat jatkossa yhdessä TEM, LVM, YM ja MMM. Tämän lisäksi keskus hankkii muita tulonlähteitä mm. palvelumyynnillä ja erilaisilla hankeavustuksilla. Ehdotamme perusrahoituksen määräksi 80000 €, jolloin kullekin ministeriölle jää 20000 €.

Järjestöjen roolin ja rahoituksen turvaaminen

Veikkausvoittovarojen huetessa on monen ulkoiluun liittyvän järjestön rahoitus heikentymässä. Olisi hyvä, että strategiassa korostettaisiin järjestöjen tärkeää roolia suomalaisten liikuttamisessa sekä olosuhdetyössä julkishallinnon ja yksityisen sektorin sparraajana. Iso osa olosuhdetyöstä jota tehdään vaikkapa Pyöräliiton jäsenjärjestöissä jää varsin näkymättömäksi. Pyöräteiden laadun parantaminen vaatii jatkuvaa vaikutustyötä ja vaikkapa Oulun kehittyvä baanaverkko ei olisi syntynyt ilman järjestöjen vahvaa työtä.

Jo nyt OKM:n rahoituksissa ulkoilujärjestöt ovat jääneet ulkokehälle: useita ulkoilumuotoja kun harrastetaan omatoimisesti ja olennaista on olosuhteiden kehittäminen. Hyviä esimerkkejä tästä on

mm. Pyöräliitto (valtionavustus 10 000 €, pyörällä liikkuu 75 % suomalaisista) ja Frisbeegolfliitto (valtionavustus 66 000 €, KIHUn tutkimuksessa ”Aikuisväestön liikunnan harrastaminen, vapaaehtoistyö ja osallistuminen” 15. suosituin liikuntalaji aikuisilla) sekä Pyöräilykuntien verkosto, joka ei saa valtion yleisavustusta lainkaan, vaikka tekee merkittävää olosuhdetyötä kuntien suuntaan.

Ulkoilujärjestöjen työn turvaamiseksi tulisivatkin tarkastella Liikuntalain uudistamista.

Johdanto

Voitte tässä lausua luvusta 1: Johdanto (1.1 Hallinnollinen tausta ja työn käynnistäminen, 1.2 Strategian tavoitteet)

Toivomme vision ja mission napakoittamista. Yksi tapa tähän olisi passiivin sijaan aktiivin käyttäminen. Tällöin toimeenpanija ei jää hämäräksi eikä vastuusta voi silloin luistaa.

Luonnon virkistyskäytön nykytila

Voitte tässä lausua luvusta 2: Luonnon virkistyskäytön nykytila (2.1 Käsitteet, 2.1 Seurantatietoa luonnon virkistyskäytöstä, 2.3 Luonnon virkistyskäytön mahdollisuudet Suomessa, 2.4 Luonnon virkistyskäytön resursointi, 2.5 Toimijoiden roolit, 2.6 Lainsäädäntö, 2.7. Luonnon virkistyskäyttöä koskevat muut strategiat ja toimet)

ukuun 2 olisi perusteltua lisätä kappale, jossa selvennettäisiin jokamiehen oikeuksia: mistä lainsäädännöstä ne tulevat ja mikä niiden tilanne on? Miten ne tunnetaan ja miten niitä kunnioitetaan? Kuinka paljon on rikoksia tilastoissa, jotka jokamiehen oikeuksiin?

Kohdassa 2.1. luonnon virkistyskäyttö on määritelty erittäin laajasti. Suhtaudumme kriittisesti ajatukseen, että auton ikkunasta nähtävä luonto olisi luonnon virkistyskäyttöä. Jos määritelmä on näin laaja, niin silloin jokainen kodin tai työpaikan ikkunasta ulos katsominen on virkistyskäyttöä. Ei asiaa näin laajasti voi määritellä.

Pyöräliiton näkemys on, että virkistyskäyttö tulisi rajata ulkoilun eri muotoihin kävelystä kalastukseen ja ratsastukseen. Veneily on perusteltua ottaa mukaan, sillä se tapahtuu pääsääntöisesti ulkoilmassa. Ymmärrämme rajauksen haasteet, mutta jotakin ihmisen elämästä pitää kuitenkin rajat luonnon virkistyskäytön ulkopuolelle. Lihasvoimin liikkuminen voisi olla myös yksi hyvä raja.

Luonnon virkistyskäytön valtakunnallisen inventoinnin kohdalla on hyvä huomata, että arkiliikkumisen määrästä saadaan hyvin erilaisia tuloksia riippuen kysymyksen asettelusta. Moni vastaaja ei välttämättä miellä ulkoiluksi polkupyörällä tai kävellen kauppaan tai töihin liikkumista.

Esimerkiksi Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston ”Pyöräilykansa suomalaiset” -kyselyssä (<https://pyoraliitto.fi/wordpress/pyorailykansa-suomalaiset-040517-final.pdf>) on saatu toistuvasti tulos, että noin 75 % suomalaisesta aikuisväestöstä pyöräilee edes joskus. Kysymyksenä on ollut ”Kuinka usein liikutte pyörällä?”.

LVVI:ssä ulkoilumuotona pyöräilyä on tehnyt 55 %. Tähän väliin jää hurja määrä pyörämatkoja, jotka tapahtuvat ulkoilmassa, mutta joita vastaajat eivät miellä ulkoiluksi vaan liikkumiseksi paikasta toiseen.

Samalla tavalla kriittisesti tulee suhtautua liikunnan seurantaan käytettävien sovellusten tai älykellojen tuottamien tietojen hyödyntämiseen. Niitä käytetään huomattavan paljon vähemmän kävellessä ja pyöräillessä kuin vaikkapa juostessa. Myös frisbeegolfin, kalastuksen ja koiran ulkoilutuksen tapaiset ulkoilut jäävät näissä aineistoissa hyvin heikolle. Siksi ehdotamme, ettei näihin aineistoihin viitata. Sovellusten käyttäjäryhmät ovat myös vinoutuneita ja niissä on vahva yliedustus alle 50-vuotiailla miehillä.

Lipaksen tarjoamaa dataa on hyödynnetty heikosti kuvaamaan nykytilaa. Ehdotamme, että seuraavia mittareita käytetään sekä nykytilan kuvauksessa että tavoitteiden asettelussa:

Maauimalat ja uimarannat, lukumäärä

Maastoliikuntapaikat, lukumäärä

Eläinurheilualueet, lukumäärä

Liikunta- ja ulkoilureitit, pituus kilometreissä

Virkistysolosuhteiden lukumäärä, virkistysolosuhteiden lukumäärä / 1000 ihmistä

Virkistyskohteiden saavutettavuustiedot. Eli kuinka suuri osa väestöstä asuu esim. 15 min tai 1 km päässä virkistyspalveluista

Uusien kohteiden perustamistiedot. Minne uusia virkistyskohteita perustetaan, noudatteleeko esim. väestönkehitystä niin, että virkistysalueet ovat edelleen ihmisten saavutettavissa?

Virkistysalueiden omistajat/ylläpitäjät. Millä tavoin virkistyskohteita ylläpidetään ja ketkä ovat keskeisiä toimijoita ylläpitäjinä/omistajina? Eli mikä on tilanne on nyt ja mihin suuntaan tilanne kehittyy?

Olemme keskustelleet Jyväskylän yliopiston LIPAS-tietokantaa hallinnoivien henkilöiden kanssa näistä ja he pitivät näiden datojen hyödyntämistä mahdollisena sekä järkevänä.

On tosin hyvä huomata, että Lipaksen käyttö on tiettyjen ulkoilureittien kohdalla (esim. pyöräily) valitettavan vähäistä nykyään, koska uusia reittejä on viety erilaisiin kaupallisiin palveluihin.

Kohdassa 2.5. Toimijoiden roolit on jäänyt yksi merkittävä näkökulma huomioimatta: saavutettavuus. Tästä ovat vastuussa kunnat, yksityistiekunnat, ELY-keskukset, julkisen liikenteen toimijat ja liikennepalveluiden tuottajat. Virkistyskohteiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla pitää parantua merkittävästi. Henkilöliikennetutkimuksen (<https://www.traficom.fi/fi/hlt>) mukaan ”Muu vapaa-aika” muodostaa suurimman yksittäisen osuuden matkasuoritteesta, eli matkatuista kilometreistä. 22 % autolla matkustetuista kilometreistä liittyy muuhun vapaa-aikaan tai ulkoiluun ja liikuntaan. Muu vapaa-aika -luokka sisältää mm. mökki- ja lomamatkat.

Lisäisimme myös kohtaan ”Retkeilyneuvonta ja opastusviestintä” Pyörämatkailukeskuksen, joka ylläpitää Bikeland.fi -sivustoa ja viestii yhä laajemmin pyörämatkailuista muitakin kanavia pitkin.

Kohdassa ”Toimijoita virkistyskäytön näkökulmassa” Liikenne- ja viestintäministeriön alle tulisi ehdottomasti laittaa keskeiseen lainsäädäntöön yksityistielaki sekä laki liikenteen palveluista.

Näemme myös, että alueelliset virkistysalueyhdistykset ovat sen verran merkittävä toimija, että se tulisi erotella oman otsikon alle.

Yksityisten maanomistajien edustajajärjestöjä on muitakin kuin MTK. Esimerkiksi Metsän jatkuvan kasvatuksen yhdistys Silva ry ja Etämetsänomistajien liitto ry. On myös huomattava etteivät kaikki Metsähoitoyhdistykset ole MTK:n jäseniä eivätkä Metsähoitoyhdistysten jäsenet liity MTK:n henkilöjäseniksi, vaikka iso osa Metsähoitoyhdistyksistä onkin MTK:n jäseniä. Olisi tärkeää huomata, että maanomistus Suomessa irtautuu yhä vahvemmin maa- ja metsätalousyrittäjyydestä. Yhä useammat metsät ovat päätyneet kansainvälisille sijoittajille tai etämetsänomistajille. Maa- ja metsätalousyrittäjien määrä on laskenut hurjasti tilakokojen kasvun myötä. Mikä vaikutus tällä kaikella on virkistyskäyttöön?

Järjestöistä olisi hyvä mainita esimerkkejä. Esim. Suomen Latu, Partiolaiset, Pyöräliitto, Soutu- ja melontaliitto ja lukuisat muut liikuntajärjestöt edistävät ulkoilua.

Yrityksiin lisäisimme saavutettavuuden näkökulmasta julkisen liikenteen toimijat kuten VR, Matkahuolto ja linja-autoyritykset sekä taksit.

Kohtaan 2.6. lainsäädäntö lisäisimme seuraavat lait:

Rikoslaki (määrittää jokamiehen oikeudet), jonka nostaisimme erikseen käsitellyksi laiksi, sillä jokamiehen oikeudet ovat virkistyskäytön keskiössä

Tieliikennelaki (määrittää tieverkolla tapahtuvaa virkistystä)

Yksityistielaki (määrittää yksityisteiden käyttöä)

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (määrittää tieverkolla tapahtuvaa virkistystä)

Laki liikenteen palveluista (määrittää kohteiden saavutettavuutta)

Vesiliikennelaki (määrittää vesillä tapahtuvaa virkistystä)

Lisäksi jossain kohtaan luvussa 2. tulisi huomioda kansalliset kaupunkipuistot. Nämä puuttuvat kokonaan strategialuonnoksesta.

Myös Liikuntakaavoitus (<https://liikuntakaavoitus.fi/>) olisi hyvä tuoda esille merkittävänä toimintamallina, jolla ulkoilua voidaan lisätä kaupunkiympäristöissä. Asiaa koskevaa tutkimusta on tehty erityisen paljon Oulun yliopiston arkkitehtuurin yksikkö ja tämän voisi tutkimustahona mainita.

Ylipäättään teknisen sektorin vaikutus luonnon virkistyskäyttöön kunnissa on mielestämme heikosti tunnistettu strategialuonnoksessa. Esimerkiksi Oulun yliopiston kunnille tekemän kyselyn (<https://liikuntakaavoitus.fi/kaytannossa/koulutusaineisto/ilmastoystavallisen-arkiliikkumisen-kehittaminen-kunnissa-kysely-2021/>) mukaan arkiliikkumiseen eniten vaikuttavat sektorit olivat tekninen toimi ja liikuntatoimi. Myös kaavoituksella koettiin olevan iso rooli.

Hyödyt

Voitte tässä lausua luvusta 3: Hyödyt (3.1 Terveys ja hyvinvointi, 3.2 Talous ja työelämä, 3.3. Kansalaisuus, kulttuuri ja yhteisöllisyys, 3.4 Ympäristön tila ja virkistyskäytön kestävyys)

Talous ja työelämä -kohtaan tulisi mainita, että kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä yhteiskunnalla on saavutettavissa jopa 13 miljardin hyödyt jos saavutetaan tavoite kasvattaa kävelen ja pyörällä tehtäviä matkoja 30 prosentilla. Tulokset on saatu "Ilmastopaneelin suositteleman kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen terveysvaikutukset" -laskelmassa (https://pyoraliiitto.fi/wp-content/uploads/heat-pyoraliiitto_20170629.pdf), jonka Pyöräliitto teetti WSP Finlandilla 2017. Laskelma toteutettiin WHO:n HEAT-työkalulla, joka huomioi monipuolisesti kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyt.

Maastopyöräily mahdollistaa luonnon virkistyskäytön monipuolistumisen. Tapahtuessaan patikointia laajemmalla alueella, se vähentää oleellisesti virkistys- ja suojelualueiden pistekuormitusta. Maastopyöräilijät parantavat virkistysalueiden yleistä turvallisuutta, koska retket suuntautuvat myös alueiden syrjäisempiin kolkkiin. Pyöräily on myös omiaan vähentämään virkistysalueiden pysäköintiongelmia, koska pyöräilijä voi saapua paikalle polkupyörällä, tai saapuessaan autolla, jättää auton kauemmaksi ruuhkaisilta pysäköintialueilta. Pyöräilijöille voidaan osoittaa myös enemmän lähtöpisteitä kohteeseen.

Mikäli julkinen liikenne on valjastettu palvelemaan myös pyöräilijöitä, tarjoaa polkupyörä luontevan tavan linkittää olemassa olevat joukkoliikenteen reitit virkistysalueisiin ilman uusia yhteyksiä. Iso osa pyöräilystä tapahtuuakin kotiovelta lähtien.

Virkistyskäytön hyödyistä puuttuu jälleen arkiliikkumisen näkökulma: jos saamme korvattua yksityisautolla tehtäviä matkoja kävelyllä tai pyörällä, niin liikenteen päästöt vähenevät. Jalankulun ja pyöräliikenteen suosiota määrittää ensisijaisesti yhdyskuntarakenne sekä liikenneympäristöt. Miellyttävä, turvallinen ja sujuva reitti houkuttelee käyttäjiä. Sen vuoksi pyöräliikenteen ja jalankulun ympäristöjä on parannettava.

Tulevaisuuden näkymät

Voitte tässä lausua luvusta 4: Tulevaisuuden näkymät

Kohdassa maahanmuutto ja kotoutuminen on hyvä huomioida myös Suomessa yleiset luonnon virkistyskäyttöön liittyvät taidot: polkupyöräily, uinti, retkeilytaidot ja veneily. Monelta aikuiselta maahanmuuttajalta nämä taidot puuttuvat täysin. Esimerkiksi Pyöräliitto on Maahanmuuttajat pyörille -hankkeessa kouluttanut pyöräilytaidon yli 1100 aikuiselle vuosina 2018-21. Käsityksemme mukaan vastaavanlaista koulutusta on tehty uimaopetuksen puolella. Nämä avaavat virkistyskäytön mahdollisuuksia laajemmalle maahanmuuttajajoukolle.

Kuntien roolin muutos on käyty läpi myös varsin ohuesti. Kunnat ovat viimeisen 20 vuoden aikana lisänneet merkittävästi panostuksiaan ulkoilureitteihin- ja alueisiin. Tämä vaikuttaa suoraan siihen miten kansalaiset pääsevät luontoon. Kunnissa on kiinnitetty myös hyvin huomiota lähivirkistyskohteiden merkitykseen viime vuosina. Tätä tukee myös yhdyskuntarakenteen tiivistyminen, jolloin luontoa jää yhä vähemmän uudisrakentamisen alle.

Myös kuntien tukemien paikallisten toimijoiden kuten kyläyhdistysten ja kalastuskuntien rooli on kasvanut. Monelta kylältä löytyy luontopolku tai nuotiopaikka, jonka ylläpidosta vastaa paikallinen kansalaisjärjestö, pitkälti talkoovoimin, koska ylläpidon rahoitusta ei ole. Kasvaako tämä toiminta tulevaisuudessa vai väheneekö urbanisoitumisen myötä? Miten monipaikkaisuuden mahdollinen lisääntyminen vaikuttaa asiaan?

Tavoitteet ja toimintalinjaukset vuoteen 2030 mennessä

Voitte tässä lausua luvusta 5: Tavoitteet ja toimintalinjaukset vuoteen 2030 mennessä (5.1 Missio, 5.2 Visio, 5.3. Strategiset tavoitteet, 5.4 Toimintalinjaukset)

Missio on jossain määrin järkevä, mutta visiossa sekä strategisissa tavoitteissa on isoja ongelmia. Vision tulisi olla selkeämpi ja sen saavuttamista pitäisi voida jotenkin arvioida.

Strategiset tavoitteet ovat sinällään järkeviä, mutta täysin mahdottomia mitata. Mitään mittareita tavoitteille ei ole esitetty, joten on täysin mahdotonta sanoa onko tavoitteet saavutettu vai ei. Tämän voi määrittellä kukin toimija omasta näkökulmastaan.

Ehdotamme, että visiota kehitetään merkittävästi eteenpäin ja siihen sisällytetään konkretiaa. Strategiset tavoitteet tulisi miettiä täysin uusiksi ja hakea niille tavoitteet käytössä olevista mittareista.

Mittareiden valinnoissa on toki huomioitava mission ajatus luonnon kestävydestä. Esimerkiksi on kyseenalaista kannattaako mittareissa tavoitella kansallispuistojen suurempia kävijämääriä vai ovatko jo nykyiset kävijämäärät niin suuria, että ne haittaavat kansallispuistojen luonnonsuojeluroolia.

Ehdotuksia mittareiksi (ja mistä tieto saadaan):

Ulkoilukertojen määrä vuodessa. Strateginen tavoite kasvattaa niitä 15 % vuoteen 2030 mennessä. (Luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi)

Pyörällä ja kävellen tehtävien matkojen määrä (Henkilöliikennetutkimus)

Maauimalat ja uimarannat, lukumäärä (LIPAS)

Maastoliikuntapaikat, lukumäärä (LIPAS)

Veneily, ilmailu ja moottoriurheilu, lukumäärä (LIPAS)

Eläinurheilualueet, lukumäärä (LIPAS)

Liikunta- ja ulkoilureitit, pituus kilometreissä (LIPAS)

Virkistysolosuhteiden lukumäärä, virkistysolosuhteiden lukumäärä / 1000 ihmistä (LIPAS)

Virkistyskohteiden saavutettavuustiedot. Eli kuinka suuri osa väestöstä asuu esim. 15 min tai 1 km päässä virkistyspalveluista (LIPAS)

Uusien kohteiden perustamistiedot. Minne uusia virkistyskohteita perustetaan, noudatteleeko esim. väestönkehitystä niin, että virkistysalueet ovat edelleen ihmisten saavutettavissa? (LIPAS)

Virkistysalueiden omistajat/ylläpitäjät. Millä tavoin virkistyskohteita ylläpidetään ja ketkä ovat keskeisiä toimijoita ylläpitäjinä/omistajina? Eli mikä on tilanne nyt ja mihin suuntaan tilanne kehittyy? (LIPAS)

Rakentamattomien rantojen pituus kilometreissä, tavoite ettei määrä vähene (Seurantatutkimus 'Suomen merenrannikon rakennetut ja rakentamattomat rannat)

5.4. Toimintalinjaukset -kohdassa tarvitaan lisää konkretiaa kuten jo lausunnon alussa mainitsimme. Kaikki "edistämiset" ja "parantamiset" ovat lopulta vain sanahelinää, joita ei voi mitata ja joita ei useimmiten tulla toteuttamaan.

Myös toimenpiteiden mahdollinen kustannus tulee määrittää nyt. Muuten rahoitusta on hyvin hankala saada kehykseen tai vuosittaisiin budjetteihin.

Kohtaan "Parannetaan kestävän liikkumisen (julkinen liikenne, kävely ja pyöräily) edellytyksiä yhteistyössä. (LVM, kunnat, kuntayhtymät)" tulee toimijoiksi lisätä Väylävirasto, alueelliset joukkoliikenneviranomaiset ja liikennepalveluiden tuottajat.

Kohtaan "Tuotetaan avointa reaaliaikaista tietoa luonnon virkistyskäytöstä" tulisi toimijoiksi lisätä kunnat ja virkistysalueyhdistykset.

Otakantaa.fi kyselyn mukaan "Kuntien katsottiin voivan eniten vaikuttaa luonnon virkistysalueiden saatavuuteen." Miten tämä näkyy toimenpiteissä? Mitä tukea kunnat tarvitsevat työssään?

Toimeenpano ja seuranta

Voitte tässä lausua luvusta 6: Toimeenpano ja seuranta (6.1 Jatkotyö ja strategian päivittäminen, 6.2 Seuranta, mittarit ja indikaattorit, 6.3 Viestintä)

Tämä luku on niin ohut ettemme kommentoi sitä tässä vaiheessa. Toivottavasti sisältöä tulee enemmän. Mittareita esittelimme laajasti jo kohdassa 2 ja 5.

Koistinen Matti

Pyöräliitto ry - Yhteinen lausunto Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja
Pyörämatkailukeskuksen kanssa