

Susan Hindström

Lausunto

VEO/VKE

9.11.2022
VN/26649/2022**Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto**

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua Kansallisen metsästrategia 2035:n luonnoksesta. Kansallinen metsästrategia 2035 (KMS2035) on lakisääteinen metsäohjelma, joka ohjaa Suomen metsäpolitiikkaa.

Lausunto on pyydetty antamaan lausuntopalvelu.fi:ssä vastaamalla seuraaviin kysymyksiin:

Luku 2: Toimintaympäristö

Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 2: Toimintaympäristön muutos

Yleisenä huomiona liikenne- ja viestintäministeriö esittää harkittavaksi, että strategian ”Toimintaympäristön muutos” osion (Luku 2) voisi pitää omana lukunaan tai nivoa vaikutustenarviointilukuun. Lisäksi strategiassa olisi hyvä avata, mitä riskejä ja epävarmuuksia toimintaympäristön muutokset tuovat toimenpiteiden toteuttamiseen ja sitä kautta strategia tavoitteiden toteutumiseen.

2.1.4 Teknologisia muutostekijöitä

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää metsätalouden toimintaympäristön digitalisaatiokehityksen osalta huomiota valtioneuvoston selontekoon Suomen digitaalisesta kompassista (VNS 10/2022 vp). Se käsittelee digitalisaation ja datan hyödyntämistä eri sektoreilla ja asettaa myös tavoitteet ja avaintulokset vuoteen 2030. Datatalouden osalta avaintuloksiin sisältyy myös tavoite data-avaruuksien muodostamiseksi eli EU-tasoisien datan yhteentoimivuuden ja ekosysteemisen hyödyntämisen lisäämiseksi mm. luonto- ja ympäristödatan sekä liikenne- ja logistiikkadatan osalta. Datan saatavuudella ja hyödynnettävyydellä laajasti yhteiskunnassa on keskeinen merkitys metsätalouden toimintaympäristön digitalisaatiokehitykselle.

2.2.2 Kansalliset politiikat

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kuvioista 3, (s. 15), jossa kuvataan ”Kansalliseen metsästrategiaan linkittyviä kansallisia strategioita ja ohjelmia” puuttuu Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032. (Valtioneuvoston julkaisuja 2021:57). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (L 12-suunnitelma) on

strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. L12-suunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja valtion ja kuntien toimenpiteitä sisältävän ohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusten arvioinnista. Valtioneuvosto päätti L12-suunnitelmasta antaessaan sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021.

L12-suunnitelmassa väyläverkon palvelutaso sovitetaan koko verkolla erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä liikennepalveluiden tarpeisiin. Asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastataan vähentämällä korjausvelkaa ja huolehtimalla riittävästä hoidon tasosta koko väyläverkolla, myös alemman tieverkolla. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa.

Lisäksi parannetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä muulla tieverkolla. Rahoitusta kohdistetaan kriittisiin siltojen parantamisiin sekä maantielautoja korvaavien siltojen kustannustehokkaisiin rakentamis- ja suunnittelukohteisiin, satama- tai terminaaliyhteyksiin sekä muihin äkillisiin tarpeisiin. Suunnitelman mukaan arvioidut valtion kustannukset ovat suunnittelukaudella 300 milj. €.

L12-suunnitelmassa linjatut yksityistieavustusten lisääminen ja avustusprosentin korottaminen palvelevat etenkin maa- ja metsätalouden kuljetustarpeita. Yksityistiet ovat tärkeä osa kansainvälisiäkin kuljetusketjuja.

Luku 3: Tahtotila

Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 3.1: Visio - Kasvavaa hyvinvointia metsistä ja metsille

-

Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 3.2: Strategiset päämäärät ja tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää positiivisena sitä, että päämääräksi on tunnistettu ”tiedolla johtaminen ja osaamisen kehittäminen”. Tähän liittyen on tärkeää perustella ja valmistella strategiat sekä toimenpiteet vaikutusarviointeihin perustuen. Päätöksentekoa varten on oleellista tunnistaa toimenpiteiden taloudelliset-, sosiaaliset- ja ympäristövaikutukset sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä ja eri käyttäjäryhmien osalta.

Strategialuonnoksessa todetaan, että päämäärään sisältyy metsäalan investointiedellytyksistä, raaka-aineiden saatavuudesta ja huoltovarmuudesta huolehtiminen ja metsäalan monipuolistuminen. Lisäksi päämäärään sisältyvät sujuvat hallinnon rakenteet, kannustava

toimintaympäristö sekä kansainvälinen vaikuttaminen. Tavoitteiksi listataan mm., että sujuva hallinto ja toimiva infra luovat ennakoitavan ja kannustavan toimintaympäristön.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa toimintaympäristön ja infran osalta, että liikennejärjestelmän kokonaiskehittämisestä on linjattu Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021-2032. Tämä tulisi huomioida osiossa 3.2. strategiset päämäärät ja tavoitteet.

Luku 4: Toimeenpano

Luku 4.1 Hankesalkku ja 4.2 Kärkihankkeet

Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuihin

4.1: Hankesalkku

-

4.2: Kärkihankkeet

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä toimeenpanoon ja toimenpiteisiin liittyen, että strategiassa kuvattaisiin toimenpiteen toteuttamisen aikataulu, rahoitus sekä yhteistyötarpeet ja mihin olemassa oleviin prosesseihin toimenpiteiden toteuttaminen nivoutuu (esim. Liikenne12- suunnitelman toimeenpano). Jotta Kansallisen metsästrategia 2035:n toimenpiteet toteutuvat ja ne nivoutuisivat osaksi eri toimijoiden olemassa olevia prosesseja, olisi hyvä mainita toimenpiteittäin niiden toteuttaja- ja vastuutahot. Lisäksi olisi tärkeää kuvata, miten toimenpiteet kohdistuvat alueellisesti.

Strategialuonnoksen (s.26) Taulukossa 1: "Metsien kasvua edistävät toimenpiteet" luetellaan mm. seuraavaa:

"Parannetaan metsien saavutettavuutta:

Kuvaus

- Luodaan yhteistyömalli tiehankkeiden toteutuksen ja rahoituksen kokonaispalvelulle sekä tiekuntien aktivoinnille
- Resursoidaan tiestön ja siltojen kunnostusta
- Kehitetään tiekuntien ammattimaista hallinnointia ja tieisännöintiä
- Parannetaan tie- ja siltatiedon kattavuutta ja tiedon liikkuvuutta rajapintojen kautta

Vaikuttavuus

- Kulkuyhteydet paranevat
- Metsien saavutettavuus ja raaka-aineiden saatavuus sekä kilpailukyky paranevat
- Virkistyskäytön sekä pelastustoiminnan edellytykset paranevat
- Maaseudun elinkeino toiminnan mahdollisuudet paranevat

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää näiden kirjausten osalta tarpeellisena avata tarkemmin, mitä näillä toimenpiteillä tarkoitetaan, mikä taho näiden toteuttamisesta vastaisi ja miten toimenpiteet rahoitettaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että liittyen metsien saavutettavuuteen virkistyskäytön osalta tulisi huomioida eri käyttäjäryhmät, kaupunkiseuduilla metsien/virkistysalueiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla ja muutoin sekä se, että koko Suomessa käyttöpaine

kohdistuu trendikohteisiin ja tiettyihin kansallispuistoihin ja virkistysalueisiin. Luonnonkantokyky saattaa olla näillä alueilla vaarassa. Tämä pitäisi huomioida, kun suunnitellaan metsien kestävää käyttöä.

Muuta huomioitavaa

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää strategian valmistelun keskeisinä osina vaikutustenarvioinnin valmistelua sekä toimenpiteiden rahoituksen suunnittelua. Sen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että maa- ja metsätalousministeriön tulisi varata mahdollisuus lausua näistä osista strategiaa valmistelun myöhemmässä vaiheessa. Vaikutusten kuvaamisella lisättäisiin ymmärrystä siitä, miten strategian tavoitteet toteutuvat hankesalkun toimenpiteillä. Tärkeää on myös, että lausunnonantajat voivat ottaa kantaa vaikutustenarviointiin ja eri käyttäjäryhmien näkökulmien huomioimiseen sen yhteydessä. Myös budjetointi on keskeinen osa strategian valmistelua, ennakointia ja varautumista.

Kuten kansallisessa metsästrategiassa kerrotaan, Suomen pyrkiessä hiilineutraaliuuteen metsien merkitys hiilinielujen ja –varastojen vahvistamisessa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä on suuri. Maankäyttösektori (metsät ja metsämaa mukaan lukien) on perinteisesti ollut Suomessa merkittävä nettonielu. Tilastokeskuksen pikaennakon tietojen mukaan maankäyttösektorin hiilinielu muuttui kuitenkin vuonna 2021 ensimmäisen kerran nettopäästökseksi, 2,1 miljoonaa tonnia CO₂-ekv. Nykyisen LULUCF-asetuksen mukaan hiilinielujen pieneneminen LULUCF-sektorilla katsotaan lisäpäästökseksi, joka on katettava taakanjakosektorilla tehtävillä lisäpäästövähennyksillä. Komission ilmastopakettien ehdotusten mukaan nykyinen LULUCF-asetus säilyisi myös kaudella 2021–2025 voimassa, mutta seuraavalle kaudelle laskenta- ja tilinpitojärjestelmä muuttuisi merkittävästi. EU:n taakanjakosektorin päästöjä säännellään EU:ssa ns. taakanjakoasetuksen avulla. Komission ehdotuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöjen tulisi pienentyä 50 % vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa sitä, että taakanjakosektorin päästöt saisivat tuona vuonna olla enintään 17,2 Mt CO₂ -ekv. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on arvioitu, että uusia (lisäisiä) toimenpiteitä taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi tarvittaisiin yhteensä vielä noin 5,6 miljoonan tonnin verran vuonna 2030, ja esimerkiksi liikenteen toimia tarvittaisiin lisää noin 1,25 miljoonan tonnin verran. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että jos maankäyttösektori pysyy jopa 2 miljoonan tonnin lisäpäästölähteenä myös tulevana vuosina, on taakanjakosektorille koitava lisäpäästövähennysmäärä huomattavan iso, ja taakanjakosektorin jo ennestään haastavan päästövähennystavoitteen saavuttaminen käy entistä haastavamaksi saavuttaa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo tästä syystä, että hiilinieluja ja –varastoja olisi metsästrategian toimenpiteillä huomattavasti vahvistettava ja varmistettava, että maankäyttösektorista ei tulevaisuudessa missään tapauksessa muodostu uutta päästövähennystaakkaa taakanjakosektorille.

Muilta osin liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa asiaan.

Minna Kivimäki
Kansliapäällikkö

Susan Hindström
Neuvotteleva virkamies

Jakelu

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Väylävirasto