



Årsöversikt 2021



Vision om världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

Vi tillhandahåller och utvecklar tjänster för trafikstyrning och -ledning inom alla trafikformer. Vi står till tjänst för att människor och varor ska nå sin destination säkert, smidigt och med beaktande av miljön. Smarta trafikstyrningstjänster, digitala tjänster för företag och konsumenter samt uppdaterad trafikinformation sätter fart på Finlands utveckling till en föregångare då det gäller hållbar trafik och logistik.

Vi vill vara en utmärkt och attraktiv arbetsplats för toppexperter. Vi sysselsätter 1 100 proffs.

Moderbolaget
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab svarar för ekosystem-och koncerntjänster.

Dotterbolag
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster.

Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för sjötrafikledningen.

Fintraffic Järnväg Ab svarar för styrningen och ledningen av järnvägstrafiken.

Fintraffic Väg Ab svarar för styrningen och ledningen av vägtrafiken.

Innehåll

År 2021

Verkställande direktörens översikt	5
Nyckeltal för 2021	8
Affärsverksamheten i korthet	9
Händelser 2021	10

Verksamhetsmiljö och strategi

Verksamhetsmiljö	14
Strategi	17
Vi påverkar inom många områden	21
På detta sätt skapar vi värde för samhället	26

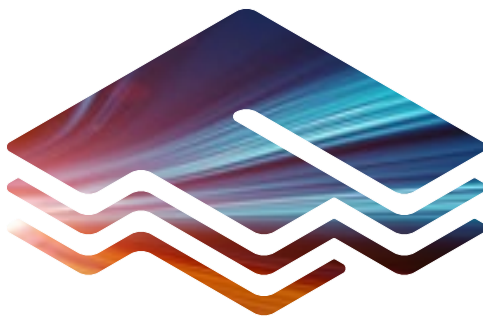
Affärsverksamhet

Flygtrafiktjänst	28
Sjötrafikledning	34
Järnvägstrafikstyrning	38
Vägtrafikstyrning	44
Trafikens dataekosystem	49

Hållbarhet

Hållbarhet i Fintrafficissa	54
Intressentgruppssamarbete	59
Säkerhet	61
Miljöansvar	65
Socialt ansvar	71
Ekonomiskt ansvar	77
GRI-Index	83

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2021

Strategi, centrala händelser 2021 och översikt över hållbarheten.



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2021

Information om bolagets förvaltnings-och styrsystem samt verkställande direktörens och styrelsemedlemmarnas löner och arvoden.

[Läs rapporten här](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2021

Beskrivning av bolagets verksamhet 2021 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

[Läs rapporten här](#)



Tillsammans mot framtidens trafik

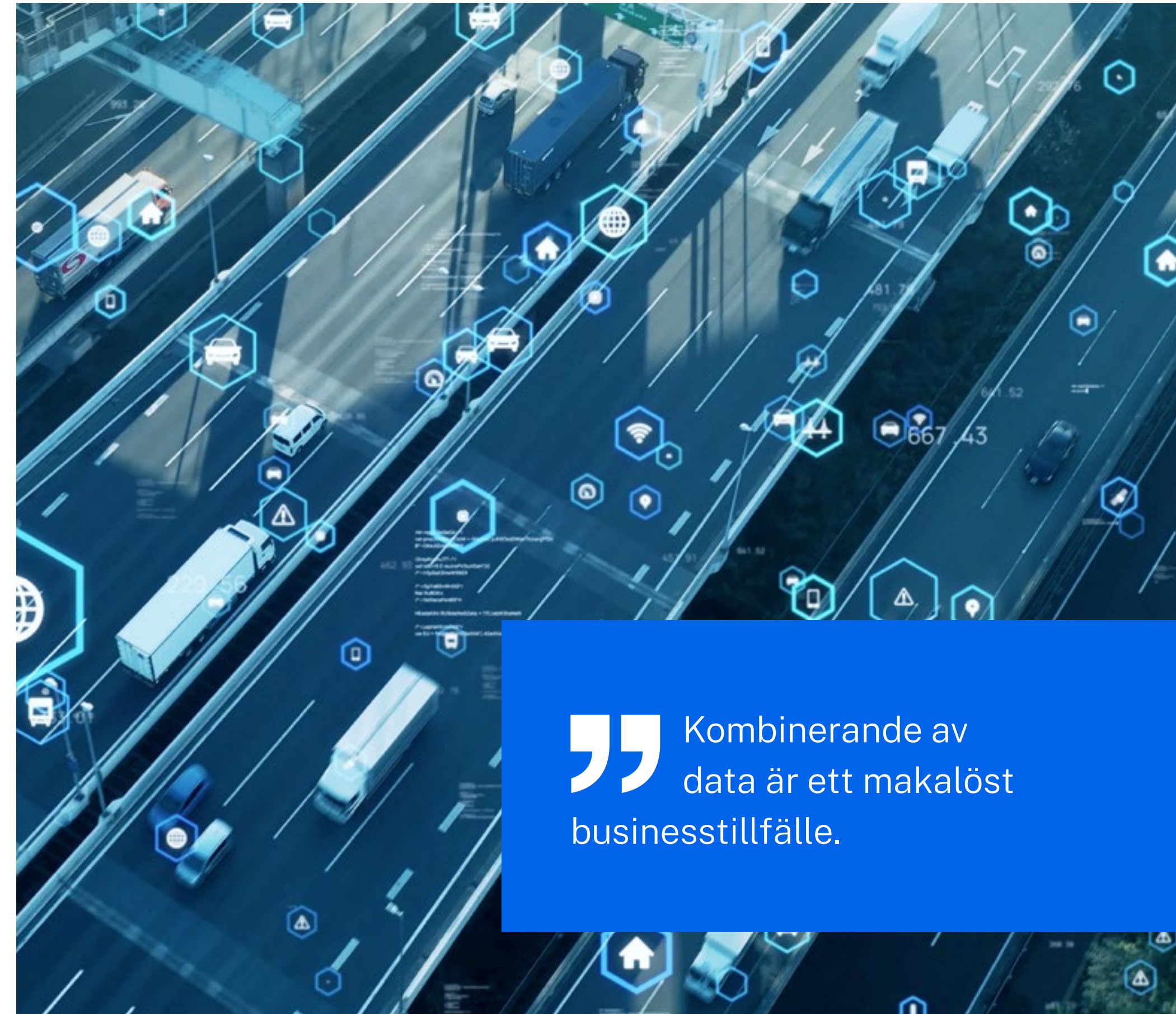
De senaste åren har för Fintraffic varit de stora omvälvningarnas tid. Vi har skapat upp vår grund och byggt nytt. Men ännu mer revolutionerar världen omkring oss, och genom vårt arbete vill vi svara på dessa förändringar.

Alla, oberoende om du är från Helsingfors eller Mumbai, sitter i bilköer och försöker på egen hand beakta trafikens risker, klimatpåverkan och kostnader. Till de som löser dessa frågor, är dessa utmaningar en enorm affärsmöjlighet. Samtidigt pågår en explosionsartad tillväxt i mängden trafikdata. Data genereras överallt, genom många olika aktörer. Vårt jobb är datahantering och bearbetning tillsammans med våra partners, så att data blir användarcentrerad, så att logistikkedjor har låga utsläpp och att transporttjänster är skalbara till nya transporttjänster. Då vi lyckas utnyttja data vi samlar in lyckas vi också med framgångsrik trafikledning på land, järnväg, till havs och i luften. Detta betyder effektivare

trafik, ett konkurrenskraftigare Finland och ett förbättrat välbefinnande för finländarna.

Men vi vill tänka ännu större: Kombinerandet av splittrade data möjliggör ett helt nytt affärsområde för Finland på den globala marknaden. För denna nya industri vill vi skapa en gynnsam gemensam verksamhetsmiljö, samt de plattformar, tjänster och verksamhetsmodeller som den kräver. Vi vill vara den förenande kraften som tillhåller bordet för gemensamt arbete.

Nu är det dags att öka takten. Framtiden – den smidigaste trafikkontrollen i världen – och en ny globalt betydelsefull industri – byggs nu, med krafterna av ambitiösa aktörer. Tillsammans.



” Kombinerande av data är ett makalöst businessstillfälle.



År 2021

Verkställande direktörens översikt

Coronapandemin har förändrat finländarnas mobilitetsvanor drastiskt. År 2021 upphävdes restriktionerna som anknöt till pandemin delvis, vilket resulterade i att trafiken blev livligare i de olika trafikformerna. I synnerhet privatbilismens andel av trafiken ökade betydligt. Om förändringen är permanent kommer det att bli svårare att uppnå utsläppsmålen och att upprätthålla trafiktjänsterna i det glest bebodda Finland. Av denna anledning lönar det sig att satsa på fungerande kollektivtrafik och attraktiva mobilitetstjänster, även med hjälp av metoder som digitaliseringen möjliggör, så att trenden kan ändras.

Utöver fungerande persontrafik är också konkurrenskraftig logistik livsviktig för Finlands nationalekonomi, och betydelsen av denna framhävs då Finland som investeringsobjekt för industrin konkurrerar med länder som finns närmare exportmarknaden.

Trafik och logistik står för cirka 13 procent av bruttonationalprodukten, och en effektivisering av trafiken här därför stor betydelse med tanke på nationalekonomin. Vår strategi grundar sig på de riktlinjer som fastställts för oss i statsrådets ägarstrategi. Vårt mål är att vi i vår grundläggande uppgift, dvs. trafik-

styrning, hör till de bästa i världen. Dessutom har vi som specialuppgift ålagts att främja digitaliseringen i trafiken i syfte att rationalisera och effektivisera både varulogistiken och människornas dagliga mobilitet. Vår tredje viktiga uppgift är att bistå försvars- och säkerhetsmyndigheterna i alla situationer.

Trots coronaviruspandemin kunde Fintraffic sörja för trafikstyrningen och trafiksäkerheten mycket väl.

I vår grundläggande uppgift lyckades vi inom trafikstyrningen upprätthålla service-nivån fortlöpande, trots sjukdomsfall. Inom

flygtrafiktjänsten låg vår prestationsförmåga igen på europeisk toppnivå: vår verksamhet orsakade noll minuter fördröjningar, och våra metoder för att minska utsläppen omfattar optimering av flygrutterna, slutlig inflygning under kontinuerlig plané och ett intensivt internationellt samarbete. Inom sjötrafikstyrningen såg vi till säkerheten genom att förhindra nio grundstötningar och skyddade därmed den känsliga havsnaturen i Finland. Inom järnvägstrafikstyrningen fortsatte det betydande investeringsprogrammet, och därmed höjdes automationsnivån och ersattes den föråldrade infrastrukturen. I vägtrafikstyrningen togs de mest betydande utvecklingsstegen i produktifieringen och standardiseringen av programmen och gränssnitten för landsvägarnas öppenavsnitts- och tunnelsystem.

I vår grundläggande uppgift, dvs. trafikstyrningstjänsterna, producerar vi rikligt med värdefull och nyttig information om trafiken till lands, till sjöss och i luften. Användningen av det öppna trafikdata som distribueras av Fintraffic ökade betydligt och uppnådde den rekordhöga nivån på en





miljard gränssnittsanrop under årets sista kvartal. Detta innebär mer än 6 000 sökningar per minut i informationen om trafikens situation, bild och förhållanden och att trafikinformation kunde ses av slutanvändarna i trafiken i bland annat företagets system, karttjänster, navigationsanordningar och i olika medier.

Vi har tillgodosett efterfrågan på trafikdata och digitala tjänster genom att utveckla dagens tjänster och genom att lansera nya tjänster för de olika användargrupperna inom trafiken, till exempel hamnar, tågresenärer, vägtrafikanter och användare av obemannade luftfarkoster (drönare). Antalet användare av våra tjänster är glädjande. På webbplatsen för tjänsten Trafiksituation, där uppgifter om trafikhändelser och -förhållanden samlas, fördubblades antalet besök 2021 till drygt fyra miljoner per år, mer än 14 000 drönarflygare har registrerats genom tjänsten som producerats av oss, och hundratusentals personer använder dagligen passagerarinformationstjänsterna för tågtrafiken. Nästan alla hamnar i Finland började använda den hamnapplikation som distribuerar sjötrafikinformation mellan olika aktörer, och användningen av applikationen har också utvidgats till Sverige.

Genom att utnyttja digitaliseringen kan människornas och varornas rörlighet

rationaliseras och effektiviseras på ett helt nytt sätt. Tillsammans med andra aktörer inom trafikbranschen bygger vi upp digitaliseringen i trafiken. Vi har för trafikens dataekosystem bildat en arbetsgrupp som består av mer än 130 samarbetspartner från Finland: trafik- och logistikoperatörer, städer, kommuner, IT-företag, utvecklare och många andra aktörer för vilka trafiken är viktig. Tillsammans med dem vill vi i Finland bygga upp ett för alla öppet dataekosystem som främjar samverkan inom branschen i syfte att utveckla allt bättre och mer sammanhängande tjänster i person- och godstrafiken och genom en proaktiv hemmamarknad skapa nya exportmöjligheter för lösningar som tagits fram av finländska företag.

Fintraffics verksamhet styrs av sex strategiska program: Värdeskapande trafikekosystem, Produktifierade digitala ekosystemtjänster, Utveckling av trafikstyrningen, ICT-struktur med potential, Effektiva och driftsäkra processer samt Kompetens, ledarskap och företagskultur. Med hjälp av dessa deltar vi för vår del i Finland i uppbyggnaden av världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik (vår vision) och i produktionen av världens bästa trafikstyrning samt smarta tjänster för trafiken (vår mission).

” Vår position som trafiktrendsättare har blivit noterad bland våra intressentgrupper i en allt större utsträckning.

Implementeringen av Fintraffics strategi bygger på hela koncernens gemensamma värderingar som beskriver hur vi vill agera tillsammans och vad som är viktigt för oss. Jag är särskilt stolt över vår personal som i positiv anda engagerade sig då det gällde att ta fram och sammanfatta våra gemensamma värderingar. Värderingarna har nu förfinats till en mening som består av några konkreta ord och som jag anser att beskriver oss mycket väl: **Vi säkerställer, bryr oss och sätter riktning. Tillsammans.**

Trots att coronapandemin försvårade vårt arbete under hela året främjade vi beslutsamt våra strategiska projekt inom alla trafikformer. Vårt bolag har i enlighet med de ägarstrate-

giska riktlinjerna åtagit sig att höja säkerhets- och servicenivån, förbättra driftsäkerheten och samtidigt effektivisera trafikstyrningens tjänsteproduktion. Vi har lyckats mycket bra i arbetet med att uppnå dessa mål, samtidigt som vår verksamhet utvidgats betydligt. För bolaget har effektiviseringsmål på 30 miljoner euro satts upp för åren 2019–2022, och vid utgången av 2021 hade vi lyckats effektivisera vår verksamhet till ett värde av 25 miljoner euro – samtidigt som vi kunde producera mera tjänster till samma kostnad och tidigare tjänster till lägre kostnader. Vi måste fortsätta effektivisera tjänsteproduktionen också under de kommande åren och se till att vi för finländarna producerar så stor nytta som möjligt

” Utnyttjande av digitalisationen erbjuder en chans att optimera och smidiggöra människo-och godstrafik på ett helt nytt sätt.

med varje euro som står till förfogande. Samtidigt måste vi tillsammans med de övriga aktörerna inom trafikbranschen säkerställa att de insatser som trafikstyrningen och digitaliseringen i trafiken kräver betraktas som investeringar och att tillräckligt resurser kan allokeras för dessa. Flygtrafiktjänsten påverkas, om den geopolitiska krisen i Östeuropa drar ut på tiden. Konflikten mellan Ukraina och Ryssland påverkar användbarheten av Europas och Rysslands luftrum och vidare flygruttsintäkterna. Stängningen av Rysslands luftrum innebär i praktiken att överflygningarna upphör i Finland, vilket sänker flygtrafiktjänstens omsättning betydligt.

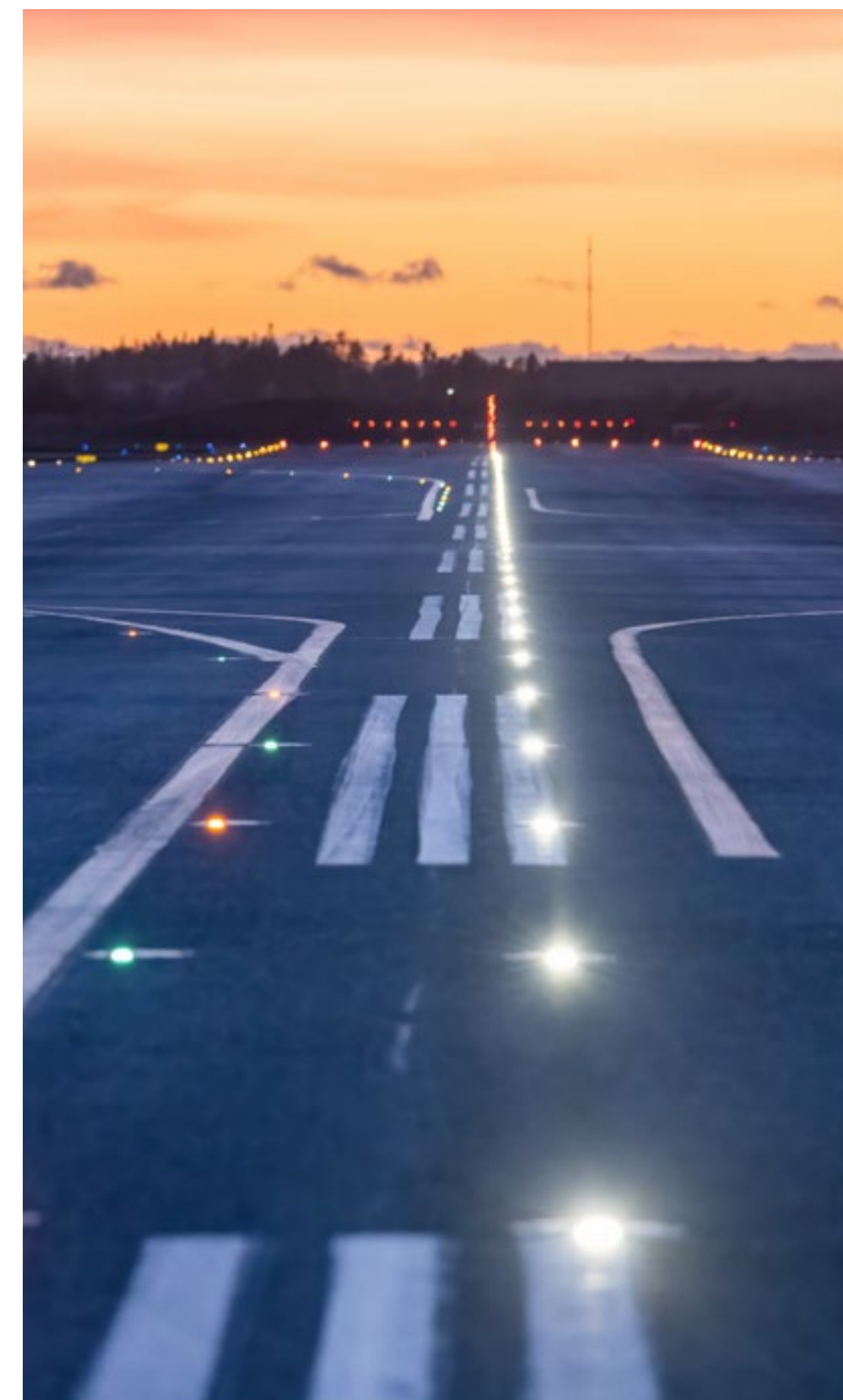
Vår position som trendsättare för trafiken har under året observerats av våra intressentgrupper i allt större utsträckning. Detta framgår bland annat ur resultaten i renomméundersökningen som genomfördes för första gången. Inom trafikbranschen är vi på väg att bli en stark speluppläggare som med hjälp av sina för samhället viktiga trafikstyrningstjänster samt information och digitalisering utvecklar den finländska trafiken och hela branschen så att den blir allt tryggare, mer hållbar och kundorienterad. Under året kunde vi också skapa allt tydligare modeller för våra betydliga insatser och vår effektivitet då det gäller att minska utsläppen som trafiken ger upphov till. Också vårt hållbar-

hetsarbete framskred som planerat, och vi stärkte vårt mål gällande kolneutralitet i vår egen verksamhet redan 2023.

Det gångna året har varit det tredje gemensamma för oss efter att koncernen grundades och det första med det gemensamma namnet Fintraffic. Vi har under året framstått som en allt enhetligare grupp till lands, till sjöss och i luften samtidigt som vi gjort våra produkter kända för en allt större grupp i den finländska vardagen. I en exceptionell pandemisituation har vi producerat våra tjänster på en hög kvalitetsnivå och driftsäkert, trots att konsekvenserna av pandemin för vår organisation har konkretiserats i form av bland annat permittering av flygtrafiktjänstens medarbetare. Detta beror på att vi tillsammans utfört ett gott arbete, brytt oss om varandra och att vi orkat iaktta hälsosäkra förfaranden. För allt detta förtjänar alla våra kompetenta medarbetare ett varmt tack, i synnerhet våra proffs inom flygtrafiktjänsten för vilka pandemitiden har varit särskilt betungande!

Pertti Korhonen

Verkställande direktör





Nyckeltal för 2021

Omsättning

209,7 M€

(182,4 M€)

Rörelsevinst

6,1 M€

(-8,0 M€)

Antal anställda i genomsnitt

1 126

(1 125)

Chefsindex

4,0Allvarliga olyckor
orsakade av Fintraffics
verksamhet**0**

(0)

Förhindrade
grundstötningar**9**

(9)

Överförd information genom
Digitraffic-tjänsten**386** TB (344)

Aktörer i ekosystemet

120 lkmÖkad mängd data delat
till ekosystemet**30** %

Minskade utsläpp i väg- och flygtrafik

26 000 tCO₂e

Affärsverksamhetsområdena i korthet



Flygtrafiktjänst

Omsättning 62,8 (49,3) M€
Personal 427 (443)

Våra tjänster

- kontroll av luftrumsanvändningen i Finland samt flygvägs- och flygtrafiktjänster vid 22 flygplatser.
- planering och underhåll av infrastrukturen och systemen som flygtrafiktjänsten behöver i Finland samt tekniska underhållstjänster på fem flygplatser i Sverige
- specialuppgifter i anslutning till flygräddning och områdesövervakning
- utbildnings- och konsulttjänster



Sjötrafikledning

Omsättning 18,9 (18,1)
Personal 101 (101)

Våra tjänster

- fartygstrafiktjänster
- säkerhetsradioverksamhet
- övervakning av internationella havsområden
- radionavigeringstjänster.



Järnvägstrafikstyrning

Omsättning 76,3 (69,6) M€
Personal 470 (465)

Våra tjänster

- järnvägstrafikstyrning
- trafikplanering för samordning av banarbete och trafik
- kapacitetshantering
- driftcentralsverksamhet
- passagerarinformationstjänster för tågresor
- ansvar för säkerhetskontrollrummet och kontrollrummet för trafik kvaliteten
- expert- och utbildningstjänster.



Vägtrafikstyrning

Omsättning 49,3 (43,5) M€
Personal 88 (80)

Våra tjänster

- vägtrafikstyrnings- och kontrolltjänster på vägtrafikcentralerna
- trafikkontrollsystem på landsvägarnas öppen- och tunnelavsnitt samt vid gränsövergångsställena
- drift- och övervakningssystem för trafikljus samt infrastruktur för automatisk hastighetsövervakning
- vägvädersanordningar, -system och -analyser
- Trafikmätning och -analyser.



Trafikens ekosystem

Våra tjänster

- vi främjar samarbetet mellan aktörerna inom trafikbranschen*: dataekosystemets drift och den styrande samordningen möjliggörs
- vi utvecklar trafikens digitala infrastruktur*: teknisk dataplattform, data och bastjänster för digital affärsverksamhet
- vi sammanställer den digitala regelboken*: mallar, standardavtal, standarder för samarbete och dataöverföring
- vi utvecklar fortlöpande de färdiga egna tjänsterna: Digitraffic, tjänsten Trafiksituation, Responskanalen, Digitransit, Finap

* I samarbete med trafikekosystemets aktörer.

2021 nyckelhändelser



Januari

Vi tog i bruk namnet Fintraffic istället för Traffic Management Finland och koncernen utgjord av dess dotterbolag. Vi fungerar mer och mer som en gemensam uppsättning, och gör våra tjänster mer kända i vardagen för en större andel finländare.

En stor andel aktörer inom trafikbranchen började tillsammans bygga trafikens ekosystem, som baserar sig på data, av Fintraffic's inbjudan.

Vi öppnade drönarregistret, var alla från professionella till amatörflygare kan registrera sig enligt lagen.



Februari

Finlands järnvägsnätverkets pålitlighet förstärktes i södra och sydöstra Finland med att duplicera distansstyrningssystem.

Finnair och Fintraffic började ett nytt samarbete, som siktar på att minska miljöbelastning och CO₂-utsläpp från flyg.

Åboledens (Riksväg 1) nya trafikledningssystem blev klar.



Mars

Vi började preparera ett internationellt banbrytande distansflygledningskoncept med Finavia.

Pandemin tystade ner trafiken inom alla transportsätt i början av året. Framförallt led flygtrafiken: antalet ankomster till Helsinki-Vantaa var 73% mindre än under samma tidsperiod året innan.

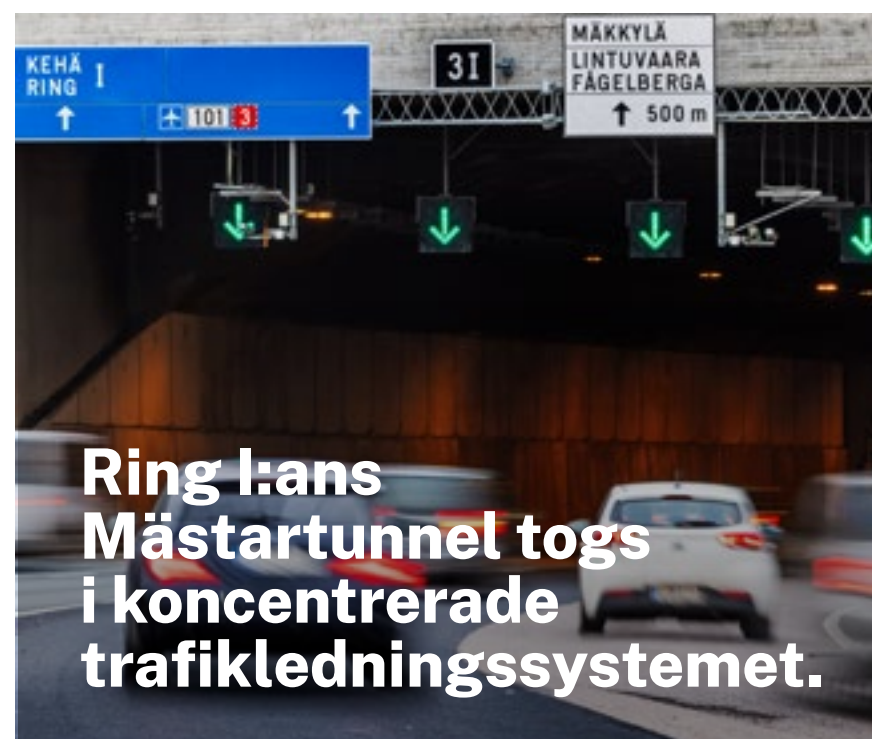


April

Lägesamordnare-tjänsten började bjuda experthjälp gällande spårtrafik för myndigheter och andra intressgrupper dygnet runt.

Fintraffic publicerade en ny digitalisationsplattform Port Activity App-tjänst. Tjänsten är gratis och öppen för alla hamnar och hamnoperatörer. Tjänsten och applikationen relaterad till tjänsten hjälper intensifieringen av operationer, speciellt inom informationsflöde gällande fartygens hamnanrop.

Sjötrafikledningen följde med Baltic Sea Action Groups Östersjö-samarbete med att dela information åt fartygen om Baltic Sea Waste Fee.



Maj

Finlands mest trafiklivliga led, Ring I:ans Mästartunnel anslöts till trafikledningssystemet.

Väganvändarnas nöjdhetsundersökningsresultat visar, att privatbilisternas nöjdhet gällande rapportering om väder- och trafikförhållande förbättrades med 15% och yrkesförarnas med till och med 21% jämfört med året innan.

Vi skrev under samarbetsavtal med fordonstillverkare, tjänsteleverantörer och EU-medlemsstater om utbyte av data om trafiksäkerhet utanför gränserna.

112 Suomi-mobilapplikationen, som också innehåller trafikmeddelanden, hade nästan 1,8 miljoner användare.



Juni

I hållbarhetsarbetet åtog vi en av världens största nätverk för företagsansvar, Global Compact.

STM Efficient Flow-projektet slutfördes. I projektet utreddes det hur hamnarnas ekonomiska kraft kan förbättras och fartygens utsläpp minskas med hjälp av data, som insamlas från olika system.



Juli

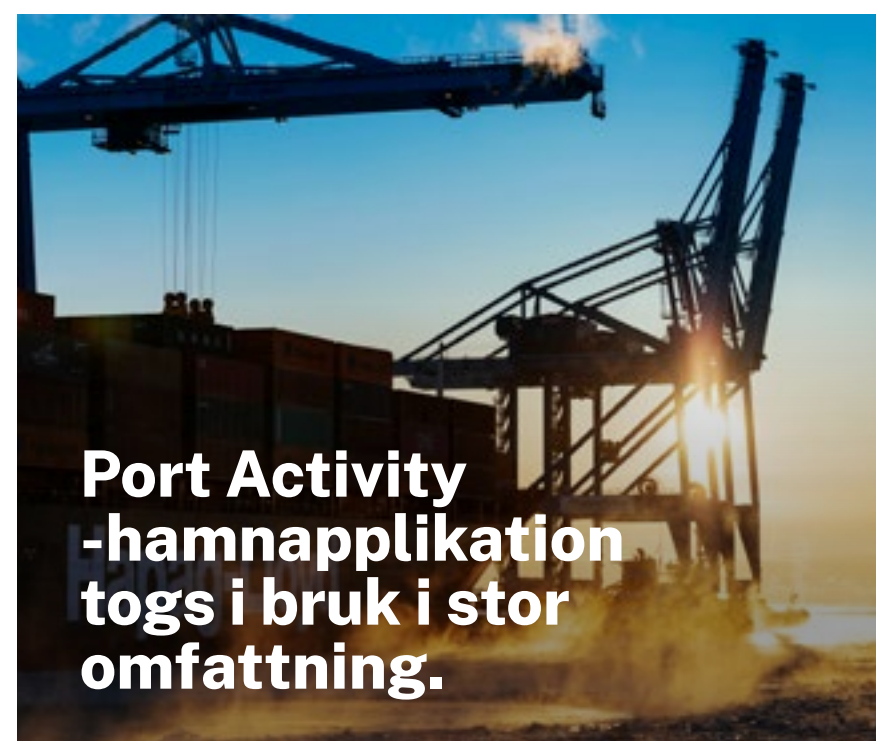
Trafiken blev liviligare i alla trafikformer, då pandemi-restriktionerna upphävdes i juli.

I Fintraffics sjötrafikstyrning påbörjades en provotid på ett halvt år, var också Skärgårdshavets nya larmområden deltog. Larmområden förbättrar trafikens säkerhet och smidighet, då sjötrafikscentren får automatiska alarm i situationer var flera fartyg är på ett och samma område samtidigt.



Augusti

I flygtrafiktjänstens Avia College kunde man börja arbetet och studierna i nya faciliteter.



September

Port Activity-applikationen, som erbjuder information om fartygens ankomst- och avgångstider i realtid, togs i bruk i större omfattning i Finlands hamnar. Applikationen utsågs till finalist i 2021 årets Seatrade Awards.

Sjöfartstyrningen undertecknade ett serviceavtal för den nya Port Call Time Stamp and Estimation Service-tjänsten för hamnoperatörer och myndigheter.



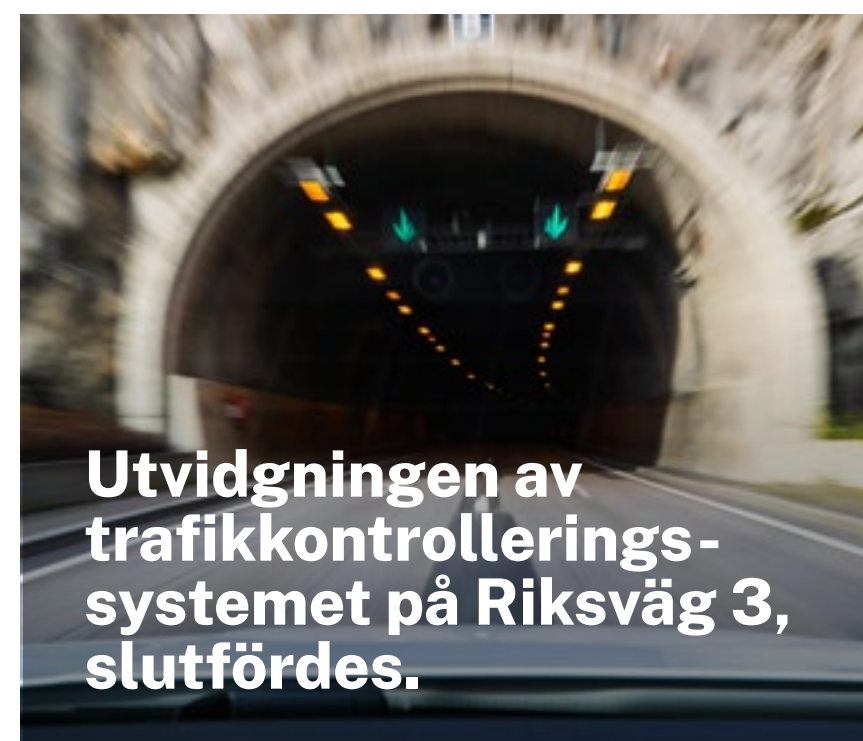
Oktober

Vi inledde ett forsknings- och utvecklingsprojekt tillsammans med Telia Finland, för att information om folkrörelser samlad från mobilnät kan utnyttjas i beräkning av vägtrafik.

Vi bestämde oss för att investera i ett modernt distansstyrningssystem för järnvägstrafik i Norra Finland.

Det nya passagerarinformationssystemet för järnväg togs i bruk. Till passagerare visade sig förändringen främst som nya displayenheter och utrop på stationerna.

Vi tog i bruk hela koncernens nya värderingar: Vi säkerställer, bryr oss och sätter riktning. Tillsammans.



November

Port Activity-hamnapplikationen fick Highly Commended-omnämning i 2021 årets Seatrade Awards-finalen.

Pilot av bangårdens nya kapacitetstyrningsoperation startades i Kouvola och Kuusankoski.

Utvidgningen av trafikkontrolleringssystemet på Riksväg 3, som gjordes som en del av projektet av förbifartsleden i Klaukkala, slutfördes.



December

Trafikledsverket och Fintraffic skrev under kontraktet om att genomföra Digispår-alliansprojektet.

Fintraffic startade utvecklingsprojektet för att förnya informationstjänsten för nationell sjötrafik. Sjötrafikens anmälningstjänst NEMO kommer att ersätta den nuvarande Portnet-tidsinformationstjänsten år 2025.

Användningen av öppen trafikdata distribuerat av Fintraffic växte betydligt, och nådde rekord med en miljard gränssnitsanrop på sista kvartalet.

Trafikens dataekosystem har 120 aktörer. Den sammanställda Digitala spelboken är i användning.

Över 14 000 drönare har registrerats i drönarregistret.



Verksamhetsmiljö och strategi

VÅR VERKSAMHETSMILJÖ

Trafiksystemet i ett kraftigt brytningsskede

Under de kommande åren står trafiksystemet inför en stor omvandling. Bekämpningen av klimatförändringen, konsumenternas föränderliga behov, befolkningens åldrande, urbaniseringen, den offentliga ekonomins skuldsättning, de nya affärsmodellerna inom branschen och den snabba tekniska utvecklingen är trender som kraftigt påverkar trafikens verksamhetsmiljö. Under de kommande åren har trafiken väsentlig betydelse då det kommer till att minska klimatutsläppen och stödja Finlands internationella konkurrenskraft.

Trafiken ger upphov till en femtedel av koldioxidutsläppen i Finland. Finland har som mål att halvera trafikutsläppen senast 2030. Till följd av pandemin ökade privatbilismens popularitet i persontrafiken, medan kollektivtrafiken har förlorat kunder. För att pandemin inte permanent ska bromsa upp minskningen av trafikutsläppen är det viktigt att attraktiva mobilitetstjänster blir tillräckligt konkur-

renskraftiga alternativ till privatbilismen, i synnerhet i städerna och i trafiken mellan de centrala städerna.

Trafiken har också stor ekonomisk betydelse. Cirka 13 procent av hushållens och företagens utgifter hänförs till mobilitet och logistik. Redan små förbättringar i trafiksystemets effektivitet syns i konsumenternas köpkraft och företagens konkurrenskraft.



” Vi arbetar för saker som aldrig tidigare varit aktuella för någon i världen.

Hur vet vi att implementeringen av vår strategi har lyckats?

Fördelar för samhället

1. Finlands konkurrenskraft stärks
2. Inkomsterna, antalet arbetstillfällen och exporten ökar på trafikmarknaden
3. Hushållens, företagens och samhällets trafik kostnader minskar, effektiviteten förbättras
4. Den regionala och internationella tillgängligheten förbättras
5. Hållbar mobilitet ökar i popularitet
6. Informationsgången förbättras och data utnyttjas i allt större utsträckning
7. Högbelastning bekämpas
8. Utsläppen minskar
9. Antalet olyckor minimeras: person-, material- och miljöskador förebyggs

Fördelar för trafiksystemet

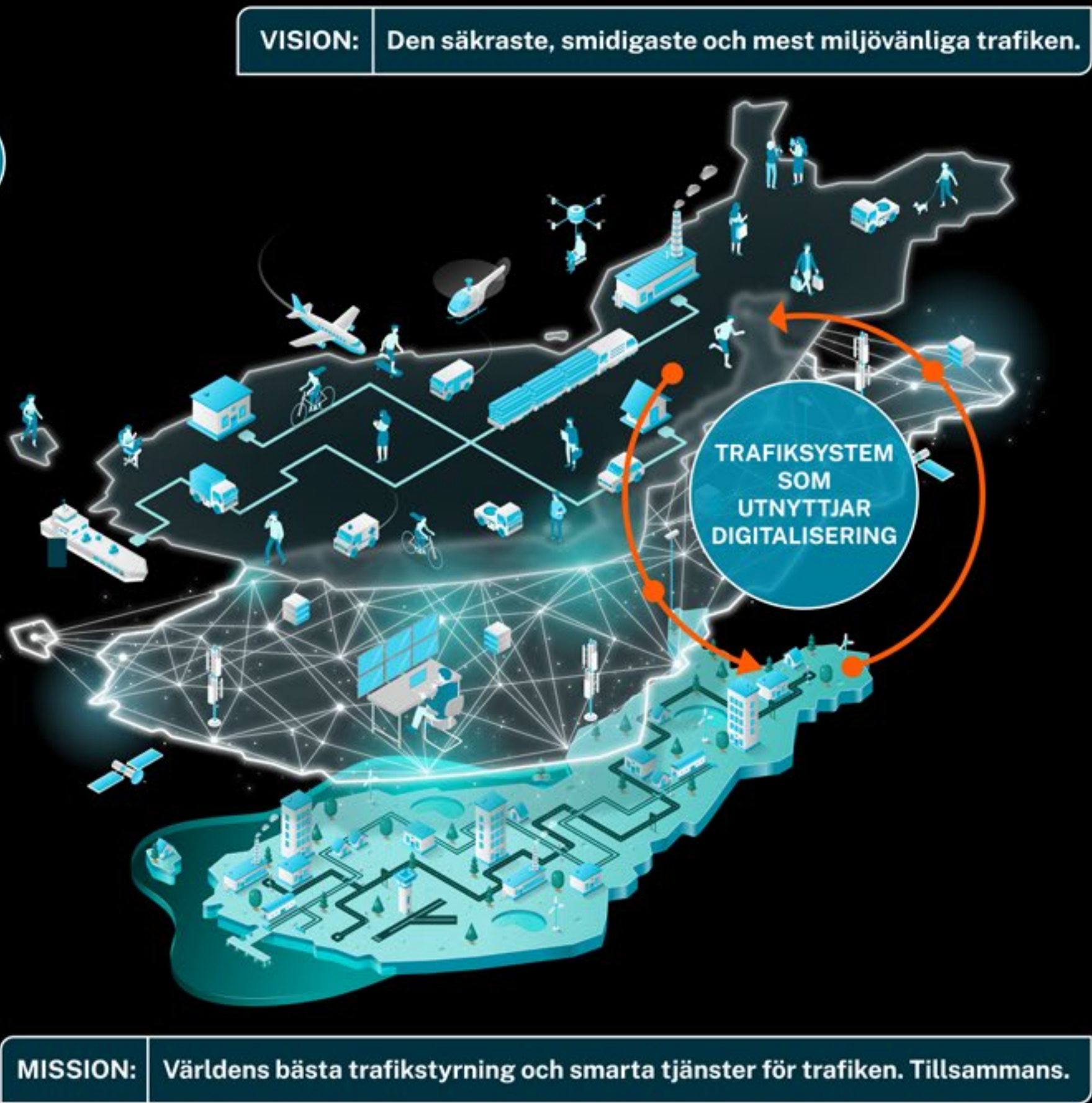
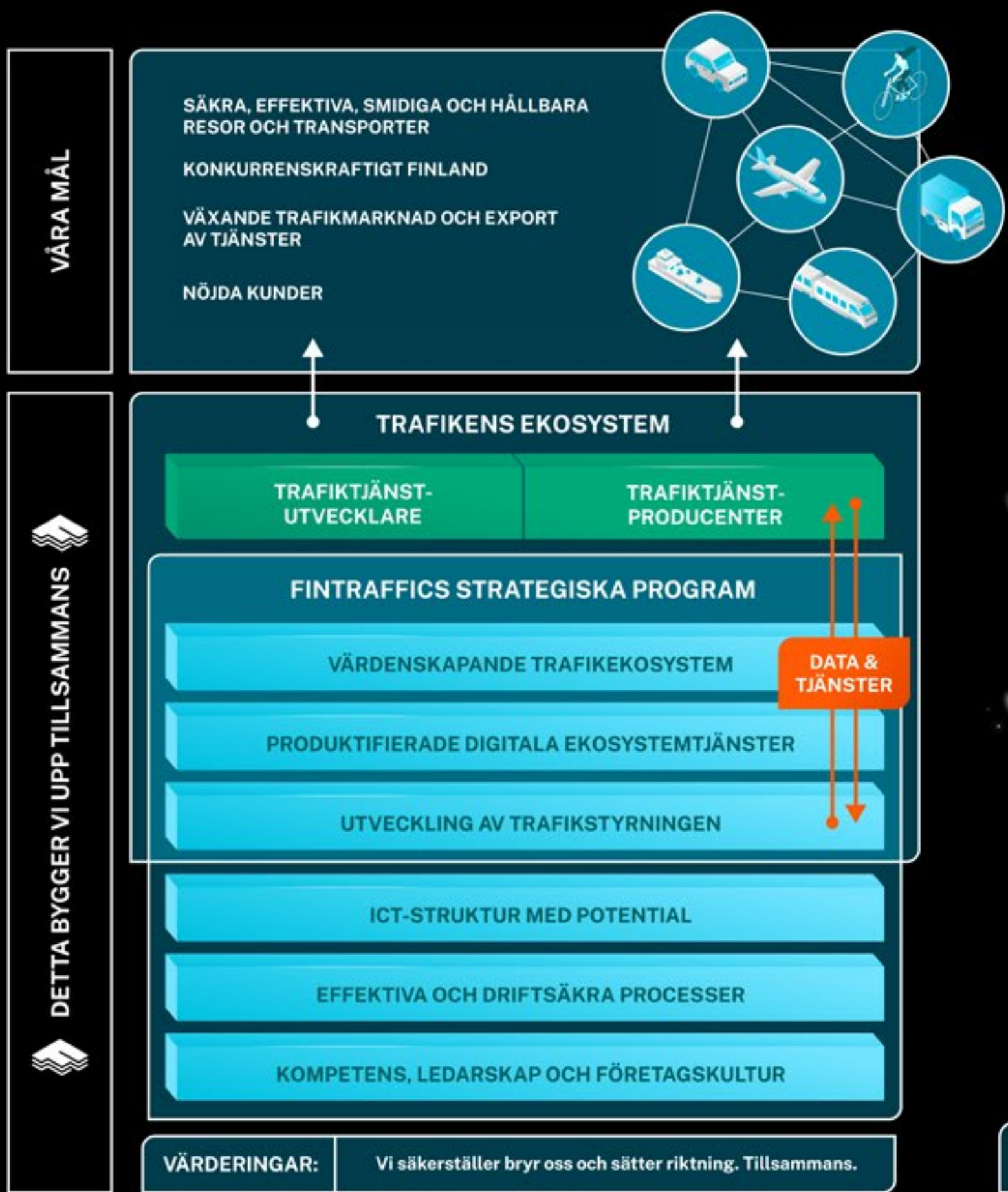
1. Den av aktörerna gemensamt producerade och utnyttjade situationsbilden används i stor utsträckning
2. Antalet företag som engagerat sig i dataekosystemet för trafiken ökar
3. Utnyttjandet av trafikdata har ökat
4. Nöjdheten bland slutanvändarna i trafiken har förbättrats
5. Fungerande och effektiva rese- och transportkedjor
6. Den säkraste trafikstyrningen
7. I fråga om driftsäkerhet samt beredskap och resiliens den bästa trafikstyrningen
8. Den effektivaste trafikstyrningen
9. Den smidigaste och mest miljövänliga trafiken

Digitaliseringen är ett viktigt verktyg för att lösa utmaningarna i trafiken

Trafiksystemets funktion påverkas allt starkare av digitaliseringen. Detta återspeglas så, att den mängd information som genereras av de olika trafikdelarna ökar fortlöpande. Genom att utnyttja information öppnas helt nya möjligheter att förbättra trafik- och logistiksäkerheten, -effektiviteten och -hållbarheten. Med smarta tjänster, system som stöder dessa och öppen data kan antalet olyckor minskas, resetiderna förkortas, omstigning från ett trafikmedel till ett annat underlättas, kundnöjdheten förbättras, logistiken påskyndas, trafikutsläppen minskas samt skattemedel sparas.

Flygplan och drönare, bilar, tåg, fartyg, elektroniska skyltar, utrustning för vädermätning, trafikstyrning, underhåll samt producenter och användare av trafiktjänster börjar kommunicera ännu tätare med varandra samtidigt som realtidsdata distribueras och utnyttjas. Av de olika parterna i trafiksystemet kräver förändringen förmåga att producera, utnyttja, korsdistribuera och komplettera den allt större datamängden.

För företag som är verksamma i Finland ger digitaliseringen och utnyttjandet av data unika möjligheter att skapa en proaktiv hemmamarknad som är bra för att lära sig och utveckla exempelvis tjänster som anknyter till logistik, persontrafik eller datasystem för den snabbt växande internationella marknaden.





STRATEGI

Med världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik som mål

Utvecklingsdirektör **Sanna Reponen** och påverkningsdirektör **Mikko Saariaho** diskuterade Fintraffics mål och möjligheter att främja säkerheten, smidigheten och miljövänligheten i trafiken med hjälp av trafikstyrning, ekosystemdrift samt data och digitalisering. Målen omfattar säkra och smidiga rese- och transportkedjor, utsläppsminskning samt framgång för trafikbranschen och förbättring av företagens konkurrenskraft både i Finland och på den globala marknaden.

SR: Vårt mål är att tillsammans med våra partner skapa världens tryggaste, smidigaste och mest miljövänliga trafik i Finland. Hösten 2021 gjorde vi en årlig översyn av vår strategi: vi preciserade målen för strategiperioden 2022–2026 och gjorde en mer konkret implementeringsplan.

MS: Vi har som första i världen sammanfört trafikstyrning på land, till sjöss och i luften under ett och samma tak. Vi har en unik möjlighet att erbjuda digitala tjänster och öppen data för aktörerna och slutanvändarna inom trafikbranschen samt bidra till trafikbranschens framgång i en nätverkad värld.

År 2021

Verksamhetsmiljö och strategi

Affärsverksamhet

Hållbarhet



Mikko Saariaho
Påverkningsdirektör

Vi har sex strategiska program, dvs. utveckling av trafikstyrningen, värdeskapande trafikekosystem och produktifierade digitala ekosystemtjänster, ICT-struktur med potential, effektiva och driftsäkra processer samt kompetens, ledarskap och företagskultur. År 2021 fokuserade vi i strategiarbetet förutom på att beskriva de centrala programmen också på att segmentera kunderna och skapa vår servicestruktur.



Sanna Reponen
Utvecklingsdirektör

SR: Ett av fokusområdena i vår affärsverksamhet är att utveckla trafikstyrningen. Vårt mål är den säkraste, mest effektiva, driftssäkra och i fråga om beredskap och störningstolerans bästa trafikstyrningen på internationell nivå. År 2021 byggdes framför allt säkerheten upp på många olika sätt: vi förbättrade driftsäkerheten och kapaciteten att agera i störningssituationer, bland annat genom spegling av systemen och utveckling av platsoberoende trafikstyrning.

SR: Ett av våra strategiska mål är att förbättra trafikstyrningens kostnadseffektivitet. Vi har effektiviserat verksamheten: trafikstyrningens driftsgrad har höjts betydligt under de senaste tre verksamhetsåren, bortsett från flygtrafiken, men kostnaderna för tjänsteproduktionen har inte ökat på motsvarande sätt. Med höjd driftsgrad avses till exempel att trafikstyrningen utvidgas till nya tunnlar eller att kameraövervakningen utvidgas till allt flera bangårdar.

MS: När de informationsproducerande delarnas antal i trafiksystemet ökar behövs det enhetliga och högkvalitativa gränssnitt och spelregler, så att informationen flödar smidigt mellan trafikens olika delar. Syftet med vårt arbete med ett dataekosystem är att mellan aktörerna inom trafikbranschen bygga upp ömsesidigt förtroende och gemensamma verksamhetsmodeller. Det blir då lättare för branschen att finna enhetligare lösningar på utmaningarna i trafiken. I ett öppet nätverk skapar vi tillsammans med 130 partner en miljö där det är lönsamt och enkelt för aktörerna att bedriva affärsverksamhet och utveckla sina tjänster. Med

deltagarnas gemensamma insatser kan ekosystemet tillhandahålla service som inget enskilt företag kan. När våra och de övriga aktörernas data står till förfogande och samarbetet är friktionsfritt ökar effektiviteten i hela kedjan, och vi kan bidra till exempelvis utsläppsminskningen. Samtidigt förbättras kundernas tjänster i såväl rese- som varutransportkedjorna.

För ett enklare, förtroendeskapande och rättvist samarbete mellan dataekosystemets olika parter sammanställde vi 2021 en digital regelbok som grundar sig på spelreglerna för rättvis dataekonomi. Boken tas i användning i början av 2022. Under året framskred utvecklingen av ekosystemet utmärkt, och enligt nöjdhetsenkäten för deltagarna ansågs vårt arbete skapa fördelar.

MS: År 2021 förbättrades koncernens sammanhållning betydligt. Med ett gemensamt namn, gemensamt varumärke och en gemensam strategi arbetar alla för samma mål. Varje trafikform har sin egen roll i trafikstyrningen och utvecklingen av tjänsterna för varje trafikform, men det övriga utförs tillsammans, och här har vi gjort

stora framsteg. Av olika pusselbitar har man på kort tid redan lyckats skapa en mycket enhetlig grupp.

SR: Vi arbetar för saker som aldrig tidigare varit aktuella för någon i världen. Vi inser att ambitionen i vår strategi samtidigt utgör ett hot och en möjlighet. Trafiken är en så komplex nätverksmiljö att ingen av dessa parter – varken vi eller någon annan – kan uppnå saker på egen hand, utan arbetet måste utföras tillsammans.

” Vi är medvetna om att vårt arbete i hög grad påverkar de finländska företagen och trafikanterna.

SR: Vi har många starka sidor. Styrning av olika trafikformer under samma tak, och i synnerhet att våra medarbetare är kompetenta, engagerade och entusiastiska. Vi är medvetna om att vårt arbete i hög grad påverkar samhället, de finska företagen och trafikanterna. Arbetets meningsfullhet är en starkt motiverande faktor. Detta framgick också av resultaten i personalnöjdhetsenkäten 2021. Resultaten hade blivit betydligt bättre än året innan.



Strategiska program

Genom sex program omsätter vi vår strategi i praktiken.

Byggnad av ett värdeskapande ekosystem för trafiken

Vi bidrar till att Finland är föregångare inom trafikmarknadspraxisen i världen. Föregångarskapet skapar en grund för företagens framgång och kapacitet att utnyttja data. Tillsammans med våra partner bygger vi upp ett dataproducerande nätverk, ett dataekosystem för trafiken, som gör det möjligt att i Finland skapa affärsverksamhet som bygger på tjänsteplattformar och som rationaliserar människornas och varornas mobilitet. De av Fintraffic producerade plattforms-, lägesbils- och ärendehanteringstjänsterna bidrar till att andra aktörers tjänster utvecklas och att en bra slutanvändarupplevelse skapas.

Produktifierade digitala ekosystemtjänster

Fintraffic producerar digitala tjänster för applikationsutvecklare i syfte att påskynda tjänsteutvecklingen inom trafikbranschen, utvidga marknaden för trafikens operatörer och höja servicenivån samt rationalisera rese- och transportkedjorna för slutanvändarna. Vi bygger upp en så övergripande situationsbild som möjligt i Finland. Vårt mål är att värva allt fler aktörer som tillsammans med oss kompletterar och utnyttjar trafikens situationsbild. Vi erbjuder den mest attraktiva data- och tjänsteplattformen för delning av information inom hela branschen.

Utveckling av trafikstyrningen

Vårt mål är att skapa världens säkraste, mest driftsäkra och effektiva trafikstyrningstjänst. På detta sätt främjas också möjligheterna för de finländska aktörerna inom trafikbranschen att bidra till nätverksbildningen och datakompletteringen i branschen. För att uppnå målet måste vi omarbета driftmodellen för trafikstyrningens tekniska system samt kontrollcentralens struktur. Det innebär också att processerna, arbetsmetoderna och verksamhetsmodellerna måste utvecklas. Vi investerar i operativa system för trafikstyrningen och automatisering av dessa.

ICT-struktur med potential

För att vi ska kunna bidra till trafikens ekosystem, framgång för den finländska trafiksektorn och samhället måste högklassiga och driftsäkra datasystem stå till vårt förfogande. Med smart teknik förbättrar vi Fintraffic's produktivitet, agilitet, medarbetarupplevelse samt kvaliteten på kundservicen och datasäkerheten. Vi utnyttjar gemensamma plattformar inom såväl de administrativa och operativa strukturerna som dataekosystemets struktur.

Effektiva och tillförlitliga processer

Inom Fintraffic arbetar vi på ett smart och enhetligt sätt. Vårt mål är att säkerställa en effektivt fungerande koncern, god kvalitet för kunderna och en hög säkerhetsnivå. Det gör vi genom starkt ledarskap samt harmonisering och rationalisering av våra gemensamma arbetskedjor, digitalisering av processerna samt kompetensutveckling.

Kompetens, ledarskap och företagskultur

Fintraffic's mål är att vara en utmärkt arbetsplats. Vår företagskultur bygger på våra värderingar, accepterande bemötande, öppenhet och gemensamt arbete samt är lösningsorienterad, stöder innovation, kontinuerlig förbättring och förnyelseförmåga. Vår företagskultur påverkar direkt aktiviteterna i vår arbetsgemenskap och styr arbetet med våra partner. Vi utvecklar vår företagskultur på ett ansvarsfullt sätt, med värderingar och etiska riktlinjer som grund för vår verksamhet. Vårt mål är expertis i världsklass inom trafikstyrningen och trafikens ekosystem. Vi utvecklar kontinuerligt vårt chefsarbete så att vår ledning är professionell, människonära och rättvis. Vi fokuserar på att ha förmåga att dra till oss, engagera och utveckla kompetent personal.

Nationell specialuppgift

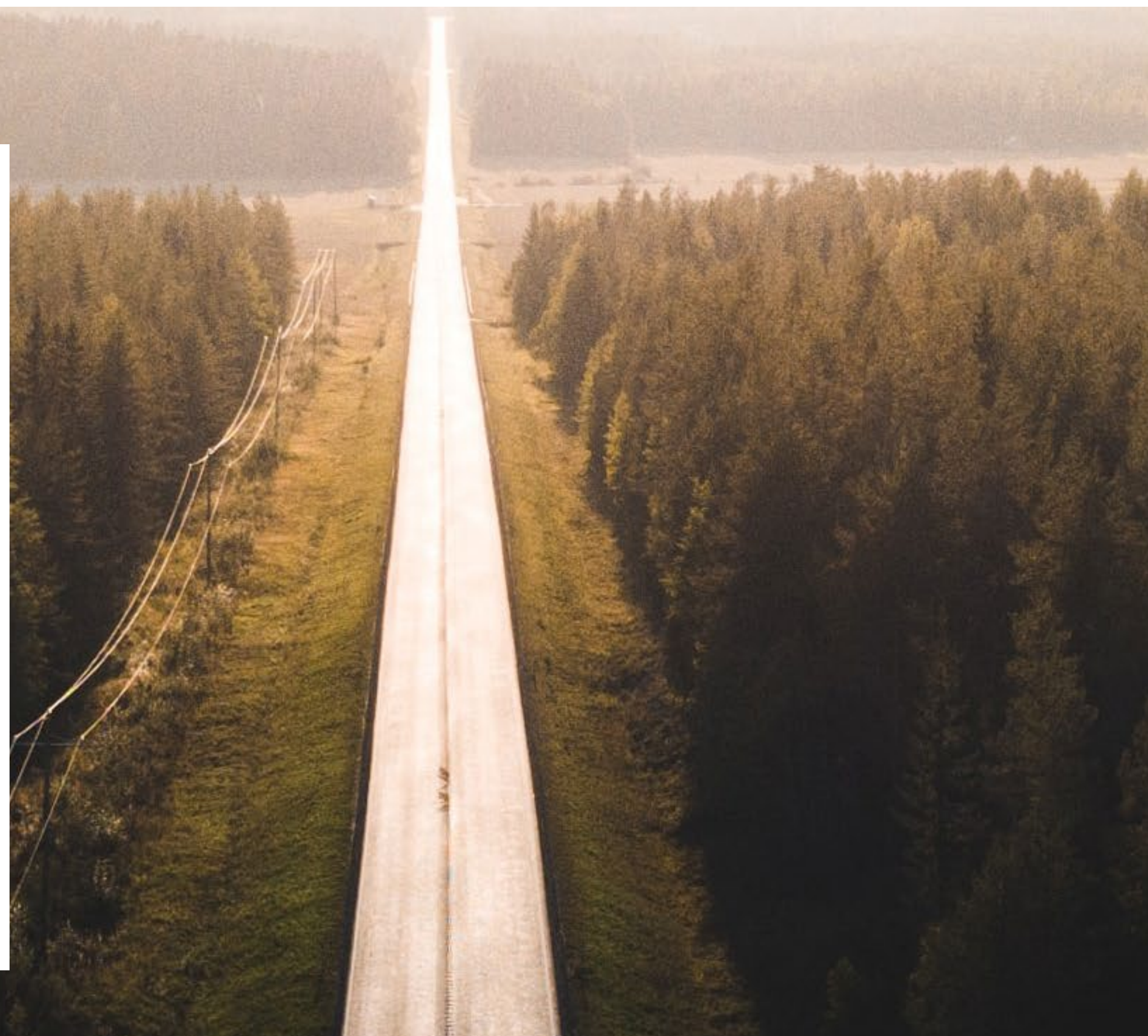
Fintraffic är en koncern som har en specialuppgift och verkar under kommunikationsministeriets ägarstyrning.

Genom specialuppgiften säkerställs de nödvändiga trafikstyrningstjänsterna som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver. Dessutom säkerställs driftsäkerheten vid störningar och i undantagsförhållanden. Fintraffic's strategiska kunder omfattar Trafikledsverket, Traficom, Finavia, flygbolagen samt försvars- och säkerhetsmyndigheterna.

Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen 2021 förväntar sig Finland av trafiksystemet

attraktiva mobilitetstjänster och smidiga resekedjor, konkurrenskraftig logistik, effektiva transportkedjor, tillgänglighet i hela Finland och goda internationella förbindelser, låga utsläpp och hög säkerhetsnivå.

Enligt Fintraffic's trafikvision kommer människor och varor 2030 att nå sin destination på ett säkrare, smidigare och miljövänligare sätt än någonsin tidigare. I landet har det skapats ett unikt nätverk av trafikaktörer som skickligare utnyttjar data, trafikens ekosystem. Utsläppssnåla energikällor används i betydligt större utsträckning än tidigare, och Finland är på god väg att uppnå noll utsläpp i trafiken.



PÅVERKNING

Vi påverkar inom många områden: Fintraffic förbättrar säkerheten, minskar utsläppen och gör vardagen smidigare

Trafiken är samhällets nervnät, och Fintraffic säkerställer och utvecklar dess funktion.

Fintraffics tjänster påverkar hela samhället och alla dess aktörer direkt eller indirekt. Säker, effektiv och ansvarsfull trafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och ett basbehov bland medborgarna. Den fungerar som samhällets nervnät och möjliggör aktiviteter.

Fintraffics mission är världens tryggaste, smidigaste och mest miljövänliga trafik i Finland. Vi arbetar för detta varje dag. Vi granskar trafikbranschen som en helhet för att göra trafiken så säker och smidig som möjligt samtidigt som den för samhället genererar

så stor nytta som möjligt med så låga utsläpp som möjligt. Genom att utnyttja digitalisering och data kan trafiktjänsterna reformeras och utvecklas både för Finlands behov och som globala exportprodukter.

Trafik- och logistikutgifterna står för cirka 13 procent av de finländska företagens och hushållens kostnader. Trafiken ger upphov till cirka en femtedel av växthusgasutsläppen i Finland. Utsläppen kan minskas genom att frångå fossila bränslen, förbättra trafikens smidighet och effektivitet (till exempel logistiktransporternas fyllnadsgrad) och genom att





” Fintraffics verksamhet påverkar hela samhället, alla dess aktörer och människor antingen direkt eller indirekt.

förbättra kollektivtrafikens funktion som ett alternativ till privatbilism.

År 2021 togs effektivitetsindikatorer i användning, och enligt dessa är den minskning av klimatutsläpp från trafiken som uppnås genom våra tjänster större än volymen av utsläppen från vår egen verksamhet. Fintraffics kolhandavtryck är således märkbart större än dess kolfotavtryck.

Bolagets viktigaste uppgift är att maximera trafiksäkerheten. Genom att förebygga olyckor kan vi minska mänskligt lidande, ekonomiska kostnaderna och miljöskador.

Det förväntas mycket av oss. Den statliga ägaren, samhället, dvs. trafikaktörerna och trafikanterna, samt våra egna medarbetare har som önskemål att vi med de medel som finns till hands producerar så mycket gott

som möjligt för Finland, medborgarna samt företagen som är verksamma i landet. Detta har vi åtagit oss.

Våra trafikstyrningstjänster fungerar oavbrutet

Med hjälp av trafikstyrningstjänsterna och trafikinformation i realtid förebyggs olyckor och förbättras trafikens och resekedjornas funktion. Detta påverkar smidigheten i alla trafikanters vardag på ett positivt sätt och minskar utsläppen. Också godstransporterna effektiviseras och deras förutsebarhet förbättras, vilket är positivt med tanke på företagets verksamhet. Med stöd av våra tjänster och den information vi producerar kan också trafikledsinvesteringarna och -under-

hållet optimeras, vilket sparar samhällets medel och förbättrar säkerheten.

Vägtrafikstyrningens verktyg för att generera samhällliga och miljömässiga fördelar omfattar trafikstyrningssystemen och information. Våra metoder för att skapa effektivitet innefattar exempelvis att upprätthålla och distribuera en situationsbild för trafiken i realtid, optimera rutter och hastigheter samt bekämpa högbelastning. Metoderna omfattar också information om och hantering av störningar samt reservvägsplaner. Alla dessa påverkar smidigheten och säkerheten i trafiken. Samtidigt bygger vi upp en alltmer övergripande digital situationsbild i realtid, en digital tvilling, som förarna och bilarnas allt smartare system kan utnyttja.

Inom järnvägstrafiken och flygtrafik-tjänsten påverkar vi genom att säkerställa att vår verksamhet inte ger upphov till olyckor och att trafiken löper så säkert, smidigt och effektivt som möjligt i olika situationer. Som trafikformer är både järnvägs- och flygtrafiken mycket säkra, och trafikstyrningstjänsterna har en viktig roll då det gäller att sörja för denna säkerhetsnivå. Dessutom bidrar våra tjänster till att förkorta restiderna samt förbättra punktligheten och minska utsläppen. Tack vare den höga kvaliteten på våra flygtrafiktjänster är vårt luftrum effektivt

och flygrutterna direkta, flygplanen landar på Helsingfors-Vanda flygplats enligt den så kallade metoden med slutlig inflygning under kontinuerlig plané i genomsnitt oftare än på andra ställen inom EU-området, vilket kännbart minskar klimatutsläppen och bullerolägenheterna i flygtrafiken.

Inom sjötrafiken förhindrar vi tillbud, till exempel grundstötningar, och delningen av tidsinformation effektiviserar verksamheten i hamnarna och i hela logistikkedjan. Sjötrafikstyrningen skyddar Östersjön och Saimen genom att förebygga olyckor med hjälp av oavbruten övervakning och ingripande i olika situationer.

Ju högklassigare och effektivare trafikstyrningen är, desto större nytta har användarna av trafiktjänsterna, branschaktörerna och myndigheterna av denna. Företag och organisationer kan lita på att branschen fungerar och utifrån detta bygga upp sin verksamhet, vilket främjar Finlands framgång och konkurrenskraft såväl inom landet som internationellt.

Ekosystem som bygger upp effektiviteten

Fintraffic påverkar samhället också genom att utveckla interoperabiliteten mellan alla trafikformer. Tillsammans med andra aktörer bygger vi upp ett dataekosystem som är öppet



för alla och där man genom bättre utnyttjande av data kan främja utvecklingen av tjänsterna som branschen tillhandahåller. Med hjälp av gemensamma förfaranden kan man påskynda tjänsteutvecklingen och sänka kostnaderna för denna.

På detta sätt kan alltmer attraktiva mobilitetstjänster utvecklas, genomloppstiderna i transportkedjorna förkortas och besparingar uppnås. Samtidigt höjs säkerhetsnivån och minskar utsläppen i trafiksystemet.

Stark effektiviseringspotential

Genom att öppna information och slå samman realtidsdata kan människornas och varornas mobilitet optimeras till en helt ny nivå. Ett konkret exempel på en digital tjänst som främjar trafikens funktion är den av Fintraffic utvecklade hamnapplikationen där information om ett fartygs ankomsttid förmedlas i realtid till alla hamnaktörer. Tidigare nådde denna information endast en avgränsad grupp, men i dag är den tillgänglig för alla hamnaktörer så att hela logistikkedjan kan optimeras. Långtradarnas tidtabeller kan utifrån data synkroniseras alltmer exakt med den faktiska ankomsttiden för ett fartyg. Vid upprepning får den effektiviserade logistiken stor inverkan.

Data kan insamlas och bearbetas vidare förutom genom crowdsourcing från Fintraffics och partner nätverkets källor också i annan

riktning genom att utnyttja data som produceras av trafikanterna och allt smartare fordon. Med responsen från crowdsourcing kan man exempelvis komplettera data som produceras av Fintraffics 20 000 fältanordningar och på detta sätt förbättra exaktheten, realtidsaspekten och relevansen samt nyttan för såväl vägtrafikanterna, fordonens smarta system som väghållarna.

En av våra viktiga metoder för att förbättra attraktiviteten av utsläppssnåla tågresor i förhållande till andra trafikformer är att säkerställa smidig järnvägstrafik. Ju större andel av person- och godstransportkilometerna järnvägstrafiken har, desto mindre klimatutsläpp ger trafiken upphov till totalt sett. De befintliga banornas kapacitet kan i framtiden utvidgas betydligt med hjälp av ett nytt trafikövervakningssystem (Digispår-projektet). Detta är bara ett bevis på vilka möjligheter digitaliseringen ger i järnvägstrafiken.

Också i de andra trafikformerna pågår många digitaliseringsgrundade utvecklingsprojekt som skapar förutsättningar för att optimera hela trafikekosystemet. Dessa omfattar bland annat att förbättra kapaciteten för informationsgången i trafikstyrningen, bygga upp en situationsbild för det lägre luftrummet och en anmälningstjänst samt elektroniska fraktsedlar för sjötrafiken.

” Medarbetarna är kompetenta, engagerade och medvetna om sina uppgifters genomslagskraft på nationell nivå.

Medarbetarna som påverkare

Fintraffics medarbetare är kompetenta, engagerade och medvetna om den nationella betydelsen av sina uppgifter. Medarbetarna och deras arbete inom väg-, järnvägs-, flyg- och sjötrafikstyrningen är väsentlig påverkare då det gäller att garantera trafiksystemets funktion i Finland.

För att lyckas i vår uppgift krävs det yrkeskunskap, upprätthållande av talanger, uppbyggande av ny kompetens och kontinuerlig utveckling. Digitaliseringen och tillämpning av den senaste tekniken kräver att vi bygger upp ny kompetens såväl för vår grundläggande uppgift i trafikstyrningen som i vår roll som plattformsoperatör för trafikens dataekosystem. Vår vision om att bygga upp världens tryggaste, smidigaste och mest miljövänliga trafik har skapat en gemensam, inspirerande inriktning för både det dagliga arbetet och utvecklingen av något nytt.

Mätningen av genomslagskraften preciseras

Ju längre implementeringen av vår strategi framskrider, desto större blir vår genomslagskraft. År 2021 gjorde vi för genomslagskraften upp en modellerings- och tillämpningsplan som spänner över åren fram till 2026. Denna innefattade indikatorer för de direkta och indirekta konsekvenserna av Fintraffics tjänster. Enligt dessa publiceras insamlad data nu för första gången för 2021. Som ett verktyg för att utreda vår genomslagskraft använde vi Uprights konsekvensmodell som omfattade alla våra trafikformer.

År 2022 fortsätter vi arbetet med att utveckla trafikstyrningen samt ekosystemhanteringen och indikatorerna för de digitala tjänsternas genomslagskraft.



Genomslagskraft: vision för 2026

I den samhälleliga trafikdiskussionen förstår man de olika dimensionerna av genomslagskraften för **trafikens digitalisering** och Fintraffics tjänster. Insatserna för digitaliseringen uppfattas som investeringar, inte som kostnader.

Ägaren mäter Fintraffics mervärde primärt genom trafiksystemets funktion och verksamhetseffektiviteten – inte genom omsättningsökning eller maximering av rörelseresultatet.

Mervärdet av tjänsterna som **kunderna köper** av Fintraffic grundar sig på samhällsnyttan som vår verksamhet genererar.

Fintraffic kan mäta och värdera sina tjänster och projekt med hjälp av indikatorerna för nyttan och genomslagskraften som dessa genererar. Indikatorerna för tjänsternas genomslagskraft ingår i bolagets projekthanteringsmodell och portföljförvaltning. Bolaget använder dessutom en konsekvensmodell där man kan skapa scenarier för genomslagskraften av olika digitaliseringsåtgärder i trafiken för trafiksystemet.

Indikatorer för de indirekta konsekvenserna av Fintraffics tjänster 2021

9,7 % (15,7 %)

Kollektivtrafikens marknadsandel av antalet kilometer i persontrafiken / Traficom 2020

3,9 % (6 %)

Järnvägstrafikens andel i persontrafiken / Traficom 2020

10,4 miljoner ton CO₂-ekv 2020 (11,3, miljoner ton 2019)

Utsläpp av växthusgaser i inrikestrafiken

10,5 % v. 2020 (11,7 %)

Hushållens transportkostnader, andel av konsumtionsutgifterna / Statistikcentralen

12,2 %

Företagens logistikkostnader av BNP / Rapporten Logistik 2018

5.

Finland ligger på femte plats gällande öppen data (Global Open Data Index)

10.

Finland ligger på tionde plats i det globala logistikindexet (Logistics Performance Index, 2018)

219 (220 år 2020)

Dödsfall i vägtrafiken / Statistikcentralen

Indikatorer för de direkta konsekvenserna av Fintraffics tjänster 2021

Flygtrafiktjänst

Inga olyckor eller allvarliga tillbud som orsakats av flygtrafiktjänsten **0**.

Antal **flygminuter** som inbesparats tack vare att fördröjningar inte uppkommit i finskt luftrum **54 400** (=5,4 meur) jfr EU-genomsnitt*

CO₂-volym som inbesparats tack vare Finlands optimerade flygrutter **8 420** ton jfr EU-genomsnitt*

CO₂-volym som inbesparats tack vare slutlig inflygning under kontinuerlig plané **82** ton jfr EU-genomsnitt*

Effektiva flygtrafiktjänster för flygtrafiken i Finland – låga serviceavgifter har gett inbesparingar på € **1,8** M€ jfr EU-genomsnitt*

*Beräkningarna grundar sig på inputvärden som producerats av Eurocontrol

Järnvägstrafikstyrning

Inga olyckor som orsakats av järnvägstrafikstyrningen **0**.

Tack vare säker järnvägstrafik minskade antalet dödsfall med **9** i järnvägstrafiken*

I järnvägstrafiken var den kalkylmässiga minskningen av CO₂-utsläpp cirka **400 000** ton, vilket motsvarar de årliga utsläppen från **200 000** personbilar

Punktligheten i tågtrafiken i Finland **87,7 %** (Sverige 87%) / 2020.

Intressentgruppernas nöjdhet med trafikstyrningens tjänstepaket **8,44**.

*Enligt antagandet att tågtrafik ersätts med vägtrafik i persontrafiken

Vägtrafikstyrning

Minskning i antalet personskador på grund av olyckor tack vare trafikstyrningens tjänster, **200** kpl vuodessa.*

Inbesparad restid, **16 000** fordonstimmar per år*

Minskning i CO₂-utsläpp från vägtrafiken **18 000** ton/år*

Ekonomisk samhällsnytta som genererats av tjänsterna, **90** miljoner euro/år*

*konsekvenserna jämfört med en situation där tjänster inte produceras för vägtrafikstyrningen

VTT NEXT-ITS 2 evaluation

Sjötrafikstyrning

Antal tillbud som förhindrats i sjötrafiken **20**, av vilka förhindrande av eventuella grundstötningar **9**.

Fartygens ankomsttider i realtid (tidsinformation) effektiviserar verksamheten i hamnarna, **100 %** av användarna ansåg att tidsinformation var till nytta i verksamheten.

Sjötrafikstyrningen ingrep aktivt cirka **20 000** 000 gånger i fartygens framfart och såg på detta sätt till säkerheten och smidigheten i trafiken.*

*ingripande=information, anvisningar, varningar

Utveckling av ekosystemet

Antal betydande aktörer som engagerat sig i dataekosystemet cirka **110**.*

Av aktörerna upplevd nytta med ekosystemet (1-5) allmänt betyg för ekosystemets funktion **3,9** ökning i mängden data som Fintraffic distribuerat till ekosystemet **3,7**.

Ökning i mängden data som Fintraffic distribuerat till ekosystemet **30 %** / 2021 vs. 2020.

Antal företag i resekedjorna som tillhandahåller förmedlings- och sammanslagningstjänster, **60** år 2020 vs. 50 år 2019, Traficom: Trafikmarknadsöversikt

*mer än 10 000 användare med egna tjänster eller en omsättning på mer än 5 M€ samt deltagit i verksamheten under året



PÅ DETTA SÄTT SKAPAR VI VÄRDE FÖR SAMHÄLLET

Med sikte på världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

Detta gör vi

Värdeskapande ekosystem för trafiken



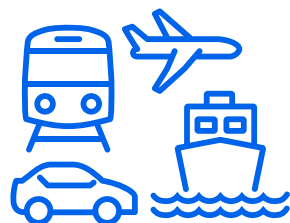
- Effektiviserar rese- och logistikkedjorna
- Förmedlar, brukar och berikar trafikinformationen i realtid
- Påskyndar utvecklingen av transportsektorns tjänster
- Främjar samarbetet och samordningen mellan transportoperatörer

Produktifierar digitala ekosystemtjänster och öppna data



- Trafikens lägesbild och delning av läget
- Tjänster för företag och slutanvändare
- Distribuerar öppna data vid gränssnitt

Trafikstyrning på land, till sjöss och i luften



- Säkerställer en trygg och smidig trafik
- Optimerar rutter, steg och hastigheter samt förebygger rusningstrafik
- Effektiviserar trafikstyrningssystemen genom automatisering

Fördelar vi producerar med våra partners

Säker trafik

Men än **200** färre personskador tack vare Fintraffic's tjänster*

9 förhindrade grundstötningar i sjötrafiken

0 olyckor orsakade av flygledning eller järnvägstrafikstyrningen

Utsläppssnål trafik

26 000 tCO₂e minskade utsläpp i väg- och flygtrafiken.

Utsläppsbesparingar motsvarande fler än **10 000** personbilar

Järnvägstrafikens årliga utsläppsbesparingar **400 000** tCO₂e.

Smidig trafik och ett nåbart Finland

16 000 h Sparad resetid i vägtrafiken.

88 % punktlighet i finsk järnvägstrafik.

Nästan **1 000** sparade flygtimmar på EU-nivå tack vare effektivt luftrum

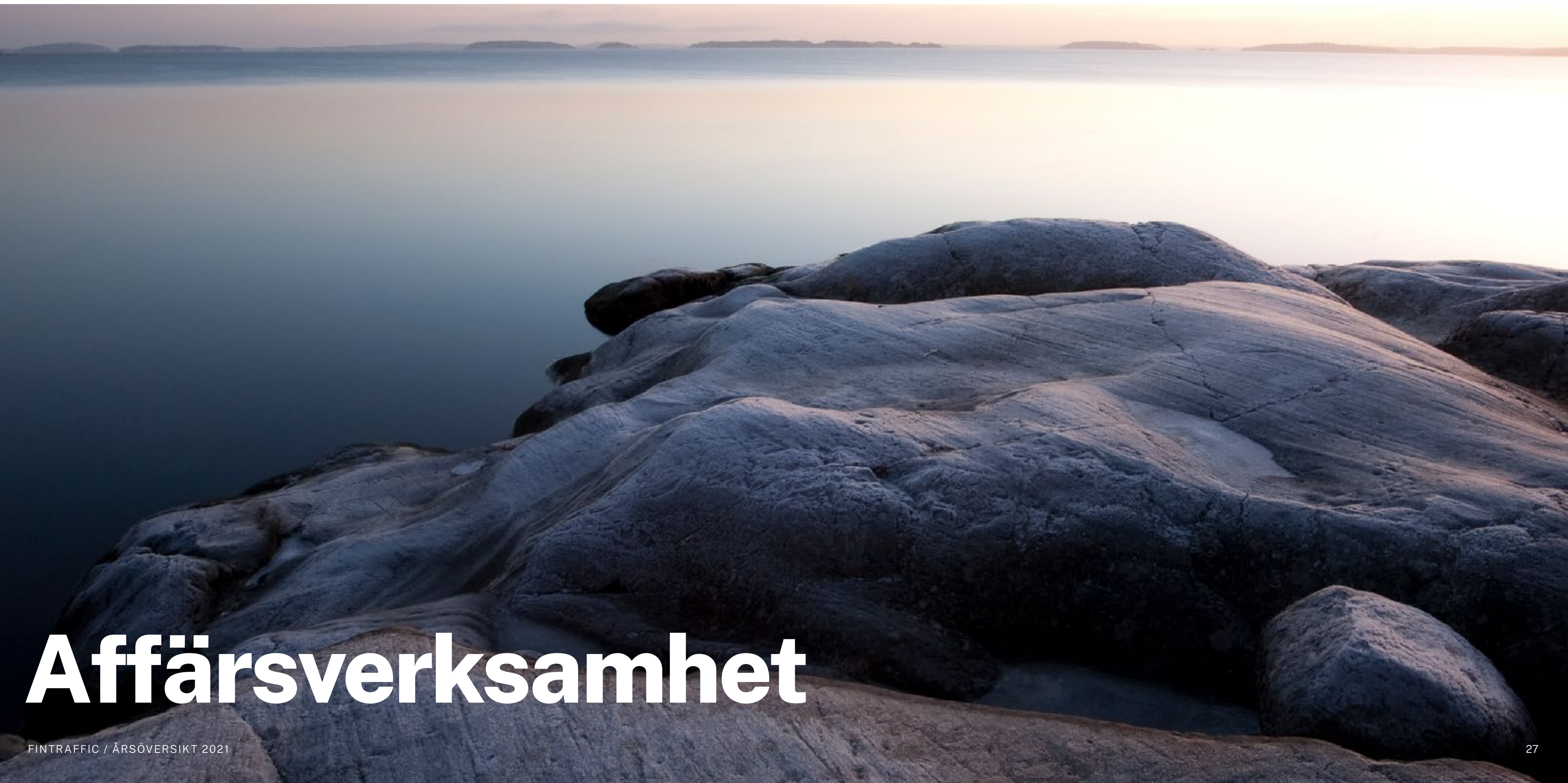
Trafikmarknadens utveckling och företagens konkurrenskraft

+ 30 % Ökning i efterfrågan på mängden data som Fintraffic distribuerat

+ 10 nya företag i resekedjan som erbjuder av förmedlings- och sammanslagningstjänster.

Finland ligger på **5:e** plats gällande öppna data

*Räknat på basen av NEXT-ITS2-projektet



Affärsverksamhet

Flygtrafiktjänst

Vår vision är att tillhandahålla Europas bästa luftrumskontroll, flygledning och trafikinformation.

År 2021 anpassade vi verksamheten enligt den minskade flygtrafikvolymen. Vi prutade inte på målen för säkerheten, effektiviteten och prestationsförmågan. Arbetet med utveckling av branschen fortsattes målmedvetet.

Vi ansvarar för kontroll av luftrumsanvändningen i Finland samt flygvägs- och flygtrafiktjänsterna vid 22 flygplatser. Dessutom producerar vi tekniska underhållstjänster på fem flygplatser i Sverige. Våra huvudsakliga kunder är förutom flygplatserna också flygbolagen och flygtrafiktjänstens tekniska aktörer.

År 2021 präglades av att vår verksamhet anpassades enligt den minskade flygtrafiken som på grund av coronapandemin genomgår sin genom tiderna största kris. För hela året var antalet flygningar i Finlands luftrum cirka 57 procent lägre än 2019. Anpassningen genomfördes som planerat, men det ekonomiska resultatet visade ändå förlust. Vi uppnådde de i SES-lagstiftningen uppsatta

prestations- och säkerhetsmålen, likaså målen för upprätthållandet av kapaciteten och miljöeffektiviteten. Trafikvolymerna började öka i augusti i takt med att coronavaccineringarna framskred, men för hela Finland uppnåddes inte samma nivå som innan pandemin under någon tidsperiod. Då det gäller trafikvolymerna skedde återhämtningen i Finland betydligt långsammare, upp till 20 procent, än i resten av Europa.

Livligare chartertrafik i norr vid årsskiftet. Lika stora ökningar, upp till drygt 10 procent, i antalet flygningar har man senast sett 2018 på Norra Finlands flygplatser.

Finlands kompetens inom flygtrafiktjänster är internationellt efterfrågad och av toppklass. Det finns goda grunder för påståendet: vi har gått i branschen för Europa då det gäller de av EU-kommissionen uppsatta målen för säkerheten, effektiviteten och utsläppsminskningarna i produktionen av flygtrafiktjänster.



Finlands länflygledning erbjöd tjänster till 123 300 flyg.

Säkerheten är alltid nummer ett i vårt arbete. I våra mål prutar vi inte heller på punktligheten eller miljöeffektiviteten. Våra metoder för att minska utsläppen omfattar optimering av flygrutter, slutlig inflygning under kontinuerlig plané och nära internationellt samarbete. På nätverksflygplatser är inflygningen enligt denna metod alltid optimal. Tack vare slutlig inflygning under kontinuerlig plané på Helsingfors-Vanda flygplats är de ankommande flygen de mest energieffektiva i Europa. Mer information om detta finns i avsnittet Genomslagskraft i årsberättelsen.

De strategiska projekten framskred

I projektet Perfect flight 2021 har vi ett banbrytande samarbete med Finnair. Syftet med samarbetet är att minska koldioxidutsläppen genom att söka metoder för skapa så optimala flygrutter som möjligt med tanke på miljön.

I Europa deltar vi i olika samarbetsprojekt, till exempel som Finlands ekosystempartner för EU-nätverkets flygtrafik. År 2021 skickade vi bland annat in en plan gällande prestationsregleringen i EU:s flygtrafik till kommissionen. Miljöfrågorna får på Europainivå en allt större roll också inom flygtrafiken, och hållbarhet och energieffektivitet är betydande drivkrafter också i utvecklingen av vår verksamhet och användningen av luftrummet.

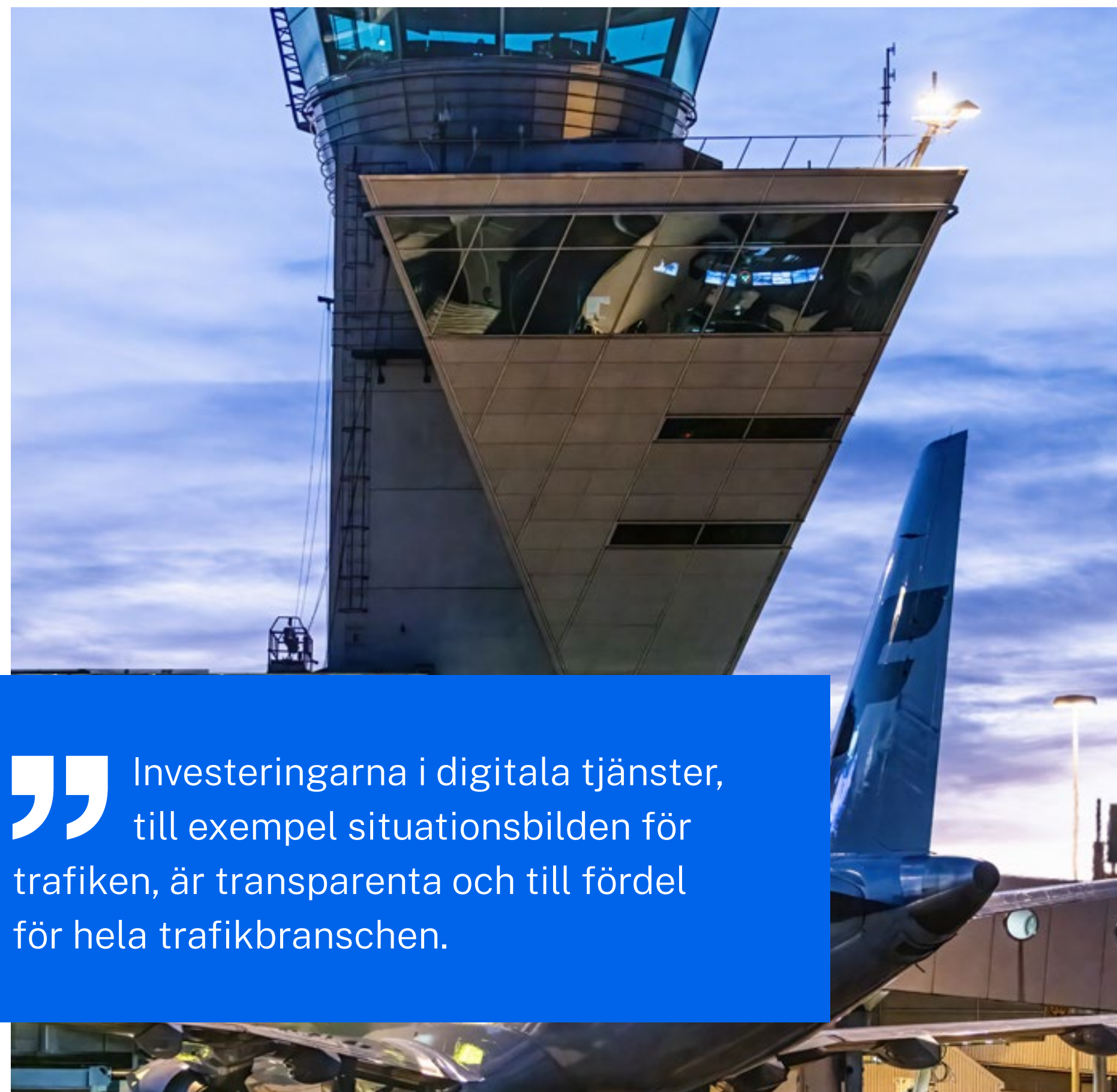
Våra tjänster omfattar att i enlighet med de internationella kraven planera och sköta underhållet av infrastrukturen och systemen som flygtrafiktjänsten behöver. Under året främjade vi tillsammans med våra samarbetspartner flera strategiska projekt och slutförde för vår del dessa för de följande faserna.

Single European Sky (SES), dvs. det gemensamma europeiska luftrummet, är nyckeln till upprätthållande av säkerheten när flygtrafiken expanderar. SES1-lagstiftningen trädde i kraft 2002. För tillfället bereder kommissionen en uppdatering av SES-förordningen, eftersom europeiskt samarbete behövs i synnerhet för att minska miljökonsekvenserna av luftfarten, se till flygsäkerheten och producera kostnadseffektiva flygtrafiktjänster i hela Europa. Fintraffic har tacklat de allt större kraven. Bland annat har bolaget tillsammans med bolaget Estonian Air Navigation Services, som producerar Estlands flygtrafiktjänster, alltsedan 2016 berett gränsöverskridande flygtrafiktjänster för dem som använder luftrummet. Enligt planerna skulle tjänsten introduceras 2023, men i mars 2022 meddelade försvarsförvaltningen Fintraffic att det inte kommer att vara möjligt att genomföra FINEST-samarbetsprojektet inom den närmaste framtiden.



Överflyg

38 055



” Investeringarna i digitala tjänster, till exempel situationsbilden för trafiken, är transparenta och till fördel för hela trafikbranschen.

Ansvar i flygtrafiken



Flygplatsoperatören ansvarar för

- Flygplatsnätverket
- Underhåll av landningsbanorna och annan infrastruktur på flygfälten
- Säkerhetsåtgärder och räddningstjänster på flygfälten
- Utrop på flygfälten

Fintraffic ansvarar för

- Flygtrafikledning inom området för trafik på och i luften, teknisk flygstyrningsinfrastruktur och kontroll av användningen av luftrummet i nämnda områden i Finland samt luftrummet ovanför internationella sjöområden
- Distribution och kontroll av information behövs för luftfart
- Reservation av luftrum
- Del för luftrumsstrukturen och planering av flygmetoder

Luftrumsanvändarna

- Flygbolag ansvarar för passagerartjänster och biljettförsäljning
- Flygbolag, privatpiloter och drönare ansvarar för luftfarkostens rörelse



Distansflygledningstjänsten Multi-ROT (Multi Remote Operating Tower) framskred i början av 2021 när bolaget tillsammans med Finavia undertecknade en gemensam avsiktsförklaring för projektberedningen. Om beredningen framskrider fram till påbörjande av ett projekt med distansflygledning kunde flygledningsservicen produceras flexibelt från ett enda driftställe till en eller flera flygplatser. På detta sätt kunde flygledningens beredskap och flygplatsernas servicenivå förbättras samtidigt som kostnaderna för flygtrafikens tjänsteproduktion kunde sänkas, vilket i sin tur skulle underlätta ställningen för i synnerhet landskapens nätverksflygplatser.

Obemannade luftfarkoster, dvs. drönare, blir allt vanligare, vilket leder till ett större behov av nya trafikkontrolltjänster och styrning i lågt luftrum. I början av 2021 introducerades den tjänsteportal för drönarflygare som vi byggt upp tillsammans med Traficom och där det är obligatoriskt för både professionella flygare och amatörflygare att registrera sig och avlägga ett webbaserat prov. Under året anslöt sig närmare 14 000 flygare till registret. Drönarregistret stöder också digitaliseringen av allmän luftfart och är en del av flygtrafiktjänsten. För kommunikationsministeriet gjorde vi en utredning av alternativen

för att bilda ett lågflygningsnätverk. Utredningen väntar på ministeriets beslut om det praktiska framskridandet.

Med en gemensam vision som mål

Fintraffics omarbetade strategi och gemensamma värderingar har sammanfört koncernen och utvidgat samverkan mellan dess delar. År 2021 framgick detta i vår vardag på ett positivt sätt i form av exempelvis enhetliga utbildningar, som har bidragit till kännedomen om och implementeringen av både de gemensamma och trafikformsspecifika strategierna.

Investeringarna i digitala tjänster, till exempel situationsbilden för trafiken, är transparenta och till fördel för hela trafikbranschen. Trots den exceptionella situationen har vi därför fortsatt med det målmedvetna utvecklingsarbetet i fråga om både flygtrafiktjänstens digitala situationsbild och övriga tjänster. Vi ska till exempel automatisera luftfartsinformationstjänsterna för luftrumsanvändarna. Vårt mål är att säkerställa att flygtrafiken i Finland även efter pandemin har tillgång till flygtrafiktjänster som i fråga om konkurrenskraften hör till de bästa i världen.

Enligt resultatet i kundnöjdhetsenkäten 2021 omfattar flygtrafiktjänstens mest centrala starka sidor uppfyllande av säkerhets-

kraven, fungerande kundservice samt kvaliteten på verksamheten och de regionala flygledningstjänsterna hos enheten för luftrumshantering AMC. Statens och den militära luftfartens erfarenhet av samarbetet är också på en utmärkt nivå. Utifrån resultaten fick vi också en god grund för att utveckla verksamheten, och de utvecklingsobjekt som dök upp i undersökningen inkluderas som en synlig del i vår vardag i enlighet med vår strategi.

Dessvärre fortsatte personalpermitteringarna under hela året. Jämfört med året innan sjönk betygen i personalnöjdhetsenkäten i synnerhet till följd av att man upplevde att jämställdhet inte hade iakttagits i permitteringarna. Av denna anledning har vi för permitteringarna försökt finna en modell där jämställdhet beaktas bättre. I den svåra situationen stöddes våra medarbetare på olika sätt, och företagshälsovårdstjänsterna har stått till förfogande under permitteringarna. Utbildningar ordnades under hela året, också

med möjligheter att delta på distans. Vi har för 2022 påbörjat utvecklingsprojekt för att förbättra företagskulturen och arbetsnöjdheten. Vi sörjde för medarbetarnas hälsosäkerhet, trots utmaningarna som pandemin orsakade: det uppstod inga serviceavbrott som berodde på oss.

Den rapport som arbets- och näringsministeriet färdigställde i mars 2021 innehåller rekommendationer om åtgärder som kan vidtas för att skapa hållbar tillväxt inom luftfartssektorn. Som lösningar ses bland annat att påskynda introduktionen av system för distansflygledning och att fördjupa samarbetet med andra flygtrafiktjänstbolag. Det ansågs vara viktigt att sörja för konkurrenskraftig verksamhet och fungerande processer. Dessa står också i fokus för Fintraffics flygtrafiktjänst, likaså samarbete mellan de olika trafikformerna: genom digitalisering skapas möjligheter att utveckla resor där olika trafikmedel sammanslås till lätta och obrutna helheter.



Miljöfrågor har inom flygtrafiken fått en allt större roll på Europeanivå.

Case**Vi förbereder oss för att tillhandahålla tjänster i lågflygningsnätverket**

Ett av våra strategiska spetsprojekt anknyter till det nedre luftrummet och tjänster för obemannad trafik. År 2021 deltog vi under ledning av Kommunikationsministeriet i utredningen av ett nätverk för lågflygning där en kartläggning gjordes av förutsättningarna för att bilda ett nätverk för lågflygning i Finland samt konsekvenserna av att ett nätverk bildas.

Det utredningsenliga nätverket för lågflygning skulle bestå av två sammanlänkade helheter: ett ruttnätverk som täcker hela landet och inflygningsmetoder för utvalda flygplatser.

Rutterna i nätverket för lågflygning skulle kunna etableras mellan destinationer som anses vara nödvändiga eller är rikstäckande. På dessa rutter ansluter man sig till flygplatsernas inflygningsmetoder, som också kunde tillämpas på oövervakade flygplatser, valda reservlandningsplatser eller andra platser som

betraktas som ändamålsenliga, till exempel vissa geografiska destinationer eller havsområden.

De mest centrala fördelarna med nätverket skulle vara inverkan på den nationella beredskapen och säkerhetsinfrastrukturen, eftersom det skulle möjliggöra säker och flexibel instrumentflygning på låg höjd. På detta sätt kunde bland annat räddningstjänstens och den prehospitla akutsjukvårdens responstider förkortas. Även verksamhetsförutsättningarna för den militära luftfarten skulle förbättras genom utvidgning av navigerings- och inflygningstjänsterna tidsmässigt, områdesmässigt samt procedurmässigt.

Ett separat ruttnätverk skulle på somliga ställen möjliggöra säkra flyghöjder som är lägre än i den nuvarande verksamhetsmiljön, vilket ökar flexibiliteten i luftrummet. Utöver myndighetsaktörerna har allmänflyget visat ett aktivt intresse för de möjligheter att utöva instrumentinflygning på oövervakade flygplatser som ett nätverk för lågflygning erbjuder, eftersom de



oövervakade flygplatsernas tillgänglighet skulle förbättras med ett nätverk för lågflygning.

Under utredningsarbetet för nätverket för lågflygning har en regeringsproposition om ändring av luftfartslagen och några därmed förknippade lagar varit under beredning. Byggandet av ett nätverk för lågflygning kräver en granskning av flera lagar och förordningar.

En av de centrala frågorna är hur man ska samordna de många intressen som anknyter till det nedre luftrummet och jämlikt bana väg för verksamhetsförutsättningarna bland aktörerna som utöver myndigheterna omfattar bland annat den obemannade luftfarten i sin helhet samt allmänflyget.

Drolo-projektet testar lösningar för att kontrollera det nedre luftrummet

Fintraffics flygtrafiktjänst deltar i Drolo-projektet som inleddes 2021. Projektet samordnas av VTT, och forskningsparterna omfattar Aalto-universitetet och Meteorologiska

institutet. I pilotprojektet som genomförs i Uleåborgsregionen söker man lösningar på trafikkontrollen i det nedre luftrummet.

Obemannad luftfart blir allt vanligare i framtiden. Syftet med Drolo-projektet är att testa användningen av drönare i olika verksamhetsmiljöer, till exempel stadsområden, hamnar, skärgårdsområden och i närheten av flygplatser. I projektet etableras Finlands första UTM-flygledning (UTM, Unmanned Traffic Management) och ett CIS-testområde (Common Information Services) för drönare.

I projektet skapar Fintraffics flygtrafiktjänst modeller för olika alternativ för säker och flexibel flygtrafik. Vi har också en öppen dialog med olika luftfartsaktörer.

Uleåborgsregionens ruttbehov har kartlagts, och så realistiska ruttbehov som möjligt testas i projektets inledningsfas. Dessa omfattar exempelvis modeller för transport av prover mellan hälsocentraler och laboratorier (Karlö-Uleåborg) samt en farledskontrollrutt från

Uleåborg mot öppna havet. Också rutten från Uleåborgs flygplats via hamnen till Uleåborgs centrum hör till rutterna som prioriteras.

Utbudet av digitala tjänster förbättras

Till följd av att de digitala tjänsterna och de obemannade luftfarkosterna, dvs. drönarna, blir allt vanligare på luftfartsmarknaden ökar behovet av att utveckla nya typer av tjänster för dem som använder luftrummet.

I samarbete med Traficom lanserade vi 2021 en registreringsapplikation för drönarflygare, och under våren 2022 utvidgar vi tjänsteutbudet för dem som använder luftrummet. Snart kan realtidsinformation om exempelvis väderförhållanden, flygplatsernas tjänster och öppettider samt eventuella underhållsarbeten och exceptionella situationer som påverkar flygningarna hämtas från ett och samma ställe. En part som styr en luftfarkost kan använda applikationen för att med hjälp av en digital karta kontrollera

luftrumsreserveringarna. För bemannade eller obemannade flygningar kan man då välja en säker rutt och undvika till exempel militärövningsområden.

Genom att samla information på ett och samma ställe kan alla flygare få likvärdig realtidsinformation, vilket förbättrar säkerheten i luftrummet.



Sjötrafikstyrning

Vårt mål är effektiv och smart sjötrafik samt ett konkurrenskraftigt Finland. Genom vår verksamhet säkerställer vi säker och smidig sjötrafik samt skyddar den känsliga havsmiljön.

Finland lever på sjöfart. Fintraffics sjötrafikstyrning har till uppgift att sörja för en säker och störningsfri verksamhet i utrikeshandeln och i inrikes sjöfart. Våra sjötrafikcentraler övervakar att frakt- och passagerarfartyg samt tankfartyg kan röra sig på ett säkert sätt längs Finlands kustområden dygnet runt – alla dagar, året om.

Vi arbetar ständigt i kärnan av sjötrafiken som digitaliseras: utöver fartygstrafiktjänsten utvecklar vi också plattformar för informationsutbyte till sjöss, smarta informationstjänster och en situationsbild. Vårt mål är att data ska röra sig effektivt och i realtid mellan fartyg, Finlands hamnar och exempelvis olika hamnoperatörer. Detta möjliggör allt säkrare, smidigare och effektivare sjötrafik samt en anslutning av sjötransporterna till andra trafikformer.

Digitaliseringen och automatiseringen utvidgas i verksamhetsmiljön, vilket kräver fortlöpande insatser av oss, för att vi skall kunna upprätthålla yrkeskompetensen och lära oss nya saker. Vår värdegrundade företagskultur ger möjligheter för lösningsorienterad, innovativ och reformvänlig verksamhet.

VTS-centralernas gedigna kunskaper om Östersjön skapar säkerhet i den livliga fartygstrafiken

Vid Fintraffics sjötrafikcentraler ser vi till att sjötrafiken löper smidigt och säkert dygnet runt alla dagar året om. Vi känner till förhållandena på Östersjön och övervakar fortlöpande trafiksituationen. Vår sjötrafikstyrning säkrar så smidig navigering som möjligt i ett grunt hav med många grynnor. Också under



Det rör sig över 100 miljoner ton sjötransport årligen på våra sjöleder.

den krävande vintersäsongen sörjer vi för sjötrafiksäkerheten. Vår VTS-central (Vessel Traffic Service, fartygstrafiktjänst) informerar fartygen om annan trafik och omständigheter som påverkar framfarten, till exempel väder- och isförhållanden samt fel i säkerhetsanordningar. Dessutom styr de trafiken, ger efter behov navigeringshjälp samt upprätthåller säkerhetsradioverksamheten.

Sjötrafikcentralernas driftsäkerhet var på en god nivå 2021. Vi sörjde framgångsrikt för våra medarbetares hälsosäkerhet, och pandemin gav inte upphov till några avvikelser i vår verksamhet. Den grundläggande trafikstyrningen var under hela året högklassig och avtalsenlig.

Under året förhindrade sjötrafikcentralerna nio eventuella grundstötningar. Dessutom bistod vi två fartyg i navigeringen och förhindrade att nära ögat-situationer utvecklades till olyckor genom att informera fartygen om dessa. Dessa situationer kunde omfatta exempelvis när- och mötessituationer mellan två fartyg samt utkörningar från farledsområdet. Totalt 834 rapporter gjordes om överträdelser och avvikelser i fartygstrafiken

Stora steg i utvecklingen 2021

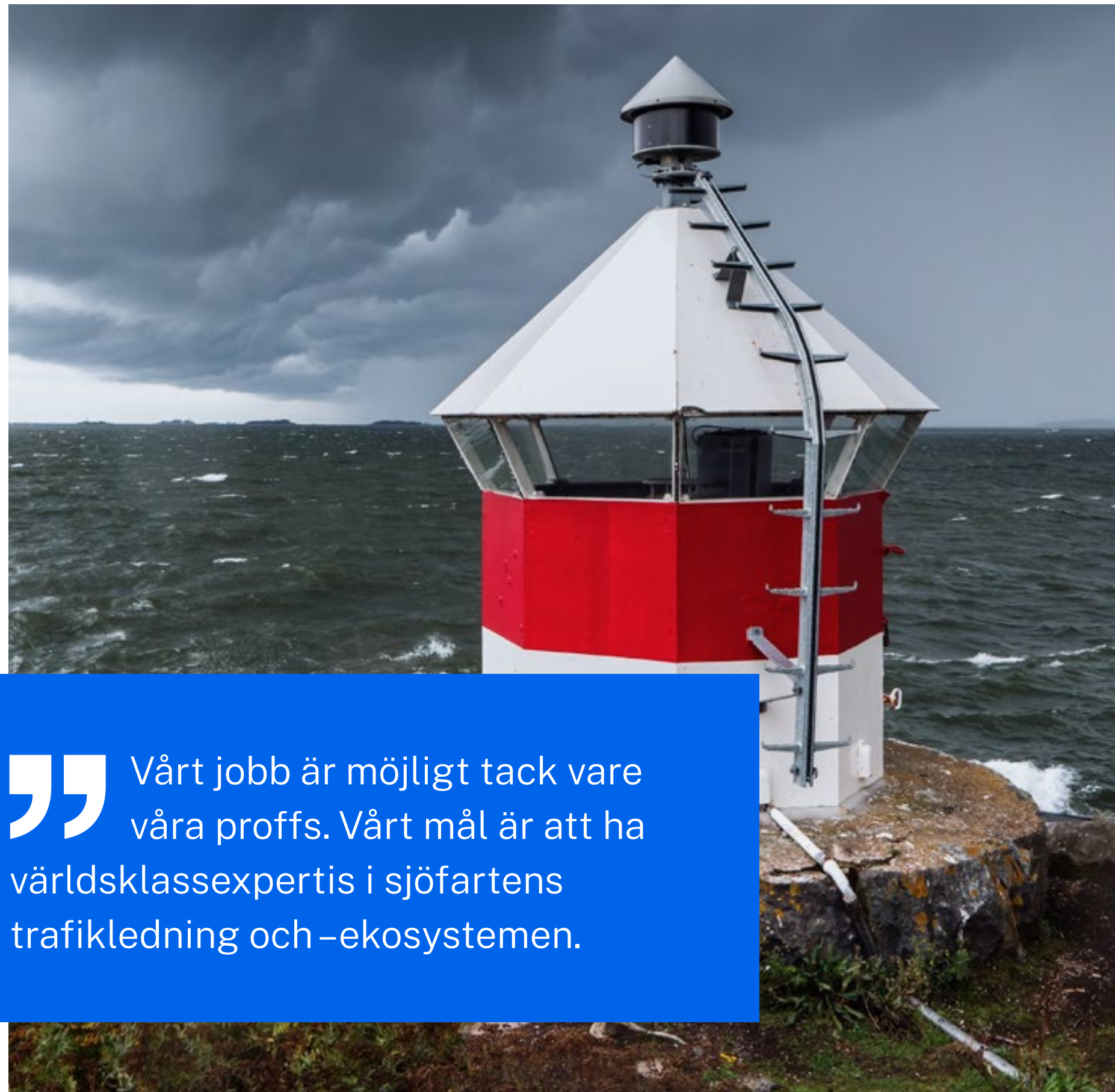
Fintraffics sjötrafikstyrning upprätthåller och utvecklar ett av världens största system för sjötrafikstyrning och -kontroll. Dessutom

utvecklar den nya tjänstemodeller som behövs i den alltmer automatiserade sjötrafiken, bland annat för informations- och situationsbildtjänsterna samt distansstyrningen av fartyg och stödet för distanslotsning.

Nationella Sjötrafikens anmälningstjänst NEMO, Port Call Time Stamp and Estimation Service, dvs. tidsinformationstjänsten, och Port Activity, dvs. hamnapplikationen, är exempel på spetsprojekt som utnyttjar digitaliseringen i Fintraffics sjötrafikstyrning. Genom dessa har vi för avsikt att utveckla den finländska sjöfartens konkurrenskraft och framväxten av smart sjötrafik samt bidra till utvecklingen av ekosystem för trafiken på nationell och internationell nivå.

Den tidsinformationstjänst som lanserades i december 2021 beräknar prognoser för fartygens ankomsttider samt följer upp faktiska ankomst- och avgångstider. I hamnapplikationen Port Activity samlas tidtabellsuppgifterna för hamnens olika intressentgrupper i realtid på ett och samma ställe från olika system. Användningen av hamnapplikationen har redan utvidgats till 16 hamnar i Finland. Port Activity uppmärksammades också med ett Highly Commended-omnämmande i kategorin Port & Terminal Digital Technology Award i Seatrade Awards-finalen 2021.





” Vårt jobb är möjligt tack vare våra proffs. Vårt mål är att ha världsklassexpertis i sjöfartens trafikledning och -ekosystemen.

Ansvar på sjöleden



Trafikledsverket (hamnar inom dess område) ansvarar för

- Vattenleden
- Säkerhetsapparater för sjöfart och sjötrafikmärken
- Isbrytning

Fintraffic ansvarar för

- Erbjudandet av fartygstrafiktjänsten (VTS)
- Säkerhetsradiotjänsten för sjöfart, samt nödradiotrafik på Saimenområdet
- Emottagandet av felanmälningar om säkerhetsapparater för sjöfart
- Nationella AIS-tjänsten och DGPS-tjänsten för sjötrafik

Traficom ansvarar för

- Verksamhet inom sjösäkerhet
- Sjökartläggning
- Hamnporternas informationsservice (NSW/Portnet)
- Giltigheter, lov och beslutsfattning gällande sjöleden

RGränsbevakningsväsendet ansvarar för

- Sjöräddning och störningsradiotrafik på sjöområden

Säkerhet är grunden för allt

År 2021 utvidgade vi för kvalitetssystemet ISO 9001-certifieringen så att den omfattar hela vår verksamhet. I fråga om säkerheten betonades på samma sätt som året innan hälsosäkerhet, dvs. bekämpning av pandemin. Dessutom utvecklades riskhanteringen, beredskapen och beredskapsplaneringen.

Blickarna mot medarbetarna: Häng med!

Endast tack vare våra talanger kan vi utföra vårt arbete. Vårt mål är att ha kompetens i världsklass då det gäller trafikstyrning och -ekosystem i sjöfarten.

I personalledningen fokuserade vi på att engagera och utveckla våra kompetenta medarbetare. Vi påbörjade det två år långa personalprogrammet Häng med!, och under det första verksamhetsåret tog vi upp arbetshälso- och kompetensteman i vid utsträckning. Vi påbörjade till exempel interna utbildningsprogram där målet är att fortlöpande utveckla kompetensen och stärka företagskulturen så, att den allt starkare stöder reformer, innovation, förändringsledning samt utveckling av individuell kompetens och karriärstegar.

Case

Sjötrafikens anmälningstjänst NEMO övergår till implementering

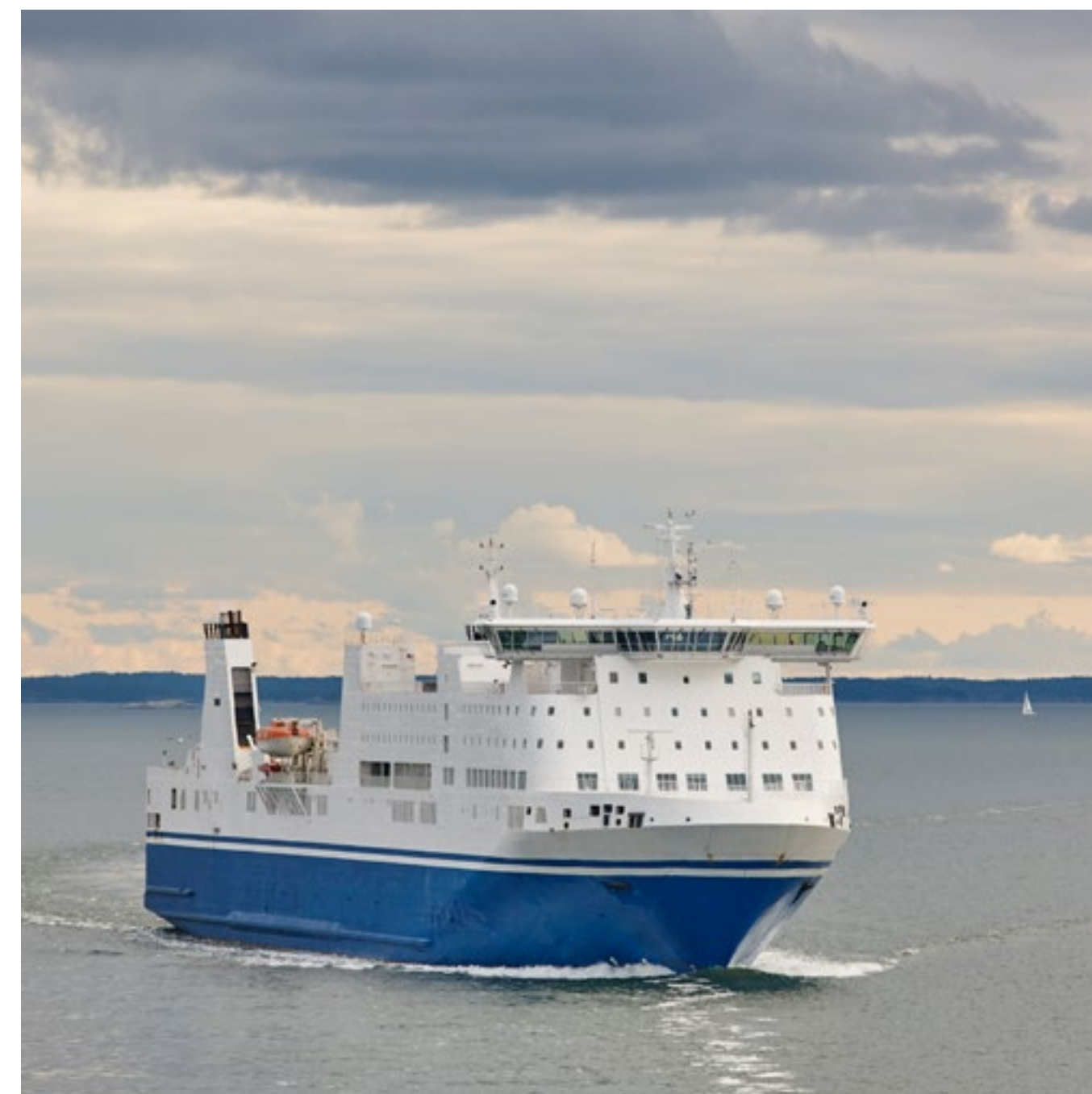
Fintraffics sjötrafikstyrning utvecklar aktivt nya digitala tjänstehelheter.

En av dessa är Sjötrafikens kommande nya nationella anmälningstjänst NEMO, vars information i fortsättningen kommer att användas i olika uppgifter, såsom övervakning av personers gränspassage, sjöräddning, övervakning av transporter av farligt gods, uppbörd av farledsavgifter, hamnarnas verksamheter, övervakning av säkerhet, planering av fartygens hamnstatskontroller och övervakning av smittsamma sjukdomar. Tack vare det nya systemet förmedlas anmälningsuppgifterna för handelsfartygens

hamnbesök smidigt till flera mottagare genom ett enda system.

NEMO är en del av den skyldighet som EU ålägger sina medlemsstater att harmonisera över hur anmälningar med anknytning till hamnbesök ska lämnas. Traficom ansvarar för verkställandet av denna EU-förordning i Finland. Systemplaneringen, -uppbyggandet och -stödet har utplacerats till Fintraffics sjötrafikstyrning så att man av NEMO kan skapa en tjänst som är mer omfattande än myndighetsskyldigheterna.

Utvecklingsprojektet för NEMO påbörjades i slutet av 2021, och när projektet har slutförts ersätter NEMO det nuvarande anmälningssystemet Portnet 2025.





Vi svarar årligen för mer än 500 000 säkra och smidiga tågfärder.

Järnvägstrafikstyrning

Vår vision är att vi i Finland har världens tryggaste, smidigaste och mest miljövänliga järnvägstrafik. Vårt mål är att producera världens bästa tjänster för järnvägstrafikkontrollen.

Vi svarar i Finland för styrningen av järnvägstrafiken i landets järnvägsnät med totalt 6 500 kilometer banor för mer än 500 000 tåg och tiotals miljoner passagerare varje år. Vår uppgift är att säkerställa att passagerare och gods når sin destination på ett säkert och smidigt sätt.

Våra tjänster omfattar järnvägstrafikstyrning samt kapacitetshantering och trafikplanering i syfte att samordna banarbeten och trafik. I dessa uppgifter främjar vi smidighet i trafiken så att varor och passagerare når sin destination på ett säkert och tidtabellsenligt sätt. Samtidigt utvecklar vi nya sätt att effektivisera järnvägsverksamheten, med målet att en allt större del av trafiken kan gå på räls i framtiden, samtidigt som trafiksystemet blir miljövänligare.

Vi svarar för passagerarinformations-tjänster i anslutning till tågresor så att järnvägsresenärer som stöd för sin resa får uppdaterad information på stationernas informationsskärmar och i högtalarutrop samt genom tjänsten Tågavgångar.fi också i sina egna mobila apparater.

I driftscentralerna upprätthåller vi en felmottagningstjänst dygnet runt samt påbörjar efter behov reparationer så att trafiken inom bannätet kan återgå till det normala så snart och säkert som möjligt efter en störning. Vi spelar en central roll i rådgivningen om elbanans elsäkerhet och elanordningarnas användning.

Vår uppgift är att se till att tågtrafiken återgår till det normala efter en störning och på detta sätt minimera effekterna för dem

som använder bannätet. Bantrafikcentralen övervakar trafiken dygnet runt alla dagar året om och upprätthåller den rikstäckande situationsbilden för järnvägstrafiken. Vår situationssamordningstjänst bidrar med experthjälp i operativa olycks- och störningssituationer i järnvägstrafiken. Dessutom svarar vi för driften i säkerhetskontrollrummet och kontrollrummet för trafik kvaliteten. Vårt mål är att förbättra passagerarsäkerheten och förebygga vandalism, sörja för säker tågtrafik samt utveckla trafik kvaliteten. Utöver detta tillhandahåller vi expert- och utbildningstjänster för utveckling av hela järnvägssystemet.

Fortsatt god servicenivå

Totalt sett hade vi god framgång med produktionen av trafikstyrningstjänster 2021. Den operativa produktionen var av hög kvalitet, och Fintraffics verksamhet orsakade knappt en procent av störningarna i bannätet, resten berodde på andra faktorer.

Säkerhetsnivån i järnvägstrafiken blir allt högre tack vare bland annat höjd automationsgrad i styrningen. Vår servicenivå förblev god, trots coronapandemin, och under året främjades ett flertal betydande utvecklingsprojekt i syfte att säkerställa att järnvägstransporterna i framtiden

blir allt smidigare, attraktivare och tekniskt tidsenligare.

Fjärrtågstrafikens volym var cirka 5,5 procent lägre än föregående år. I närtrafiken var antalet tåg cirka 3,3 procent lägre än 2020. Jämfört med 2020 ökade dock antalet godståg med närmare 6 procent. Passagerartågtrafiken till Ryssland ställdes in hela året och startade på nytt i december 2021.

Utvecklingsprojekten framskred

Vi utvecklar intensivt järnvägstrafikstyrningen genom att modernisera de föråldrade systemen och höja automationsnivån med hjälp av den nyaste tekniken. Ett av våra viktigaste utvecklingsprojekt är Digispår där tågtrafikövervakningen förnyas. År 2021 vidareutvecklade vi Digispårs systemlösning, och i slutet av året ingicks ett alliansavtal med Trafikledsverket om att fortsätta projektet.

Vi påbörjade en processändring i den operativa verksamheten i syfte att reformera arbetet mot ett alltmer dynamiskt expertarbete så att vi kan ge ännu bättre service i exempelvis störningssituationer. Processändringen framskred till de första testerna på hösten och fortsätter under de kommande åren när den teknik som behövs står till förfogande.



”Datan som framställs från järnvägar är mer och mer användbart. Också ökningen av operativa systemens funktionerspålighet och utvidgning av automation fortsatte.



” Automatiseringen av distansstyrningen är enhetlig, och en operativ situationsbild för järnvägstrafiken står fortlöpande till förfogande för aktörerna och beslutsfattarna inom branschen.

Vi fortsatte uppbyggnaden av ett säkrare järnvägssystem genom att inrätta tjänsten Lägessamordnare genom vilken vi tillhandahåller experthjälp i olycks- och andra störningssituationer. Tjänsten drivs i räddningsmyndighetens och trafikstyrningens gränssnitt och påskyndar återhämtningen och trafikens återgång till det normala efter en störning. Tjänsten är nu tillgänglig dygnet runt alla dagar i veckan, på två orter, i Helsingfors och i Tammerfors.

I de befintliga systemen gjordes livscykeluppdateringar genom att exempelvis övergå till molntjänster och fortsätta den tekniska speglingen av distansstyrningssystemet i syfte att höja störningsberedskapsnivån. Speglingen av Södra Finlands distansstyrning blev färdig 2021.

Utvidgningen av distansstyrningssystemet för Sydöstra Finlands bannät fortsatte hela året. Vi började bygga distansstyrningssystemet för Norra Finland 2021, och introduktionen av detta inleds 2022. Ändringarna i distansstyrningen förbättrar säkerheten, höjer beredskapsgraden och kvaliteten. I driftcentralerna, som styr elbanorna, förbättrades driftsäkerheten genom en att utvidga deras kapacitet med spegling av systemen samt utbildningar.

År 2021 togs det nya passagerarinformationssystemet RAMI i bruk i hela Finland.

Tack vare detta är innehållet enhetligt på stationerna och informationstavlorna samt i högtalarutropen, vilket är till fördel för såväl passagerarna som branschaktörerna. På stationernas visningsanordningar kan man dessutom visa information på ett mångsidigare och mer visuellt sätt än tidigare med beaktande av resenärernas behov.

Tillsammans med VR utvecklade vi för passagerar- och godstrafiken DAS-systemet som är till stöd för lokföraren för att optimera tågkörningen så att energieffektiviteten, punktligheten och passagerarkomforten förbättras.

För tillfället utvecklas kapacitetshanteringssystemet SAAGA, där målet bland annat är att på bangårdarna främja trafikkontrollen med beaktande av olika aktörers behov samt ställa en situationsbild i realtid till förfogande för dem. Systemet och de anknyttande verksamhetsmodellerna har redan introducerats i hanteringen av bankapaciteten på bangårdarna i Helsingfors och Ilmala. På bangårdarna i Kouvola och Kuusankoski inleddes ett SAAGA-test i slutet av året.

Genom att öppna data och förbättra situationsmedvetenheten har en tydlig väg mot världens mest avancerade järnvägstrafik markerats. Vi implementerar Fintraffics strategi som möjliggör smidigare resekedjor, oavsett mobilitetsform, och utveckling av

trafikens digitala ekosystem. Den smarta trafikstyrningen bidrar till att järnvägstrafikens marknadsandel utvidgas, vilket är till hjälp för Finland då det kommer till att minska koldioxidutsläppen. År 2021 kartlade vi dagens situation samt fortsatte att utvidga datalagret med olika datakällor och fördjupa analyserna.

Vi har skapat en vision om trafikkontrollverksamheten 2030 och fastslagit steg för hur visionen kan uppnås. År 2021 främjade vi de utvecklingsprojekt som tas upp i visionen med hjälp av bland annat tester samt olika bakgrundsundersökningar.

Fortsatt god servicenivå

Ett fungerande stamnät är kärnan i tågtrafiken, och tillsammans med Trafikledsverket satsar vi på att säkerställa och utveckla trafiksäkerheten och -tillförlitligheten. År 2021 genomfördes komplicerade banarbeten som omfattade bland annat att förnya ställverket i Kervo och reparera tågbron i Bocksbacka, vilka i samarbete med aktörerna lyckades bra. De ändringar i vinterberedskapen som gjordes tillsammans med aktörerna har förbättrat punktligheten i järnvägstrafiken under vintersäsongen.

Case

Digispår – Tillsammans mot järnvägstrafikens framkant i Europa

Tack vare Digispår-projektet ligger Finland i framkant i Europa med då det kommer till utnyttjande av digitalisering för att förbättra järnvägstrafikens säkerhet och funktionalitet, samt att öka populariteten.

Inom ramen för Digispår-projektet ersätts det nuvarande automatiska systemet för tågtrafikövervakning. Målet för Digispår-projektet är att Finland introducerar ett nytt modernt radionätbaserat trafikövervakningssystem för järnvägarna i hela järnvägsnätet senast 2040. Man kan säga att Digispår innebär en reform av det finländska järnvägssystemet, eftersom man i projektet samtidigt

också förnyar säkerhetsanordningarna, trafikövervakningssystemen och nästan alla system i bannätet. Målet är bland annat säker och effektivare tågtrafik. Utöver modernisering av tekniken beaktas också EU-standarderna.

Genom Digispår förverkligas en omfattande koncentration av olika parter och talanger. I december 2021 ingick Trafikledsverket och Fintraffic ett ettårigt avtal om främjandet av Digispårprojektet som ett alliansprojekt. Alliansen arbetar för en övergång till ett radionätbaserat, europeiskt system för övervakning av tågtrafiken och för fastställande av tekniken. Parterna förbereder ett serviceavtal som skulle löpa





fram till 2027. Styrgruppens mångsektoriella sammansättning uppdaterades i slutet av året, och kommunikationsministeriet är fortfarande ordförande för gruppen.

Sommaren 2021 beviljades en finansiering på 130 miljoner euro för utvecklings- och verifieringsfasen av Digispårprojektet. Det ingår i kommunikationsministeriets riksomfattande trafiksystemplan (Trafik 12).

Digispår tog konkreta steg mot slutet av året då sträckan Tammerfors–Björneborg/Raumo i oktober bekräftades som Finlands första Digispår-bansträcka. Den kommer att vara den första Digispår-bansträckan som används specifikt för kommersiellt bruk. Digitaliseringen av järnvägsystemen är en omfattande reform, och därför krävs det test. Det första testfältet i projektet är den testbana som dras på bansträckan Kouvo-la-Kotka/Fredrikshamn samt ERTMS-testlaboratoriet som inrättas i Kouvola. På detta sätt testas banbrytande dataöverföring på europeisk nivå. De första faserna för testbanan och laboratoriet

slutförs i samband med projektet att förbättra bansträckan.

Avsikten är att den utvecklings- och verifieringsfas som började efter beredningsfasen hösten 2021 ska fortsätta fram till 2027. Målet är att börja bygga upp systemet 2028 och att det ska bli färdigt senast 2040 för hela bannätet i Finland.

Tack vare Digispår kan järnvägstrafiken växa i popularitet

Ett radionätbaserat trafikövervakningssystem gör det möjligt att öka antalet tåg och passagerare i det nuvarande bannätet. Bananvändningen effektiviseras när trafiktiderna kan fastställas alltmer exakt. Allt fler människor och alltmer gods kan transporteras på ett mer kostnadseffektivt sätt i järnvägstrafiken. Enligt uppskattningarna kan bankapaciteten utvidgas med upp till 30 procent.

Digispår innebär att konsekvenserna av störningar och längden av störningarna i

bannätet minskar. Ett utbud av tågresor med bättre punktlighet än tidigare bidrar till att trafikanterna övergår till järnvägstrafik, vilket är i linje med Finlands och EU:s hållbarhetskrav. Järnvägstrafiken drar till sig allt fler trafikanter, vilket minskar de totala utsläppen från trafiken.

Tack vare alltmer exakt och uppdaterad information förbättrar Digispår förutsättningarna för säker tågtrafik. Insamlade data och en alltmer exakt situationsbild bidrar också till att nya digitala tjänster kan utvecklas för såväl tågpassagerare som godstransporter.

Digispårprojektet strävar efter att dra nytta av den senaste teknikbaserade AI:n och data, samt finsk datakommunikation och radionätsinfrastruktur av världsklass, i början 5G samt senare kommande generationer. Digispårprojektet ligger Finland i framkant i Europa då det kommer till utnyttjandet av digitalisering för att förbättra järnvägstrafikens säkerhet och funktionalitet samt att öka dess popularitet.

Vi samarbetar med operatörerna, trafikbeställarna, banarbetsentreprenörerna, Trafikledsverket, Traficom och kommunikationsministeriet för att utveckla den operativa verksamheten samt driva trafiken på ett högklassigt sätt alla dagar, året om.

Enligt kundnöjdhetsundersökningen 2021 bibehölls den goda servicenivån, och jämfört med den föregående enkäten förbättrades resultaten. Samma egenskaper förknippas varje år med Fintraffics järnvägstrafikstyrning: säkerhet, tillförlitlighet och professionalitet. Enligt resultaten är vi en viktig och betydande partner för våra intressentgrupper. I de fritt formulerade svaren förmedlas intressentgruppernas erfarenheter av ett fungerande samarbete och en positiv utveckling. Vi betraktas som en nödvändig part som banar vägen för en smidig verksamhet i bannätet.

Medarbetarnas utmanande år

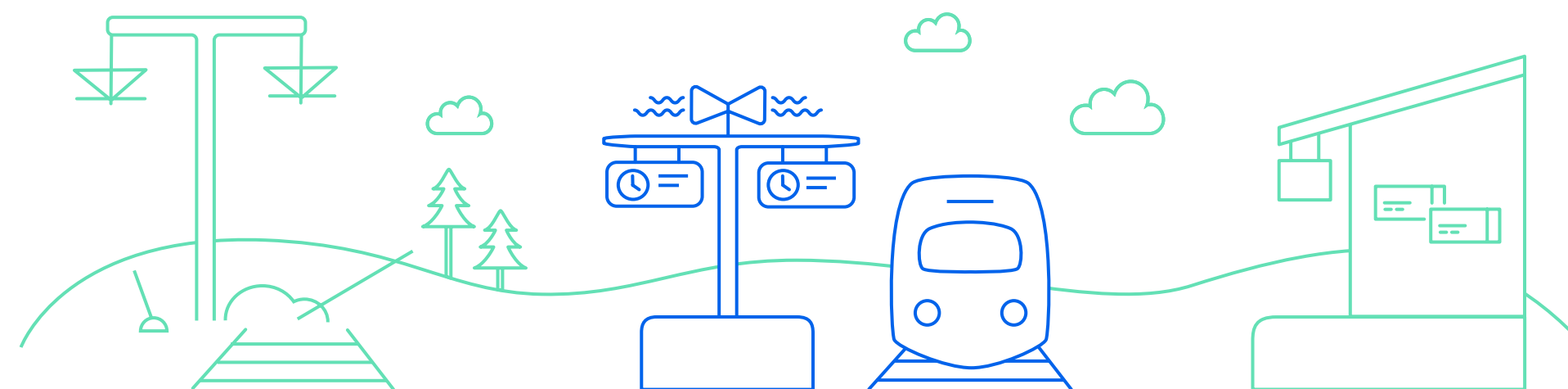
Coronapandemin drog ut på tiden, och därför sörjde vi fortfarande 2021 för hälso- och arbetssäkerheten i verksamheten. I den operativa verksamheten uppstod inga drifts-avbrott, trots att coronapandemin gav upphov till problem för verksamhetens kontinuitet. Distansarbetet fortsatte för medarbetare som kunde jobba på distans.

I personalenkäten hade i synnerhet resultaten för chefsarbetet förbättrats. Vi utvecklade den interna kommunikationen och fastställde gemensamma riktlinjer för företagskulturen. Vi ordnade fler informationsmöten än tidigare för medarbetarna och cheferna, och den psykiska arbetsförmågan beaktades bland annat genom att introducera hantering av livssituationer. På grund av coronapandemin blev det svårare att ordna utbildnings- och utvecklingsaktiviteter, och det gavs möjligheter att delta i utbildningar på distans.

Till följd av att coronaanvisningarna skulle beaktas var det grundläggande arbetet på exempelvis kontrollcentralerna under coronaförhållandena mer utmanande än normalt, då bland annat munskydd måste användas.

Våra medarbetare lyckades hantera utmaningarna och klarade sig bra i sina samhällsroller. Kompetensen och yrkesstoltheten lyser igenom, likaså modet att utvecklas. När alla våra talanger deltar i utvecklingen kan vi producera våra tjänster på ett högklassigt sätt med beaktande av dagens krav.

Ansvar på spårnätverken



Trafikledsverket ansvarar för

- Spårnätverk
- Underhåll av spårnätverk
- Perrongområdena

Fintraffic ansvarar för

- Perrongdisplayerna
- Annonseringen på stationerna
- Trafikstyrningen

VR/HRT ansvarar för

- Passagerartrafiken
- Annonsering i tågen
- Biljettförsäljningen

” Våra medarbetares kompetens och yrkesstolthet lyser igenom, likaså deras mod att utvecklas.

Vägtrafikstyrning

Vår vision är världens tryggaste, smartaste och mest miljövänliga trafik. Vårt mål är att producera världens bästa vägtrafikstyrning samt smarta tjänster för trafiken i nära samarbete med våra partner.

Person- och godstrafiken i Finland grundar sig på smidig och effektiv trafik på landsvägarna. Av godstrafiken går 63 procent och av passagerartrafiken drygt 90 procent på gummihjul.

Hos Fintraffics vägtrafikstyrning sörjer vi för säker och smidig trafik på landsvägarna 24/7/365. Våra tjänster omfattar bland annat att planera tekniska system för landsvägarna, gränsövergångsställena och tunnlarna, producera och sköta underhållet av infrastrukturen för trafikljus och automatisk trafikövervakning samt att fortlöpande följa upp och informera om trafiken.

Totalt cirka 20 000 trafikkontroll- samt väglags- och väderanordningar, till exempel 900 väglagskameror och 420 vägväderstationer, producerade fortlöpande i realtid en situationsbild som vi använde i både trafikstyrningen och tjänsteutvecklingen – till fördel för trafikanterna och branschaktörerna.

Ett år med nära partnersamarbete

Vårt arbete tog fart genom det nära partnersamarbetet 2021. Trafikledsverket, NTM-centralerna, polis- och räddningsmyndigheterna samt andra myndigheter, Meteorologiska institutet, städerna och deras trafikbolag samt ett omfattande nätverk av teknik- och tjänsteproducenter såg till att våra vägtrafikcentraler pulserade som trafikens nervcentrum och banade väg för tjänster som utvecklas fortlöpande.

Under verksamhetsåret utfördes ett omfattande utvecklingsarbete, vilket förbättrade vår förmåga att samla in och komplettera data samt förmedla en allt bättre situationsbild. Tekniska plattformar, verksamhetsmodeller och produktifiering har utvecklats enligt tidsplanen, systemtjänsterna förenhetligats samt den digitala situationsbilden främjats genom att bland annat uppdatera tekniken och databaserna samt ansluta nya datakällor till systemet.



Med bil körs det på våra vägar över 120 miljoner kilometer dagligen.

De mest betydande utvecklingsstegen togs i produktifieringen och standardiseringen av programmen och gränssnitten för landsvägarnas öppenavsnitts- och tunnelsystem. Detta möjliggör en enhetlig och högklassig serviceupplevelse för vägtrafikanterna samt ett kostnadseffektivare förfaringssätt.

De nya trafikstyrningssystemen anslöts för drift till det centraliserade styrningssystemet. Det omarbetade användargränssnittet för vägväddret blev det huvudsakliga gränssnittet för väghållningen och intressentgrupperna. I Fintraffics moderna användargränssnitt inkluderas all information som är väsentlig för trafikstyrningen och -kontrollen och med hjälp av vilken en alltmer sammanhängande situationsbild kan bildas. De uppgifter som produceras och bearbetas av det operativa systemet för trafikstyrningen och situationsbilden utgör grunden för öppna data och tjänsten Trafiksituation som Fintraffic tillhandahåller för sina kunder.

År 2021 överfördes de viktigaste operativa datasystemen till Fintraffics datacenter. Detta minskade avsevärt störningarna som datacentermiljön gav upphov till. I samband med överföringen förnyades också de operativa ICT-användartjänsterna och utbudet av ICT-stödtjänster.

I trafikmätningstjänsten främjades den ändring i tjänsteproduktionsmodellen som påbörjades 2020. Hösten 2021 inleddes ett forsknings- och utvecklingsprojekt tillsammans med Telia, där information om människors mobilitet som samlas in genom mobiltelefonnätet kunde utnyttjas i den allmänna beräkningen av landsvägstrafiken. Metoden skapar en grund för att slå samman trafik- och kommunikationsnäten, och avsikten är att informationen i allt större utsträckning ska användas för mer fokuserad trafikplanering samt utnyttjas i nya tjänster och exempelvis väghållning och -underhåll.

Informationsdelning och informationsutbyte

Från vår vägtrafikcentral sändes 2021 cirka 10 000 trafikmeddelanden, vars innehåll distribuerades till myndigheter, medier, vår webbplats samt efter behov till navigatörer. Från medborgare mottogs cirka 150 000 samtal av vår telefonservice Vägtrafikantlinjen som är avsedd för anmälningar om akuta situationer som äventyrar väganvändningen.

Utöver fortlöpande operativ styrning har vi som mål att skapa en digital realtidsmodell för vägtrafiken (en så kallad digital tvilling) som i realtid ger en situationsbild av vägtrafikens

Ansvar i vägtrafiken



Vägar och gator

Trafikledsverket, NMTn, städer

- Utveckling och underhållning av vägar och gator, fasta vägskyltar och hastighetsbegränsningarja nopeusrajoitukset

Trafikledning

Fintraffic

- Drift av trafikledningssystem, inkl. tunnlar, förändringar av hastighetsbegränsningar, trafikljus, vägväderinformation och bilder
- Analys av trafikinformation och distribuering till väganvändare
- Väganvändarens linje 24h, tel. 0200 2100 (lna/msa) för anmälning av problem som äventyrar trafiken
- Kontrollering av störningar och samarbete med myndigheterna

Väganvändare

Bilister, företag i trafikbranchen

- Säkert färdande och hänsyn till andra, följa reglerna



Samarbetsandan har varit stark och framåtblickande.



” Vårt mål är att verka som speluppläggare i det dynamiska trafikekosystemet.

infrastruktur, förhållanden, underhåll och den faktiska trafikstatusen.

Vårt mål är ett alltmer övergripande informationsutbyte. Tack vare detta får till exempel bilisterna i fortsättningen mer omfattande information om förhållandena och trafiken samt prognoser mer exakt i realtid. Dessutom kan man inom väghållningen mer specificerat förutse arbetet, aktörerna inom logistik- och trafikbranschen får allt effektivare körrutter och uttryckningsfordonen trafikljusfördelar.

Utvidgad infrastruktur för våra centrala tjänster

År 2021 anslöt vi Mästartunneln på Ring 1 till det centraliserade trafikstyrningssystemet. I fråga om trafikförhållandena är tunneln på grund av den livliga trafiken (110 000 fordon/dygn) den mest problematiska i Finland. Genom ett gott samarbete med tjänsteleverantörspartnern och högklassig planering lyckades systemomarbetningen bra. Genomförandet krävde att tunneln stängdes av endast för korta stunder så att olägenheterna för trafiken kunde minimeras. Också trafikstyrningssystemet för vägavsnittet Rv 1 Ring I – Munkshöjden byggdes inom ramen för trafikledsprojektet i samarbete med Trafikledsverket. Våra arbeten med infrastrukturen innefattade bland annat ett

nytt trafikstyrningssystem mellan Klövskog och Nurmijärvi centrum samt nya trafikstyrningsarrangemang vid gränsövergångsstället Rajajooseppi.

Nöjdheten med servicen på en god nivå

År 2021 var vårt mål att förbättra trafikstyrningstjänsternas kvalitet, tillgänglighet och effektivitet. I fråga om trafiktjänsterna var styrningen, användbarheten och tillgängligheten på en god nivå 2021, och i vägtrafiken uppstod inga stora avvikelser som skulle ha berott på trafikstyrningen. Säkerhetsnivån för de tunnlar som ska drivas förblev hög.

Också trafik- och avvikelseinformationen lyckades i enlighet med målen. Enligt resultaten i vägtrafikantundersökningen 2021 har privatbilisternas och yrkesförarnas nöjdhet med trafikinformationen förblivit på en hög nivå.

Privatpersoner använder Vägtrafikantlinjens och Responskanalens tjänster något aktivare än tidigare, och majoriteten av respondenterna ansåg att responsen varit till hjälp för att hjälpa ett anmält problem. Av dem som i egenskap av privatpersoner använt tjänsten var 56 procent nöjda eller mycket nöjda med servicen de fick. Motsvarande siffra för yrkesförare var 41 procent.

Av privatpersonerna var 56 procent nöjda eller mycket nöjda med informationen om trafikstörningar samt 49 procent med informationen om vägarbete. För yrkesförarna var motsvarande siffror något högre, 59 procent och 53 procent. Av privatpersonerna var 13 procent missnöjda med informationen om störningar, av yrkesförarna endast 7 procent. I fråga om information om vägarbete var 17 procent av privatpersonerna missnöjda, och av yrkesförarna, också här färre, 14 procent.

En enhetlig företagskultur utvecklades

Parallellt med trafikstyrningstjänsterna utvecklade vi också vår kompetens och kapacitet så att vår människoorienterade, inspirerande och rättvisa företagskultur så bra som möjligt stöder uppnåendet av målen – med värderingarna i fokus för allt.

Andan i det gemensamma arbetet har varit stark och framåtblickande, trots att coronapandemin medförde förändringar i synnerhet i arbetsarrangemangen för personerna som utför närarbete vid trafikcentralerna. Också enligt den årliga personalenkäten förbättrades vår arbetsnöjdhet. Som starka sidor i det egna arbetet betraktades bland annat uppskattningen och påverkningsmöjligheterna.

Case

Svarta tisdagen utvecklade vägtrafikstyrningen

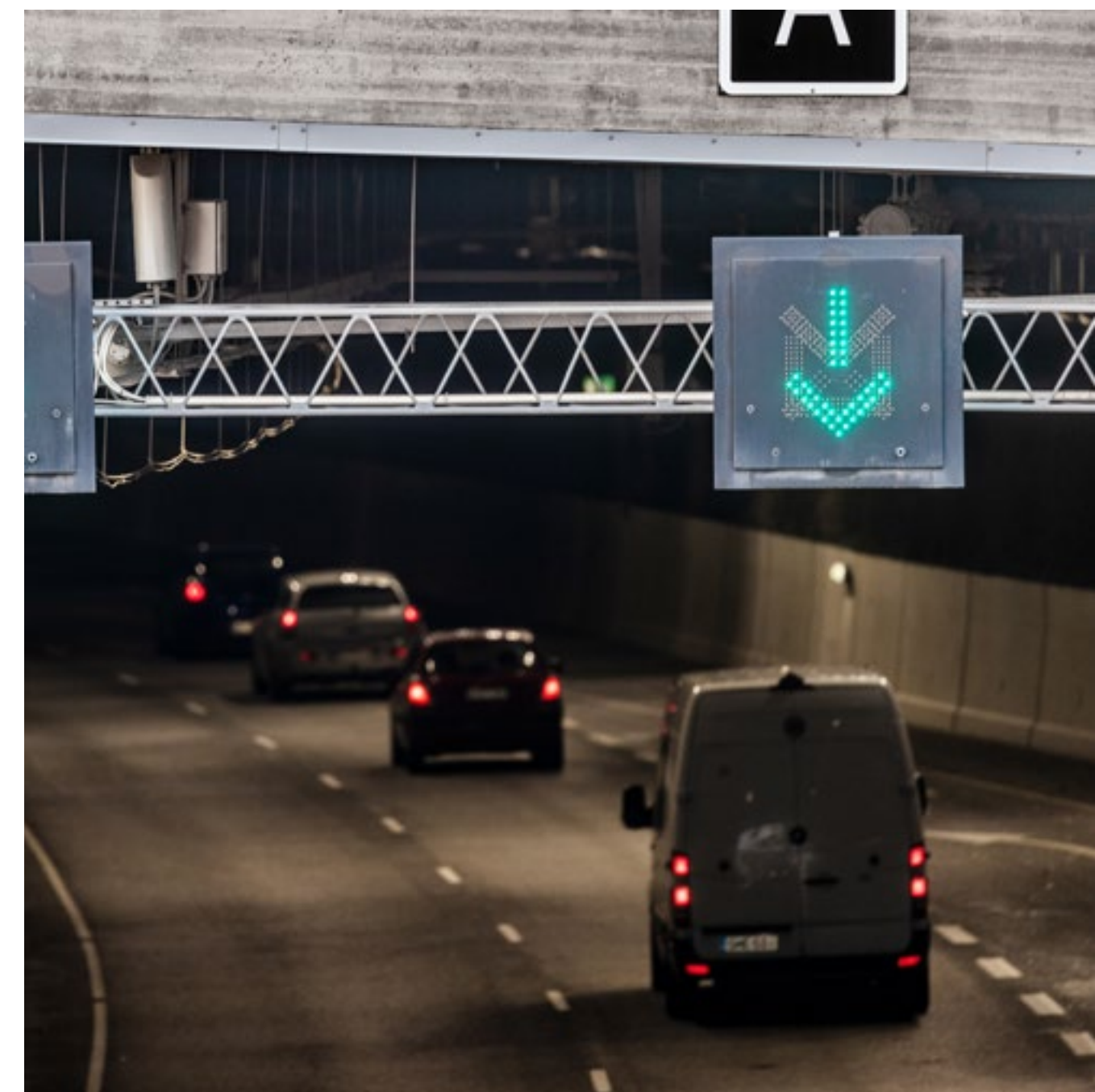
Vägtrafiken är vår överlägset största trafikform, och därför påverkas smidigheten och säkerheten i hela trafiken synligt och kännbart av dess funktion.

En störning på ett livligt trafikerat ställe påverkar ett stort område, precis som det gjorde 9.3.2021, "svarta tisdagen", på grund av alla olyckor som inträffade då. På grund av snöfall i Södra och Västra Finland inträffade det olyckor på många håll i landskapen, och störningar uppkom också i huvudstadsregionens trafik. Den största enskilda olyckan inträffade på Åboleden i Esbo där mer än 80 fordon var inblandade i en kedjekrock.

Vi informerade räddningsväsendet, medierna och andra aktörer på förhand

samma morgon om dåliga körförhållanden. På vägavsnitt med flexibel styrning sänkte vi maxhastigheterna till 80 km/h eller 60 km/h, som är den lägsta möjliga på motorvägar. Enligt bilderna från väglagskamerorna var körförhållandena på riksväg 1 under dagen som normala på vintern, och kriterierna för Meteorologiska institutets varningsmeddelanden uppfylldes inte. Av denna anledning slogs varningsmeddelanden inte omedelbart på när situationen snabbt förvärrades.

Yrande frostsno började störa sikten och lade sig i drivor på vägen, vilket resulterade i en kedjekrock med mer än 80 bilar. Kollisioner inträffade också på andra huvudvägar i huvudstadsregionen. Vägytans friktionsvärden



överskred inte gränsvärdena i riktlinjerna för styrningen, vilket ledde till att halkbekämpningen misslyckades då väghållarna inte fick något larm i tillräckligt god tid.

Situationen ledde bland annat till att kollektivtrafiken grötade ihop sig och att dess tidtabeller inte höll. Vi övervakade vägtrafikflödet fortlöpande och informerade aktivt om förändringar i situationen. Antalet meddelande



som vi under dagens lopp sände i Nyland var tio gånger högre än under en normal dag: totalt 116 meddelanden gällande hela Finland, och 85 gällande Nyland.

Vi är proaktiva och söker fortlöpande utvecklingsobjekt i syfte att förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken. Situationen orsakades av överraskande väder och förde med sig många lärdomar och ändringar i vår verksamhet och vårt samarbete med många aktörer.

Ingen förolyckades eller skadades allvarligt, men i syfte att bekämpa ett liknande hot analyserades situationsdata tillsammans av NTM-centralerna, underhållsentreprenörerna, väglagscentralerna, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet och Fintraffic. Utifrån data gjorde vi många ändringar i våra gemensamma verksamhetsmodeller.

Dessa omfattade bland annat att intensifiera samarbetet samt att ompröva informationsmetoderna samt situationsimpulserna och prognosprocesserna. Som ett konkret exempel kan nämnas en ny verksamhetsmodell där en

meteorolog från Meteorologiska institutet varje vecka informerar vägtrafikcentralens operatörer om förväntade väglagsförhållanden och förändringar i dessa. Också meteorologerna får ny information om effekterna av väglaget på trafiken i olika situationer. Informationsprocessen ändrades, tröskeln för information om varningsmeddelanden sänktes.

I Finland är situationsbilden för trafiken i realtid av internationell toppklass, och den utvecklas fortlöpande i syfte att uppnå världens säkraste mobilitet. Metoderna omfattar att utveckla trafikstyrningsprocesserna och alltmer exakta system samt att använda uppdaterade data som grund för deras funktion – målet är att dataekosystem för trafiken där alla aktörer deltar med egna insatser för att komplettera den gemensamma situationsbilden i realtid, och utnyttja denna i sin egen verksamhet.

Alltmer övergripande situationsbild

Metoderna och systemen utvecklas i syfte att minimera störningarna och riskerna genom att

sörja för information och trygga förhållanden i alla, även oväntade situationer.

I situationsuppgifterna för den svarta tisdagen observerades väldigt många fall med fortkörning och alltför korta säkerhetsavstånd. En enskild förare har ett stort ansvar som en part i trafiken: enligt vägtrafiklagen ska fordonets hastighet anpassas enligt väglaget, och de andra vägtrafikanternas åtgärder måste förutses i syfte att undvika tillbud och skador.

Trafiken är ett nät där allt påverkar allt. Också i positiv bemärkelse: vi kan skapa en alltmer övergripande situationsbild genom alltfler källor. Utifrån denna kan vi förutse och styra trafiken alltmer exakt och se till att informationen kan användas av andra parter. Till exempel Meteorologiska institutet använder informationen från våra vägtrafikstationer i sin egen väglagsmodell, kompletterar den med egen information och ställer i form av väderleksprognoser informationen till förfogande för hela Finland.

Trafikens dataekosystem och produktifierade digitala ekosystemtjänster

År 2021 var ett centralt mål att påbörja driften av trafikens dataekosystem och utvidga användningen av trafikdata som tillhandahålls av Fintraffic. Vi uppnådde målen som planerat.

Fintraffics uppgifter omfattar att tillhandahålla säkra, driftsäkra och effektiva trafikstyrningstjänster i alla trafikformer samt upprätthålla och utveckla de digitala trafiktjänsterna, av vilka den viktigaste är situationsbilden för trafikformerna. Den bildas genom att sammanställa och distribuera uppgifter till både våra egna tjänster och aktörerna inom branschen, till exempel trafik- och transportbolag och andra som tillhandahåller trafiktjänster, förvaltningen och myndigheterna. En annan viktig del av vår strategi är att bygga upp ett värdeskapande dataekosystem för trafiken tillsammans med andra aktörer inom trafikbranschen.

Trafikens dataekosystem är ett nätverk som bildats av företag, tjänsteoperatörer och tjänsteutvecklare inom trafikbranschen och där Fintraffic samordnar och möjliggör verksamheten samt är en part som producerar data och utvecklar tjänsterna. Uppbyggandet av dataekosystemet är en del av den i Fintraffics ägarstrategi fastställda uppgiften att skapa nya **plattformslösningar** där trafikinformation distribueras och utnyttjas i större utsträckning än i dag samt att främja nya typer av **databaserad tjänsteaffärsverksamhet** och **värdeskapande**.

Syftet med ekosystemet är att bidra till digitaliseringen i trafiken och på detta sätt



386 TB

Mängd distribuerad data i Fintraffics ekosystem

påskynda utvecklingen av nya tjänster, förbättra kollektivtrafikens attraktionskraft, effektivisera de logistiska kedjorna, minska utsläppen och genom en framförhållande hemmamarknad också skapa nya innovationer för export. En central metod för att uppnå målet är att bidra till insamlingen, distributionen och kompatibiliteten av trafikdata med hjälp av öppna gränssnitt, och på detta sätt skapa förutsättningar för att rationalisera och effektivisera servicekedjorna för mobiliteten och logistiken.

År 2021 var ett centralt mål att påbörja driften av ekosystemet och utvidga användningen av trafikdata som tillhandahålls av Fintraffic. Vi uppnådde målen som planerat.

Driften av ekosystemet startade i januari 2021 och grundar sig på ett samarbete mellan trafikbranschens aktörer, trafikens digitala infrastruktur samt spelregler som man tillsammans kommer överens om och som beskrivs i regelboken. I regelboken tillämpas Sitras regelbok för rättvis dataekonomi med beaktande av behoven inom trafikbranschen. I slutet av det första verksamhetsåret hade redan 120 aktörer anslutit sig till systemet. De olika områdena främjas i sex arbetsgrupper, vilkas arbete har avancerat med fart under året:

Arbetsgruppen **Förvaltning och spelregler** har sammanställt regelboken för ekosystemet.

Regelboken kommer att ligga till grund för att bygga upp förtroendet gällande datadistributionen samt utgöra den juridiska grunden för samarbetet. **Arkitekturarbetsgruppen** försöker minska sektoriseringen mellan trafikformerna samt skapade nuläget och visionen för arkitekturen. **Arbetsgruppen för situationsbilden** startade bland annat tester för distribution av data i städernas situationsbild. Arbetsgruppen **Logistikens data och gränssnitt** har identifierat utvecklingsobjekt för effektivisering av informationsutbytet och börjar arbeta för dessa i form av projekt. **Arbetsgruppen för reseinformation** har arbetat för att skapa en digital infrastruktur för kollektivtrafiken samt förbättra datakvaliteten. **EU- och GaiaX-arbetsgruppen** stöder tillsammans med **EU-projektet GaiaX** exporten av finländska smarta trafikmöjligheter.

Användningen av digitala data ökar

De plattforms-, lägesbils- och ärendehanteringstjänster som vi producerar bidrar till utvecklingen av branschaktörernas tjänster och utformningen av en bra slutanvändarupplevelse.

På marknadsplatsen för trafikdata, **Digitraffic**, sammanförs de som producerar och de som använder trafikdata, samt möjliggörs insamling, sammanslagning



” Ekosystemets verksamhet grundar sig på branschaktörernas samarbete, trafikens digitala infrastruktur samt regelboken.

och delning av trafikdata samt efter behov debitering för användning av data. Det data som produceras genom trafikstyrnings-, mättnings- och uppföljningssystemen utnyttjas i bland annat vägtrafikens navigationssystem och lokaliseringstjänster samt i mobiltjänsterna för konsumenterna.

Under andra halvåret av 2021 distribuerades 30 procent mer data än under samma period 2020. Till Digitraffic gjordes i juli–december 2021 mer än två miljarder gränssnittsänrop, d.v.s. i genomsnitt mer än 350 miljoner gränssnittsänrop per månad.

Konsumenterna betjänas genom **tjänsten Trafiksituation**, som utnyttjar Digitraffics data, och där det finns information om bland annat körförhållandena, vägarbeten, vinterrunderhåll samt exempelvis laddstationer för elbilar och tankstationer för gasdrivna bilar. Tjänsten innehåller också information om järnvägs-, flyg- och sjötrafiken. Tjänsten användes i betydligt större utsträckning 2021. Antalet webbesök fördubblades till mer än fyra miljoner under året. Tjänsten användes av exempelvis Radio Nova.

Case

gemensamma spelregler för trafikens dataekosystem

I Finland består trafikfältet av ett flertal olika stora aktörer som har kompetens och information inom sitt eget verksamhetsområde.

Syftet är att insamlade data ska omvandlas i enhetlig form och ställas till förfogande för alla, så att hela branschen kan dra nytta av dessa.

År 2021 sammanförde vi branschaktörerna och började bygga upp ett samarbete för ett smart dataekosystem för trafiken. Arbetet framskred bra. I slutet av året hade ekosystemet 120 aktörer, och som grund för deras samarbete sammanställde nätverket en digital regelbok för ekosystemet. Boken grundar sig i Sitras Regelbok om rättvis dataekonomi och har bearbetats för trafikbranschens behov.

Regelboken bidrar till att målet med dataekonomi uppnås snabbare

Regelboken utgör en grund för distribution av data för det behövliga förtroendet samt en juridisk grund för samarbetet. Genom denna säkerställs rättvis och jämlik praxis. Regelboken innehåller etiska och konkreta regler och modeller för distribution av data. Spelreglerna sammanställdes i konstruktiv anda, och målet är att ta regelboken i användning i början av 2022.

Genom att utvidga samarbetet mellan trafikbranschens aktörer effektiviseras de tidigare och skapas nya trafiktjänster både i Finland och på exportmarknaden.





” De digitaliseringsbaserade tjänsterna omfattar alla trafikformer.

Nationell och internationell utveckling

Vi förbättrar smidigheten och säkerheten i trafiken genom att skapa applikationer för de olika trafikformerna och för våra kunder. Tillsammans med exempelvis Trafikledsverket främjar vi databaserade trafiksituationstjänster, till exempel en uppdaterad situationsbild för trafiken, och utvecklar störningsinformationen. Vi samarbetar med Traficom i synnerhet i kollektivtrafiktjänsterna: Digitransit-tjänsten innehåller information om rutter, hållplatser och tidtabeller, som för konsumenterna visas i reseplaneraren för olika städers kollektivtrafiktjänster. Under året har vi satsat på att förbättra användarupplevelsen av systemet. Vårt mål är att sammanställa lättdistribuerad, högklassig kollektivtrafikinformation för hela Finland,

vilket stöder utvecklingen högklassiga resekedjetjänster för olika aktörer.

Vi förberedde också ett projekt där vi i fortsättningen verkar som operatör för elektronisk fraktinformation i Finland. Logistikens elektroniska fraktbrev är under arbete. Syftet med projektet är att på både nationell nivå och EU-nivå skapa en enhetlig infrastruktur för digitalt informationsutbyte och återanvändning av data inom godstrafiken och logistiken. Projektet underlättar och främjar inlämnandet av uppgifter i elektronisk form mellan ekonomiska aktörer och myndigheter. På detta sätt påskyndas och rationaliseras de logistiska kedjorna.

I det internationella arbetet är ett av våra viktigaste mål att förenhetliga informationen på de nationella åtkomstpunkterna (National

Access Points). NAP-punkterna är en tjänst dit producenterna, enligt EU:s ITS-direktiv, är skyldiga att sända information om sina digitala gränssnitt. Tjänsten är en del av en helhet där syftet är att producera mobilitets- och informationstjänster, till exempel reseplanerare, över medlemsstaternas gränser. Fintraffic svarar för Finlands kontaktpunkt.

Vi samarbetar på EU-nivå också i bland annat Gaia-X-projektet för att skapa europeiska trafiktjänster och samarbetsmodeller samt deltar i **ODIN-samarbetet** (Open Mobility Data in the Nordics) för smart kollektivtrafik i Norden, där syftet är att utveckla ländernas kollektivtrafiktjänster.

Coronapandemin var en broms och en accelerator

År 2021 var verksamhetsmiljön mycket utmanande på grund av att coronapandemin störde trafikaktörernas affärsverksamhet och hindrade fysiska möten. Ändå var vi aktiva och uppnådde mycket.

De digitaliseringsbaserade tjänsterna innefattar alla trafikformer, och behovet av data ökar fortlöpande. Den datamängd som vi distribuerar ökade kraftigt, och utifrån denna har vi kunnat utveckla våra tjänster, till exempel Trafiksituation och Responskanalen.

Branschaktörernas motivation att bygga smarta lösningar stärktes för att blåsa nytt liv i affärsverksamheten, och digitaliseringen tog fart. Planeringen av olika resekedjor har avancerat. Som exempel kan nämnas Matka-huoltos tjänst som gör det möjligt att köpa buss- och tågbiljetter samtidigt.

I början av året konstaterade vi att det i fråga om att påskynda ekosystemarbetet var problematiskt att skapa ett effektivt samarbete och inspiration på distans i stället för vid fysiska möten. De snabba framstegen i ekosystemets verksamhet, och resultaten i nöjdhetsenkäten för deltagarna, visar att vi ändå lyckades ganska bra på denna punkt. På skalan ett till fem blev de externa partnernas betyg för Fintraffic 3,7 i fråga om nyttan av verksamheten och 4 i fråga om förmågan att inspirera.



Hållbarhet

HÅLLBARHET

Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet

Hos Fintraffic leder vi hållbarhetsfrågorna som en del av affärsverksamheten. Vårt hållbarhetsarbete bygger på vårt företags strategi, affärsmål och företagskultur. Varje år publicerar vi en hållbarhetsrapport i årsberättelsen.

Vi vill uppfylla de förväntningar som ställs på statliga bolag, och därför har vi integrerat hållbarhet som en viktig del i vår beslutsprocess. I kärnan av vår strategi finns de ekonomiska, sociala, regionala och miljömässiga konsekvenserna så att vi kan finnas bland föregångarna i övergången till kolneutral cirkulär ekonomi, utnyttjandet av digitalisering och säkerheten. För oss är det viktigt att främja hållbarheten på egna villkor och ambitiöst.

Vi verkar inom en säkerhetskritisk bransch, och därför är det livsviktigt för Fintraffic att sörja för säkerheten. Vår kärnuppgift är att garantera den övergripande säkerheten i trafiken. År 2021 omfattade de främsta temana i vårt säkerhetsarbete förutom

sörjande för säkerheten i trafiken också hälso-säkerhet samt data- och cybersäkerhet.

Samtidigt måste vi identifiera konsekvenserna av klimatförändringen för affärsverksamheten samt klimatkonsekvenserna av den egna verksamheten, konsekvenserna för miljön och naturens mångfald. Vi stöder starkt målet med ett kolneutralt Finland 2035 samt Parisavtalets mål att begränsa klimatförändringen till 1,5 grader. Dessutom har vi åtagit oss att stödja handlingsprogrammet och de anknyttande principerna gällande miljö, arbetsliv, antikorruption och mänskliga rättigheter i FN:s Global Compact-initiativ.

Hos Fintraffic har vi åtagit oss att iakttä arlighet och ansvarstagande samt agera etiskt



” För oss är det viktigt att främja hållbarheten ambitiöst.



De väsentliga hållbarhetsteman



Fintraffic stöder FN:s mål för hållbar utveckling



rätt i vår verksamhet. Detta förväntar vi oss också av våra intressentgrupper. Fintraffic's etiska anvisningar skapar gemensamma förfaranden för oss, och stöder oss då det kommer till att säkerställa att vi handlar i enlighet med våra värderingar och våra interna anvisningar. Våra medarbetare får också utbildning gällande de etiska anvisningarna i syfte att ge alla bättre insikter om varför etisk affärsverksamhet är viktig för Fintraffic.

Genomslagskraft i fokus för strategin och hållbarheten

Det som gör att vi globalt sett är ett exceptionellt bolag är att vi svarar för styrningen av alla trafikformer och producerar trafikdata och -tjänster för många intressentgrupper. På detta sätt har vi också en unik möjlighet att påverka de väsentligaste hållbarhetsfrågorna i trafiken, till exempel klimatfrågor och trafiksäkerhet. För oss är det inte nog att hållbarhet iakttas i vår egen verksamhet. Vi vill allt bättre förstå hur de tjänster vi producerar indirekt påverkar samhället och miljön. Endast på det sättet kan vi hjälpa våra kunder, intressentgrupper och hela Finland då det gäller att utveckla ett alltmer hållbart trafiksystem. En närmare beskrivning av detta finns i avsnittet Hållbarhet i översikten.

Från definition till integrering av hållbarhet

Vårt mål är att hållbarhet har integrerats i hela affärsverksamheten och att vi inom valda områden är en föregångare då det gäller hållbarhet. Vi vill att arbetet för hållbarhet ska ge ett starkt stöd för bolagets intressentrelationer, affärsverksamhet och implementering av strategin och att fortlöpande utveckling är en del av vardagen i hållbarhetsaktiviteterna.

År 2021 inkluderades hållbarhet i alla aktiviteter, vilket började generera mervärde för affärsverksamheten. Detta fortsätter starkt även 2022. För 2023–2024 har vi som mål att vara en föregångare då det kommer till att fortlöpande förbättra säkerheten, utveckla en utmärkt arbetsgemenskap, utveckla vårt miljöansvar samt att skapa en modell för och utvidga samhällsansvaret.

År 2020 gjorde vi en väsentlighetsanalys av hållbarheten. I väsentlighetsdefinitionerna inkluderade vi de centrala intressentgruppernas förväntningar utifrån de av bolaget utsedda intressentgruppsansvarigas sonderingar. Väsentlighetsdefinitionen är också i linje med vår strategi som uppdaterades 2021. Fintraffic's väsentliga hållbarhetsteman anknyter till samhällsansvar, miljöansvar, ekonomiskt ansvar, säkerhet och god förvaltning. För alla hållbarhetsteman



har specifika mål och indikatorer fastställts inom ramen för ledningen av affärsverksamheten i samband med bolagets årliga måluppsättning.

Hållbarhetsledning

Bolagets styrelse godkänner strategin, verksamhetsprinciperna och riskbedömningen för hållbarheten. Det högsta operativa ansvaret, gällande exempelvis strategin och spetsprojekten för hållbarheten, åligger koncernens ledningsgrupp. På koncernnivå sammanträder dessutom exempelvis säkerhets- och miljöledningsgrupperna varje månad för att besluta om utvecklingsprojekt och följa upp deras framskridande då det gäller säkerhet och miljöarbete.

År 2021 gjorde vi för första gången en bedömning av vilka risker och möjligheter klimatförändringen kunde medföra för vår affärsverksamhet samt rapporterade dessa i verksamhetsberättelsen med tillämpning av rapporteringsrekommendationerna Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). En bedömning av de klimatrelaterade riskerna och möjligheterna inkluderas i fortsättningen i bolagets riskhanteringsprocess samt stöder i framtiden vårt arbete med att utveckla tjänsteproduktionens kontinuitet och hållbarhetsarbetet.

Hållbarhetsmål och nyckeltal

Väsentligt hållbarhetstema	Mål	Nyckeltal	2021	2020
Välmående, engagerad och motiverad personal	• Personalen upplever arbetsplatsen trygg. • Personalens välmående utvecklas kontinuerligt.	• Olycksfalls-och sjukfrånvaromätare. T • räningsdagar. Personalundersökningar. • Genomförande av handlingsplan för risk för arbetsförmåga. • Ökad kostnadseffektivitet relaterad till kategorier för handikappersättning. Tillämpning av strategin för att kartlägga arbetsförmågsrisker	Arbetsplatsrelaterade olyckor 3. Arbetsplatsrelaterade olyckor 3.	Arbetsplatsrelaterade olyckor 2 Arbetsplatsrelaterade olyckor 5.
Mångfasetterad, jämställd och icke-diskriminerande arbetsgemenskap	Uppnå en balanserad könsstruktur i koncernens ledning och dess dotterbolag	Könsfördelningen i koncernets ledning	Kvinnor 32% Män 68%	Kvinnor 19,5% Män 80,5%
Energi-och materialeffektivitet samt kolneutralitet	Koldioxidneutralitet inom egen verksamhet	Utsläpp från egen verksamhet, tCO ₂ e	557	484
Ekonomiskt mervärde och effektivitet	Måttlig lönsamhet	Rörelseresultat %	2,90 %	-4,4 %
God och transparent förvaltning	Tydliga ansvarsområde och transparent funktion	Whistleblow-meddelanden	6	-
God och transparent förvaltning				
Miljöeffektiv trafikstyrning				
Kontinuerlig förbättring av säkerheten				

Läs mer om våra mål och nyckeltal för effektivitet på sidan 24.

Europeiska unionens system för klassificering av hållbar finansiering, EU-taxonomin, trädde i kraft 2020 genom taxonomiförordningen (EU) 2020/852. Med hjälp av taxonomin försöker EU skapa en tydlig definition av vilket slags verksamhet som kan betraktas som miljömässigt hållbar. Syftet är att på det här sättet styra den ekonomiska verksamheten och kanalisera

kapital för att uppnå EU:s ambitiösa klimat- och miljömål.

Vi har börjat utreda huruvida taxonomin kan tillämpas på vår verksamhet. Den gällande klimatförändringsregleringen fokuserar primärt på kolintensiva sektorer, och därför finns det tills vidare inte någon entydigt tillämplig taxonomiklass för Fintraffics affärsverksamheter. Bolaget anser att bland

annat den järnvägstrafikstyrning som fokuserar på järnvägstrafikens infrastruktur samt säkerhets- och trafikkontrollsystemen för denna i framtiden kunde vara en affärsverksamhet där taxonomin kunde tillämpas. Taxonomiklasserna och tolkningen av dessa är dock tills vidare inte tillräckligt etablerade, och en utredning av helheten kräver ytterligare precisering i fråga om såväl lagstiftningen



God förvaltning

SÄKERHET		SOCIALT ANSVAR UNDEFINED		MILJÖANSVAR	EKONOMISKT ANSVAR	GOD FÖRVALTNING
		Arbetsgemenskap	Samarbetspartner			
Vårt arbete styrs av handlingsprogram och anvisningar	• Handlingsprogram för säkerheten • Handlingsprogram för informations- och cybersäkerheten • Handlingsprogram för riskhanteringen	• Premieringshantering • Plan för jämställdhet och likabehandling	• Ledning och organisering • Upphandlingsprinciper	• Ledning och organisering • Miljöstrategi • Upphandlingsprinciper	• Ledning och organisering • Koncernens beslutsanvisningar • Anvisning om faktiska förmånstagare och politiskt exponerade personer som avses i penningtvättslagen • Handlingsprogram för finansieringen • Handlingsprogram för riskhanteringen • Upphandlingsprinciper	• Etiska anvisningar • Anvisning om iakttagande av konkurrenslagstiftningen • Anvisning om närståendekrets
Ansvarsområden	• SQE-direktör • Säkerhetsledningsgruppen • Dotterbolagens egna säkerhetsansvariga	• Personaldirektör	• Påverkningdirektör	• SQE-direktör	• Ekonomi-och finansdirektör (CFO)	• Verkställande direktör • Direktör för juridik och upphandling • Ansvaret fördelat mellan flera direktörer
Åtgärder 2021	• Inrättande av en ledningsgrupp för informations- och cybersäkerheten • Inrättande av en ledningsgrupp för coronasituationen • Lansering av ett ledningssystem för informations- och cybersäkerheten • Uppdatering av handlingsplanen för säkerheten • Lansering av anvisningen om de bästa rutinerna för säkerheten • Omarbetning av rutinerna för säkerhetsrapporteringen	• Omarbetning av hela handlingsprogrammet för premieringen • Utarbetande av en anvisning om rusmedel • Arbetarskyddsåtgärder som vidtagits i syfte att hantera coronaviruspandemin och sammanställning av corona-anvisningar • Funktion av Whistleblowing-kanalen • Tillägg av specialtjänster i företagshälsovårdstjänsterna	• Inrättande av branschaktörernas gemensamma arbetsgrupp för utveckling av trafikens ekosystem • Distribution av information och synpunkter om trafikbranschen till myndigheter, politiker och medier	• Uppdatering av miljöstrategin • Inrättande av en ledningsgrupp för miljöhanteringen • Utveckling av miljöindikatorer • Start för uppbyggandet av ett miljödatasystem	• Etablering av modellen för den ekonomiska rapporteringen • Utveckling av en intern kalkylmodell för uppföljningen av hur de tjänstespecifika kostnaderna, driftsgraden och verksamheten effektiviseras • Introduktion av Power BI • Utveckling av upphandlingsenheten • Tillämpning av det nya ledningssystemet och förvaltningsmodellen i praktiken • Förbättring av verksamhetseffektiviteten • Anpassningsåtgärder som vidtogs på grund av att volymerna i flygtrafiken rasade och intäkter från flygtrafiktjänsten förlorades	• Förankring och etablering av bestämmelser och anvisningar i bolaget • Ordnanande av utbildning gällande teman som anknyter till god förvaltning

som rutinerna, och därför förbereder sig bolaget för att 2022 uppdatera sin analys i takt med att lagstiftningen utvecklas.

Hos Fintraffic är god förvaltning en servicefunktion

Vi är en statsägd koncern med specialuppgifter och verkar under kommunikations-

ministeriets ägarstyrning. Genom den specialuppgift som ålagts oss säkerställs de nödvändiga trafikstyrningstjänsterna som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver. Genom specialuppgiften säkerställs dessutom driftsäkerheten i störnings- och undantagssituationer under normala förhållanden. Vår verksamhet har en betydande

genomslagskraft för samhället, och därför är det vår skyldighet att verka på ett ansvarsfullt sätt och att vara så transparenta som möjligt i hela verksamheten.

Enligt statsrådets principbeslut 8.4.2020 om ägarpolitiken eftersträvar staten i fråga om bolagsinnehavet ett så bra ekonomiskt och samhälleligt bruttoresultat som möjligt.

Bruttoresultatet bedöms utgående från hur och med vilka kostnader bolaget uppfyller sin samhällseliga uppgifter. I bolagets beslutsprocesser och förvaltning iaktas aktiebolagslagen, bolagets bolagsordning, den av kommunikationsministeriet 1.1.2019 utfärdade anvisningen om bolagsstyrningen i aktiebolag som står under ministeriets

ägarstyrning, huvudsakligen förvaltningskoden som 2020 utfärdades av Värdepappersmarknadsföreningen rf samt OECD:s corporate governance-rekommendationer, de ägarstrategiska riktlinjer för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab som meddelades 16.10.2019 samt förvaltningsanvisningarna som ingår i koncernens eget ledningssystem. Fintraffic har också åtagit sig att iaktta FN:s Global Compact-princip.

Bolagets högsta beslutande organ är den ordinarie bolagsstämman. Den fattar beslut i ärenden som ålagts bolagsstämman i aktiebolagslagen och bolagets bolagsordning.

Hos Fintraffic skapas god förvaltning genom investeringar i fungerande strukturer, ledarskap, processer och kompetens. Vårt mål är en smidig, agil och effektiv verksamhet samt en ändamålsenlig förvaltningsmodell som tryggar skötseln av vår grundläggande uppgift. Den bästa förvaltningspraxisen grundar sig på de gemensamt fastställda gemensamma värderingarna samt formas fortlöpande genom arbete och utveckling tillsammans. Vår koncernförvaltning är en servicefunktion som möjliggör hela bolagets verksamhet.

Uppdateringar i många handlingsprogram

Vikten av det gemensamma ledningssystemet för koncernens fem bolag accentueras, och systemet uppdateras 2021. Förutom att ledningssystemet styr verksamheten betjänar det också denna – de behövliga tjänsterna hanteras kostnadseffektivt och centraliserat samtidigt som man försäkras om att dotterbolagens förfaranden inom varje trafikform, och förfaranden som omfattas av olika regleringar, är ändamålsenliga.

År 2021 omarbetades handlingsprogrammen för datasäkerheten, dataskyddet, riskhanteringen samt finansieringen, och koncernens beslutsrättigheter, upphandlingsanvisningar samt jämställdhets- och likabehandlingsplaner uppdaterades. Cybersäkerhet får allt större betydelse, vilket också krävde en uppdatering av föreskrifterna.

År 2021 gällde de mest betydande förändringarna inom förvaltningen ansvarstagandet: i syfte att säkerställa oberoendet flyttades internrevisionen från ekonomin till juridik- och upphandlingsfunktionen, och internrevisionens föreskrifter uppdaterades i enlighet med denna förändring. Dessutom utnämnde vi en vice verkställande direktör i syfte att klarlägga ledarskapet samt säkerställa kontinuiteten vid eventuell frånvaro.



” Hos Fintraffic skapas god förvaltning genom investeringar i fungerande strukturer, ledarskap, processer och kompetens.

INTRESSENTGRUPPSSAMARBETE

En sakkunnig och transparent partner

Vårt mål är att bygga upp världens tryggaste, smidigaste och mest miljövänliga trafiksystem i Finland. Detta ambitiösa mål kan inte uppnås utan nära partnerskap med våra intressentgrupper. Det förutsätts också att intressentgruppsarbetet fortlöpande utvecklas för att vi tillsammans med våra partner ska kunna generera så stor nytta som möjligt för företag som är verksamma här, medborgarna och hela Finland.

Vi har åtagit oss att främja förtroende och öppenhet i våra partnerskap. Vi vill tillföra vår kompetens och expertis i samarbetsförhållanden så att dialogen med våra intressentgrupper är till så stor nytta som möjligt för alla som deltar i samarbetet.

Vi deltar aktivt i den offentliga diskussionen kring teman som påverkar trafikbranschens verksamhetsmiljö. Vi strävar efter att ta upp relevanta saker och efter att vår expertis efterfrågas. Vi anser det vara viktigt att aspekterna som gäller trafikstyrningen

och en höjning av digitaliseringsgraden i trafiken beaktas i beslutsprocesserna så att det finländska trafiksystemet blir så tryggt, smidigt och utsläppsnålt som möjligt.

Våra strategiska kunder och partner omfattar parter som köper våra tjänster, dvs. Trafikledsverket, Finavia och flygbolagen, Traficom samt hamnarna och städerna. Våra övriga centrala partner omfattar bland annat Försvarmakten, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen, NTM-centralerna och trafikbranschens tjänsteoperatörer.



” Vi deltar aktivt i den offentliga diskussionen kring teman som påverkar trafikbranschens verksamhetsmiljö.



” År 2021 intensifierade vi samarbetet med i synnerhet aktörerna inom trafikens dataekosystem.

År 2021 intensifierade vi samarbetet med i synnerhet aktörerna inom trafikens dataekosystem. I dataekosystemet verkar redan 130 företag och andra organisationer. Tillsammans med dem arbetar vi för rättvis dataekonomi och gemensamma spelregler inom trafikbranschen. Inom dataekosystemet verkar vi som samordnare och sammankallande part.

I egenskap av ett ansvarstagande statligt bolag främjar vi god dialog förutom med de ovan nämnda parterna också med bland annat forskarsamfundet och läroverken, intresseorganisationerna, landskapen, politikerna och medierna. Vi är också aktiva i många internationella organisationer som har en koppling till vår bransch och som påverkar trafikens verksamhetsmiljö på EU-nivå och också globalt.

Allt större förtroende bland intressentgrupperna

Efter etableringen av bolaget utnämnde vi i koncernens ledningsgrupp till ansvarspersoner för de centrala intressentgrupperna. Därefter har vi tillsammans med våra partner fortsatt att bygga upp gemensamma rutiner och intensifiera samarbetet. Förutom att vi regelbundet håller kontakt begär vi aktivt respons på vår verksamhet från våra

intressentgrupper. Vi genomförde specifika nöjdhetsenkäter för våra intressentgrupper och kunder, samt för första gången en undersökning om Fintraffics företagsimage för allmänheten. Både intressentgruppsundersökningarna och imageundersökningen för allmänheten visar att förtroendet för Fintraffic ökar.

År 2021 lade vi särskild uppmärksamhet på vårt partnerskap med Trafikledsverket. Kundrelationsmodellen etablerades, och vi sammanställde enhetliga tjänstebeskrivningar och tjänsteplaner. År 2022 fortsätter arbetet med att fastställa indikatorer för servicenivån, och tillsammans med Trafikledsverket startar vi stegvis en övergång till en prissättningsmodell där servicenivån beaktas.

SÄKERHET

Säkerhetens många nivåer

För Fintraffic är det ytterst viktigt att sörja för säkerheten, eftersom eventuella olyckor i trafiken i värsta fall kan ge upphov till skador för såväl människor och miljö som ekonomi. Utöver den övergripande säkerheten i trafiksystemet blir data- och cybersäkerheten småningom ett av de främsta säkerhetsteman, och inom detta har vi ökat våra utvecklingsinsatser.

Att kontinuerligt förbättra säkerhetsnivån i trafiksystemet samt trafikkontrollen och -styrningen står i fokus för vårt arbete. Säkerhetsarbete ingår bland annat i störningsledningen, riskhanteringen, beredskapen, hanteringen av säkerhetsavvikelser, informations- och cybersäkerheten samt företagssäkerheten. De största riskerna som anknyter till vår verksamhet omfattar allvarliga olyckor och tillbud samt hot mot informations- och cybersäkerheten.

Vårt säkerhetsarbete påverkas samtidigt av många megatrender. Till exempel digitaliseringen påverkar systemens inbördes

kopplingar, vilket i sin tur höjer kraven som ställs på vår cybersäkerhetsnivå.

God säkerhetsstatus i alla trafikformer

Inom trafikkontrollen förblev säkerheten på en god nivå inom alla trafikformer 2021, och inga allvarliga olyckor uppstod på grund av oss. I fråga om betydande säkerhetsavvikelser uppnådde vi målen inom alla trafikformer, förutom järnvägstrafikstyrningen, men även här minskade antalet allvarliga tillbud betydligt. Inga betydande data- eller cybersäkerhetsavvikelser har anmälts under året.



” Inom trafikkontrollen förblev säkerheten på en god nivå inom alla trafikformer 2021, och inga allvarliga olyckor uppstod på grund av oss.



” Under året 2021 jobbade vi med nyckelmätare för säkerheten, som vi följer efter per trafikform varje månad.

I sjötrafikstyrningen förhindrade vi nio grundstötningar.

Säkerhetsnivån övervakas med hjälp av olika åtgärder. Vi gör både interna och externa revisioner samt ordnar säkerhetsrundor. Vi rapporterar överenskomna säkerhetsfrågor till myndigheterna. Vi mäter säkerheten med både gemensamma indikatorer samt indikatorer för var och en trafikform. De gemensamma indikatorerna omfattar exempelvis antal olyckor, allvarliga tillbud och betydande säkerhetsavvikelser samt genomförande av säkerhetsövervakningsåtgärder. Vi har dynamiska indikatorer för hantering av avvikelser samt analysprocesser för avvikelser. I princip kan vi rapportera eventuella avvikelser, undersöka dem och reagera på dessa omedelbart.

Till följd av pandemin lades fortfarande vikt vid hälsosäkerheten

År 2021 påverkades vårt säkerhetsarbete mest av coronapandemin som i värsta fall kunde ha lamslagit styrningscentralernas verksamhet tillfälligt. Inom koncernen hade vi ett nära samarbete, över gränserna för trafikformerna, för att möjliggöra ett hälsosäkert arbete och hålla igång den operativa verksamheten, utan onödiga exponeringar. Beredskapsgruppen bestod av företrädare för bolagen och de

gemensamma tjänsterna samt arbetarskyddsfullmäktige och har sedan 2020 sammanträtt cirka varannan vecka, beroende på situationen.

Gruppen Säkerhetsskaparna inledde sin verksamhet året innan och sammanträdde under hela 2021. Inom gruppen har bästa praxis och stöd delats, vilket i sin tur har utvidgat förutom synergifördelarna också kulturen med arbete tillsammans i enlighet med bolagets värderingar.

Ingen av de coronavirusinfektioner som upptäcktes i vårt företag var arbetsrelaterade, och de äventyrade inte vår operativa funktionsförmåga.

Ny strategi för säkerhet och data-cybersäkerhet

År 2021 tog vi fram nyckelindikatorer för säkerheten, och dessa följs upp för varje trafikform på månadsnivå. För säkerheten samt data- och cybersäkerheten utarbetade vi en koncernövergripande strategi för de följande fem åren. Ur denna har man för de olika trafikformerna härlett årliga prestations- och utvecklingsmål både på koncernnivå och för de olika trafikformerna. Vi påbörjade ett omfattande utvecklingsprogram för data-cybersäkerheten. Det gjorde vi också i utvecklingen av företagssäkerheten, vilket bland annat resulterade i att säkerhetsutredningen



för medarbetarna genomfördes på ett mer ändamålsenligt sätt än tidigare.

År 2021 utvecklade vi också indikatorer för koncernens övergripande säkerhet och började sammanställa en maturitetsmodell. Vi granskade referensramen mellan säkerheten, riskhanteringen och kvaliteten samt förbättrade lokalsäkerheten.

Säkerhetsledning

Säkerhetsarbetet leds av säkerhetsledningsgruppen som består av företrädare för alla trafikformer samt företrädare för datasäkerheten och företagssäkerheten. Gruppen samordnar koncernens säkerhetsarbete, och varje trafikform svarar för sin egen säkerhet – med andra ord främjas säkerheten på många olika sätt.

Parallellt med säkerhetsledningsgruppen verkar ledningsgruppen för data- och cybersäkerhet, där förutom trafikformerna också ekosystemtjänsterna är företrädade.

Säkerhetsarbetet styrs av handlingsprogram för säkerhet, informations- och cybersäkerhet samt riskhantering. Dessa handlingsprogram har godkänts av styrelsen. Ledningssystemen för säkerhet samt informations- och cybersäkerhet bildar grunden för säkerhetsledningen. Vårt mål är att

nätverka intensivare med andra aktörer inom branschen och söka de bästa rutinerna även utanför koncernen.

Inom arbetarskyddet fortsatte de regelbundna utbildningarna

Personalkompetensen upprätthålls fortlöpande med olika utbildningar, och vi delar med oss av bästa praxis mellan de olika trafikformerna. Vi har omfattande utbildningsprogram för personalen inom trafikstyrningen. Vi ordnar säkerhetsövningar för personalen. För personalen ordnas också ergonomi-, förstahjälps- och förstasläckningsutbildning samt utbildning som anknyter till den egna arbetsbeskrivningen. Cheferna får arbetarskyddsutbildning. Arbetarskyddsfullmäktige deltar aktivt i planeringen av arbetssäkerheten, och hos enheterna engageras medarbetarna i förbättring av arbetsförhållandena.

Vi ger alla underleverantörsföretag en introduktion om säkerheten på byggarbetsplatserna och ser redan i konkurrensutsättningsskedet till att underleverantörernas arbetarskyddsanvisningar är i ordning. År 2021 inträffade åtta arbetsolycksfall, och av dessa ledde tre till mer än en sjukfrånvarodag. Det inträffade tio pendlingsolycksfall, av vilka

År 2021

Verksamhetsmiljö och strategi

Affärsverksamhet

Hållbarhet

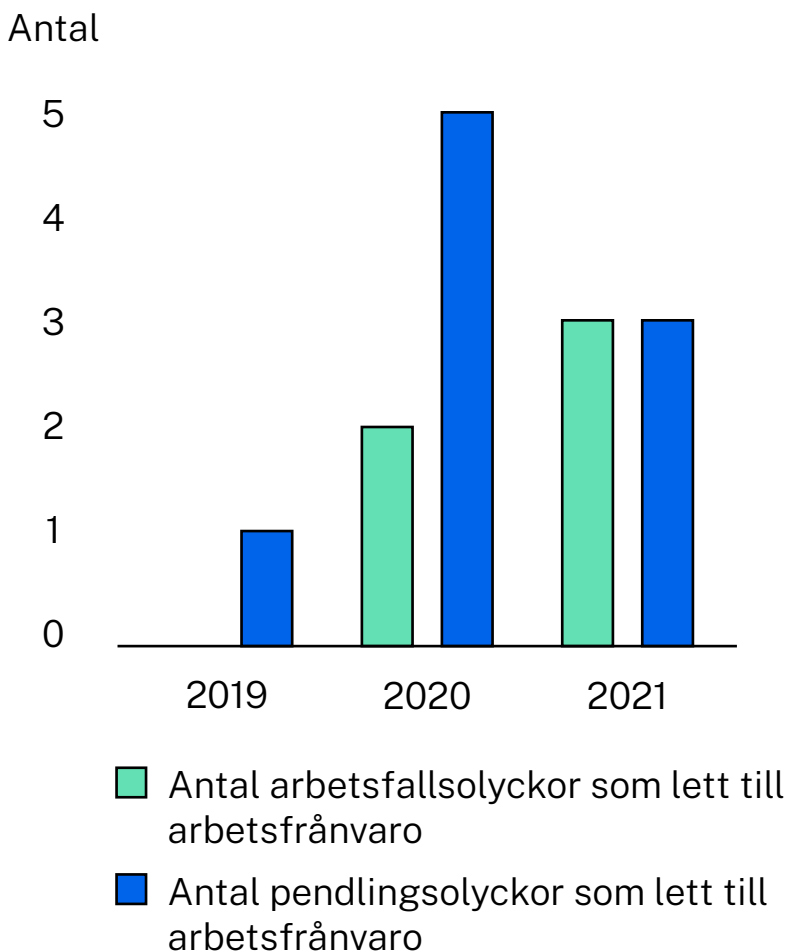
också tre ledde till mer än en sjukfrånvarodag. Hos Fintraffic omfattar arbetsolycksfallen vanligtvis lindriga fall-, snubbel- eller halkolyckor på arbetsplatsen och under pendlingsresor. Fintraffic-koncernens olycksfallsfrekvens var 2 år 2021.

Data- och cybersäkerheten blir allt viktigare

I en alltmer digitaliserad värld ökar betydelsen av data- och cybersäkerhet fortlöpande, och vi har satsat kraftigt på denna. Utöver den strategi för data- och cybersäkerheten som fastställdes 2021 uppdaterade vi handlingsprogrammet för data- och cybersäkerhet som styr vår verksamhet.

Utifrån den omarbetade strategin började vi genomföra ett omfattande och flerårigt utvecklingsprogram för att höja nivån på informations- och cybersäkerheten inom alla trafikformer. Vi kontrollerade alla våra kritiska system och deras datasäkerhetsnivå. Vi kunde starta nyckelprojekt för tekniska övervaknings- och uppföljningssystem. Vi höjde också i väsentlig grad våra ekonomiska investeringar i informations- och cybersäkerheten samt intensifierade samarbetet med de främsta intressentgrupperna och de externa tjänsteproducenterna.

Arbetsplatsrelaterade olyckor



Inom data- och cybersäkerheten anknyter vår största utmaning till förändringshantering och förändringshastighet. Vi har stärkt vår kompetens genom interna utbildningar och anställning av ytterligare cybersäkerhetsexperter. Tekniken förnyas i allt tätare cykler, men arbetsbördan måste ändå kunna balanseras med den kontinuerliga introduktionen som framförhållningen kräver. Endast få personer behärskar världens spetsteknik, vilket av oss kräver kontinuerlig kompetensutveckling och -delning. Å andra sidan har vi ett stort antal olika system i olika skeden av livscykeln.

Med hela koncernens gemensamma krafter fortsätter det aktiva säkerhetsarbetet

Vi förväntar oss att prioriteringarna i Fintraffics säkerhetsarbete kommer att förbli mer eller mindre oförändrade också i den närmaste framtiden. Vi fortsätter att systematiskt förbättra trafikkontrollens säkerhetsnivå

samt utveckla företags- och hälsosäkerheten i synnerhet då det gäller lokalsäkerheten.

Vi fortsätter också att utveckla de koncernövergripande processerna, rapporteringssystemen och verktygen så att vi kan tillämpa smarta förfaranden och utnyttja vår kompetens allt effektivare och enhetligare inom hela koncernen.

Inom data- och cybersäkerhet började vi bygga upp ett system för hantering av datasäkerheten i enlighet med ISO27001-standard, och vi fortsätter med att ta över alla system som är i användning och göra en riskbedömning av dessa, oavsett utvecklingsgeneration.

Utvecklingen av verksamheten i säkerhetskontrollrummet för järnvägstrafiken är ett bra exempel på hur de affärsspecifika planerna för säkerhetsarbetet i den närmaste framtiden fungerar. Strategin för säkerhetskontrollrummet och implementeringen av denna ger nya möjligheter att förbättra passagerarsäkerheten.



” Vi fortsätter förbättra trafikkontrolleringens säkerhetsgrad systematiskt, och utvecklar företags- och hälsosäkerheten i synnerhet inom facilitetsäkerhet.



MILJÖ

Vi tar ansvar för miljön

I världen pågår många utvecklingsprocesser som vi hos Fintraffic kan påverka. Finska statens mål med kolneutralitet 2035, klimatförändringen, urbaniseringen, nya energiformer, alltmer autonoma trafikmedel, nya sätt att utföra arbete och trafikutsläppen påverkar vårt arbete – och vi dessa. Trafikutsläppen är ett av de mest konkreta temana i vårt miljöarbete, eftersom trafiken ger upphov till en femtedel av klimatutsläppen i Finland.

Vi tar ansvar för miljön genom att förbättra trafiksystemets hållbarhet till exempel med trafikstyrningstjänster samt produktion av trafikinformation och digitala tjänster för slutanvändarna. Vårt miljöarbete indelas i hantering av miljökonsekvenserna av vår egen verksamhet och av vår värdekedja samt vår inverkan på utsläppen i hela trafiksystemet.

Enligt vår miljöstrategi, som gäller fram till 2024, är vi en miljöfokuserad koncern,

en part som möjliggör ett miljöeffektivt och smidigt trafiksystem, påverkar miljöorienterad mobilitet och förhindrar miljöskador och olyckor. Vi har förbundit oss till finska statens mål med kolneutralitet genom att ambitiöst minska de utsläpp av växthusgaser som vår verksamhet orsakar till noll redan 2023.

Vårt miljöansvar omfattar förutom kolneutralitet också energi- och materialeffektivitet samt miljöeffektiv och miljösäker trafik.

” Vi har förbundit oss till finska statens mål med kolneutralitet genom att ambitiöst minska de utsläpp av växthusgaser som vår verksamhet orsakar till noll redan 2023.





” Genom vår verksamhet kan vi i väsentlig grad påverka trafiksystemets smidighet och servicenivå – och på detta sätt utsläppen från olika trafikformer.

Central roll i uppbyggnaden av ett hållbart trafiksystem

Genom vår verksamhet kan vi i väsentlig grad påverka trafiksystemets smidighet och servicenivå – och på detta sätt utsläppen från olika trafikformer. I trafiksystemet har vi fastslagit många olika delområden som med de tjänster och den trafikinformation vi producerat för miljöbelastningen ger upphov till direkta eller indirekta konsekvenser.

Genom miljöeffektiv och optimerad trafikstyrning minskar trafikutsläppen, och genom produktion av data och trafiklösningar kan vi rationalisera rese- och logistikkedjorna samt förhindra miljöskador och -olyckor. Med nya lösningar kan vi också lindra störningar och högbelastning. Det kolhandavtryck som uppstår som en summa av många faktorer är också stort, och tillsammans med trafiksystemets olika aktörer har vi betydande möjligheter att begränsa klimatförändringen och skydda miljön.

Då det gäller att minska utsläppen från flygtrafiken är det viktigt att exempelvis optimera flygrutterna och tillämpa principen om slutlig inflygning under kontinuerlig plané. På Helsingfors-Vanda flygplats tillämpades 2021 slutlig inflygning under kontinuerlig

plané i 21 371 fall, vilket svarar mot 60,2 procent av alla landningar (35 500). Med hjälp av optimerade flygrutter och slutlig inflygning under kontinuerlig plané sparades i Finland totalt cirka 8 500 CO₂-ton 2021. Sjötrafikstyrningen förhindrade i sin tur totalt nio grundstötningar, vilket skyddar vattendragens biodiversitet. Vi ger en närmare beskrivning av vårt handavtryck i de olika trafikformerna i avsnittet Genomslagskraft på [sidan 21](#).

År 2021 var en tid av starkt miljöbyggande i vår egen verksamhet

År 2021 preciserade vi vår färdplan för kolneutralitet och tog många konkreta steg framåt. Vi vidareutvecklade beräkningen av vårt kolavtryck och rapporterade nu mer transparent än tidigare de indirekta utsläppen från vår verksamhet. Vi tog också några steg för att uppnå kolneutralitet i vår egen verksamhet genom att i vårt elavtal övergå till förnybar energi och främja användning av eldrivna trafikmedel.

År 2021 satsade vi på att etablera modellen för ledning av miljöarbetet då ledningsgruppen för miljöstyrning 2021 fortsatte sitt arbete med miljömålen och våra centrala utvecklingsområden. Vi började också

bygga upp ett eget miljöledningssystem som grundar sig på ISO 14001-miljöledningssystemet, och detta börjar tillämpas 2022. Systemet möjliggör systematisk ledning av miljöarbetet och enhetliga rutiner inom koncernen samt allt effektivare datainsamling och rapportering.

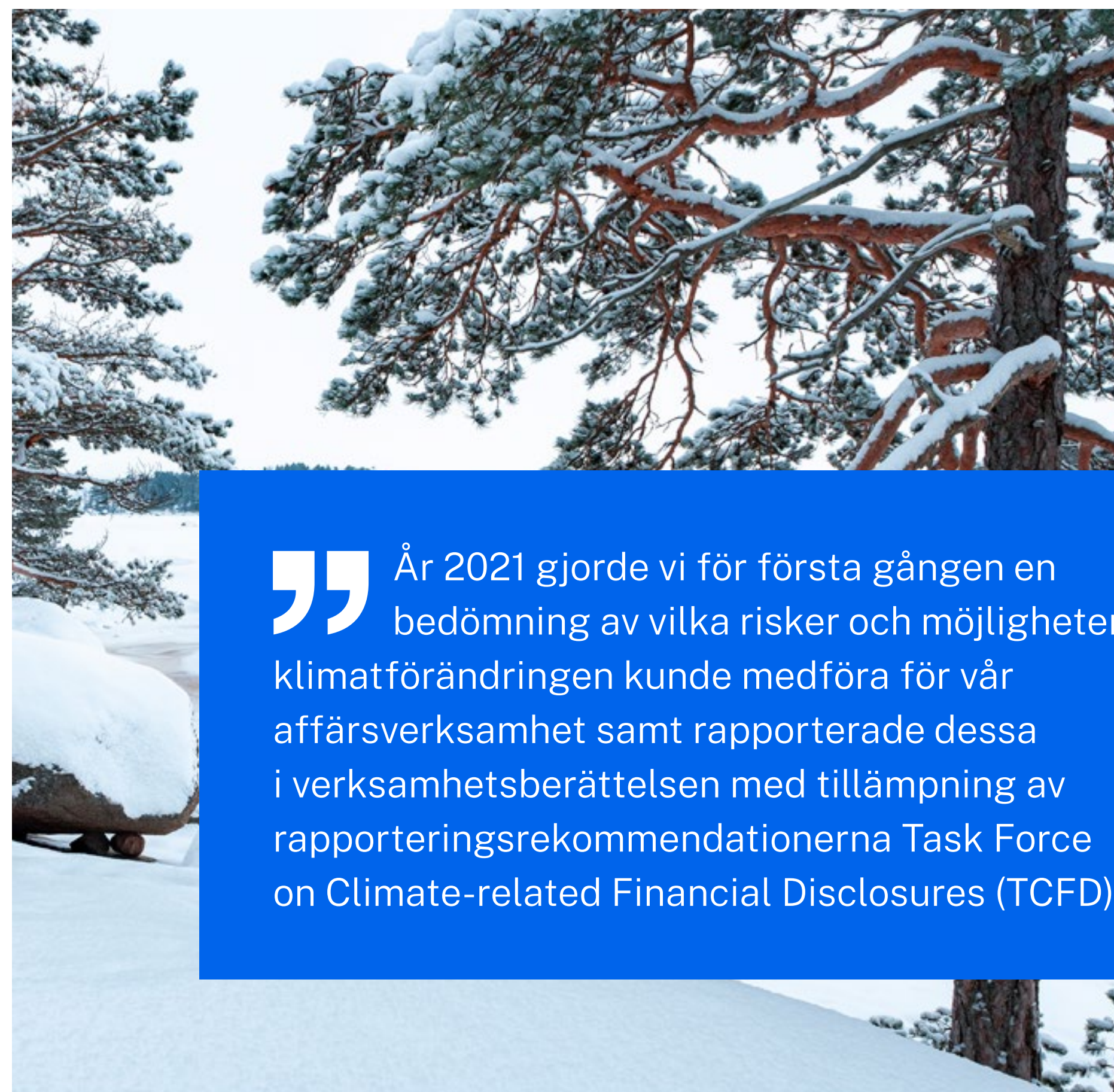
Under året sammanställde vi ett handlingsprogram för miljön och kartlade verktyg för att förbättra energi- och miljöeffektiviteten. Vi gjorde också en omarbetning av våra upphandlingsprocesser så att miljöaspekter kan beaktas bättre. År 2021 introducerade vi klart definierade miljöindikatorer som beaktar de olika trafikformerna, och vi har satsat på att utveckla och rapportera dessa.

År 2021 gjorde vi för första gången en bedömning av vilka risker och möjligheter klimatförändringen kunde medföra för vår affärsverksamhet samt rapporterade dessa i verksamhetsberättelsen med tillämpning av rapporteringsrekommendationerna Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). I fortsättningen stöder bedömningen av klimatriskerna och -möjligheterna vårt arbete för tjänsteproduktionens kontinuitet och utvecklingen av hållbarhetsarbetet.

Med kolneutralitet och bredare utsläppsrapportering som mål

Vi har åtagit oss att i enlighet med vårt mål om kolneutralitet minska utsläppen av växthusgaser från vår egen verksamhet till noll senast 2025. De mest betydande direkta och indirekta utsläppen (Scope 1 och 2 -utsläppen) från vår verksamhet orsakas av våra egna trafikmedels bränsleförbrukning, el- och värmeförbrukningen i våra fastigheter samt energiförbrukningen i eldrivna anordningar och system (till exempel Tekniken för trafikövervakning och -information). Vi har dessutom identifierat och rapporterat de väsentliga källorna för indirekta utsläpp (scope 3) i vår verksamhet och vidareutvecklar 2022 rapporteringen om källor för direkta och indirekta utsläpp i värdekedjan.

En beräkning av värdekedjans kolavtryck gjordes för 2020. Beräkningen görs på nytt om några år när en förändring framgår i de långsamt föränderliga siffervärdena. År 2020 var det teoretiska värdet av kolavtrycket som orsakades av upphandlingen 23 300 CO₂-ton. De produkter och tjänster som vi köpte, till exempel ICT-produkter, bygg-, reparations- och underhållstjänster, ger



” År 2021 gjorde vi för första gången en bedömning av vilka risker och möjligheter klimatförändringen kunde medföra för vår affärsverksamhet samt rapporterade dessa i verksamhetsberättelsen med tillämpning av rapporteringsrekommendationerna Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).



” Fintraffics mål är att fungera aktivt som möjliggörare och utvecklare inom miljövänlig trafik och trafikkontrollering.

upphov till den väsentligaste delen av våra indirekta utsläpp som kalkylmässigt uppgick till 15 500 CO₂-ton 2020. Utifrån beräkningen av upphandlingens kolavtryck indelades de olika upphandlingsslagen enligt deras betydelse för hållbarheten. År 2021 utvecklades upphandlingsprocessen så, att kolneutralitets- och energieffektivitetsmålen samt främjandet av cirkulär ekonomi och naturens mångfald beaktas mer omsorgsfullt i framtida betydande upphandlingar. Beräkningen av utsläppen från upphandlingens värdekedja grundar sig i hög grad på uppskattningar, antaganden och teoretiska värden. Beräk-

ningen preciseras i den fortlöpande utvecklingen av vårt miljöarbete.

Utsläppen från vår egen verksamhet (scope 1, scope 2 och scope 3) var 557 CO₂-ton 2021 och ökade med 15 procent jämfört med 2020. Orsakerna till att utsläppen ökar är bland annat att nya elförbrukningsställen tas i användning och att utsläppsberäkningen preciseras.

Vår totala energiförbrukning var 23,2 GWh 2021. Trots en betydande årlig förbrukning av köpt energi i vår egen verksamhet ligger ändå utsläppen av växthusgaser som orsakas av den köpta energin redan nu på en låg nivå

Fintraffics miljöindikatorer

Intressentgrupp	2021	2020
Utsläpp av växthusgaser, CO2-ekv. t		
Egna trafikmedels bränsleförbrukning, Scope 1	23	77
El- och värmeförbrukning, Scope 2 marknadsbaserad*	302	237
Scope 1 och 2 totala utsläpp av växthusgaser	325	314
Pendlings- och affärsresor, Scope 3	195	150
Avfall, Scope 3	38	20
Upphandlingar, Scope 3**	23 300	23 300
Totala utsläpp av växthusgaser	23 858	23 784
Energiförbrukning, MWh		
Elförbrukning	23 858	14 000
varav förnybar	96 %	93 %
Förbrukning av fjärrvärme	497	685
Energiförbrukningen totalt*	23 697	14 024
Avfall, t		
Totala mängd avfall	141	73

* Förbrukning av el, kyla och värme i hyresfastigheter har inte tagits med i beräkningen.
** Baserat på en teoretisk uppskattning av koldioxidavtryck från 2020. Uppskattningen förväntas inte förändras nämnvärt under 2021.



till följd av att andelen el som produceras med förnybar energi och kärnkraft är cirka 96 procent av vår totala elförbrukning.

Vi mäter och försöker också minska utsläppen som orsakas av pendlings- och affärsresor samt avfall. Utsläppen som orsakades av pendlingstrafiken och affärsresorna beräknades till 195,3 CO₂-ton 2021, vilket var en ökning på 30 procent jämfört med året innan. I våra verksamhetslokaler uppstod 141 ton avfall, vilket kalkylmässigt gav upphov till cirka 38 CO₂-ton utsläpp. I Fintraffics verksamhetslokaler sorteras avfallet på behörigt sätt i återanvändningsbart, återvinningsbart, brännbart och farligt avfall.

Ny klimatrapportering att stödja riskkontroll

Under året 2021 har Fintraffic för första gången värderat riskerna och möjligheterna relaterat till klimatförändring för Fintraffics verksamhet. I rapporteringen tillämpas Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCDF) -rapporteringsrekommendationer. En omfattande klimatrisk- och -möjlighetsvärdering stöder i fortsättningen vårt arbete med tjänstproduceringens kontinuitet oh hållbarhetens utveckling, och är tillämplig i transport- och kommunikationsverkets administation i kartläggning av klimatrisker.

Fintraffics styrelse godkänner strategin vad beträffar hållbarhet och klimarärenden, verksamhetsprincipen och värderingen av risker och möjligheter relaterat till klimatförändring. Högsta operativa ansvar för till exempel strategin för hållbarhet och huvudprojekt ligger hos koncernens ledningsgrupp. I praktiken främjas klimatarbetet i verksamheten med att erbjuda tjänster för att optimera hela trafiksystemet och främja miljöeffektivitet. Fintraffics miljöledningsgrupp planerar, förbereder och följer med miljöutvecklingsprojekt som påverkar både Fintraffics egen verksamhet och dess intressentgrupper, samt sitt eget miljöarbete. Koncernens miljöledningsgrupp samlas varje månad.

Kartläggningen för året 2021 gjordes som en separat värdering, var nyckelpersoner från alla verksamheter, kommunikations- och påverkningsteamet samt de som jobbar med miljöärenden, samlades. I fortsättningen kommer värderingen av klimatrisker och -möjligheter göras årligen i samband med koncernens riskprocess. I tabellen bredvid beskrivs de centralaste identifierade riskerna, samt förberedelserna relaterade till dem.

Bedömning av klimatrelaterade risker- och möjligheter

Typ av risk eller möjlighet	Försiktighetsåtgärd
Fysiska risker relaterade till klimatförändring (relaterade till akuta och kroniska påverkningar till klimatförändring)	
Extrema fenomen i väder, som stormar, översvämningar och regn, kan påverka trafikstyrningscentrens eller andra centrala anstalters förmåga att fungera, och orsaka skador i byggnader, apparater i centren eller i infrastrukturen centren använder i till exempel järnvägsnätet.	Fintraffic förbereder sig för extrema fenomen i väder genom att säkerställa och skydda sin infrastrukturens och med att försäkra nödvändiga reservarrangemang för kritiska system.
Ökande antal extrema väderfenomen kan försämra enskilda verksamheters funktion och på det sättet påverka indirekt i Fintraffics verksamhet med minskad förfrågan efter trafikledningstjänster.	Fintraffic förbereder sig för exceptionella situationer med att till exempel göra intensivt samarbete med operatörer. Trafikinformationen och den realtids situationsbilden Fintraffic producerar kan hjälpa trafiksystemet att anpassa sig till extrema väderfenomen.
Transitionsrisker relaterat till klimatförändringen (relaterat till exempel till marknaden eller lagstiftning)	
Trafikens och rörandets förändringar relaterade till klimatförändring, som orsakar minskande i efterfrågan av trafikstyrningstjänster kan ha betydande påverkningar i Fintraffics verksamhet.	Fintraffic utvecklar sin verksamhet beständigt och strävar att öka trafiksystemets effektivitet, smidighet samt miljövänlighet genom till exempel ekosystemtjänster.
Uppgång i försäkringskostnader eller upprätthållningskostnader för verksamheten p.g.a. klimatförändringens globala risker kan öka på Fintraffics verksamhetskostnader.	Fintraffic förbereder sig på ökningar av kostnader för energi och material med till exempel åtgärder för energieffektivitet enligt klimatstrategin, samt med skyddsmekanismer för inköp och försäkrande.
Möjligheter relaterat till att sakta klimatförändring	
Efterfrågan om lösningar, till exempel för dynamisk och hänskjutande trafikstyrning, samt realtid och förutsedd trafikinformations-och –situationsbildsbehov som ökar klimateffektiviteten för att röra på sig, stiger.	Fintraffics trafikstyrning, som betäcker alla trafikmodeller, kan erbjuda helhetskoncept, som hjälper utveckla hela trafiksystemets klimateffektivitet och förbättra branchens exportmöjligheter.
Erbjudande av öppen trafikdata, beröringspunkter och distribuering av information möjliggör skapandet av helt nya former av tjänster.	Tjänandet av hela trafikens ekosystem och möjliggörande av smidig och miljövänlig trafik är i centralen i Fintraffics strategi.

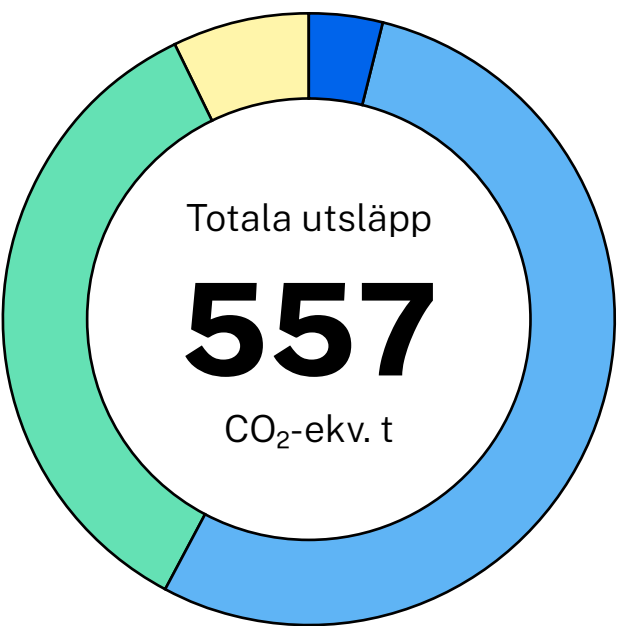


I framtiden fokus på introduktion av ett miljösystem

Fintraffic har som mål att i trafiksystemet verka som en part som aktivt utvecklar och möjliggör miljövänlig trafik och trafikkontroll. Vi utvecklar fortlöpande såväl konkreta åtgärder och gärningar i syfte att rationalisera trafiken och minska utsläppen som vår förmåga att förhindra olyckor, producera högklassiga trafikdata och analysera miljöfaktorerna i trafiken. Vi verkar som en aktiv aktör och partner i de olika trafikformernas miljösamarbetsgrupper och möjliggör på detta sätt framgång då det gäller att uppnå målen för miljöarbetet på hela trafiksystemets nivå. Genom miljöeffektiv trafikstyrning minskar vi de negativa miljökonsekvenserna av trafiken i hela trafiksystemet.

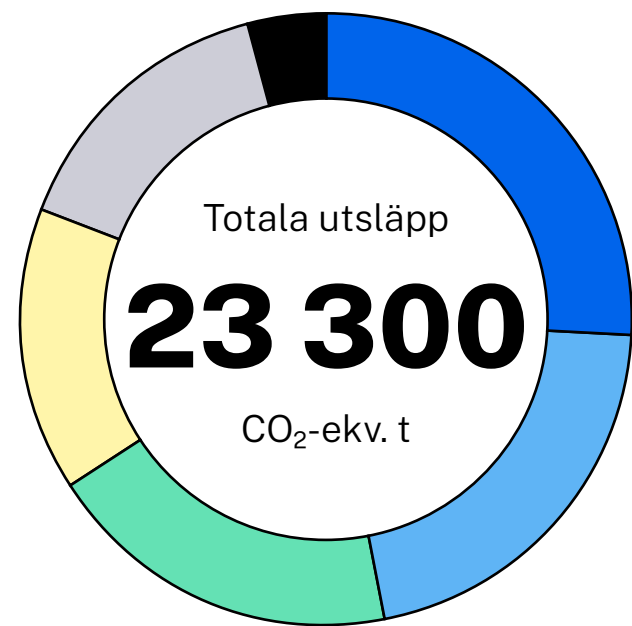
År 2022 introducerar vi ett nytt miljösystem och ordnar anknytande utbildning och kommunikation. Miljöarbetet integreras allt starkare i alla affärsverksamheter och rutiner. Vi vidareutvecklar beräkningen av kolfot- och handavtrycksutsläppen, rapporteringen om miljöansvar och genomslagskraft samt vår egen kapacitet i miljöfrågor på alla nivåer. Vi främjar konkret uppnåendet av vårt kolneutralitetsmål bland annat genom att ytterligare utvidga användningen av förnybar el- och värmeenergi, förbättra energieffektiviteten och effektivisera lokalanvändningen, prioritera en hybridarbetsmodell och distansmöten som arbetsmetoder, utvidga eldriften i arbetstrafiken, effektivisera upphandlingsprocessen så att miljöaspekterna beaktas och effektivisera avfallshanteringen i egna och hyrda fastigheter.

Utsläpp från egen verksamhet och andra indirekta utsläpp



- Egna trafikmedels bränsleförbrukning, (Scope 1), 4 %
- El- och värmeförbrukning, (Scope 2), 54 %
- Pendlings- och affärsresor (Scope 3), 35 %
- Avfall (Scope 3), 7 %

Indirekta utsläpp från upphandling*



- Byggnader och uppehålle av områden, 26 %
- ICT-produkter, 21 %
- Infra, 19 %
- Maskiner, utrustning och transportmedel, 15 %
- Sakkunnig-, kontors- och administrativa tjänster, 15 %
- Annat, 4 %

* Baserar på en teoretisk uppskattning av koldioxidavtryck från 2020. Uppskattningen förväntas inte förändras nämnvärt under 2021.

SAMHÄLLSANSVAR

Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna

Fintraffic vill för hela trafikbranschens ekosystem och alla finländare tillhandahålla kompetens i världsklass inom öppna data och digitala tjänster. Vi vill vara lösningssorienterade och innovativa samt fortlöpande förbättra vår kompetens och förmåga att förnyas.

Vid utgången av året sysselsatte bolaget 1 127 personer. Av dessa var 22 procent kvinnor och 78 procent män. Personalens genomsnittsalder var 45 år. Vi producerar trafikstyrningstjänster dygnet runt, och därför arbetar majoriteten av personalen i perioder eller skift.

Vi producerar alla personaltjänster tillsammans i ett HR-team under ledning av personaldirektören som hör till koncernens ledningsgrupp. Bolagets arbetarskyddschef hör till personaladministrationens organisation, men den operativa ledningen svarar alltid för arbetarskyddet.

Den stora insatsen 2021: Gemensamma värderingar

År 2021 var ur HR:s perspektiv utmanande på grund av undantagsförhållandena som fortsatte. Turismen och antalet flygningar var fortsatt på en lägre nivå än tidigare, och därför genomfördes omfattande permitteringar av flygtrafiktjänstens medarbetare. Några uppsägningar behövdes dock inte. År 2021 anställdes 77 nya medarbetare. Avgångsomsättningen var 5,9 procent, exklusive pensioneringarna exakt 3 procent. Trafikstyrningscentralernas medarbetare iakttog



” År 2021 var en av de största händelserna i personalarbetet lanseringen av gemensamma värderingar.



Vi säkerställer, bryr oss och sätter riktning. Tillsammans.



på arbetspunkterna skyddsrekommendationerna genom att hålla avstånd och använda munskydd. Distansarbete utfördes i stor utsträckning och live-evenemang inställdes.

År 2021 vidtog vi många åtgärder för att främja medarbetarnas arbetshälsa och kompetens. Vi har ett starkt och övergripande utbud av personal- och företagshälsovårdstjänster.

År 2021 var en av de största händelserna i personalarbetet lanseringen av gemensamma värderingar. De är: Vi säkerställer. Vi bryr oss. Vi sätter riktning. Tillsammans.

För att formulera värderingarna bad vi om förslag av alla medarbetare och värvade frivilliga till de totalt nio HYVÄ-workshopparna. Under workshopparna utarbetade

medarbetarna och förtroendemännen tillsammans värderingsförslag som förmedlades till företagsledningen och -styrelsen för slutlig formulering.

Vi genomförde koncernens första mentorprogram, och det fick utmärkt respons. Paren valdes så, att företrädare för de olika trafikformerna och de gemensamma tjänsterna kunde utbyta tankar sinsemellan.

Vi genomförde det studentutbytesprogram som personalen hade önskat och där "värdfamiljer" och utbytesstudenter valdes från olika ställen i organisationen. Utbytesstudenten får ta del av värdfamiljens verksamhet under en arbetsdag.

Chefernas och ledningens kompetens utvidgades ytterligare

Vi utbildade chefer och tillhandahöll nya verktyg för dem. Enligt mätningar håller chefsarbetet en hög nivå: i personalnöjdhetssenkäten fick det betyget 4,0 på skalan ett till fem.

Våren 2021 ordnades för cheferna läscirklar där man diskuterade aktuella ledarskapsteman och satte sig in i högklassig facklitteratur.

För direktörerna ordnades ett omfattande utvecklingsprogram. Syftet var att hjälpa direktörerna att utvidga sin självkännet, identifiera sina starka sidor och bygga upp en

inkluderande ledarskapskultur. Utifrån resultatet skapades personliga utvecklingsplaner.

Vi utvecklade företagsspecifika lönesystem och fastslog kompetenskraven för uppgifterna. Den övergripande premieringspolicyn omarbetades 2021. Vi uppdaterade också modellen för uppsättande av mål så att den stöder strategin. Vi fortsatte utvecklingen av HR-processerna och förberedde konkurrensutsättningen för ett HR-system som ska introduceras 2022.

Tillsammans med Auntie Solutions Oy erbjöd vi cheferna och experterna testa coachningstjänsten med låg tröskel. Deltagarna fick stöd i bland annat förändringsledning. Av deltagarna var 99 procent nöjda med programmet, och deras känsla av stress lindrades.

Välmående talanger som mål

Våra medarbetare hade möjlighet att delta i utbildningar och ge respons regelbundet. Utifrån dessa åtgärder sammanställde vi personalplanerna. Som stöd för medarbetarnas välbefinnande och som ett nytt program bildades grupper som fokuserar på nutrition och psykisk arbetsförmåga. I grupperna söktes tillsammans med en psykolog och en näringsterapeut lösningar för uppmärksamhetshantering och viktkontroll.

Programmets genomslagskraft bedöms i långtidsuppföljningen, vilket gör det särskilt intressant. Skiftarbetare har erbjudits utbildning om hur sömnkvaliteten, måltidsrytmen och den psykiska arbetsförmågan kan förbättras.

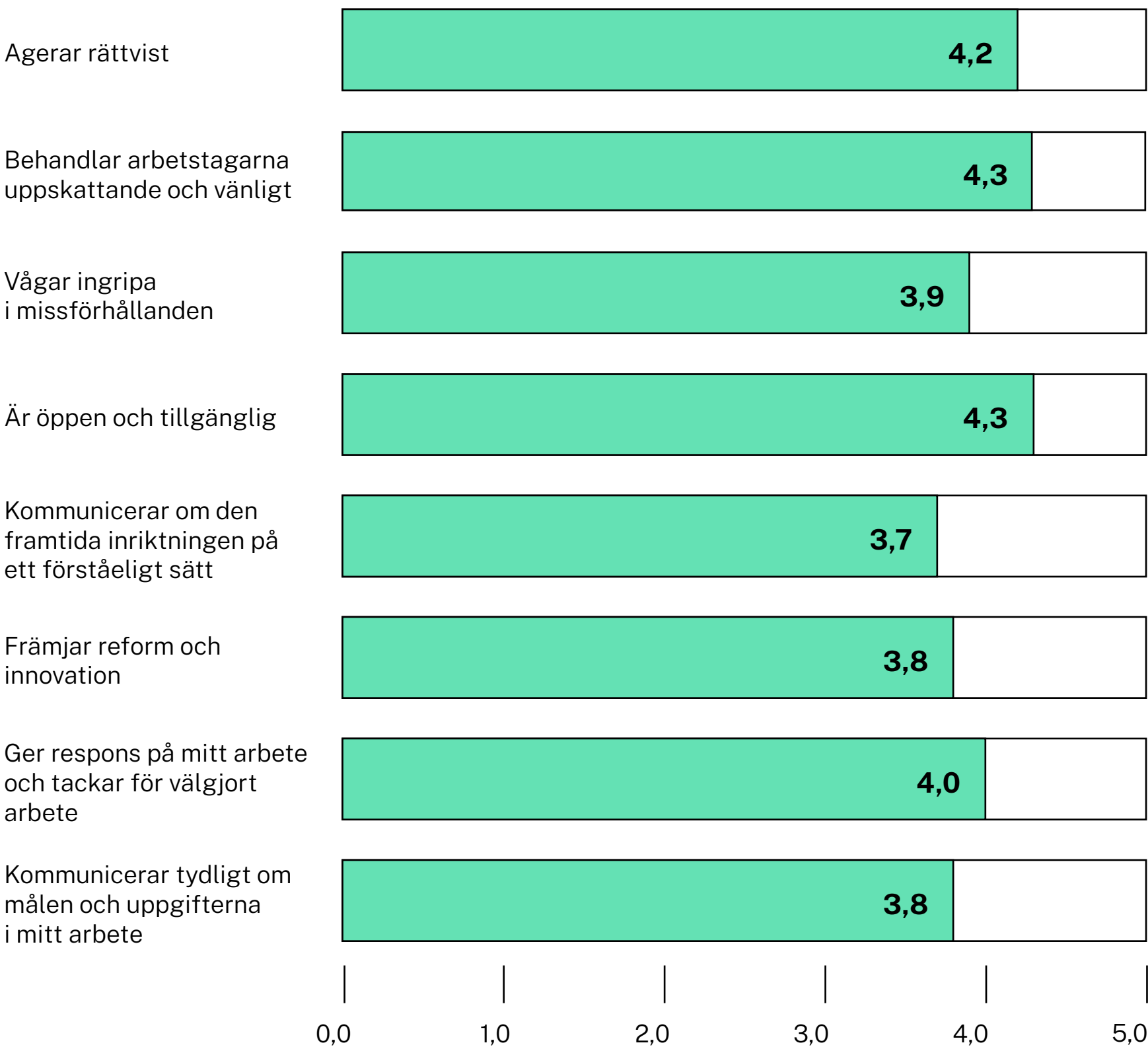
Vi började använda pausmotionsappen Break Pro. Vi ändrade mötesrutinerna så att kalenderprogrammet erbjuder en mötestid på 50 minuter i stället för en timme. Torsdagar klockan 12–17 har vi "torsdagens intensivtimmar" då tid har reserverats för arbete utan avbrott.

Suomen Terveystalo Oy:s omfattande företagshälsovård står till förfogande för alla medarbetare. Våra friskvårdstjänster omfattar också Mielen Chatti 24/7. Också den digitala tjänsten Mielen Sparri används. Kortvarig psykoterapi ges med läkarremiss för dem som behöver det.

”Förmansarbetets
vitsord i
undersökningen 4.0 (1-5)



Chefsindexresultat:



I princip ordnas utvecklingssamtal med alla medarbetare minst en gång per år. Med dem som omfattas av personlig premiering ordnas ofta också en diskussion om målen under året. Vi uppmuntrar chefer att regelbundet ha samtal med var och en underordnad separat och göra en genomgång av arbetsuppgifterna samt frågor som gäller arbetstrivsel och -hälsa.

Låg sjukfrånvaro, framgång inom arbetarskyddet

Antalet sjukfrånvarodagar minskade jämfört med året innan och utgjorde 2,8 (3,4) procent av arbetstiden 2021. Antalet sjukfrånvarodagar var totalt 1 144 lägre än föregående år. Av medarbetarna hade 53 procent inga sjukfrånvarodagar. Kvantitativt mest var sjukfrånvaro som varade under 10 dagar. Sjukfrånvaroperiodernas längd var i 22 procent av fallen 11–30 dagar och i 21 procent av fallen 91–365 dagar. Inga arbetsrelaterade coronavirusinfektioner konstaterades 2021. Alla våra anställda har tillgång till lika omfattande företagshälsovårdstjänster.

I arbetarskyddet omfattade prioriteringarna hälsosäkerhet i arbetsmiljön och arbetsförhållandena samt aktiviteter som upprätthåller medarbetarnas fysiska och psykiska arbetsförmåga. På grund av undantagsförhållandena fokuserade den aktiva

arbetarskyddsverksamheten på hantering av pandemin med hjälp av enhetsspecifika arbetarskyddsåtgärder och framgångsrik implementering av koncernens coronaanvisningar. År 2021 inträffade tre arbetsolycksfall (LTI1) bland Fintraffics medarbetare. Till sin karaktär var olycksfallen lindriga halkolyckor och snubbelolyckor.

Kollektivavtalen förnyas huvudsakligen 2022

Hos dotterbolagen iakttas olika kollektivavtal. Flygledarnas nya kollektivavtal trädde i kraft 19.5.2021. Förhandlingar om luftfartsdata-teknikernas kollektivavtal pågår när denna rapport skrivs. Förhandlingar om de övriga kollektivavtalen börjar vid utgången av avtalsperioderna under 2022.

Antalsmässigt omfattas majoriteten av medarbetarna av Kollektivavtalet gällande kundtjänst, trafikskötsel och -ledning samt administration och andra kontorsuppgifter (10.3.2020–28.2.2022). Det näst största antalet medarbetare omfattas av kollektivavtalet för Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s flygledare (19.5.2021 – 30.4.2024). Majoriteten av Fintraffic Väg Ab:s och Fintraffic Sjötrafik Ab:s medarbetare omfattas av kollektivavtalet för Fintraffic Väg och Sjötrafik (6.11.2020–28.2.2022). Andra tillämpliga

Personal enligt affärsverksamhet



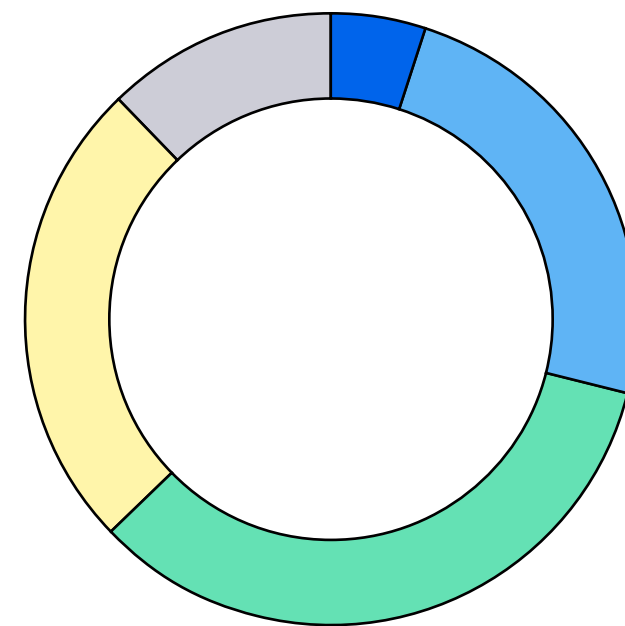
- Flygtrafiktjänst, 427
- Sjötrafikledning, 101
- Järnvägstrafikstyrning, 470
- Vägtrafikstyrning, 87
- Moderbolag, 41

kollektivavtal: Luftfartsdatateknikernas kollektivavtal och Järnvägstrafikbranschens kollektivavtal (1.4.2021–28.2.2022).

Vi strävar efter jämställdhet och agerande i enlighet med värderingarna

Ledningen och cheferna har en central ställning då det gäller medarbetarnas

Personalens åldersfördelning

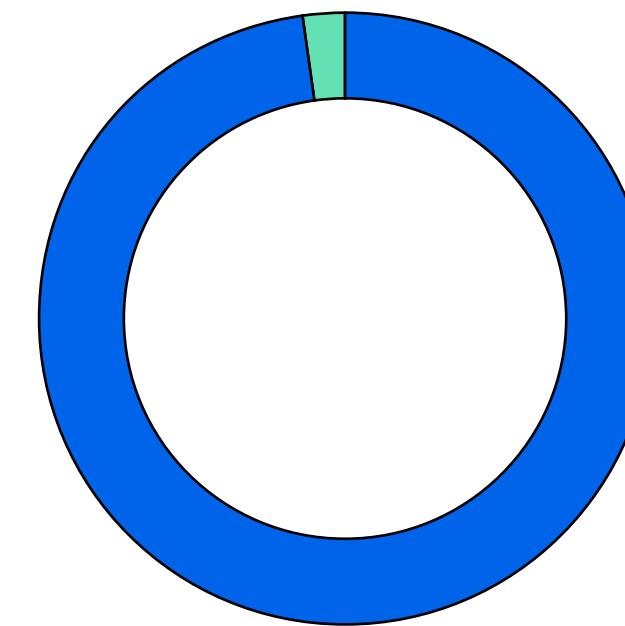


- Under 30, 5 %
- 30–39, 24 %
- 40–49, 34 %
- 50–59, 25 %
- Över 60, 12 %

jämställdhet och likabehandling. Cheferna ska starkare än tidigare ingripa i osakligt beteende och aktiviteter som strider mot värderingarna. Cheferna får coachning för detta.

Alla medarbetare har rätt att ge feedback om handlingar som strider mot värderingarna och vice versa: i november 2021 påbörjade vi kampanjen "Tacka kollegan för handlingar i enlighet med värderingarna".

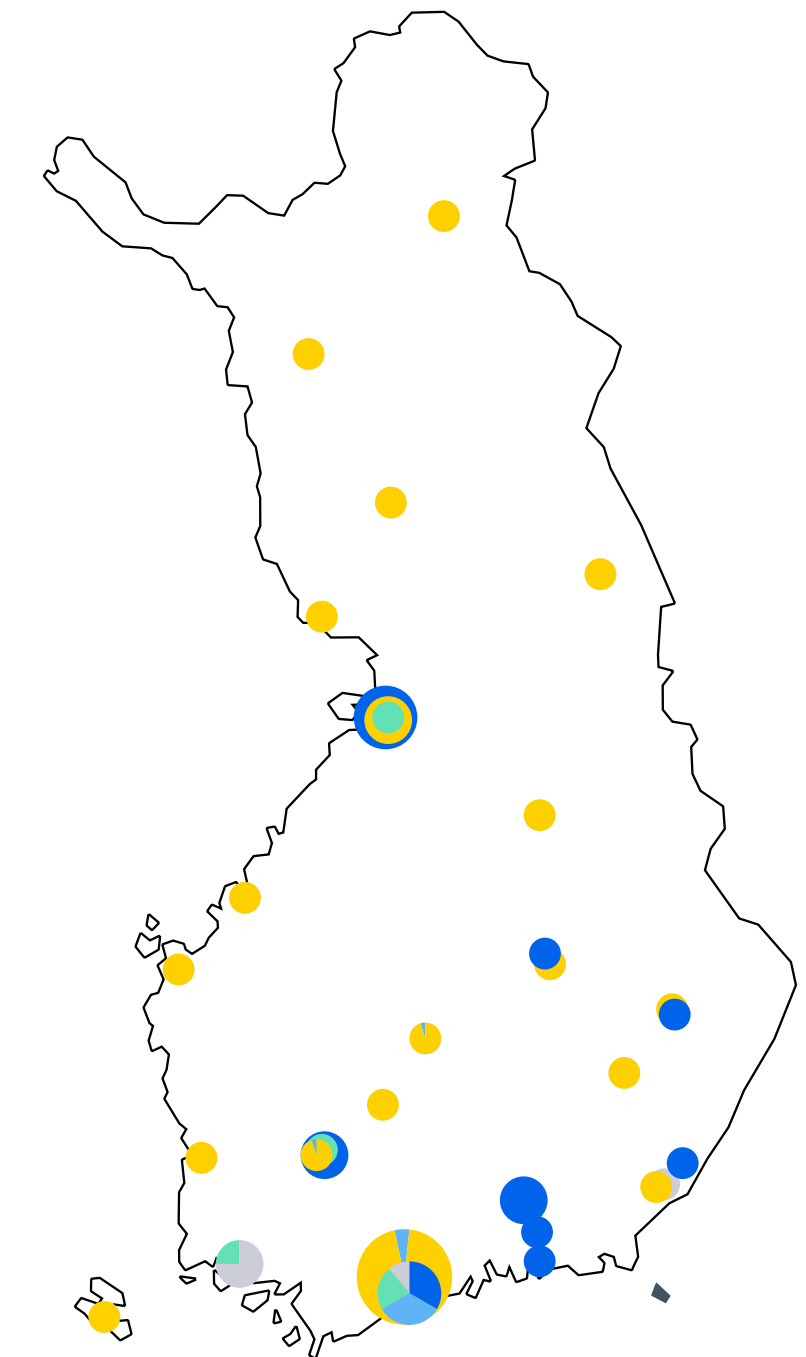
Personal enligt typ av kontrakt



- Permanentanställning, 98 %
- Visstidsanställning, 2 %

Kvinnornas och männens procentuella andelar i tidsbestämda uppgifter har jämnats ut, och antalet kvinnor i chefs- och ledningsbefattningar har ökat. I koncernens ledningsgrupp samt dotterbolagens styrelser och poster som verkställande direktör har man uppnått en mer balanserad könsfördelning. Också åldersstrukturen är i balans i koncernens ledningsgrupp.

Geografisk fördelning



- Gemensamma tjänster
- Flygtrafik
- Sjö
- Järnväg
- Väg

Genom Fintraffics Whistleblowing-kanal kan man anonymt anmäla observerade, misstänkta brott, överträdelser och missbruk eller verksamhet som strider mot de etiska anvisningarna. År 2021 gjordes sex anmälningar. Inga bevis på de påstådda oegentligheterna hittades när fallen utreddes.

Enligt anvisningarna i undantagsförhållandena

Vi sammanställde omfattande anvisningar om hybridarbete och genomförde internt tre enkäter om arbete och psykisk arbetsförmåga under den exceptionella perioden. Enligt resultaten upplevde medarbetare att de fått större stöd än normalt under pandemin, vilket visar att chefsarbetet fungerat bra.

Cirka en fjärdedel av medarbetarna har kunnat utföra distansarbete, och enligt enkäten har distansarbetets popularitet ökat alltmer bland dem. Endast en procent av de icke-operativa medarbetarna skulle vilja arbeta endast på kontoret. Enligt den senaste undersökningen skulle 30 procent av respondenterna vilja jobba enbart på distans. Året innan var motsvarande siffra 19 procent. För distansarbetarna tecknade vi 2021 en distansarbetsförsäkring som även täcker skador under pauser och måltider.

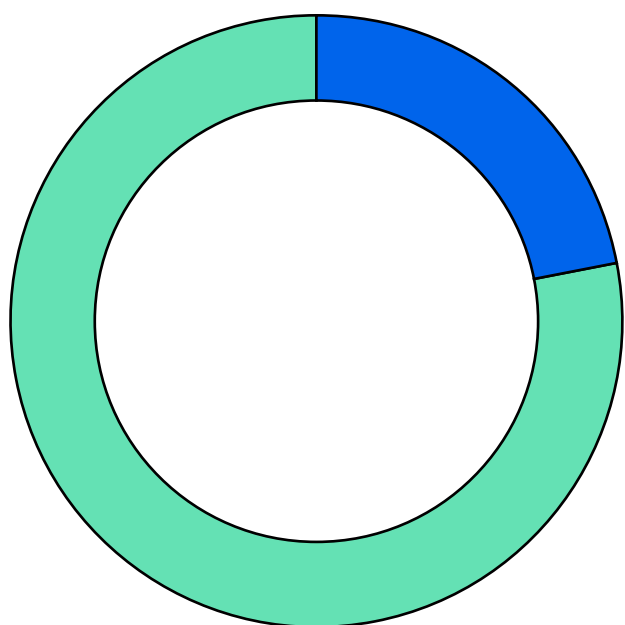
Parallellt med de positiva aspekterna har distansarbetarna ändå haft problem med

ergonomin och svårigheter med pauserna. Totalt sett har den stress som upplevs av medarbetarna ändå under den ett år långa uppföljningsperioden lättat något, och både medarbetarna och cheferna anser att effektiviteten har förbättrats.

Det aktiva personalarbetet i enlighet med strategin fortsätter

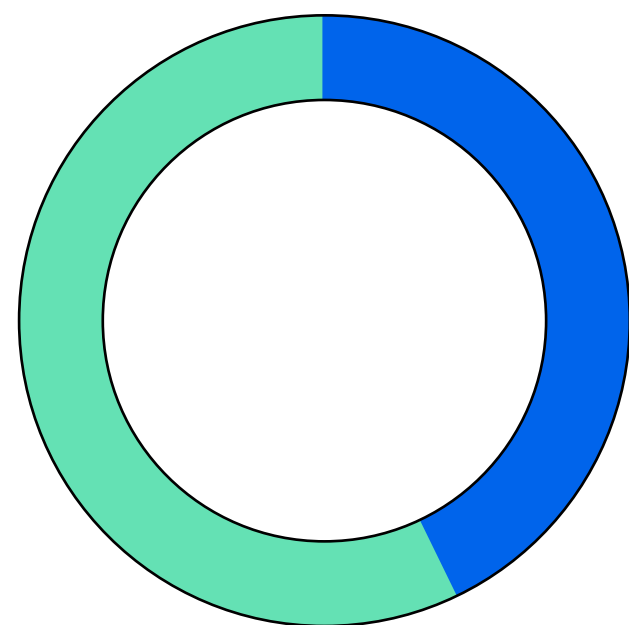
År 2022 erbjuder vi fortfarande aktivt friskvårdstjänster och utbildningar samt främjar jämställdhetsarbete. Vi har bland annat för

Antal kvinnor och män



■ Kvinnor, 22 %
■ Män, 78 %

Antal kvinnor och män i styrelsen och ledningsgruppen



■ Kvinnor, 43 %
■ Män, 57 %

avsikt att ansöka om Mieli rf:s Hyvän mielen työpaikka-certifikat samt genomföra resursenkäten TyöOptimi.

En hög nivå och jämn kvalitet på ledarskapet och chefsarbetet hör till våra strategiska mål. Medarbetarnas resiliens, flexibilitet och förändringsberedskap har utvidgats. Alla medarbetare agerar i enlighet med värderingarna, och man ingriper i avvikelser. Fintraffic har en stark, enad företagskultur som uppmuntrar medarbetarna att göra sitt bästa varje dag.

Deltagarna i mentorprogrammet kommenterar:

”Fantastiskt vilken likasinnad mentor som har hittats för mig! Vi var på samma våglängd ända från början, vilket har gjort det lättare att bygga upp mentorskapsrelationen och att öppna sitt hjärta och sina tankar. Det är viktigt att det finns någon som jag i förtroende kan tala med om saker som jag annars bara skulle älta i mitt eget huvud.”

”Det synkade mellan mentorn och mig redan från första dagen. Min mentor är en helt fantastisk typ och kan säga precis de rätta orden och ge de bästa tipsen. Jag har med glädje lyssnat på hens äventyr under karriären. Mentorn har också kunnat ge svar och råd gällande allt som jag frågat om.”

”När man diskuterar en sak med någon annan öppnas också de egna tankarna.”

”Jag har varit glad över den gemensamma idékläckningen, utbytet av erfarenheter och även de små avslöjandena. Jag har fått goda idéer och tips på högre nivå för mitt arbete och livet i stort.”

Case**Personalen utför meningsfullt arbete**

Som arbetsplats fick Fintraffic goda betyg i personalnöjdhetssenkäten hösten 2021. Svarsaktiviteten nådde också en rekordhög nivå – 71 procent (66 procent 2020) av medarbetarna gav svar i enkäten.

Enligt resultaten upplever 80 procent av medarbetarna att de utför ett meningsfullt arbete. Kollegornas verksamhet fick betyget 3,9 (4,0) och arbetsatmosfären 3,7 (3,8). I fråga om arbetsatmosfären fick samarbetet med arbetskompisarna det högsta betyget och var på samma nivå som 2020. Indexet för framgång inom viktiga områden i verksamheten var 3,6, precis som året innan.

Som helhet fick Fintraffic chefsarbete betyget 4,0 (4,0) på skalan ett till fem. Indexet för chefsarbetet blev betydligt högre hos tre bolag: moderbolaget, där betyget för cheferna var så högt som 4,4 (4,2) Fintraffic vägtrafikstyrning 4,0 (3,8) och Fintraffic sjötrafikstyrning 3,9 (3,6).

Här fick cheferna det högsta betyget för egenskaperna "behandlar medarbetarna med respekt och vänligt" och "är öppen och nåbar".

Dessutom ansågs cheferna ha lyckats i synnerhet med att ge respons och tacka för gott arbete. I moderbolagets chefsarbete betonades att arbeta för förnyande och innovation, och sjötrafikstyrningens chefer ansågs

kommunicera klart och tydligt om målen och uppgifterna i arbetet.

Hos Fintraffic flygtrafiktjänst sjönk chefsindexet något till 3,8 (3,9). Hos Fintraffic järnvägstrafikstyrning förblev det på samma höga nivå 4,2 (4,2).

Alla medarbetares uppfattning om utnyttjandet av enkätresultaten har förbättrats: av respondenterna anser 62 procent att enkätresultatet utnyttjas bra.



EKONOMISKT ANSVAR

Effektivitet som återspeglas i hela samhället

Effektivitet står i fokus för Fintraffic, och effekterna av vårt ekonomiska ansvar framgår i hela det omgivande samhället. I egenskap av statsägt bolag med en specialuppgift omfattar våra mål måttlig lönsamhet samt stabil balansräkning och förnuftig användning av denna. Vårt mål är att vi med de euron som står till förfogande producerar så stor nytta som möjligt för trafiksystemen, medborgarna, företagen och hela Finland.

För oss innebär ekonomiskt ansvar att sörja för effektiviteten i bolagets verksamhet samt att bygga upp den samhällsliga genomslagskraften genom att utveckla verksamhetsförutsättningarna för användning av trafikinformation. År 2021 var verksamheten stabil inom sjö-, väg- och järnvägstrafikstyrningen. Inom flygtrafiktjänsten ledde coronapandemin, precis som året innan, till att efterfrågan på tjänsterna som tillhandahålls av bolaget samt lönsamheten försämrades. Koncernens omsättning var 209,7 (182,4) miljoner euro

och räkenskapsperiodens rörelseresultat 6,1 (-8,0) miljoner euro.

Flygtrafiktjänstens operativa kassaflöde försämrades, men ändå kunde vi med hjälp av en ytterligare lånefinansiering på 40 miljoner euro genomföra de planerade investeringarna på cirka 61 miljoner euro. Trots den allt högre skuldsättningsgraden förblev vår balansräkning stark. De största enskilda investeringarna 2021 omfattade investeringar i systemutveckling inom vägtrafikstyrningen samt utvecklings- och ersättningsinve-



” För oss betyder ekonomiskt ansvar att vi sköter om att bolaget fungerar effektivt och att vi bygger påverkningen i samhället med att utveckla förutsättningarna för verksamheten i utnyttjande av trafikinformation.



” Under året 2022 fortsätter vi våra strategiska och fokuserade investeringar, och att utveckla våra tjänster och tjänsteproduktion tillsammans med våra nyckelpartnar.

ringar för vägnätets trafikstyrning. Inom järnvägstrafikstyrningen gjordes de största investeringarna i förnyandet av passagerarinformationssystemet och utvecklingen av analyserna. Den största investeringen inom sjötrafikstyrningen var ersättningsinvesteringen för sensornätet. År 2021 anknöt flygtrafiktjänstens största investering till ett tvåårigt projekt där man uppdaterar flygtrafiktjänstens operativa system Top Sky som används idag. Investeringarna innefattade också de tillgångar på 26,3 miljoner euro som vid årsskiftet, i en affärstransaktion, inlöste av Trafikledsverket och som anknöt till trafikstyrningsprojekt som pågick vid bolagiseringstidpunkten. De största tillgångsposterna i inlösningen omfattade helheterna som anknöt till trafikkontrollen på Lahtis södra ringväg och E18 Fredrikshamn–Vaalimaa.

Precis som året innan påverkades koncernresultatet också av den trafikriskmekanism som grundar sig på EU-lagstiftning och gäller flygtrafiktjänstens affärsverksamhet. På basis av denna bokades en så kallad korrigering angående SES-lagstiftningen på cirka 16,6 miljoner i omsättningen 2021. Detta resulterade i en betydligt bättre lönsamhet för flygtrafiktjänsten. Genom trafikriskmekanismen försöker man förhindra kraftiga svängningar i trafikavgifterna, beakta

flygbolagskundernas betalningsförmåga samt säkerställa att verksamhetskapaciteten bevaras bland dem som tillhandahåller flygtrafiktjänsten.

De strategiska investeringarna fortsätter

Inom väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningen var lönsamheten i enlighet med målet för 2021: Resultatet efter finansiella poster var cirka 5 procent av omsättningen. Dessa affärsverksamheters strategiska partner är Trafikledsverket som beställer en stor del av affärsverksamheternas tjänster. Omsättningen som omfattas av tjänsteavtalet med Trafikledsverket ökade med cirka 10,8 miljoner euro (8,2 procent).

År 2022 fortsätter våra målinriktade och strategienliga investeringar, samt utvecklingen av tjänsterna och tjänsteproduktionen, i samarbete med våra nyckelpartner. De kommande insatserna anknyter till förbättring av säkerheten och driftsäkerheten, smidighet i trafiken, ekosystemutvecklingen samt digitaliseringen.

Flygtrafiktjänsten fortsätter i en svår situation

Under året fortsatte anpassningen av flygtrafiktjänstens operativa verksamhet, men i



” Ekonomiska värdet vi producerar syns i vår egen verksamhet och via indirekta konsekvenser i våra intressentgruppers vardag.

omsättningen bokade vi en så kallad korrigering angående SES-lagstiftningen, vilket resulterade i att Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s bokföringsmässiga rörelseresultat förbättrades avsevärt, men var fortfarande -1,2 (-16,1) miljoner euro. Utan den av myndigheterna fastslagna reserveringsartade korrigeringen angående SES-lagstiftningen skulle bolagets omsättning vara cirka 26,5 procent lägre än den rapporterade, och rörelseresultatet visa en förlust på 17,8 miljoner euro. Korrigeringen kan i framtiden elimineras när affärsverksamheten återhämtar sig och det intäktsflöde som redovisas för flygbolagen återgår till samma nivå som före pandemin.

Framsteg i effektiviseringsmålen

Ett mål som sattes upp i samband med bolagiseringen var att effektivisera i synnerhet tjänsteproduktionen i sjö-, väg- och järnvägstrafikstyrningen. Målet var för 2019–22 en kumulativ effektivisering på 30 miljoner euro där förändringen i produktionens driftsgrad beaktas. Vi har i enlighet med de ägarstrategiska riktlinjerna åtagit oss att fortlöpande höja vår servicenivå och effektivisera trafikstyrningens tjänsteproduktion genom att utveckla vår verksamhet.

För att uppnå målet krävs det förnuftigt och effektivt genomförda investeringar, en omarbetning av tjänsterna, en reform av

tjänsteproduktionen genom att utveckla processerna och tillämpa ny teknik samt kostnadseffektiv drift bland annat genom att konkurrensutsätta upphandlingar. På detta sätt bidrar vi till en effektiv användning av skattemedel, en reform av trafiksystemet i Finland och förbättring av Finlands konkurrenskraft.

Åren 2020–2021 utarbetade vi en beräkningsmodell som ger bolaget möjligheter att så transparent som möjligt följa upp hur effektiviseringsmålet uppnås. Enligt beräkningarna har 25 miljoner euro av effektiviseringsmålet på 30 miljoner euro uppnåtts vid utgången av 2021. Vi förväntar oss att uppnå effektiviseringsmålet senast vid utgången av 2023.

Ekonomiskt mervärde för intressentgrupperna

I egenskap av statligt bolag med specialuppgift är det viktigt att vi arbetar för ett ekonomiskt hållbart trafiksystem i Finland. Det bästa ekonomiska värdet och den bästa genomslagskraften kan genereras genom effektivt producerad trafikstyrning på trafiksystemnivå där säkerheten främjas, trafiken rationaliseras och miljön sparas.

Parallellt med trafikstyrningsuppgiften har Fintraffic en betydande roll då det gäller att konsolidera trafikens informationsflöden. År 2021 tog vi tillsammans med det allt större samarbetsnätverket de första betydande stegen i konstruktionen av trafikens dataekosystem. Även om verksamheten ekonomiskt sett är småskalig för Fintraffic, erbjuder den i framtiden en betydande möjlighet för branschföretagen och hela samhället att utnyttja information om trafikflödena på ett mångsidigt sätt och att skapa ny affärsverksamhet.

Det ekonomiska mervärde som genereras av oss syns i både vår egen verksamhet och genom indirekta effekter i våra intressentgruppers vardag: när information om trafiken finns på ett enda ställe är det lättare att ta fram tjänster som genererar mervärde samt lösningar som bidrar till smidigheten i trafiken. Våra tjänster ger också ekonomiska fördelar för våra partners: deras verksamhetsmodeller utvecklas, vi besparas från olyckor eller också sjunker bränslekostnaderna tack vare optimal ruttplanering och dynamisk logistik. Ofta genererar också våra projekt besparingar på lång sikt då vi säkerställer våra partners framtida verksamhetsförutsättningar. Samtidigt tillhandahåller vi för

partnerna verktyg och effektiviseringsmodeller för kampen mot klimatförändringen.

De data som sammanställts av Fintraffic har ställts till förfogande för många samhällsaktörer. Många aktörer skulle inte nödvändigtvis kunna investera i data som förvärvas av en kommersiell part, men med Fintraffics hjälp har också små uppstartsföretag möjligheter att utveckla trafiktjänsterna.

Bolagets och Trafikledsverkets strategiska partnerskap inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken har stor betydelse då det gäller att förbättra Finlands konkurrenskraft inom person- och godslogistiken. Också samarbetet med andra myndigheter samt aktörerna inom den privata trafiksektorn har en viktig roll.

Under de senaste åren har ett av de mest centrala utvecklingsförloppen varit utvecklingen av Fintraffics och Trafikledsverkets samarbete. Som stöd för denna har man redan tidigare utvecklat den tjänstespecifika kostnadsuppföljningen. År 2021 gjorde vi tjänstespecifika vidare planer för verksamheten och skapade konkreta uppföljningsindikatorer för tjänsterna. I fortsättningen planerar vi vår verksamhet tjänstespecifikt också på längre sikt i samarbete med Trafikledsverket, vilket effektiviserar båda parternas arbete och prioriteringen i verksamheten.

De största riskerna och möjligheterna

Riskhantering har fått större betydelse i bolagets verksamhet. I hanteringen av de centrala riskerna är det viktigt att säkerställa verksamhetseffektiviteten och prioritera uppgifter inom de gränser som i hög grad bestäms av statens budgetanslag.

Under pandemin accentueras vikten av bolagets hantering av ekonomiska risker. Utöver att arbetssäkerheten säkerställs för den operativa personalen är det också viktigt att flygtrafiktjänstens verksamhet dimensioneras enligt flygtrafikvolymerna. Vi planerar vår verksamhet långsiktigt och förväntar oss att affärsverksamheten utvidgas och att lönsamheten bibehålls på den målsatta nivån.

Genom att utveckla våra tjänster och nya affärsverksamhetsmodeller kan vi i framtiden bredda vår kundbas och förbättra genomslagskraften på trafiksystemnivå. Under de kommande åren ökar efterfrågan på våra tjänster till följd av digitaliseringen i samhället och trafiksystemet. Flygtrafiktjänstens affärsverksamhet är känslig för marknadsförändringar, och flygverksamheten kan i framtiden förändras på ett avgörande sätt. Coronapandemin och den allt större miljömedvetenheten kan leda till att människornas intresse att resa under fritiden eller

i arbetet minskar permanent. Samtidigt skapar megatrenderna en motsatt effekt då välståndet i utvecklingsländerna ökar och därmed också intresset för flygresor. Flygtrafiktjänstens nya affärsverksamhetsmöjligheter omfattar exempelvis kontroll av det lägre luftrummet och drönartrafik samt flygtrafiktjänstens konkurrensutsättningar i Europa.

Den strukturella risken för flygtrafiktjänsten kan anses vara att vi för myndigheterna tillhandahåller tjänster som vi inte får betalt för. Till följd av pandemin har denna risk accentuerats. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab har för tillfället en skyldighet att producera tjänster som gagnar staten och i avgifterna för flygrutterna inkludera kostnaderna för att producera dessa. Tjänsterna omfattar

exempelvis luftfartsinformation, luftrumskontroll, flygräddning samt tjänster för statens luftfart på samarbetsflygplatserna. Fintraffics mål är att staten ska köpa de tjänster som myndigheterna behöver och täcka kostnaderna för tjänsteproduktionen.

Fintraffics skuldsättning ökar måttligt, men ökningen innebär också att finansieringsriskerna blir större. I syfte att hantera dessa håller vi den år 2021 omarbetade finansieringspolicyn fortlöpande uppdaterad. För vår verksamhet har lånefinansiering förvärvats från många finansinstitut, låneportföljen har diversifierats över tid och de nuvarande avtalen tillåter också ytterligare lånefinansiering för nya projekt. Ränteriskerna har skyddats med räntederivat i ändamålsenlig utsträckning.

” Fintraffics mål är att vara en bra företagsmedborgare.

” Digitalisationen av samhället och trafiksystemet kommer öka efterfrågan av våra tjänster under de kommande åren.

Utvecklingen av väg-, järnvägs- och sjötrafikstyrningens tjänster och höjningen av aktivitetsnivån – och sålunda förbättringen av genomslagskraften – begränsas av det maximibelopp för inköp av trafikstyrningstjänster som i statsbudgeten anvisats för Trafikledsverket. År 2022 fortsätter diskussionen med kommunikationsministeriet och Trafikledsverket om hur finansieringen av tjänstebeställningarna ska ordnas så att man kan säkerställa att bolaget och Trafikledsverket uppnår de av kommunikationsministeriet uppsatta målen samt täcka de nödvändiga investeringarna och avskrivningarna som dessa ger upphov till.

Vårt gemensamma mål är en situation där vi effektivt och flexibelt kan planera vår verksamhet på både lång och kort sikt.

Om en stabil grund inte kan skapas för moderbolagets intäktsfinansiering kan man inom bolaget bli tvungen att bedöma de strategiska målen, en inskränkning av utvecklingsprogrammen och de målsatta nivåerna för smidigheten eller kostnadseffektiviteten samt anpassa verksamheten.

Skattepraxisen oförändrad

Inga betydande förändringar skedde i skattepraxisen 2021. Fintraffics mål är att vara en god företagsmedborgare: vi iakttar gällande

lagstiftning i betalningen, insamlingen, redovisningen och rapporteringen gällande skatter och avgifter. Alla koncernbolag är finländska, och nästan alla skatter har betalats och redovisats i Finland. Skattepraxisen hör till ekonomi- och finansieringsdirektörens uppgifter.

Fintraffic har inga filialer i andra länder. Fintraffic varken betalar eller redovisar skatter till de av OECD fastställda skatteparadisstaterna, och bolaget har inte heller fått några stöd från de aktuella länderna. År 2021 var Fintraffics skatteavtryck totalt 39,2 (33,4) miljoner euro. Under räkenskapsperioden fick bolaget offentliga stöd på 9,1 miljoner euro,

av vilket 3,2 miljoner euro är Traficoms stöd i anslutning till Finlands medlemsavgift för Eurocontrol. Stöd på 1,4 miljoner euro har betalats för ordnande av utbildning inom flygtrafiktjänster. Bolagets intressentgrupper har inte uttryckt några åsikter om bolagets beskattning. Bolaget driver sin verksamhet omsorgsfullt i enlighet med lagar och bestämmelser, också i fråga om beskattningen, och i särskilda situationer begärs också förhandsavgöranden av skattemyndigheten.



Kassaflöden till intressentgrupper

Kunder, M€	2021	2020
Omsättning	209,7	182,4
Varu- och tjänsteleverantörer, M€	2021	2020
Material-och tjänsteköp	49,0	46,9
Övriga rörelsekostnader	30,1	31,3
Investeringar	61,0	61,7
Totalt	140,1	139,8
Personal, M€	2021	2020
Löner och arvoden	75,4	72,0
Pensionskostnader	13,0	11,5
Personalbikostnader	2,6	2,4
Totalt	90,9	85,8
Offentliga sektorn, M€	2021	2020
Skatter (direkta skatter)	0,4	1,0
Aktieägare, M€	2021	2020
Dividender och återbetalning av kapital	0,0	0,0
Ökning av ägarvärdet (räkenskapsperiodens vinst)	5,4	-9,4
Totalt	5,4	-9,4
Finansiärer, M€	2021	2020
Finansiella kostnader, (netto)	0,4	0,4

Till skillnad från siffror som läggs fram i rapporten, som har sammanställts prestationsbaserat, har investeringar beaktas kassabaserat. Av investeringarna är 26,3 M € baserat på affärsköp.

Skatter som ska betalas och redovisas

Nyckeltal för skattebetalning, M €	2021	2020
Omsättning	209,7	182,4
Resultat före skatter	5,8	-8,4
Utnyttjade skatteförluster	0,0	0,0
Personal	1 126	1 125
Skatter som ska betalas och avgifter av skattenatur, M €	2021	2020
Inkomstskatt	0,0	0,0
Arbetsgivaravgifter	1,1	1,0
Överlåtelseskatt	0,0	-0,9
Övriga skatter och avgifter av skattenatur	0,6	0,7
Att betala totalt	1,7	0,7
* 2020 återlämning		
Skatter som ska redovisas, M €	2021	2020
Löneskatter	21,4	22,2
Moms, försäljning	77,0	67,1
Moms, inköp	-60,9	-56,6
Att redovisa totalt	37,5	32,6

De siffror som läggs fram i skatterapporten har sammanställts prestationsbaserat från specialföretagens bokslut.



GRI-Index

Fintraffic rapporterar i enlighet med referensramen för Global Reporting Initiative (GRI)-rapporteringen. Grunden utgörs av principen om väsentlighet för hållbarhet som vi slog fast 2020. Rapporteringsperioden är 1.1–31.12.2021. Fintraffic rapporterar hållbarheten på GRI core-nivån.

GRI Standard	Innehåll	Placering	Kommentar
GRI 102 ALLMÄNT INNEHÅLL			
Organisation			
102-1	Den rapporterande organisationens namn	Främre omslag	
102-2	Affärsverksamhetsområden, varumärken, produkter och tjänster	s. 2, Affärsverksamhetsområdena i korthet s. 9	
102-3	Organisationens huvudkontor, placering	Bakre omslag	
102-4	Verksamhetsländer	s. 2	
102-5	Organisationens ägarstruktur och bolagsform	s. 2, Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4	
102-6	Marknadsområden, verksamhetsområden	s. 2, Affärsverksamhetsområdena i korthet s. 9	
102-7	Den rapporterande organisationens storlek	Nyckeltal för 2021 s. 8, Affärsverksamhetsområdena i korthet s. 9	
102-8	Uppgifter om löntagarna och andra anställda	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 71, 73–75	
102-9	Leveranskedjan	GRI-index	Fintraffic är ett tjänsteföretag. Våra viktigaste produktionsfaktorer är personalen, programvaran och anordningarna, våra kontrollcentraler samt öppna data. Vi producerar trafikstyrningstjänster, digitala trafiktjänster och information för våra kunder, intressentgrupper och slutanvändare. Fintraffic producerar inte materiella produkter.
102-10	Betydande förändringar i organisationen och leveranskedjan	Verkställande direktörens översikt s. 5–7	
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	GRI-index	Fintraffic tillämpar försiktighetsprincipen.



GRI Standard	Innehåll	Placering	Kommentar
102-12	Externa aktörers principer eller initiativ som godkänts eller främjats av organisationen	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 54–55	
102-13	Medlemskap i organisationer och intressebevaknings-organisationer	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 54–55	
Strategi			
102-14	Verkställande direktörens översikt	Verkställande direktörens översikt s. 5–7	
Affärsetik			
102-16	Värderingar och affärsprinciper	Verkställande direktörens översikt s. 5–7 Verksamhetsmiljö och strategi s. 16–18, Strategiska program s. 19	
Förvaltning			
102-18	Förvaltningsstruktur	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-19	Ansvarsfördelning	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-20	Ansvarspersoner	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-22	Styrelsens sammansättning	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-23	Styrelseordförande	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-24	Val av styrelse	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-26	Styrelsens roll i fastställandet av organisationens syfte, värderingar och strategi	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-28	Utvärdering av styrelsens prestation	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 4–10	
102-29	Styrelsens roll i identifieringen och hanteringen av konsekvenser och risker	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 11, Vi tar ansvar för miljön s. 69	
102-30	Utvärdering av effektiviteten i riskhanteringen	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 11	
102-31	Frekvensen av riskbedömningar	Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 11	
102-35	Premiering av styrelsen och högsta ledningen	Premieringspolicy s. 13–14, Premieringsrapport s. 16–18, Övriga uppgifter om premiering s. 19	
Dialog med intres- sentgrupperna			
102-40	Förteckning över organisationens intressentgrupper	En sakkunnig och transparent partner s. 59–60	
102-41	Personal som omfattas av kollektivt förhandlade kollektivavtal	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 74	



GRI Standard	Innehåll	Placering	Kommentar
102-42	Grunder för identifiering och val av intressentgrupper	En sakkunnig och transparent partner s. 59–60	
102-43	Principer för intressentgruppsverksamheten	En sakkunnig och transparent partner s. 59–60	
102-44	De viktigaste frågorna och orosmomenten som tagits upp av intressentgrupperna	En sakkunnig och transparent partner s. 59–60	
Rapporteringspraxis			
102-45	Bolag som ingår i koncernbokslutet	s. 2	
102-46	Fastställande av rapportens innehåll och beräkningsgränser	GRI-index	
102-47	Väsentliga teman	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 55–56	
102-48	Förändringar i tidigare rapporterade uppgifter	GRI-index	Inga förändringar i de rapporterade uppgifterna.
102-49	Betydande förändringar i rapportens omfattning och temanas genomslagskraft	GRI-index	Inga betydande förändringar.
102-50	Rapporteringsperiod	GRI-index	1.1.2021–31.12.2021
102-51	Uppdatering av föregående rapport	GRI-index	22.3.2021
102-52	Rapportpubliceringsfrekvens	GRI-index	Årligen
102-53	Kontaktuppgifter för begäran om tilläggsuppgifter till rapporten	GRI-index	viestinta@fintraffic.fi
102-54	Täckningen av den GRI-standardenliga rapporteringen	GRI-index	
102-55	GRI-innehållsförteckning	GRI-index	
102-56	Granskning av rapporteringen	GRI-index	Rapporten har inte granskats.
Ledningsmodell			
103-1	Beräkningsgränser för väsentliga teman	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 55-56	



GRI Standard	Innehåll	Placering	Kommentar
103-2	Ledningsstil och dess delområden	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 56–57, Säkerhetens många nivåer s. 63, Vi tar ansvar för miljön s. 66–67, 69, Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72, Effektivitet som återspeglas i hela samhället s. 78–79	
103-3	Utvärdering av ledningsstilen	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 56–57	

VÄSENTLIGA TEMAN

GRI 200 STANDARDER FÖR EKONOMISKT ANSVAR

GRI 201: Ekonomiska resultat

201-1	Produktion och fördelning av direkt ekonomiskt värde	Effektivitet som återspeglas i hela samhället s. 82	
201-2	Finansiell påverkan, samt andra risker och möjligheter för organisationens aktiviteter hänförliga till klimatförändringen	Vi tar ansvar för miljön s. 69	

GRI 203: Indirekta ekonomiska konsekvenser

203-2	Centrala indirekta ekonomiska konsekvenser och deras omfattning	Vi påverkar inom många områden: Fintraffic förbättrar säkerheten, minskar utsläppen och gör vardagen smidigare s. 24–26	
-------	---	---	--

GRI 205: Lahjonna ja korruption vastaisuus

205-2	Information om och utbildning om i policyer och rutiner mot korruption	Hållbarhet är en oskiljbar del av Fintraffics kärnverksamhet s. 55	Fintraffics etiska anvisningar tar ställning till antikorruption.
205-3	Antal bekräftade fall av korruption och vidtagna åtgärder	GRI-index	Inga fall 2021.

GRI 207: Skatter

207-1	Riktlinjer för beskattningen	Effektivitet som återspeglas i hela samhället s. 81–82	
207-2	Ledning och övervakning av skattefrågor samt hantering av skatterisker	Effektivitet som återspeglas i hela samhället s. 81–82	
207-3	Frågor om beskattningen från intressentgrupper	Effektivitet som återspeglas i hela samhället s. 81–82	

GRI 300 STANDARDER FÖR MILJÖANSVAR

GRI 302: Energi

302-1	Organisationens egen energiförbrukning	Vi tar ansvar för miljön s. 68	
-------	--	--	--

GRI 305: Utsläpp

305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	Vi tar ansvar för miljön s. 67–70	
305-2	Utsläpp av växthusgaser från indirekt energi (Scope 2)	Vi tar ansvar för miljön s. 67–70	
305-3	Andra indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)	Vi tar ansvar för miljön s. 67–70	
305-5	Minskning av utsläpp av växthusgaser	Vi tar ansvar för miljön s. 67–70	



GRI Standard	Innehåll	Placering	Kommentar
GRI 307: Efterlevand av miljölagstiftning			
307-1	Brott mot miljölagar och-bestämmelser	GRI-index	Inga fall 2021.
GRI 400 STANDARDER FÖR SOCIALT ANSVAR			
GRI 401: Työsuhteet			
401-1	Nyanställda och personalomsättning	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 71	
GRI 403: Arbetshälsa och arbetarskydd			
403-1	Ledning av arbetshälsa och arbetarskydd	Säkerhetens många nivåer s. 63, Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 71	
403-2	Identifiering av arbetshälsorisker, riskbedömning och undersökning av fallen	Säkerhetens många nivåer s. 63–64	
403-3	Företagshälsovård	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72	
403-4	Arbetstagarnas deltagande i utvecklingen av företagshälsovårdstjänsterna	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73	
403-5	Utbildning för arbetstagarna om arbetshälsa och arbetarskydd	Säkerhetens många nivåer s. 63, Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73, 75	
403-6	Främjande av arbetstagarnas hälsa	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73, 75	
403-7	Undvikande och minskning av arbetshälsorisker genom affärsrelationer	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73, 75	
403-8	Arbetstagare som omfattas av arbetarskyddet	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73	
403-9	Arbetsrelaterade olycksfall och skador	Säkerhetens många nivåer s. 63, Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 73	
GRI 404: Utbildning och personalutveckling			
404-2	Program för kompetensutveckling och livslångt lärande	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72, 75	
404-3	Procentandel medarbetare som får regelbundna resultat- och karriärutvecklingssamtal	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 72–73	
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter			
405-1	Förvaltningsorganens och personalens mångfald	Det aktiva personalarbetet fortsätter med lyft av framgångarna s. 74, Redogörelse för förvaltning och ersättningar s. 3–4	
GRI 416: Kundernas hälsa och säkerhet			
416-2	Överträdelser av hälsomässiga krav och säkerhetskrav som ställs på produkterna	GRI-index	Inga fall 2021.
GRI 419: Överensstämmelse med föreskrifterna			
419-1	Brott mot lagar och förordningar då det gäller sociala och ekonomiska faktorer	GRI-index	Inga fall 2021.



Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, Löneboställsporten 1, 00240 Helsingfors, Finland