

Asia: VN/14961/2024

## **Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)**

### **Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi**

#### **Avovastaus**

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU3) vaikuttaa Metsähallituksen toimintaan erityisesti liikenteeseen ja työkoneisiin liittyvien toimenpiteiden kautta. Metsähallitus pitää hyvänä, että suunnitelmassa on tarkasteltu myös poikkileikkaavia teemoja, kuten alueellisen ilmastotyön ja kulutuksen merkitystä. On selvää, että kaikki yhteiskunnan osa-alueet tarvitaan mukaan ilmastotoimenpiteiden toteutukseen.

Metsähallitus on keväällä 2025 julkaistussa ilmasto-ohjelmassa sitoutunut edistämään Suomen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista. Vahvistamme toimintamme myönteisiä ilmastovaikutuksia hoitamalla ja käyttämällä valtion maita siten, että ne toimivat lisääntyvinä hiilinieluina ja -varastoina. Lisäksi hyödynnämme valtion alueiden uusiutuvan energian potentiaalia. Samaan aikaan pienennämme toimintaamme liittyviä kielteisiä ilmastovaikutuksia ja edistämme ilmastomuutokseen sopeutumista. Tavoitteenamme on pienentää hiilijalanjälkeämme 20 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2024 tasosta. Selkeä ja ennakoitava ilmastopoliitiikka on olennaisessa roolissa Metsähallituksen ilmasto-ohjelman tavoitteiden toteutumisessa.

Ilmastotavoitteiden saavuttamiseen liittyy Suomessa paljon epävarmuuksia, mikä tunnistetaan hyvin myös lausunnoilla olevassa ilmastosuunnitelmassa. KAISU3-luonnoksessa kerrotaan selkeästi, että esimerkiksi liikenteen osalta hiljattain tehty, kasvihuonekaasupäästöjä lisäävät ilmastopoliittiset päätökset tarkoittavat sitä, että taakanjakosektorin tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan lisätoimia. Näitä lisätoimia on hahmoteltu KAISU3:n toimenpideohjelmassa. Toimenpiteiden toteutus on kuitenkin monilta osin epävarmaa, sillä esimerkiksi monen toimenpiteen toimeenpanoaikataulusta tai rahoituksesta ei luonnoksen mukaan ole päätöksiä. Toimenpideohjelman toteutuksen lisäksi taakanjakosektorin vuoden 2030 tavoitteisiin pääsemiseksi on toteutuksessa hyödynnettävä myös päästöoikeuksien siirtämistä päästökaupan puolelta (ETS-jousto). Toimenpideohjelmaan kirjattujen lisätoimien ja ETS-jouston avulla olisivat taakanjakosektorin vuoden 2030 tavoitteet saavutettavissa suunnitelmaluonnoksen mukaan pienellä marginaalilla.

Huomionarvoista on, että vaikka KAISU3 kattaa ainoastaan taakanjakosektorin toimenpiteitä, saattaa suunnitelman toteutus liittyä kiinteästi myös maankäyttösektorin päästökehitykseen. Kuten luonnoksessa todetaan, niin maankäyttösektorin mahdollinen vaje voi siirtyä katettavaksi taakanjakosektorille. Maankäyttösektorin päästövajeen suuruusluokka on mahdollisesti

huomattavasti suurempi kuin taakanjakosektorin vuosittaiset päästöt. Tämä huomio jää kuitenkin ainoastaan maininnan asteelle, eikä suunnitelmaan ole esimerkiksi rakennettu skenaariota, jossa taakanjakosektorin toimenpiteet olisi mitoitettu siten, että niillä katettaisiin osa maankäyttösektorin tavoitteesta.

KAISU3:ssa todetaan myös, että EU:n odotetaan tiukentavan taakanjakosektorin päästötavoitteita vuoden 2030 jälkeen. Taakanjakosektorin ilmastosuunnitelmassa ei kuitenkaan käsitellä potentiaalisia lisätoimenpiteitä, joilla voidaan ennakoida tulevia tiukennuksia. Esimerkiksi EU:n CO<sub>2</sub> raja-arvot uudelle raskaalle kalustolle ja ajoneuvoille tulevat vaikuttamaan merkittävästi raskaan kaluston ja ajoneuvojen kehitykseen ja liikenteen päästöihin uusien ajoneuvojen osalta. Suunnitelmassa kuvataan sen vaikutuksia kuitenkin vain hyvin kevyesti.

Ilmastopolitiikan ennakoitavuus olisi toimialojen kannalta olennaisia, jotta ne voivat sopeuttaa omaa toimintaansa muutoksiin nähden ajoissa. Kustannusvaikuttavuudeltaan ja politiikan hyväksyttävyyden kannalta heikoin vaihtoehto on, jos toimialoilta edellytetään nopeita lisätoimenpiteitä jo sovittujen sijaan, niihin ei ole ollut mahdollisuutta etukäteen varautua ja ne vaikuttavat sen vuoksi yritysten kilpailukykyyn tarpeettoman kielteisesti.

## Liikenne

### Avovastaus

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa, ja siten siihen liittyvillä toimenpiteillä on keskeinen rooli taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Suunnitelmaluonnoksesta selviää, että nykyisellä hallituskaudella tehdyt, liikenteen päästöjä kasvattavat päätökset edellyttävät liikenteen osalta uusia, korvaavia toimenpiteitä. Suunnitellut lisätoimenpiteet eivät kuitenkaan luonnoksen mukaan riitä kattamaan päästöjen kasvua, ja näin ollen vuoden 2030 päästövähennystavoitetta ei oltaisi saavuttamassa liikenteen osalta.

Keväällä 2025 julkaistussa Metsähallituksen ilmasto-ohjelmassa on asetettu tavoitteeksi hiilijalanjäljen pienentäminen 20 %:lla vuoden 2024 tasosta. Arviolta 34 % Metsähallituksen hiilijalanjäljestä muodostuu puun kuljetuksesta, ja siksi puukuljetusten päästökehitys on yksi keskeinen tekijä tavoitteen saavuttamisessa. Metsähallituksen ilmasto-ohjelman toimenpiteissä kuljetusten päästövähennyksiin tähdätään esimerkiksi autokuljetusten hankinnan ikärajoituksilla, vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämällä kilpailutuksissa, energiatehokkaiden kuljetusmuotojen kuten junakuljetusten, aluskuljetuksen ja uittojen hyödyntämisellä sekä urakoitsijoiden koulutuksella. Tavoitteen saavuttaminen nojaa myös poliittisiin päätöksiin, sillä esimerkiksi liikenteen biopolttoaineiden jakeluvälvoitteella on keskeinen rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä.

KAISU3:n liikenteeseen kohdistuvien päästövähennystoimenpiteiden osalta Metsähallitus korostaa, että suunnitelmassa tulee vielä huomioida eri toimijoiden ja eri alueilla toimivien yritysten yhtäläiset mahdollisuudet siirtyä fossiilisista energialähteistä vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja teknologioihin. Suunnitelman toimenpiteet ovat kannatettavia energiasiirtymän tavoittelussa, mutta niiden toteuttaminen tavoitellussa ajassa ja oikeudenmukaisesti edellyttää riittävää rahoitusta ja tukea. On tärkeää huomioida metsätalouden osalta myös pienet kuljetusalan yritykset ja niiden investointimahdollisuudet uuteen teknologiaan sekä työmaiden ja kuljetusreittien syrjäinen sijainti.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien latausasemien sijaintien tulee mahdollistaa poikittaisliikenne pääruunkoteiden lisäksi, jotta voidaan varmistaa raakapuun kuljetukset tehtaille ja sahaille.

Metsähallitus haluaa painottaa, että biokaasu ja biometaani tulee olla osa energiasiirtymää myös jatkossa. Sähköyhdistelmien kuormakapasiteetin ja raskaan kaluston toimintasäteen ei odoteta kehittyvän puukuljetuksien vaatimalle tasolle lähitulevaisuudessa, mutta biokaasuautojen käytöstä puunkuljetuksissa on jo saatu hyviä kokemuksia, ja lisätietoa kaasuauton käytöstä saadaan käynnissä olevista pilotointihankkeista. KAISU3:ssa viitataan HEETRA-hankkeen kustannusvaikuttavuusanalyysiin, jonka mukaan sähköyhdistelmien kustannusvaikuttavuus on suurempi kuin kaasukuorma-autoilla. On kuitenkin muistettava, että puunkuljetuksissa pitkille kuljetusmatkoille vain toinen teknologia on saatavilla ja potentiaalisesti skaalautuva seuraavan viiden vuoden sisällä. Metsätalouden energiasiirtymän kannalta on olennaista varmistaa biokaasun ja biometaanin tuotanto, saatavuus ja jakeluverkosto, jotta kaasuyhdistelmäajoneuvojen käyttöä voidaan lisätä vaikuttavissa määrin. Siihen voidaan vaikuttaa mm. selkeällä sääntelyllä ja jakeluverkon kehittämisellä. Puhtaiden kuorma-autojen hankintatukea ja raskaan kaluston hankintatukia mikroyrityksille tulisi harkita laajennettavaksi myös kaasukuorma-autoihin.

Luonnon virkistyskäytöllä on todistetusti positiivisia terveysvaikutuksia ihmisille, joten siihen tulisi olla kaikille mahdollisuuksia. Virkistyskäyttöön liittyvän liikkumisen päästöjä voidaan vähentää lähiluonnossa liikkumista edistämällä ja toisaalta kehittämällä luontokohteiden saavutettavuutta julkisella liikenteellä. Usein kauempana tapahtuva luonnon virkistys- ja matkailukäyttö kuten retkeily, metsästys, kalastus ja muu luonnonharrastus nojaavat vahvasti yksityisautoiluun ja kohteet (suojelu- ja virkistysalueet, metsästys- ja kalastusalueet) ovat harvoin saavutettavissa julkisella liikenteellä. Julkista liikennettä tulee kehittää niin, että useamman kansallispuiston ja muun retkeilykohteen tai liikuntaharrastuskohteen voisi jatkossa paremmin saavuttaa julkisin liikennevälinein tai vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntäen, mikä pienentäisi retkeily- ja virkistyskäytön ilmastovaikutuksia. Metsähallitus on usean vuoden ajan ollut mukana kehittämässä esim. kansallispuistojen saavutettavuutta julkisella liikenteellä yhdessä kumppaneiden kanssa. Tätä toimintaa on tarkoitus edelleen kehittää Metsähallituksen uuden ilmasto-ohjelman alla.

Luontomatkailun volyymi erityisesti Lapissa perustuu vahvasti lentoliikenteeseen ja yksityisautoiluun. Luontomatkailu tuo pohjoiseen Suomeen tärkeitä matkailutuloja, mutta kääntöpuolena ovat lentoliikenteen ja yksityisautoilun aiheuttamat merkittävät ilmastovaikutukset. Sähköistettyjen junanratojen jatkaminen tärkeimpiin matkailukeskuksiin mm. Ylläs-Levi alueelle ja matkaketjujen parempi yhdistäminen nopeisiin juniin olisi toivottava kehityskulku pohjoisen matkailun ilmastokuormituksen pienentämisessä.

## Maatalous

### Avovastaus

-

## Rakennusten erillislämmitys

### Avovastaus

-

# Työkoneet

## Avovastaus

KAISU3-luonnoksen mukaan työkoneiden päästöissä ei ole viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia. Päästövähennyksiin tähtääviä keinoja ovat esimerkiksi nolla- tai vähäpäästöisten polttoaineiden ja työkoneiden käytön edistäminen ja polttoaineen kulutusta ja päästöjä vähentävien käyttötapojen laajempi käyttöönotto. KAISU2:ssa suunniteltu toimenpide nostaa kevyen polttoöljyn bio-osuus 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä oli työkoneisiin liittyvistä päästövähennystoimenpiteistä merkittävin, mutta sen toimeenpanosta on luovuttu eduskunnan päätöksellä. Bio-osuus on määrä nostaa 10 %:iin vuoteen 2028 mennessä ja KAISU3:n ehdotuksen mukaan 15 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Käytössä on tällä hetkellä myös muita päästövähennyksiin tähtääviä politiikkatoimenpiteitä, mutta niiden vaikuttavuus ja vaikutukset etenkin metsätalouden työkoneisiin on epäselvempi. KEITO-skenaarion vaikutusarviossa (2025) mainitaan, että vuodesta 2028 lähtien työkoneiden polttoaineiden jakelu kuuluu myös ETS2:n piiriin, lukuun ottamatta maa- ja metsätalouden työkoneita, jotka jäävät ETS2- sääntelyn ulkopuolelle. Tämä poikkeus sääntelyssä on jäänyt kuvaamatta KAISU3:ssa.

KAISU3:n soveltamisalasta työkoneet liittyvät keskeisesti Metsähallituksen toimintaan. Pelkästään puun korjuu muodostaa Metsähallituksen hiilijalanjäljestä arviolta noin kolmanneksen. Lisäksi työkoneita käytetään esim. metsänhoitoon, tiehankkeisiin sekä rakentamiseen ja alueiden ylläpitoon liittyvissä toiminnoissa. Työkoneiden päästöjen kehitys on siten ratkaisevassa roolissa, kun Metsähallitus tavoittelee 20 % kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2024). Päästöjä vähennetään esimerkiksi ohjaamalla urakoinnin kalustehankintaa antamalla pisteitä uudemmasta korjuukalustosta ja lisäämällä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien käyttöä kilpailutuksessa. Esimerkiksi uusia päästöjen vähentämismahdollisuuksia liittyy koneiden sähköistymiseen, vetytalouteen, biokaasuun ja uusiutuvaan dieseliin. Metsähallituksessa tullaan pilotoimaan korjuuketjussa tai kaivinkonetöissä sähkö- tai vetykäyttöistä kalustoa vuoteen 2030 mennessä. Myös suojelu- ja retkeilyalueiden hoidon ja käytön ilmastovaikutuksia pyritään pienentämään esimerkiksi pilotoimalla sähkökäyttöisiä kulkuvälineitä.

Kuten KAISU3:n luonnoksessa todetaan, voidaan työkoneiden päästöihin vaikuttaa myös koneiden käytön aikana. Metsätalous Oy:ssä käytössä oleva ETJ+-energiatehokkuusjärjestelmä ohjaa energiatehokkuuden jatkuvaan parantamiseen ja energiankulutuksen seurantaan omassa toiminnassa ja urakoinnoissa. Energiatehokkuuden parantamiseen panostetaan työkoneiden osalta esimerkiksi sujuvoittamalla työn kulkua ja tarjoamalla urakoitsijoille koulutusta. KAISU3:ssa tehty ehdotus jatkaa Motivan tuottamaa verkkokoulutusta ja tarjota koulutusta jatkossa myös englannin kielellä on kannatettava. Työkoneiden käytönaikaisiin päästöihin ja energiankulutukseen on mahdollista vaikuttaa erilaisilla käyttöön ja huoltoon liittyvillä keinoilla, jotka voivat parantaa myös toiminnan taloudellista kannattavuutta.

Metsähallitus pitää hyödyllisenä myös panostaa työkoneiden päästölaskennan kehittämiseen. Tällöin toimialoilla on paremmat mahdollisuudet seurata tehtyjen päästövähennystoimenpiteiden vaikuttavuutta ja vastata raportointivaatimuksiin toiminnan päästöistä ja niiden kehityksestä.

KAISU3:ssa on monia kannatettavia toimenpiteitä työkoneiden päästökehityksen pienentämiseksi. Esimerkiksi vaihtoehtoisten käyttövoimien ja siihen liittyvän infrastruktuurin ja teknologioiden käyttöönoton edistämiseen on selvä tarve. Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, kehitys on niiden osalta ollut hidasta. Metsähallitus muistuttaa, että vaihtoehtoisen käyttövoiman infrastruktuurin edistämiseksi tarvitaan toimenpiteitä myös syrjäseuduilla. Esimerkiksi

rakennustyömaat tai teollisuusympäristöt ovat vaihtoehtoisten käyttövoimien suhteen sekä infran että kaluston osalta toteutettavuudeltaan ja kustannustehokkuudeltaan hyvin erityyppisiä kuin metsätalouden puunkorjuun, metsänhoidon ja tienpidon työmaat, jotka sijaitsevat usein kaukana rakennetusta infrasta. Eri toimialoilla ja koneyrittäjillä on siten erilaiset mahdollisuudet osallistua vaihtoehtoisten käyttövoimien ja teknologioiden käyttöönottoon, mikä tulee huomioida ilmastopolitiikassa, kannustinjärjestelmissä ja tulevien toimenpiteiden vaikutusarvioissa. Työkonealan yhteistyöryhmän perustaminen ja tiekarttatyö on kannatettava aloite, jonka avulla voidaan lisätä työkonealan monimuotoisuuden huomiointia päätöksenteossa, ja edistää mm. metsätalouden työkoneiden energiasiirtymää.

## Jätehuolto

### Avovastaus

-

## F-kaasut

### Avovastaus

-

## Teollisuus ja muut päästöt

### Avovastaus

-

## Kuntien ja alueiden ilmastotyö

### Avovastaus

Kuntien ja alueiden ilmastotyön edistäminen on osa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman poikkisektoraalisia toimia. Myös Metsähallitus tekee mielellään yhteistyötä alueiden muiden toimijoiden kanssa Suomen hiilineutraaliustavoitteen edistämiseksi. Esimerkiksi luonnon virkistys- ja matkailupalveluiden saavutettavuutta julkisella liikenteellä sekä palvelutarjonnan kehittämistä matkailijoiden viipymän pidentämiseksi alueilla on jatkossakin tarpeen kehittää paikallisena ja alueellisena yhteistyönä.

## Kulutuksen hiilijalanjälki

### Avovastaus

-

## Julkiset hankinnat

### Avovastaus

Julkisilla hankinnoilla voidaan merkittäväällä tavalla edistää ilmastotavoitteiden toteutumista yhteiskunnassa. KAISU3-luonnoksessa nostetaan esille erilaisia keinoja vähähiilisten hankintojen edistämiseksi. Yhtenä toimenpiteenä suositellaan valtion organisaatioita ottamaan ilmasto-ohjelmissaan huomioon tavoitteiden kannalta vaikuttavimmat hankintakategoriat. Metsähallitus on keväällä 2025 julkaistussa uudistetussa ilmasto-ohjelmassaan asettanut tavoitteeksi parantaa hankintojensa ilmastokestävyyttä. Tarkoituksena on laatia koko organisaation yhteinen vastuullisuuden kriteeripankki edistämään hankintojen ilmastokestävyyttä. Lisäksi suurimpien päästölajien (esim. puun korjuu ja kuljetus) osalta ilmasto-ohjelmassa tunnistetaan jo konkreettisia keinoja pienentää kielteisiä ilmastovaikutuksia kilpailutuksissa. Metsähallitus kannattaa hankintayksiköiden ohjaamista yhtenäisin kriteeripankein, suosituksin ja koulutuksin sen sijaan, että pakottavaa hankintalainsäädäntöä entisestään lisättäisiin. Jo nykyisellään hankintalain noudattaminen muodostaa merkittävän hallinnollisen taakan, mikä vie aikaa ja resursseja mm. varsinaisilta hankinnan kehittämistoimenpiteiltä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Julkisten hankintojen kohdalla KAISU3:ssa ei ole mainittu valmisteilla olevaa energiatehokkuuslakia ja sen taustalla vaikuttaa energiatehokkuusdirektiiviä. Energiatehokkuusdirektiivissä on asetettu julkiselle sektorille energiatehokkuustavoitteita, jotka energiatehokkuuslain kautta kohdistuvat toteutuessaan yhä laajemmin julkisen sektorin toimijoihin (ml. valtion liikelaitokset). ja hankintoihin niiden kautta.

## Muut poikkisektorit

### Avovastaus

Vapaaehtoiset hiilimarkkinat ja jakeluvetoisen joustomekanismin

Suomessa on toteutettu useita eri toimia ja selvityksiä, joilla on pyritty edistämään vapaaehtoisia hiilimarkkinoita ja ilmastoyksiköiden tuottamista Suomessa. Tuotettujen yksiköiden kysyntä ja tarjonta ovat kuitenkin lähes pysähtyneet, mihin on vaikuttanut mm. sääntelyn ja markkinoiden kehitykseen liittyvät epävarmuudet ja tuotettujen ilmastoyksiköiden uskottavuuden ja luotettavuuden varmistamiseen liittyvät haasteet. Luontopohjaisissa hillintätoimissa on eroavaisuuksia, mikä vaikeuttaa selkeän ja erilaisiin hankkeisiin sovellettavan kriteeristön rakentamista mm. perusuran, pysyvyyden ja lisäisyyden määrittelyä varten.

Vapaaehtoiset hiilimarkkinat voivat kuitenkin olla yksi keino, jolla tukea maankäyttösektorin hiilinieluja. Potentiaalinen hyödyntäminen vaatii kuitenkin selkeämpää ja kannustavampaa sääntely- ja toimintaympäristöä, jotta se on kannattava ja houkutteleva sekä ilmastoyksiköiden ostajille että tuottajille. Jakeluvetoisen joustomekanismin on yksi keino edistää myös vapaaehtoisia hiilimarkkinoita, mutta myös sen potentiaalinen on arvioitu olevan epävarma (päästövähennyspotentiaali välillä 0–0,5 miljoonaa CO<sub>2</sub> tonnia vuodessa). Mekanismin toteutettavuuteen ja uskottavuuteen vaikuttaa mm. se, millaista ohjeistusta Energiavirasto kehittää yksiköiden tuottamisen tueksi. Ohjeistuksen laatimisessa on tärkeää olla yhteydessä vapaaehtoisen hiilimarkkinan toimijoihin, jotta ohjeistus palvelee sekä tuottajia että ostajia. Haaste on saada eri tahojen näkemykset luontopohjaisten hankkeiden kriteereistä kohtaamaan niin, että mekanismin mahdollisuudet saadaan hyödynnettyä. Toimiva ohjeistus voi hyödyntää myös vapaaehtoisen hiilikaupan markkinoita.

# Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

## Avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman vaikutuksia on pyritty tunnistamaan useasta eri näkökulmasta, mikä on hyvä asia. Sekä laajempi ilmastopolitiikkaan liittyvä ennalta-arvaamattomuus että taakanjakosektorille suunnitellun toimenpidekokonaisuuden toteutuksen epävarmuus tekevät vaikutusten arvioinnista kuitenkin vaikeaa. Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, ei toimenpideohjelman toteutukselle ole tehty herkkyystarkastelua. Tällainen tarkastelu olisi kuitenkin hyödyllinen ilmastovaikutusten hahmottamiseksi suunnitelmaan liittyvien merkittävien epävarmuuksien vuoksi.

On selvää, ettei ilmastosuunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaalisista vaikutuksista ole mahdollista muodostaa tarkkoja vaikutusarvioita. Kokonaiskuvan muodostamiseksi voisi olla hyödyllistä kuvata arvioitujen vaikutusten suuntaa (myönteinen / kielteinen) ja mittakaavaa esimerkiksi taulukkomuodossa eri vaikutuslajien osalta. Vaikutuksissa olisi tärkeää tunnistaa myös se, että toimenpiteet, joilla hillitään ilmastomuutosta, ovat omalta osaltaan vähentämässä tarvetta usein moninkertaisesti kalliimmille ilmastomuutokseen sopeutumisen ratkaisuille. Näin ilmastosuunnitelmasta välittyisi selkeämmin se, että ilmastotoimia tehdään ensisijaisesti ilmastomuutoksen hillitsemiseksi ja erilaiset ilmastotavoitteet ja niiden toteuttaminen ovat ainoastaan työkaluja tämän tavoitteen toteutuksessa.

## Muita huomioita

### Avovastaus

Lisätietoja Metsähallituksen lausunnosta antaa: Tiina Vuoristo, vastuullisuuden johtava asiantuntija, [tiina.vuoristo@metsa.fi](mailto:tiina.vuoristo@metsa.fi)

Niemelä Juha  
Metsähallitus

Veikkola Johanna  
Metsähallitus