



Vuosikatsaus 2024



Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

Tarjoamme ja kehitämme liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita kaikissa liikennemuodoissa. Autamme ihmiset ja tavarat perille turvallisesti, sujuvasti ja ympäristöä huomioiden. Älykkäät liikenteenohjauspalvelut, digipalvelut yrityksille ja kuluttajille sekä ajantasainen liikennetieto vauhdittavat Suomen kehittymistä kestävä liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi.

Haluamme olla erinomainen ja houkutteleva työpaikka huippuosaajille.

Palveluksessamme oli vuoden lopussa 1 196 ammattilaista.

Näin luet raporttikokonaisuutta



Vuosikatsaus 2024

Strategia, vuoden 2024 keskeiset tapahtumat ja katsaus vastuullisuuteen.



Hallinnointi- ja palkitsemisselvitys 2024

Tietoa yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkoista ja palkkioista.

[Lue raportti täältä.](#)



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2024

Kuvaus yhtiön toiminnasta vuodelta 2024 sekä yhteenveto yhtiön taloudellisesta tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

[Lue raportti täältä.](#)

Emoyhtiö

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tarjoaa liikenteenohjauspalveluita kaikissa liikennemuodoissa sekä tuottaa digipalveluita ja avointa tietoa eri toimijoille.

Tytäryhtiöt

Fintraffic Lennonvarmistus Oy vastaa lennonvarmistuksesta.

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy vastaa meriliikenteenohjauksesta.

Fintraffic Raide Oy vastaa raideliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

Sisältö

Vuosi 2024

Toimitusjohtajan katsaus	5
Vuoden 2024 avainluvut	8
Liiketoiminta-alueet lyhyesti	9
Vuoden 2024 saavutuksia	10

Strategia ja rooli yhteiskunnassa

Strategia 2024–2028	12
Vastuullisuus	17
Vaikuttavuus	21

Liiketoiminta

Lennonvarmistus	28
Meriliikenteenohjaus	31
Raideliikenteenohjaus	34
Tieliikenteenohjaus	37
Digitaaliset ekosysteemipalvelut	40

Vastuullisuusraportti

Yleiset tiedot	43
Ympäristövastuu	72
Sosiaalinen vastuu	84
Taloudellinen vastuu	110



Vuosi 2024

Mukanasi liikenteessä

Kun lentokapteeni saa luvan laskeutua, junamatkustaja tietää junansa saapuvan raiteelle kolme tai rahtilaiva etenee turvallisesti väylällään, me olemme läsnä. Tehtävämme on varmistaa turvallinen ja sujuva liikkuminen maalla, vesillä ja ilmassa.

Tehtävän toteuttamiseksi käytämme ajantasaista tietoa. Me tiedämme, mitä liikenteessä tapahtuu päivän jokaisena sekuntina, ja varmistamme, että kaikki alan toimijat pystyvät hyödyntämään tämän reaaliaikaisen tiedon tehokkaasti.

Tehtävän toteuttamiseksi tuotamme maailmanluokan liikenteenohjauspalveluita ja ajantasaista tietoa. Toimimalla älykkäästi voimme ennaltaehkäistä onnettomuuksia, nopeuttaa matka-aikoja ja helpottaa kulkuvälineestä toiseen siirtymistä. Samalla optimoimme liikenteen päästövähennykset ja säästämme verovarvoja.

Kuvittele maailma, jossa miehittämättömät ilma-alukset sekä lentokoneet nousevat ja laskeutuvat turvallisesti, raiteelle kolme saapuu enemmän junavuoroja kuin osaisit toivoa ja rahtilaivojen läheltä

piti -tilanteet ovat tarinoita menneisyydestä. Maailma, jossa kaikki kulkuvälineet liikkuvat älykkäästi, turvallisesti ja optimoidusti niin, että ne muodostavat liikkumisen ja logistiikan ketjujen saumattoman kokonaisuuden.

Tulevaisuudenkuva on mahdollinen, kun fyysinen infrastruktuuri saa yllleen entistä kattavamman digitaalisen kerroksen. Sellaisen, joka antaa reaaliaikaisen tilannekuvan koko liikennejärjestelmästä ja palveluista. Kerroksen sisällä yksittäiset toimijat voivat jakaa tietoa helposti ja näin rakentaa keskenään täysin yhteensopivia palveluja.

Siten luomme maahamme taitavasti tietoa hyödyntävien liikennetoimijoiden verkoston, jollaista maailma ei ole koskaan nähnyt.

Tämä on tilaisuus luoda jotain ainutlaatuista ja tarjota maaillemme poikkeuksellinen etulyöntiasema. Tehdään Suomesta älykkään liikenteen ja logistiikan mallimaa. Luodaan työtä ja palveluita. Parannetaan kilpailukykyä.

Me suomalaiset tarvitsemme fintrafficalaisten osaamista, päivän joka sekunti, vuoden ympäri.





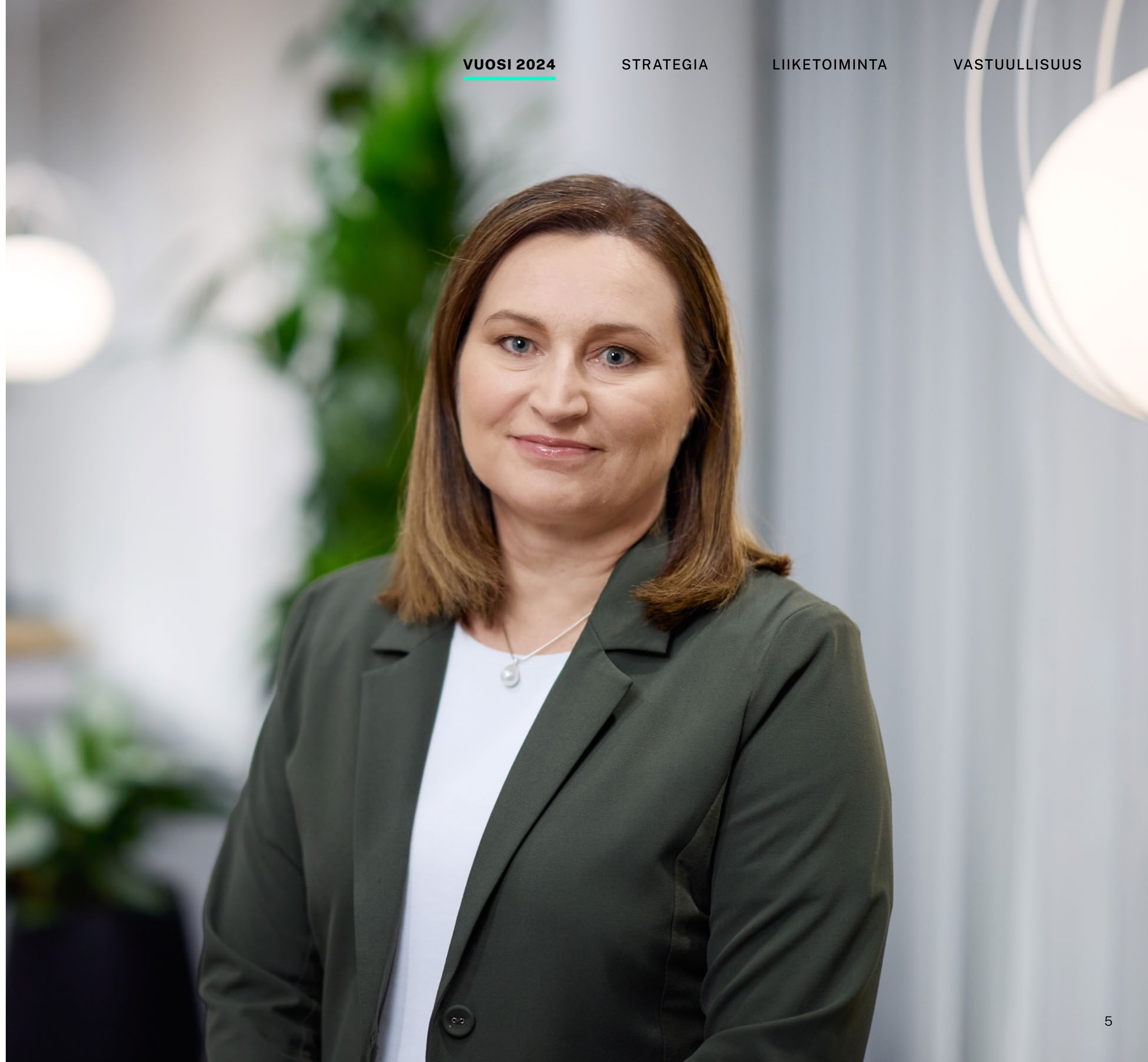
TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Digitaalisten palvelujen suosio jatkoi kasvuaan

Vuosi 2024 oli täynnä hienoja onnistumisia ja saavutuksia. Ne eivät olisi olleet mahdollisia ilman sitoutunutta henkilöstöämme, yhteistyökumppaneitamme ja asiakkaitamme. Kiitos teille kaikille!

V

uotta 2024 leimasi epävakaa maailmanpoliittinen tilanne, ja toimintaympäristöämme haastoivat erilaiset sään ääri-ilmiöt sekä häiriötilanteet. Osaavien ammattilaistemme ansiosta onnistuimme vaativissa olosuhteissa vastaamaan yhteiskunnan odotuksiin ja tuottamaan





huippuluokan liikenteenohjauksen ja hallinnan palveluita. Myös turvallisuustaso säilyi koko vuoden hyvänä kaikissa liikennemuodoissa.

Fintraffic ja sen palvelut tunnetaan entistä paremmin suomalaisten keskuudessa. Digitaalisten palvelujemme suosio jatkoi kasvuaan, ja avoimen datan jakamisessa rikottiin ennätyksiä – digitaalisissa palveluissa käyntien määrä liki kolminkertaistui vuoteen 2023 verrattuna. Suositun Fintraffic Mobiilin hyödyllisyydestä kertoo voittamamme Suomen paras asiakasteko 2024 -palkinto.

Kestävän kehityksen edistäminen on liiketoimintamme ytimessä. Teemme määrätietoisesti työtä koko liikennejärjestelmän turvallisuustason parantamiseksi ja päästöjen alentamiseksi. Pystymme vaikuttamaan muun muassa reittien ja nopeuksien optimoinnilla, torjumalla ruuhkia ja edistämällä tiedonkulkua toimijoiden välillä sekä estämällä ja korjaamalla häiriöitä.

Palvelutuotantoamme tehostamalla saamme jokaisella eurolla entistä enemmän aikaan. Asiakkaidemme varojen tehokas käyttö on meille tärkeää, ja se jos mikä, on myös vastuullista toimintaa.

Otimme isoja askeleita vastuullisuustyössämme valmistautumalla CSRD-viitekehyksen käyttöönottoon, kouluttautumalla ja integroimalla vastuullisuus tiukemmin osaksi liiketoimintojemme kehittämistä. Fintrafficin vastuullisuuden kulmakivet

määriteltiin vuoden aikana hyväksytyissä kaksois-olennaisuusanalyysissä ja vastuullisuusohjelmassa. Näiden avulla valmistaudumme samalla lainsäädännöllisiin vastuullisuusvaatimuksiin, jotka koskevat meitä vuoden 2025 alusta alkaen.

Strategiaa toteutettiin kolmen ohjelman kautta

Tuotteistetut digitaaliset ekosysteempipalvelut
Fintraffic on Suomen keskeisin ja suosituin liikennedatan kokoaja ja tarjoaja. Työmme liikenteen digitaalisen kaksosen rakentamiseksi on alkanut.

Onnistumisestamme kertovat yli 50 000 latausta saavuttanut Fintraffic Mobiili, avointa dataa tarjoavaan Digitraffic-palveluun jatkuvasti lisääntyvät rajapintakyselyt, liikenteen dataekosysteemin huikeat 226 jäsenorganisaatiota ja vientiklusterin toiminnan käynnistäminen.

Liikenteenohjauksen kehittäminen
Raideliikenteenohjauksessa Digirata-hankkeessa edettiin kohti toteutusvaihetta, kun rahoitus varmistui. Tämä on suuri askel tulevaisuuden liikenteelle.

Digiradan ensimmäisen kaupallisen rataosuuden toteutus eteni vuoden aikana odotetusti. Myös kauko-ohjausjärjestelmien kehittämistä edistettiin suunnitelmien mukaisesti.

Lennonvarmistuksessa etälennonjohdon hankinta ja käyttöönotto eteni tarjouskilpailutukseen liittyviin neuvotteluihin.

Ilmatilan uudistamiseen tähtäävä hanke käynnistettiin. Sen keskeisinä tavoitteina on lentoturvallisuuden ja vastuullisuusnäkökulmien lisäksi maanpuolustuksen muuttuvien tarpeiden huomioiminen.

Tieliikenteenohjauksessa investoitiin toimintavarmuuden parantamiseen ja elinkaarihallinnan mukaiseen uudistamiseen. Uusia ratkaisuja toteutettiin muun muassa tunnelikohteisiin, tietoliikenneverkkoon, tiesäälaitteisiin sekä tienvarren liikenteenohjauslaitteisiin ja -järjestelmiin.

Jatkuvaa kansallista ja kansainvälistä kehitystyötä tehtiin myös entistä paremman tilannekuvan saamiseksi ja toimintavarmuuden takaamiseksi.

Meriliikenteenohjaus osallistui aktiivisesti merenkulun toimijoiden kanssa kehitys- ja yhteistyöhankkeisiin, jotka liittyvät merialueen valvontaan, meritiedon käyttöön ja seurantaan sekä meriklusterin osaamisen kehittämiseen.

Vuonna 2024 edistettiin myös kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO:n rakentamista sekä kehitettiin POLO Port Activitya, jonka käyttö laajeni vuoden aikana Saksaan. Estimme vuoden aikana 14 mahdollista karilleajoa. Meriliikenteenohjauksen rooli yhteistyössä viranomaisten

Varmistimme Itämeren turvallisuutta yhdessä viranomaisten kanssa.



kanssa oli keskeinen Itämeren laivaliikenteen turvallisuuden varmistamisessa.

Yhtenäiset toimintatavat

Henkilöstömme strateginen ymmärrys vahvistui, ja entistä yhtenäisempien toimintatapojen rakentaminen organisaatiossamme eteni ja alkoi tuottaa näkyviä hyötyjä.

Fintrafficin arvojen koetaan toteutuvan arjessa entistäkin paremmin, ja henkilöstötyytyväisyys kasvoi. Fintrafficille myönnettiin jälleen Mieli ry:n Hyvän Mielen Työpaikka -merkki.

Tulevien vuosien näkymiä

Tie-, meri- ja raideliikenteenohjauksen kannattavuuden ennakoidaan pysyvän vakaana. Näemme palvelutuotannon tehostamismahdollisuuksia, joilla pyrimme vuosille 2023–2028 asetettuun 30 miljoonan euron tehostamistavoitteen. Lennonvarmistuksen palvelutuotantoa määrittää EU-tasoinen suorituskyvyn kehittämisen suunnitelma.

Fintraffic jatkaa investointeja palvelutuotannon järjestelmien modernisointiin ja automaatioon. Lähitulevaisuuden merkittäviä hankkeita ovat muun muassa perusväylien tieliikennetunnelien ja avo-osuustekniikan päivitystyöt sekä Suomen rautatieverkoston liikenteenohjausjärjestelmien ja kulunvalvonnan uudistaminen automaatio- ja Digirata-

hankkeissa. Lennonvarmistuksessa etälennonjohtohankkeen valmistelu etenee ja digitaalisen lennonvarmistelujärjestelmän ja tilannekuvasovelluksen käyttöönotto ovat pian käyttöönottovaiheessa.

Jatkamme myös tieto- ja kyberturvallisuuden kehitysohjelmaa, ja varautumiseen panostetaan kaikissa liikennemuodoissa.

Vuosi 2024 oli meille paitsi työntäyteinen, myös täynnä hienoja onnistumisia ja saavutuksia. Ne eivät olisi olleet mahdollisia ilman sitoutunutta henkilöstöämme, yhteistyökumppaneitamme ja asiakkaitamme. Kiitos teille kaikille – jatketaan yhdessä kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä myös vuonna 2025!

Pia Julin

toimitusjohtaja



Vuoden 2024 avainluvut

Liikevaihto (242,2 M €)

253,6 M €

Liikevoitto (6,3 M €)

16,1 M €

Henkilöstö keskimäärin (1 180)

1 198

Esihenkilötyöindeksi (4,2)

4,3

Fintrafficin toiminnasta johtuvia vakavia onnettomuuksia (0)

0

Estettyjä karilleajoja (13)

14

Arvonluonti liikenteen datatalouteen (2022: 40 M €)

54 M €

Digitrafficiin tehtiin rajapintakutsuja (4,7 mrd)

6,1 mrd

Säästetyt päästöt tie- ja lentoliikenteessä (33 100 t)

28 700 t

Liiketoiminta-alueet lyhyesti

Lennonvarmistus

Liikevaihto 88,7 (74,2) M €
Henkilöstö 425 (420)



Palvelumme

- Suomen ilmatilan käytön hallinta sekä lentoreitti- ja lennonvarmistuspalvelut 22 lentoasemalla Suomessa
- lennonvarmistuksen tarvitseman infrastruktuurin ja järjestelmien suunnittelu ja ylläpito Suomessa sekä teknisiä ylläpitopalveluita viidellä lentoasemalla Ruotsissa
- lentopelastukseen ja aluevalvontaan liittyvät erityistehtävät
- koulutus- ja konsultointipalvelut

Meriliikenteenohjaus

Liikevaihto 20,8 (20,0) M €
Henkilöstö 106 (100)



Palvelumme

- alusliikennepalvelut
- turvallisuusradiotoiminta
- kansainvälisten merialueiden valvonta
- radionavigointipalvelut
- meritilannekuvapalvelut viranomaisille
- meriliikenteen digitaaliset palvelut aluksille ja sidosryhmille
- asiantuntija- ja konsultointipalvelut
- meriliikenteen ilmoituspalvelut aluksille, alusten edustajille ja viranomaisille
- meriliikenteen ympäristötehokkuutta nostavat palvelut ja kehityshankkeet

Raideliikenteenohjaus

Liikevaihto 86,5 (90,1) M €
Henkilöstö 495 (477)



Palvelumme

- rautateiden liikenteenohjaus
- liikennesuunnittelu ratatyön ja liikenteen yhteen sovittamiseksi
- kapasiteetinhallinta
- käyttökeskustoiminta
- junamatkustukseen liittyvät matkustajainformaatiopalvelut
- vastuu turvavalvomosta ja liikenteen laadun valvomosta
- asiantuntija- ja koulutuspalvelut

Tieliikenteenohjaus

Liikevaihto 54,5 (54,9) M €
Henkilöstö 96 (91)



Palvelumme

- tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut tieliikennekeskuksissa
- maanteiden avo-osuuksien, tunneleiden ja rajanylityspaikkojen liikenteenhallintajärjestelmät
- liikennevalojen käyttö- ja valvontajärjestelmät sekä automaattisen nopeusvalvonnan infrastruktuuri
- tiesäälaitteisto, -järjestelmät ja -analytiikka
- liikenteenmittaus ja -analytiikka

Digitaaliset ekosysteempipalvelut

Liikevaihto 3,4 M €
Henkilöstö 7



Palvelumme

- liikennealan toimijoiden yhteistyön edistäminen: Liikenteen dataekosysteemin toiminnan mahdollistaminen ja ohjaava koordinointi
- liikenteen digitaalisen infrastruktuurin kehittäminen: tekninen tietoaalusta, data ja digitaalisen liiketoiminnan peruspalvelut
- digitaalisen sääntökirjan kokoaminen: mallipohjat, standardisopimukset, yhteistyön ja tiedonsiirron standardit
- valmiiden palveluiden jatkuva kehittäminen: mm. Fintraffic Mobiili-sovellus, Digitraffic, Liikennetilanne-palvelu, Palauteväylä, Digitransit, Finap



Vuoden 2024 saavutuksia

TOIMINTAVARMUUS

Liikenteenohjauspalveluidemme toimintavarmuus säilyi hyvänä toimintaympäristön tapahtumista huolimatta. Paransimme palveluillamme joka hetki liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja ympäristöystävällisyyttä sekä tuimme viranomaisten tärkeää työtä.

TEHOKKUUS

Palvelutuotantomme tehokkuus parantui edelleen, ja olemme hyvässä vauhdissa saavuttamassa tehostumistavoittemme.

DIGITAALISET PALVELUT

Digitaalisten palvelujemme suosio lähes kolminkertaistui edellisvuodesta, ja liikenteen datan jakamisessa rikottiin ennätyksiä. Fintraffic Mobiili voitti Suomen Paras Asiakasteko 2024-palkinnon. Liikenteen dataekosysteemin kasvu jatkui, ja liikenteen datapalveluita tarjoavien yritysten vientiklusteri käynnistyi.

LIIKENTEENOHJAUS

- Digirata-hankkeen toteutusvaiheen rahoitus varmistui.
- Lennonvarmistuksen etälennonjohdon (Multi Remote Operating Tower, MROT) hankinta ja käyttöönotto etenivät.
- Suomen rannikolla otettiin käyttöön uudet alusten kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet.
- Tieliikenteen älyliikennejärjestelmien kehitystyö jatkui. Pilotoimme ensimmäistä kertaa Suomessa EU-standardilla liikennevalojen ja ajoneuvojen välistä tiedonvaihtoa. Fintrafficin liikennetiedotteet saatiin jaettua suoraan eri autovalmistajien navigaatiojärjestelmiin.

ONNISTUMINEN

Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV) tarkasteli Fintrafficin toimintaa ja totesi meidän onnistuneen tehtävässämme.

VASTUULLISUUS

Vastuullisuustyömme eteni, ja Fintrafficin uusi vastuullisuusohjelma valmistui.

HENKILÖSTÖTYTYTYVÄISYYS

Henkilöstötyytyväisyys parani entisestään. Fintrafficille myönnettiin Hyvän mielen työpaikka®-merkki tunnustuksena sitoutumisesta mielenterveyden edistämiseen.

PALKINTO

Kansainvälinen älyliikennealan suur-tapahtuma, ITS World Congress, palkitsi Fintrafficin tieliikenteenohjauksen vuoden parhaasta teknisestä julkaisusta.

TYÖOLOSUHTEET

Pääkaupunkiseudun toimitilahanke valmistui, ja ensimmäiset toiminnot muuttivat uusiin toimitiloihin marraskuussa.

ASIAKASPALVELU

Tienkäyttäjän linja (asiakaspalvelu) puherobotiikkakokeilu eteni positiivisin kokemuksin kohti tuotantovalmiutta.





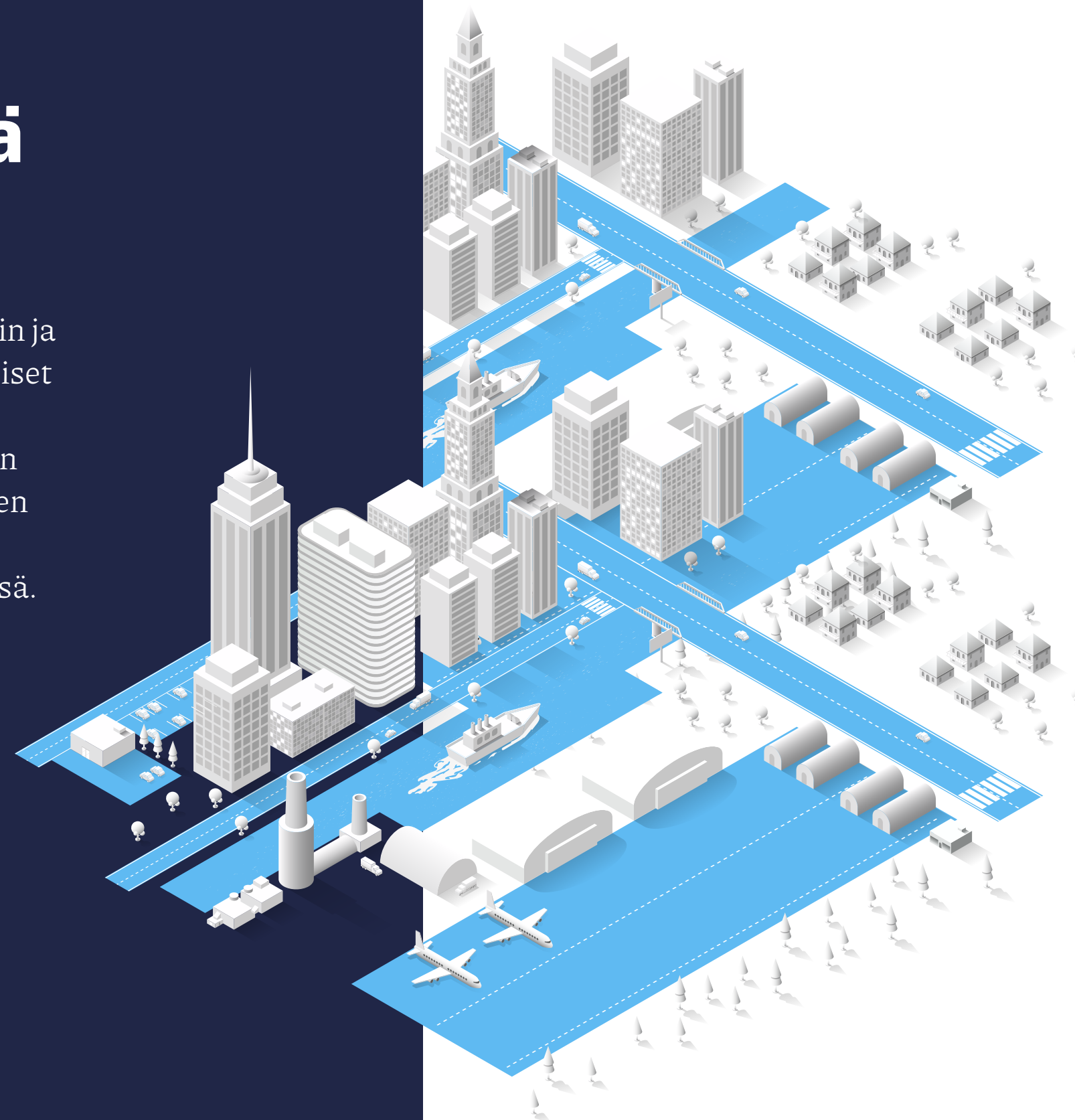
Strategia ja rooli yhteiskunnassa



STRATEGIA 2024–2028

Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

Päämääränämme on luoda Suomeen maailman turvallisin, sujuvin ja ympäristöystävällisin liikenne. Vastuullisesti tuotetut korkeatasoiset palvelumme ja tiivis yhteistyö liikennealan toimijoiden kanssa vauhdittavat Suomen etenemistä kestävä ja tehokas liikenteen edelläkävijämaaksi. Tämä on tärkeää liikenteen päästöjen ja riskien vähentämiseksi sekä liikenteen kustannusten minimoimiseksi. Yhteiskunnalle tuottamamme hyödyt ovat strategiamme keskiössä.



Strategiamme pohjautuu 16.10.2019 hyväksyttyyn Fintrafficin omistaja-strategiaan. Se määrittää Fintrafficille seuraavat tehtävät:

1

Yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitsemien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tuottaminen ja kehittäminen.

2

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoaminen ja kehittäminen **puolustus- ja turvallisuusviranomaisten** tarpeita varten.

3

Liikenteenohjaukseen liittyvän tiedon kerääminen ja hyödyntäminen, sen tarjoaminen tasapuolisesti muille toimijoille sekä mahdollisuuksien luominen markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon sekä tiedon että uusien liiketoimintamallien laajaan hyödyntämiseen.



Vuonna 2024 toteutimme strategiaamme kolmen ohjelman kautta:



Tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut

Kehitämme ja tarjoamme tuotteistettuja digipalveluita sovelluskehittäjille, yrityksille ja loppukäyttäjille. Edistämme alan yhteistyötä liikenteen dataekosysteemissä. Yhteistyön ja laadukkaiden alustapalveluiden ansiosta rakennamme pala palalta liikenteen digitaalista kaksosta sekä entistä toimivampia matka- ja kuljetusketjuja.



Liikenteenohjauksen kehittäminen

Tavoitteenamme on tarjota turvallisinta, toimintavarminta ja tehokkainta liikenteenohjauspalvelua maailmassa. Se tarkoittaa liikenteen tilannekuvan ja varautumisen edelleen kehittämistä, automaatioasteen kasvattamista sekä liikenteen digitalisaation ja uusien palveluratkaisujen luomista. Tieto, analytiikka ja tekoälyn hyödyntäminen ovat kehittämisen keskiössä.



Yhtenäiset toimintatavat

Vahva, yhtenäinen yrityskulttuuri ja yhteiset arvot ohjaavat toimintaamme. Tunnistamme ja varmistamme strategian edellyttämät osaamiset ja kyvykkyudet. Johtamisjärjestelmämme on selkeä, ja työskentelemme tehokkaasti yhdessä. Johtajuus ja esihenkilötyö on tavoitteellista, arvostavaa, osallistavaa ja yksilöt huomioivaa. Riskienhallinta ja varautuminen ovat keskeinen osa toimintaamme.

Miten etenimme strategian toteuttamisessa 2024?

1. Liikenteen digitalisaatiota edistävässä dataekosysteemityössä on mukana 226 yritystä.
2. Fintrafficin yrityksille, viranomaisille, sovelluskehittäjille ja kuluttajille suunnattujen digipalveluiden kehitystyö eteni suunnitellusti, ja palveluiden käyttö ylsi uuteen ennätykseen. Käyntejä palveluissamme vuonna 2024 oli kahdeksan miljoonaa, kun niitä edellisvuonna oli kolme miljoonaa. Fintraffic Mobiili-sovelluksen latausmäärä kasvoi, ja sovellus sai Suomen paras asiakasteko 2024-palkinnon.
3. Jaoimme dataa 30 % prosenttia edellisvuotta enemmän. Vuonna 2024 tehtiin 23,43 miljardia rajapintakutsua.

4. Liikenteenohjauksen palvelut toimivat varmasti ja laadukkaasti kaikissa liikennemuodoissa läpi vuoden.
5. Työ liikenteenohjauksen järjestelmien kehittämiseksi eteni. Tieto- ja kyberturvallisuuden kehitysohjelma jatkui, ja uudistetun tietoturvan vaatimustenmukaisuus saavutettiin. Panostukset varautumiseen jatkuivat.
6. Palvelutuotannon tehostuminen jatkui edelleen. Tavoitteemme on tehostaa Väylävirastolle tarjottavien palveluiden tuotantoa 30 miljoonalla eurolla vuosina 2023–2027. Olemme jo saavuttaneet samoissa palveluissa kumulatiivisesti 30 miljoonan euron tehostumisen vuosina 2019–2022.

7. Entistä yhtenäisemmän toimintamallin rakentaminen eteni ja alkoi tuottaa entistä selvemmin hyötyjä, kuten:
 - Henkilöstön halukkuus suositella Fintrafficia ja kokemus esihenkilötyöstä paranivat edelleen.
 - Arvojen koetaan toteutuvan arjessa entistäkin paremmin. Koko organisaation ymmärrys yhteisestä strategiasta on parantunut edelleen.
 - Yhteisen Fintraffic-brändimme tunnettuus vahvistui edelleen suomalaisten keskuudessa.



Fintrafficin tuottama lisäarvo datatalouteen 54 miljoonaa euroa.

Toimintaympäristö

Toimivat liikenne- ja logistiikkayhteydet ovat Suomen elinehto. Tämä pätee niin kansainvälisiin yhteyksiin kuin liikkumiseen ja kuljettamiseen maan sisällä.

Maailman logistiikkajärjestelmä häiriintyi koronapandemian ja Venäjän hyökkäyssodan takia. Se on näkynyt komponenttien, raaka-aineiden ja päivittäistuotteiden toimitusaikojen pidentymisenä, toimitushäiriöinä ja hintojen nousuna. Koti-

talouksien ja yritysten matka- ja kuljetuskustannukset ovat kasvaneet.

Sodan vuoksi Suomesta on tullut Euroopan pussinperä, kun asemamme solmukohtana Aasian ja Euroopan välillä on heikentynyt ja kansainväliset yhteydet ovat supistuneet. Suomalaistuotteen matka vientimarkkinoille on aiempaa pidempi, mikä lisää tuotteiden hiilijalanjälkeä ja heikentää hintakilpailukykyä. Markkinat ja asiakkaat laittavat yhä enemmän painoarvoa tuotteiden hiilijalanjäljelle, josta logistiikka muodostaa osan.

Kyky hyödyntää tietoa ja automaatiota vaikuttaa tulevaisuudessa keskeisesti liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja palvelutasoon. Teknologian jatkuva halpeneminen, entistä nopeammat tiedonsiirtoyhteydet, tekoälyn kehittyminen sekä liikenne-, energia- ja viestintäverkkojen lähentyminen tarjoavat uudenlaisia mahdollisuuksia parantaa liikenteen palveluita, turvallisuutta ja tehokkuutta. Kun dataa hyödynetään reaaliaikaisesti ja tehokkaasti, eri liikenne- muotoja voidaan yhdistää toimiviksi matkaketjuiksi ja tavaroiden kulkua tehostaa odotusaikojen lyhentyessä ja kapasiteetin täyttöasteiden parantuessa.

Suomalaisille yrityksille kilpailukykyinen ja vähäpäästöinen logistiikka on tärkeää kilpailukyvyn kannalta. Liikenteen digitalisaatoratkaisuja tuottaville yrityksille tämä tarjoaa ainutlaatuisia liiketoimintamahdollisuuksia niin koti- kuin vientimarkkinoilla.

Johtopäätökset toimintaympäristöstä

- Kiristynyt maailmanpoliittinen tilanne edellyttää varautumisen ja huoltovarmuuden parantamista. Sään ääri-ilmiöiden yleistymisen ja liikenneinfran korjausvelka lisäävät painetta liikenteenohjauksen toiminnalle ja poikkeustilanteista palautumiselle.
- Liikenteen kestävyyttä ja palveluita, liikennejärjestelmän toimivuutta sekä logististen ketjujen tehokkuutta parantaville palveluille on entistä enemmän tilausta.
- Henkilöautoilun suosio säilyy ja tuo kysyntää tieliikenteen palveluille, samalla kun liikennepalveluiden markkinan kasvulle on tilaa rajallisesti. Joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvu toimivien matkaketjupalveluiden avulla edellyttää monien esteiden poistamista.
- Liikenteen tilannekuvan kehittämiseksi kuntien liikennetiedon integrointi kansalliseen näkymään on keskeistä.
- Valtion budjettileikkaukset ja lentoliikenteen kysynnän heilahtelu luovat painetta Fintrafficin toiminnan jatkotehostamiselle.
- Liikennepalveluiden markkina kasvaa etenkin kansainvälisesti, ja Fintraffic voi tukea suomalaisten yritysten vientiä.
- Kilpailu halutusta työvoimasta kiristyy tulevaisuudessa, jolloin uusien työntekijöiden houkuttelu ja nykyisten sitouttaminen on entistä tärkeämpää.
- Työkykyjohtamisen merkitys kasvaa.
- Teknologian mahdollisuuksien (mm. tekoäly) hyödyntäminen edellyttää kykyä uudistua ja uudistaa. Osaamisen kehittämisen ja uudistumiskyvyn merkitys kasvavat.
- Lisääntyvää sääntelyä ja raportointivelvoitteita tulee kyetä hyödyntämään myös liiketoimintahyötyjen tavoittelussa.

Fintrafficin asiakkaat



Viranomaiset
– puolustus-,
turvallisuus-,
ja muut julkiset
toimijat

Viranomaisille tuotettavat liikenteenohjauksen ja digipalveluiden ratkaisut tukevat Suomen kilpailukykyä ja huoltovarmuutta. Reaaliaikainen tilannekuva ja muu tuki auttavat viranomaisia omien tehtävien toteutuksessa.



**Kansalaiset /
loppukäyttäjät**

Entistä toimivammat matkaketjut, helpottunut matkojen suunnittelu, kasvanut kestävien kulkumuotojen matkatapaosuus, alentuneet kustannukset, turvallinen ja sujuva tieliikenne, parantunut asiakastyytyväisyys.



**Yritykset ja
yhteisöt**

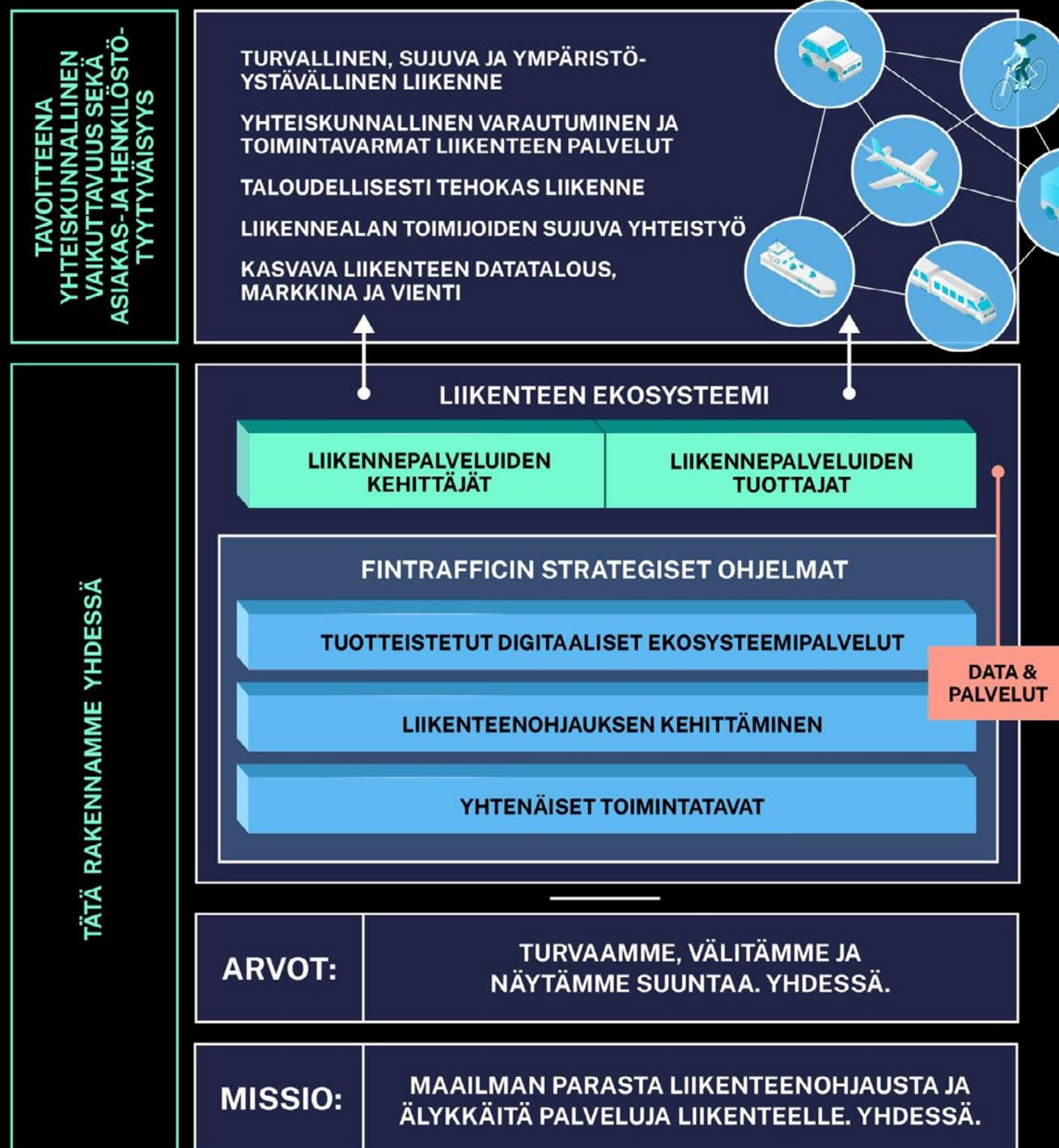
Tehokas logistiikka, palveluiden kehittäminen ja uusi liiketoiminta ovat yrityksille tärkeitä. Näitä tuetaan laadukkailla liikenteenohjauksen palveluilla, avoimella datalla ja digitaalisilla palveluilla sekä ekosysteemiyhteistyöllä.



**Sovelluskehittäjät
ja datan hyödyntäjät**

Luotettavat ja tarkoituksenmukaiset alustapalvelut ja rajapinnat sekä hyvälaatuista dataa laajasti liikennejärjestelmän eri osa-alueilta.

FINTRAFFICIN STRATEGIA 2024–2028



VISIO:

MAAILMAN TURVALLISIN,
SUJUVIN JA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISIN LIIKENNE.DIGITALI-
SAATIOTA
HYÖDYNTÄVÄ
LIIKENNE-
JÄRJESTELMÄ



VASTUULLISUUS

Vastuullisuus on osa Fintraffin liiketoimintaa ja arkea

Fintraffin tehtävänä on tuottaa toimintavarmat ja laadukkaat liikenteenohjauksen palvelut maalla, merellä ja ilmassa sekä edistää kestävää liikennejärjestelmää palveluidensa, avoimen datan ja tiiviin kumppaniyhteistyön avulla.

S

uomen valtion erityis-tehtäväyhtiönä meillä on tärkeä rooli liikenteen vastuullisuuskysymysten ratkaisemisessa, kuten päästöjen vähentämisessä ja liikenneturvallisuuden parantamisessa. Haluamme vastata meille asetettuihin odotuksiin, ja siksi olemme integroineet vastuullisuuden keskeiseksi osaksi strategiaamme, liiketoimintamalliamme ja palkitsemistamme. Strategiamme ytimessä ovat ympäristölliset, sosiaaliset ja hyvään hallintoon liittyvät vaikutukset.

Tuemme tavoitetta hiilineutraalista Suomesta vuonna 2035 ja Pariisin ilmastopimuksen tavoitteita ilmastomuutoksen hillitsemisestä 1,5 asteeseen. Noudatamme EU:n vastuullisuussäätelyä sekä valtio-omistajan ohjeistuksia. YK:n Global Compact -periaatteet ohjaavat toimintaamme. Sovellamme toiminnassamme Arvopaperimarkkinayhdistyksen hallinnointikoodia ja OECD:n Corporate Governance -suosituksia. Kunnioitamme keskeisiä ihmisoikeusjulistuksia, kuten ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta sekä Kansainvälisen työjär-

jestön (ILO) julistusta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista.

Olemme sitoutuneet edistämään toiminnassamme YK:n kestävä kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals, Agenda 2030). Pyrimme toiminnallamme sekä edistämään tavoitteiden saavuttamista että vähentämään niihin kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia.

Toiminta liikennealalla tekee turvallisuudesta huolehtimisesta Fintraffinille elintärkeää: ydintehtävämme on liikenteen kokonaisturvallisuuden edistäminen. Epävakaa maailmanpoliittinen tilanne on lisännyt tarvetta tieto- ja kyberturvallisuusriskeihin liittyviin kehitystoimenpiteisiin. Fintrafficiin on kohdistunut palvelunestohyökkäyksiä, mutta tietoturvakehitystyön ansiosta vaikutukset ovat olleet hyvin rajallisia.

Vastuullisuus on integroitu Fintraffin strategiaan ja liiketoimintaan

Päivitämme vuosittain liiketoimintamme olennaiset vaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet. Riskejä hallitsemme osana riskienhallintajärjestelmää. Kehitämme vastuullisuusosaamista aktiivisesti organisaation eri tasoilla.

Loppuvuonna 2023 toteutimme ensimmäistä kertaa Fintraffin olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosessin EU:n kestävyys raportointidirek-



tiivin (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) vaatiman kaksoisolennaisuusperiaatteen mukaisesti.

Kaksoisolennaisuutta tarkasteltiin edelleen alkuvuonna 2024, ja vastuullisuusryhmän, konsernin johtoryhmän ja tarkastusvaliokunnan validoinnin jälkeen hallitus hyväksyi kaksoisolennaisuusanalyysin lopputulokset elokuussa 2024.

Olennaisuusanalyysiprosessi ja olennaiset vastuullisuusaiheet on kuvattu tarkemmin vastuullisuusraportissa sivulla 46.

Vastuullisuusohjelma

Vastuullisuutemme jakautuu vastuuseen ympäristöstä (E), ihmisistä ja yhteisöistä (S) sekä hyvästä hallinnosta (G). Fintrafficin vastuullisuusohjelma määrittää vastuullisuuden keskeisten osa-alueiden tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit. Ohjelma kuvaa myös keskeiset roolit vastuullisuuden ja sidosryhmien johtamisessa sekä keskeisten sidosryhmien odotukset ja hallintakeinot.

Vastuullisuustavoitteet ja toimenpiteet

Ympäristövastuu (E)

Fintrafficin toimintakulttuuri perustuu vahvasti kestävä kehityksen periaatteisiin. Tämä tarkoittaa, että toimintamme ja päätöksemme ovat linjassa kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa. Periaat-

Fintrafficin vastuullisuusohjelma



Vastuu ympäristöstä

Hiilineutraalius omassa toiminnassamme ja hankinnoissamme



Vastuu ihmisistä ja yhteisöistä

Hyvinvoiva, yhdenvertainen ja osaava henkilöstö

Turvallinen työpaikka

Turvallisen, sujuvan ja ympäristöystävällisen liikenteen edistäminen

Toimintavarmat ja tehokkaat palvelut

Liikennealan toimijoiden sujuva yhteistyö, kasvava datatalous ja kehittyvät palvelut



Vastuu hyvästä hallinnosta

Kustannustehokas taloudenpito

Eettiset liiketoimintakäytännöt: korruption ja lahjonnan vastaisuus

Kunnossa oleva tietosuoja ja kyberturvallisuus

Toimiva johtamisjärjestelmä

Tekoälyn vastuullinen käyttö



Toimintamme ja sidosryhmiemme kannalta olennaiset YK:n kestävä kehityksen tavoitteet.



teiden avulla pyrimme hillitsemään ilmastonmuutosta ja sopeutumaan sen vaikutuksiin.

Kannamme vastuuta ympäristöstä parantamalla liikennejärjestelmän kestävyyttä liikenteenohjauksen palveluilla sekä tuottamalla liikennetietoa ja digipalveluita asiakkaille ja yhteistyökumppaneille. Konkreettinen ympäristötyömme jakautuu oman toimintamme ja arvoketjumme ympäristövaikutusten hallintaan sekä vaikutukseemme koko liikennejärjestelmän päästöihin.

Tavoitteemme on vähentää oman toimintamme kasvihuonekaasupäästöt nolnaan vuonna 2030 ja saavuttaa täysi hiilineutraalius merkittävässä hankinnoissa vuoteen 2035 mennessä, Suomen valtion hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti. Ympäristövastuuseemme sisältyvät myös energia- ja materiaalitehokkuus sekä ympäristötehokas ja -turvallinen liikenne.

Sosiaalinen vastuu (S)

Tavoitteemme on parantaa henkilöstön hyvinvointia ja työturvallisuutta. Tämä sisältää erilaisia toimenpiteitä työntekijöiden terveyden parantamiseksi ja kuormituksen vähentämiseksi.

Järjestämme esimerkiksi koulutuksia ja toteutamme pilottitutkimuksia, joilla lievennetään vuorotyön haittoja. Panostamme tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen kasvattamalla esihenkilöiden osaamista DEI-asioissa (Diversity, Equity, Inclusion)



koulutuksilla. Fintraffic liittyy vuonna 2025 Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan, mikä edistää tasa-arvoa.

Vastuullisuus näkyy Fintrafficissa hyvässä johtajuudessa, uudistumiskyvyn varmistamisessa ja arvostavassa yrityskulttuurissa. Yrityskulttuuri pohjautuu yhteisesti määriteltyjen arvojen lisäksi hyväksyvään kohtaamiseen, avoimuuteen ja yhdessä tekemiseen. Teemme yhteiskunnallisesti merkityksellistä työtä, jossa jokaisen työpanos on tärkeä työtehtäviin ja titteleihin katsomatta.

Tunnustuksena sitoutumisesta mielenterveyden edistämiseen Fintrafficille myönnettiin vuonna 2024 Hyvän mielen työpaikka® -merkki.

Pyrimme edistämään turvallista, sujuvaa ja ympäristöystävällistä liikennettä kehittämällä liikenteenohjausta ja digitaalisia ekosysteemipalveluita. Huolehtimalla yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmista liikenteen palveluista voimme vastata yhteiskunnan tarpeisiin tehokkaasti ja luotettavasti.

Ilman tiiviitä kumppanuuksia sidosryhmien kanssa kunnianhimoinen tavoitteemme ei voisi toteutua. Edistämme kumppanuuksissamme luottamusta, avoimuutta ja vastuullisia toimintatapoja.

Sidosryhmätyön jatkuva kehittäminen on edellytys sille, että voimme yhdessä tuottaa mahdollisimman paljon hyötyä yrityksille, kansalaisille ja koko Suomelle.

Tavoitteemme on ehkäistä vaaratilanteita, lyhentää matka-aikoja sekä vähentää ruuhkia ja matkojen päästöjä liikenteenohjauksen ja digitaalisten ekosysteemipalveluiden avulla. Samalla haluamme parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kehittää uusia, innovatiivisia ja kustannustehokkaita palveluita, jotka vastaavat entistä paremmin kuluttajien ja loppukäyttäjien tarpeisiin.

Liikenteenhallinnan turvallisuustaso pysyi vuonna 2024 hyvänä kaikissa liikennemuodoissa, eikä Fintrafficista johtuvia vakavia onnettomuuksia tai vaaratilanteita tapahtunut. Liikenneturvallisuuden lisäksi turvallisuustyömme kärkiteemoja ovat terveysturvallisuus sekä tieto- ja kyberturvallisuus.

Vastuu hyvästä hallinnosta (G)

Fintrafficin taloudellinen vastuu perustuu hyötyihin, joita pystymme yhteiskunnalle tuottamaan käytösämme olevilla resursseilla. Tarjoamme maanlaajuiset liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelut oikein mitoitettuina, kustannustehokkaasti ja maltillisella kannattavuudella. Edistämme liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja tehokkuutta, mikä vähentää liikenteen päästöjä, ruuhkia ja onnettomuuksia.

Modernisoimme liikenteenohjauksen palveluita ja kehitämme liikenteen dataekosysteemiä jalostamalla matkaketjujen ja logistiikan tehokkuutta ja sitä kautta suomalaista kilpailukykyä.

Olemme vastuullinen ja luotettava kumppani niin julkiselle sektorille kuin yksityisille toimijoille, jotka tarjoavat liikenteeseen liittyviä palveluja tai hyödynävät Fintrafficin tuottamaa tietoa.

Olemme sitoutuneet vastuulliseen ja kustannustehokkaaseen varojen käyttöön. Tämä tarkoittaa, että noudatamme tarkkoja menettelyjä ja käytäntöjä varmistaaksemme, että varat käytetään tehokkaasti ja vastuullisesti.

Korostamme vahvasti hyvää hallintotapaa, emmekä hyväksy korruptiota tai lahjontaa. Tämä on meille ensiarvoisen tärkeää, ja olemme ylpeitä voidessamme sanoa, että noudatamme tiukkoja eettisiä liiketoimintakäytäntöjä. Tietosuoja ja kyberturvallisuus ovat Fintrafficissa korostetun tärkeitä. Kehitämme ja varmistamme jatkuvasti, että tietojärjestelmämme ovat turvallisia ja että henkilötietoja käsitellään luottamuksellisesti ja turvallisesti. Johtamisjärjestelmämme ohjeiden ja politiikkojen noudattaminen on työssämme keskeistä ja auttaa varmistamaan, että kaikki toimet ja päätökset tehdään läpinäkyvästi ja johdonmukaisesti.

Ymmärrämme tekoälyn mahdollisuudet ja riskit ja pyrimme käyttämään sitä vastuullisesti ja eettisesti.

Lue lisää vastuullisuudestamme ja toimenpiteistämme vastuullisuusraportista.

Verojalanjälki Suomessa

44,3

miljoonaa euroa.



VAIKUTTAVUUS

Hyötyjä koko Suomelle: vähenevät häiriöt, odotusajat ja päästöt sekä kehittyvät palvelut

Fintrafficin palvelut ja avoin data vaikuttavat laajasti liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen, Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuuteen, kotitalouksien arkeen, yritysten toimintaan ja koko suomalaiseen yhteiskuntaan.



Tavoitteemme on yhdessä kumppaneidemme kanssa auttaa liikennejärjestelmää tuottamaan yhteiskunnalle hyötyjä muun muassa seuraavilla alueilla

1. Turvallinen, sujuva ja ympäristöystävällinen liikenne.
2. Yhteiskunnallinen varautuminen ja toimintavarmat liikenteen palvelut.
3. Taloudellisesti tehokas liikenne.
4. Liikennealan toimijoiden sujuva yhteistyö.
5. Kasvava liikenteen datatalous, markkina ja vienti.

Liikenteenohjauspalvelut, digipalvelut yrityksille ja kuluttajille sekä ajantasainen liikennetieto vauhdittavat Suomen kehittymistä kestävästä liikenteestä ja logistiikan edelläkävijäksi. Liikennejärjestelmän tehostamisessa on valtavat mahdollisuudet: Suomalaisyritysten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2022 keskimäärin 13,8 prosenttia liikevaihdosta

(Logistiikkaselvitys 2023, Turun yliopisto). Suomalaiskotien käytettävistä olevista tuloista kului vuonna 2022 liikenteeseen 13,5 prosenttia (Tilastokeskus 2023).

Jos matka- ja kuljetusketjut tehostuvat esimerkiksi viisi prosenttia muun muassa lyhempinä odotusaikoina, kotitalouksien liikennekustannukset alenisivat noin 700 miljoonaa euroa ja yritysten kustannukset 2,5 miljardia euroa. Tehostuminen tukisi merkittävästi myös liikenteen päästöjen vähentämistä.

Fintrafficin palvelut vähentävät liikenteen ilmastopäästöjä enemmän kuin niiden tuottamisesta aiheutuu. Hiilikädenjälkemme on tuntuvasti suurempi kuin hiilijalanjälkemme.

Keinomme vaikuttaa

Näillä keinoilla tuotamme Suomelle hyötyä:

- Uusien matka- ja logistiikkapalveluiden kehityksen vauhdittaminen digitalisaation, alan yhteisten pelisääntöjen ja toimintatapojen avulla.
- Reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja sen jakaminen, avoin data.
- Reittien ja nopeuksien optimointi ruuhkien torjumiseksi ja päästöjen vähentämiseksi liikenteenohjauksen palveluilla.
- Tiedonkulun parantaminen eri toimijoiden välillä häiriöiden ehkäisemiseksi ja korjaamiseksi.
- Automatisaation tuoma tehokkuus.



	Liukulaskeutumisten osuus (päälentoasema)	Lentoreittitehokkuus	Lentoreittipalvelun yksikköhinta
Suomi	63 %	96,6 %*	57 €
Ruotsi	49 %	98,3 %	76 €
Norja	59 %	98,6 %	46 €
Tanska	49 %	98,7 %	67 €

Lähde: Eurocontrol
* Lentoreittitehokkuuteen vaikuttavat venäläisiin lentoyhtiöihin liittyvät pakotteet ja kansainvälisen merialueen käyttö.
Ilman UMKK-liikennettä (Venäjä-Kaliningrad) olisi 98,44 %.

- Väyläinvestointien ja ylläpidon sekä väylien käytön optimointi tiedon avulla.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuuden vahvistaminen muun muassa vähentämällä häiriöiden vaikutuksia ja rakentamalla entistä yhtenäisempää datapohjaa joukkoliikenneoperaattoreiden käyttöön.
- Liikenteen valvonta ja tiedon jakaminen tehokkaan viranomaistoiminnan tukena.

Lue lisää liikenteenohjauksen keinoista tuottaa hyötyjä liikennejärjestelmälle ja yhteiskunnalle liiketoimintojen osioista s. 27–41.

Datatalous luo liikenteessä jo satojen miljoonien eurojen arvon

Fintraffic vaikuttaa yhteiskuntaan liikennemuoto-kohtaisten liikenteenohjauksen palveluiden lisäksi

edistämällä monin tavoin liikennemuotojen yhteen-toimivuutta ja liikennejärjestelmän toimintaa kokonaisuutena.

Rakennamme yhdessä eri toimijoiden kanssa kaikille avointa liikennealan dataekosysteemiä, jossa tietoa aiempaa paremmin hyödyntämällä voidaan edistää alan palveluiden kehitystä. Fintrafficin koordinoiman liikenteen dataekosysteemin tavoitteena on kehittää kotimaiseen ja kansainväliseen markkinaaan tarjottavia kilpailukykyisiä ja skaalattavia liikenne- ja liikkumispalveluita, jotka mahdollistavat liikennemuotoja yhdistäviä turvallisia, vähäpäästöisiä ja käyttäjälähtöisiä matka- ja logistiikkaketjuja.

Datatalous luo liikenteessä Suomessa EU-komission selvitysten perusteella jo satojen miljoonien eurojen arvon. Fintrafficin ja konsulttitoimisto FLOUn vuonna 2024 tekemän selvityksen mukaan

Fintrafficin osuus liikenteen datataloudesta on kasvanut neljästä prosentista kuuteen prosenttiin vuosien 2023 ja 2024 välillä. Tämä johtuu lisääntyneestä datan jakamisesta ja uusista loppukäyttäjäpalveluista, kuten Fintrafficin mobiilisovelluksesta. Vuonna 2024 Fintrafficin tuottamien liikenteen datatalouden suorien hyötyjen arvioitiin olevan yli 20 miljoonaa euroa. Laajemmat yhteiskunnalliset hyödyt mukaan lukien Fintrafficin tuottama lisäarvo datatalouteen oli jopa noin 54 miljoonaa euroa.

Fintrafficin datan jakamisen volyymit kasvoivat 30 prosenttia vuoden 2024 ensimmäisellä puoliskolla verrattuna vuoden 2023 ensimmäiseen puoliskoon. Ekosysteemin jäsenten määrä kasvoi 226:een samana ajanjaksona.

Luvut osoittavat, että liikenteen datatalouden vaikutukset ovat merkittäviä ja kasvavat jatkuvasti, mikä hyödyttää sekä yrityksiä että yhteiskuntaa mm. parantuneena turvallisuutena, pienentyneinä matka-aikoina ja säästyneinä kustannuksina.

Liikenteen digitalisaatio luo uusia mahdollisuuksia

Tietoa avaamalla ja reaaliaikaista dataa yhdistämällä ihmisten ja tavaroiden liikkuminen voidaan optimoida uudelle tasolle. Esimerkki liikenteen toimivuutta edistävästä digitaalisesta palvelusta on Fintrafficin kehittämä satamasovellus. Sovelluksen

kautta tieto välittyy eri toimijoille, jotka voivat sen perusteella optimoida muun muassa laivojen ja rekkojen nopeuksia. Kertautuessaan logistiikan tehostumisella on suuri vaikutus.

Dataa on mahdollista kerätä ja jatkojalostaa joukkoistamisen avulla paitsi Fintrafficin omista ja kumppaniverkoston lähteistä, mutta myös toiseen suuntaan hyödyntämällä liikenteen käyttäjien ja yhä älykkäämpien ajoneuvojen tuottamaa dataa.

Raideliikenteessä raiteiden kapasiteettia voidaan kasvattaa merkittävästi uuden kulunvalvontajärjestelmän (Digirata-hanke) avulla. Myös muissa liikennemuodoissa on käynnissä useita digitalisaatioon perustuvia kehityshankkeita, jotka luovat edellytyksiä koko liikenne-ekosysteemin optimoimiseen. Tällaisia ovat muun muassa tieliikenteenohjauksen tiedonvälityskyvyn parantaminen, matalailmatilan tilannekuvan rakentaminen ja meriliikenteen ilmoituspalvelu sekä sähköiset rahtikirjat.



NÄIN LUOMME ARVOA YHTEISKUNNALLE

Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

TÄTÄ TEEMME:

Arvoa tuottava liikenteen ekosysteemi



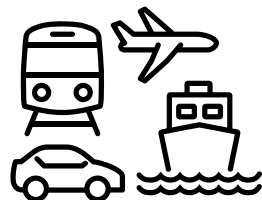
- Matka- ja logistiikkaketjujen sujuvoittaminen
- Liikenteen reaaliaikaisen datan jakaminen, hyödyntäminen ja rikastaminen
- Liikennealan palvelukehityksen vauhdittaminen
- Liikennealan toimijoiden yhteistyön ja toimintojen yhteensovittamisen edistäminen

Tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut ja avoin data



- Liikenteen tilannekuva ja sen jakaminen
- Yritysten ja loppukäyttäjien palvelut
- Avoin datan jakelu rajapinnoissa

Liikenteenohjaus maalla, merellä ja ilmassa



- Turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen
- Reittien, porrastusten ja nopeuksien optimointi, ruuhkien torjunta
- Liikennejärjestelmän tehostaminen automatisaatiolla

YHDESSÄ KUMPPANEIDEN KANSSA TUOTTAMIAMME HYÖTYJÄ:

Turvallinen liikenne

Sujuva ja tehokas liikenne

Liikenteen päästöjen vähentäminen

Yhteistyö dataekosysteemissä & kasvava datatalous



Vaikuttavuusmittarit 2024

Turvallinen liikenne

Junaliikenteen turvallisuustaso matkustajille EU:ssa sijalla **1/29**

Lennonvarmistuksesta johtuvia onnettomuuksia tai vakavia vaaratilanteita **0**

Raideliikenteenohjauksesta johtuvia onnettomuuksia **0**

Meriliikenteenohjaus puuttui proaktiivisesti alusten liikkumiseen varmistuen turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden noin **12 000 kertaa**

Estettyjen alusliikenteen vaaratilanteiden määrä **26**, joista mahdollisia karilleajojen estoja **14**

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentyminen tieliikenteenohjauksen palveluiden ansiosta, noin **150 kpl** vuodessa***

Tehokas liikenne

Tehokkaat lennonvarmistuspalvelut Suomen lentoliikenteelle – palvelumaksut **112 000** euroa enemmän EU-keskiarvoon* verrattuna

Suomen ilmatilan viiveettömyyden takia säästyneet **lentominuutit 502 000** (=50 milj. eur) vrt. EU-keskiarvo*

Suomen junaliikenteen **täsmällisyys 78 %** (Ruotsi 70 %)

Asiakastyytyväisyys (1–5) raideliikenteenohjauksen palvelukokonaisuuteen **3,71**

Säästynyt matka-aika tieliikenteessä, noin **500 000 ajoneuvotuntia*****

Laivojen reaaliaikainen saapumisaika (aikatieto) tehostaa toimintaa satamissa, toimijoiden tyytyväisyys palveluun on noussut **5 %** (4,45 / 5)

Tieliikenteenohjauksen taloudellinen hyöty yhteiskunnalle, **75 milj. euroa*****

Ilmastonmuutosta hillitsevä liikenne

Suomen ilmatilan viiveettömyyden takia säästyneet **CO₂-päästöt 58 500 t** vrt. EU-keskiarvo*

Suomen lentoreittien optimoinnin kautta **säästynyt CO₂-määrä 2 600** tonnia vrt. EU-keskiarvo*

Liukulaskeutumisten takia säästynyt **CO₂-määrä 15 700 tonnia** vrt. EU-keskiarvo*

Raideliikenne vähensi **laskennallisesti CO₂-päästöjä 640 000 tonnia****, joka vastaa yli 326 000 henkilöauton vuosipäästöjä

Säästyneet tieliikenteen CO₂-päästöt noin **13 000 tonnia*****

Yhteistyö dataekosysteemissä

Dataekosysteemiin sitoutuneiden toimijoiden määrä **226**

Fintraffic luo arvoa liikenteen datatalouteen arviolta **54 milj. eur** (vs. 40 milj. eur v. 2022)

Ekosysteemin toimijoiden kokema hyöty (1–5) (Kysely 12/2024)

- yleisarvosana ekosysteemin toiminnasta **(4,15)**
- ekosysteemistä koettu hyöty omalle liiketoiminnalle **(2,9)**

Fintrafficin ekosysteemille jakaman datamäärän kasvu **30 %**

Avoimen datapalvelu Digittrafficin rajapintakutsujen määrä **6,1 mrd**

Välitys- ja yhdistämispalveluita tarjoavien yritysten määrä matkaketjuissa, **60 kpl** (**50** kpl 2019, Traficom: Liikenne-markkinakatsaus)

* Laskelmat perustuvat Eurocontrolin tuottamiin lähtöarvoihin
** Oletuksena junaliikenteen korvautuminen tieliikenteellä henkilöliikenteessä
*** Lähde: Fintraffic Tien selvitys, perustuen VTT NEXT-ITS 2 Evaluation -laskentaan



Näin vaikutamme lentoliikenteessä

Lentoliikenne parantaa Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuutta. Fintrafficin lennonvarmistuspalveluiden korkea laatu takaa turvallisen ja taloudellisen ilmatilan, suorat lentoreitit ja jatkuvan liu'un laskeutumiset Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mikä vähentää ilmastopäästöjä, meluhaittoja ja lentämisen kustannuksia. Vuoden 2024 kustannuksiin vaikuttivat ennusteita korkeampi inflaatio sekä RP3-suunnitelman ennustetta vähäisempi lentojen määrä vuonna 2022.

Palvelut ovat turvallisia, sujuvia ja viiveettömiä ja tukevat, ilmatilan käyttäjien tehokasta toimintaa. Tavoitteena on tehdä Suomen ilmatilasta Euroopan tehokkain ja ympäristöystävällisin optimoimalla lentoreitit, hyödyntämällä entistä suurempia datamääriä ja lisäämällä automaatiota. Vuoden 2024 asiakastyytyväisyyskyselyn mukaan palvelut ovat pysyneet toimivina ja turvallisina, ja yleisarvosana yhteistyöstä ilmailualan eri sidosryhmien kanssa on noussut hieman.

Ilmatila2027-hankkeessa päivitetään Suomen ilmatila vastaamaan ilmailun muuttuneita käyttäjätarpeita. Hankkeessa huomioidaan turvallisuus, vihreä energia,

päästöjen vähentäminen, uudet käyttäjätarpeet, miehittämätön liikenne ja alailmatilan käyttö.

Lisäksi pyritään vapauttamaan ilmatilaa uusien toimijoiden käyttöön ja tukemaan ympäristötavoitteiden saavuttamista niin kansallisella kuin EU-tasolla.

Näin vaikutamme meriliikenteessä

Fintrafficin alusliikennepalvelut ja turvallisuusradiotoiminta varmistavat turvallisen ja sujuvan alusliikenteen Suomessa. Tämä edistää Suomen ulkomaankauppaa, merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua.

POLO Port Activity -satamasovellusta käytetään jo yli 30 satamassa, ja se on satojen ihmisten päivittäinen työkalu. Sovellus on käytössä Suomessa ja Ruotsissa yli 20 satamassa ja noin parissa sadassa eri organisaatiossa. Se otetaan käyttöön vuoden 2025 aikana myös Saksassa. Satamasovellus parantaa talvimerenkulun tehokkuutta tarjoamalla jäänmurtajille entistä parempaa tietoa satamista ja aluksista, mikä vähentää kustannuksia ja päästöjä. Lisäksi sovellus tukee satamien digitalisaatiota ja kommunikaatiota avoimen ekosysteemin ja rajapintojen avulla, mikä vahvistaa yhteistyötä satamayhteisön sisällä ja satamien välillä.

Fintrafficin vahva Itämeri-osaaminen varmistaa sujuvan navigoinnin matalassa ja karikkoisessa meressä sekä turvallisen talvikauden meriliikenteen. Ympärivuoro-kautinen valvonta ja ammattitaitoiset alusliikenneohjaajat ehkäisevät onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia ympäristöhaittoja Itämerellä ja Saimaalla.



Näin vaikutamme raideliikenteessä

Fintrafficin raideliikennepalvelut parantavat junaliikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja matkustajien kokemusta sekä tekevät rautateistä entistä houkuttelevamman ja ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon. Liikenteenohjaus, kapasiteetinhallinta ja liikennesuunnittelu varmistavat, että tavarat ja matkustajat pääsevät turvallisesti ja aikataulussa määränpäähänsä. Raideliikenne on erittäin turvallinen liikennemuoto, ja Suomi on ollut EU-vertailussa ykkössijalla junaliikenteen matkustajaturvallisuudessa vuosina 2012–2024.

Fintraffic tarjoaa matkustajainformaatio-palveluita, kuten asemien infonäyttöjä ja kuulutuksia sekä Junalähdöt.fi-palvelua, joka parantaa matkustajien kokemusta ja vähentää epävarmuutta matkustamisen aikana. Lisäksi Fintraffic ylläpitää käyttökeskuksissaan vikojen vastaanottopalvelua ympäri vuorokauden ja käynnistää tarvittaessa korjaustoimenpiteet, jotta liikenne pääsee palautumaan normaaliksi mahdollisimman nopeasti.

Turvavalvomon ja liikenteen laadun valvomon toiminta parantaa matkustajaturvallisuutta ja ehkäisee ilkivaltaa, mikä varmistaa junien turvallisen kulun. Fintraffic tarjoaa myös

asiantuntija- ja koulutuspalveluita koko rautatiejärjestelmän kehittämiseksi.

Palvelumme vaikuttavat junaliikenteen täsmällisyyteen, rataverkon kapasiteetin käyttöasteeseen, asiakaskokemukseen sekä junaliikenteen kustannuksiin ja energian säästämiseen. Ennakointi ja tiedonjako ovat keskeisessä roolissa onnettomuuksien, viiveiden ja ympäristövahinkojen estämisessä.

Näin vaikutamme tieliikenteessä

Fintrafficin tieliikenteenohjauspalvelut varmistavat sujuvan ja turvallisen liikenteen Suomessa ympäri vuorokauden. Tämä saavutetaan jatkuvalla liikenteen ja keliolosuhteiden seurannalla sekä ajantasaisen tilannekuvan jakamisella eri käyttäjäryhmille. Fintraffic tuottaa päivittäin 240 000 kelikamerakuvaa ja kerää tulevaisuudessa lisää havaintoja joukkoistamalla.

Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan muun muassa liikennevaloilla, tunneliteknikalla, tiesäätiedolla ja vaihtuvilla nopeusrajoituksilla. Fintraffic mahdollistaa myös Poliisin automaattisen liikennevalvonnan. Liikennekeskustoiminnot tuottavat koko tieverkon kattavat liikennetiedotteet ja varmistavat häiriötilanteiden tehokkaan hallinnan viranomaisyhteistyöllä.

Avoimen datan ratkaisut mahdollistavat tiedon jakamisen esimerkiksi autojen navigaattoreihin ja medialle ilman viivettä. Liikennetiedolla on olennainen rooli tienpidossa ja päätöksenteossa.

Tiesääpalvelut: Tiesääpalvelut kattavat koko Suomen tieverkon, ja niiden vaikutus on merkittävä erityisesti onnettomuuksien vähentämisessä. Vuonna 2023 tiesääpalvelut

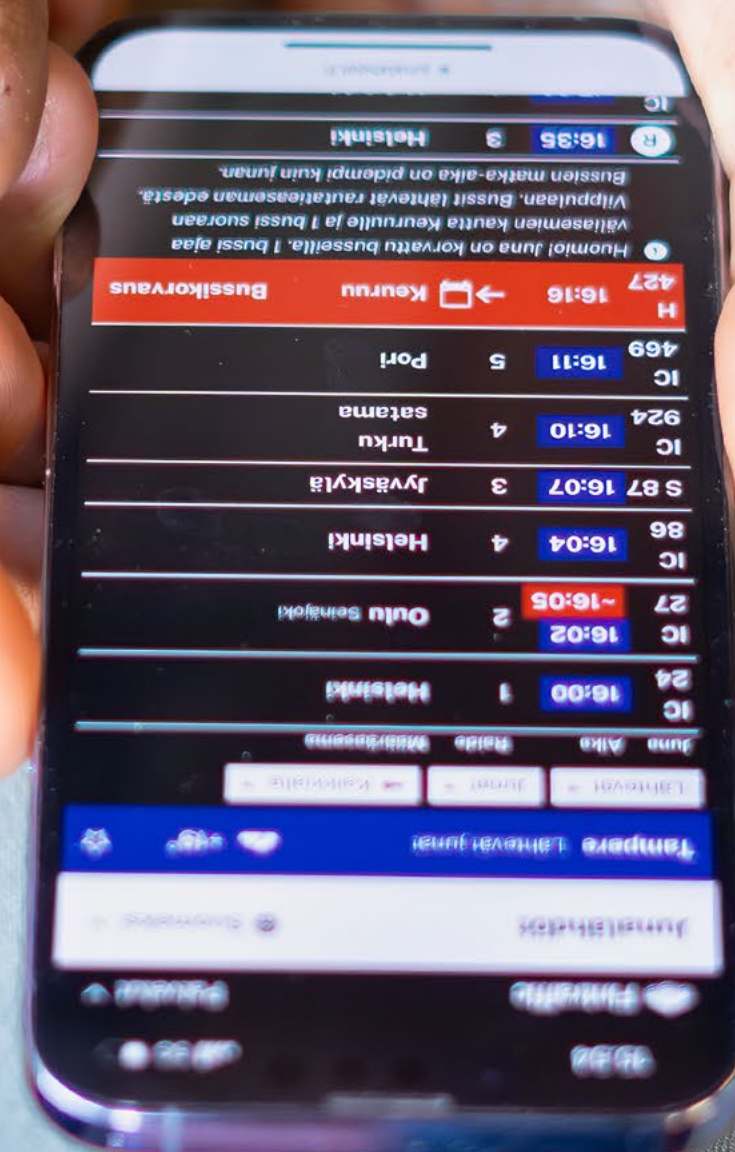
vähensivät henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 67 tapauksella vuodessa, mikä toi lähes 30 miljoonan euron säästöt*.

Automaattivalvonta: Automaattivalvonnan vaikutus onnettomuuksien vähentämisessä on huomattava. Vuonna 2023 automaattivalvonta vähensi henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 48 tapauksella vuodessa, mikä toi yli 21 miljoonan euron säästöt.

Liikennevalot: Myös liikennevalojen vaikutus onnettomuuksien vähentämisessä on merkittävä. Vuonna 2023 liikennevalot vähensivät henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 23 tapauksella vuodessa, mikä toi yli 10 miljoonan euron säästöt.

Fintrafficin tieliikenteenohjauspalvelut tuottavat suuria yhteiskunnallisia hyötyjä vähentämällä matka-aikoja, onnettomuuksia ja hiilidioksidipäästöjä. Palveluiden yhteiskuntataloudellinen kokonaishyöty on noin 75 miljoonaa euroa vuodessa.

* Fintraffic Tien palveluiden vaikuttavuusarviointi 2024, Traficon Oy (perustuu vuoden 2023 dataan)



Liiketoiminta



LENNONVARMISTUS

Lentoliikenne varmistaa tehokkaasti Suomen saavutettavuuden

Suomalainen lennonvarmistus on kansainvälisesti huipputasoa. Työssämme korostuvat turvallisuus, täsmällisyys ja ympäristötehokkuus. Vastaamme Suomen ilmatilan käytön hallinnasta sekä lentoreitti- ja lennonvarmistuspalveluista 22 lentoasemalla. Tarjoamme myös lennonvarmistusalan koulutuspalveluita, palveluita dronelennättäjille sekä teknisiä ylläpitopalveluita viidellä lentoasemalla Ruotsissa.



Liikevaihto (74,2 M €)

88,7 M €

Henkilöstö keskimäärin (420)

425

Asiakastyytyväisyys (3,8)

4,0

Ylilentojen määrä (59 000)

65 661

Aluelennonjohto tarjosi palvelua (225 000) lennolle

241 876

Helsinki-Vantaalla oli nousuja ja laskuja (144 000)

153 142



S

uunnitteleamme ja ylläpidämme

lennonvarmistuksen infrastruktuuria ja järjestelmiä kansainvälisten vaatimusten mukaisesti. EU-tason yhteistyöllä vähennetään ilmailun ympäristövaikutuksia sekä kasvatetaan turvallisuutta ja kustannustehokkuutta. Single European Sky (SES) eli yhteinen eurooppalainen ilmatila tähtää lennonvarmistuspalvelujen digitalisointiin, jolla ilmailutietoa voi hallita ja jakaa keskitetysti.

Lentoreittipalveluiden kysyntä kasvoi vuonna 2024 vaikka lentoliikenne Suomessa elpyi muuta Eurooppaa hitaammin. Lennonvarmistuspalvelua tarjottiin aluelennonjohdossa lähes 242 000 lennolle ja Helsinki-Vantaalla yli 153 000 nousulle ja laskulle. Suomen yli lentävien lentojen määrä kasvoi yli 65 000 lentoon.

Strategiset hankkeet etenivät

Lennonvarmistuksen strategisista hankkeista etälennonjohdon hankinta ja käyttöönotto (Multi Remote Operating Tower, MROT) eteni tarjouskilpailutuksen järjestelmäesittelyihin ja neuvotteluihin tarjoajien kanssa. Kustannustehokkuutta, entistä joustavampaa lennonvarmistuspalvelua ja turvalli-

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Suomen lentoliikenteen täsmällisyys, poikkeustilanteisiin varautuminen ja ympäristötehokkuus ovat Euroopan parhaat. Palvelumme ovat Euroopan kustannustehokkaimpien joukossa, ja lentoliikenne on turvallisín liikkumismuoto.



Miehittämätön ilmailu ja matalalento-verkostotoiminta on turvallisesti ja sujuvasti integroitu perinteisen ilmaliikennepalvelun kanssa.



Lennonvarmistuspalveluita tuotetaan tulevaisuudessa myös digitaalisina etälennonjohtopalveluina.



Järjestelmämme ja toimintakokonaisuutemme on harmonisoitu siten, että voimme tulevaisuudessa tarjota lennonvarmistuspalveluja yhdessä Viron kanssa yli valtakunnan rajojen.



Meillä on paljon kaupallista lennonvarmistukseen liittyvää palvelumyyntiä.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2024?

ETÄLENNONJOHTOHANKE

Käynnistimme etälennonjohtojärjestelmän hankintakilpailutuksen.

Kävimme hankinnan neuvotteluprosessit ja suoritimme toimittajien karsinnan.

Lopullinen tarjouspyyntö julkaistiin ja sopimusneuvottelut valittujen toimittajien kanssa käynnistettiin.

LENNONVARMISTUS- YHTEISTYÖ EANS:n KANSSA

Toimintasuunnitelma (ConOps) päivitettiin.

Säädöshankepääätös hyväksyttiin ministeriössä.

Valtiosopimuksen parlamentaarinen käsittely etenee.

ILMATILAUUDISTUS

ILMATILA 2027 -ohjelmalle koottiin organisaatio, ja suunnittelu käynnistyi.

Työryhmien konseptimäärittely valmistui.

suutta edistävä hanke mahdollistaisi lennonjohtopalvelun tuottamisen yhdestä työpisteestä usealle lentoasemalle.

Rajat ylittävän lennonvarmistuspalvelun valmistelua jatkettiin Virossa palveluja tuottavan Estonian Air Navigation Services -yhtiön (EANS) kanssa. Lennonvarmistusyhteistyöhön tähtäävässä FINEST-hankkeessa on valmisteltu valtiosopimuksia kansallisella tasolla.

Ilmatila 2027 -hanke käynnistyi konseptin ja reunaehtojen määrittelyllä. Keskeisinä tavoitteina ovat lentoturvallisuuden lisäksi maanpuolustuksen tarpeiden huomioiminen, kilpailukyky ja saavutettavuus, ympäristötavoitteet ja vastuullisuus sekä kaikkien ilmatilankäyttäjien huomioiminen.

Lennonvarmistuksen palvelumyynti jatkui menestyksekkäästi. Ensimmäiset georgialaiset opiskelijat päättivät perusopintonsa kesäkuussa ja uusi ryhmä aloitti opintonsa lokakuussa. Myös suomalaisia lennonjohtajia koulutettiin vuonna 2024.

Palvelun laatu todistetusti huipputasoista

Vuosittaisen asiakastyytyväisyyskyselyn perusteella lennonvarmistuksen palvelut pysyivät asiakkaiden silmissä toimivina ja turvallisina. Asiakkaiden antama yleisarvosana palvelusta ja yhteistyöstä nousi 4,0:aan (3,8).

Lennonvarmistuksen toiminta on kokonaisvaltaisesti laadukasta, siitä todisteena yhtiölle myönnettiin kesäkuussa ISO9001 -laatujärjestelmän sertifikaatti.

Kehitystyöt jatkuvat

Ilmailun tilannekuvasovellus on valmistumassa, ja se lanseerataan keväällä 2025, samoin kuin digitaalinen lennonvalmistelusovellus yleisilmailijoille. Lennonvarmistuksen digitaalisen tilannekuvan ja muiden ilmatilan käyttäjien palveluiden kehitystyötä jatketaan vuonna 2025.

Lue lisää lennonvarmistuksesta:

www.fintraffic.fi/ans





MERILIIKENTEENOHJAUS

Suomi elää merenkulusta

Toimiva ja tehokas merilogistiikka on avainasemassa Suomen ulkomaankaupan onnistumisessa ja kilpailukyvyn ylläpitämisessä, sillä 96 prosenttia viennistämme ja tuonnistamme kulkee meritse. Fintrafficin meriliikenteenohjauksen tehtävänä on keskeytymättömästi valvoa, että alusliikenne on turvallista, sujuvaa ja häiriötöntä.



Liikevaihto (20,0 M €)

20,8 M €

Henkilöstö keskimäärin (100)

106

Asiakastyytyväisyys, alusliikenteen järjestelyt

93 %

Asiakastyytyväisyys, Master's Guide palvelu

92 %

Mahdollisia karilleajon estoja (13)

14



F

intrafficin meriliikenteenohjaus

varmentaa Suomen merenkulun turvallisuutta ja kilpailukykyä sekä edistää aktiivisesti digitalisointia ja liikenteen ekosysteemien kehittämistä kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Kehitystyötä tehdään meriliikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluissa sekä meriliikenteen tiedonhallintajärjestelmissä. Palvelutarjontaa on laajennettu merilogistiikkaa ja satamatoimintoja tehostavilla sekä ympäristöpäästöjen hallintaa edistävillä palveluilla.

Meriliikennekeskuksen vahva Itämeri-osaaminen turvaa vilkasta alusliikennettä

Vuonna 2024 meriliikennekeskuksiemme toimintavarmuus oli hyvällä tasolla, ja liikenteenohjaus pysyi laadukkaana ja sopimusten mukaisena.

Ohjasimme liikennettä sekä tiedotimme aluksille niiden kulkuun vaikuttavista seikoista, kuten muusta liikenteestä, kehittyvistä vaaratilanteista, sää- ja jääolosuhteista sekä turvalaitevioista. Estimme vuoden aikana 14 mahdollista karilleajoa, avustimme aluksia navigoinnissa sekä ehkäisimme läheltä piti-tilanteita kehittymästä onnettomuuksiksi, suojellen

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Tuotamme maailman parasta liikenteenohjausta ja korkealaatuisia digitaalisia palveluita meriliikenteelle ja -logistiikalle.



Operoimme vastuullisesti, investoimme älykkäisiin ratkaisuihin ja tuemme yhteistyötä sidosryhmien välillä. Näytämme suuntaa alan kehityksessä innovatiivisilla palveluilla ja uusilla teknologioilla, jotka parantavat turvallisuutta, tehostavat logistiikkaa ja vähentävät ympäristövaikutuksia.



Teemme meriliikenteestä turvallisempaa ja vähäpäästöisempää sekä parannamme Suomen merilogistiikan tehokkuutta. Tämä laskee logistiikkakustannuksia, mikä näkyy alhaisempina tuotantokustannuksina teollisuudelle ja edullisempina hintoina kuluttajille, vahvistaen samalla Suomen kilpailukykyä.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2024?

Vuonna 2024 vahvistimme asemaamme kansainvälisesti tunnustettuna meriliikenteenohjauksen ja digitaalisten palveluiden edelläkävijänä. Kehitimme strategiamme mukaisesti ratkaisuja, jotka parantavat merenkulun turvallisuutta, tehostavat logistiikkaa ja edistävät ympäristötavoitteita, vahvistaen samalla Suomen asemaa globaalissa kilpailussa.

Merkittävä virstanpylväs oli kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO:n eteneminen EU:n asettamassa aikataulussa. Sen rinnalla otimme käyttöön Nautilus-järjestelmän, joka modernisoi pienten matkustajalusten ilmoitusprosessit ja tukee viranomaisten toimintaa.

samalla herkkää meriympäristöä. Meriliikennekeskuksissa hoidettiin myös merenkulun kansallinen turvallisuusradioliikenne ja Saimaan alueen hätäradioliikenne.

Alusliikenteen turvallisuutta parannettiin ottamalla käyttöön erikoiskuljetusten varoalueet sekä uudet alusliikenteen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet. Varoalueilla varmistetaan erikoiskuljetusten, kuten esimerkiksi LNG- ja LPG-säiliöalusten, entistä turvallisempi liikkuminen kauppamerenkulun väylillämme. Varoalueita perustetaan jatkossa tarveperusteisesti turvallisen alusliikenteen takaamiseksi. Uusia kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita saatiin käyttöön lähes 20, ja aluilla rajoitetaan sellaisia alusten kohtaamisia ja ohittamisia, jotka voivat olla vaarallisia aluksille itselleen tai ympäristölle.

Lue lisää meriliikenteenohjauksesta:

www.fintraffic.fi/meri





RAIDELIIKENTENOHAUS

Tehokasta ja ympäristöystävällistä liikkumista raiteilla

Tehtävänäimme on tiiviissä yhteistyössä kumppaneidemme kanssa varmistaa, että rautateillä voi matkustaa ja kuljettaa turvallisesti, sujuvasti ja ympäristöystävällisesti. Työmme on koko Suomelle merkityksellistä, sillä rataverkolla liikkuu vuosittain yli puoli miljoonaa junaa ja kymmeniä miljoonia matkustajia.



Liikevaihto (90,1 M €)

86,5 M €Täsmällisyys (ajallaan tai etuajassa)
(-3,6 % vs. 2023)**88,4 %**

Henkilöstö keskimäärin (477)

495

Vikailmoituksia (+5 % vs. 2023)

17 074

Junien määrä (+4,2 % vs. 2023)

521 166

Puhelujen määrä

1 683 911



P

alveluihimme kuuluvat rautateiden liikenteenohjaus, kapasiteetinhallinta ja liikennesuunnittelu ratatöiden ja junaliikenteen yhteensovittamiseksi. Tuotamme myös junamatkustajien matkustajainformaatiopalveluita sekä käyttökeskuksemme vastaa sähköradan valvonnasta ja käytöstä. Rataliikennekeskuksemme ylläpitää valtakunnallista rautateiden tilannekuvaa. Tilannekoordinaattori-palvelumme toimii asiantuntija-apuna onnettomuus- ja häiriötilanteissa. Lisäksi tarjoamme turvallisuuden valvontapalvelua ja liikenteen laadun valvomon palveluja. Junakulunvalvonnan uudistamiseen tähtäävän Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointivaiheen toteuttaminen on meidän vastuullamme.

Vuosi 2024 oli Fintrafficin raideliikenteenohjaukselle merkittävä kehityksen ja uudistumisen vuosi. Otimme tärkeitä askeleita suomalaisen raideliikenteen kehittämisessä ja turvallisuuden vahvistamisessa. Roolimme digitalisaation kehittäjänä ja ajurina tarkoittaa muun muassa uusien teknologioiden ja digitaalisten ratkaisujen hyödyntämistä, jotta raideliikenteestä saadaan entistä turvallisempi, tehokkaampi ja ympäristöystävällisempi liikkumismuoto.

Digirata oli kehitystyömme keskiössä, ja sen kehitys- ja verifiointivaihe eteni suunnitelmallisesti.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Toimimme Digiradan toteutusvaiheessa rautateiden digitalisaatiohyötyjen rakentajana. Lähtökohtina turvallisuus ja toimintavarmuus.



Kehittämämme ensimmäinen kaupallinen rataosuus (EKA) valmistuu vuoteen 2028 mennessä.



Tuotamme palvelumme joustavasti ja tehokkaasti mahdollistaen sujuvan matkustamisen.



Rautatiejärjestelmän tietopohja mahdollistaa datan hyödyntämisen liikenteen tarpeisiin.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2024?

Varmistimme Digiradan toteutusvaiheen rahoituksen.

Saimme maaliin Digiradan ensimmäisen kaupallisen rataosuuden (EKA) aikataulukriittiset hankinnat, ja rakentaminen aloitettiin.

Otimme ratapihaliikenteenohjausta merkittävästi omaan tuotantomme kauko-ohjauksena tehokkuuden ja turvallisuuden parantamiseksi.

Kokosimme raidealan toimijat luomaan yhteistä tiekarttaa yhteentoimivan tiedonhallinnan rakentamiseksi.

Toteutusvaiheen rahoituksen varmistuminen mahdollistaa hankkeen etenemisen. Digiradan ensimmäisen kaupallisen rataosan (EKA) toteutus eteni odotetusti, ja tehdyt hankinnat luovat vahvan perustan rautateiden modernisaatiolle.

Edistimme kauko-ohjausjärjestelmien kehittämistä suunnitelmien mukaisesti. Pohjois-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän uudistamisprojektissa tehtiin onnistuneesti käyttöönottoja, jotka mahdollistivat Oulun ratapihan liikenteenohjauksen siirron kauko-ohjaukseen. Vastaava toteutus tehtiin myös Kuopion ratapihalla. Niiden ansiosta liikenteenohjauksen kustannukset laskivat merkittävästi, ja samalla palvelun laatu parantui. Raideliikenteen ohjaus on nyt keskitetty kokonaan ohjauskeskuksiin, eikä yksittäistyöpisteitä enää ole.

Raideliikenteen kilpailun mahdollistavaa kapasiteettiohjauspalvelua kasvatettiin suunnitelmien mukaisesti, ja SAAGA-kapasiteetinhallintajärjestelmää käytettiin vuoden lopussa 61 paikkakunnalla.

Tavoitteenamme on paitsi parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä ja kapasiteettia, myös lisätä huoltovarmuutta, johon panostimme vuonna 2024. Kehitimme varautumista ja toimintavarmuutta tavoilla, jotka tukevat yhteiskunnan liikkumista ja toimintaa.

Digitalisaatio mahdollistaa uudenlaisten palveluiden ja toimintamallien kehittämisen, kuten digitaalisten kaksosten ja ekosysteemipalveluiden hyödyntämisen, koko toimialalla. Aloitimme vuoden

lopussa kehitystyön rautateiden digitaalisen kaksosen muodostamiseksi.

Lue lisää raideliikenteenohjauksesta:

www.fintraffic.fi/raide





TIELIIKENTEENOHJAUS

Turvallista ja sujuvaa liikennettä maanteilla vuorokauden jokaisena hetkenä

Suomen henkilö- ja tavaraliikenne perustuu sujuvaan ja tehokkaaseen liikenteeseen maanteilla. Fintrafficin tieliikenteenohjaus tarjoaa ja kehittää palveluita, jotka mahdollistavat turvallisen ja sujuvan liikenteen tieverkolla vuoden jokaisena päivänä. Tavoitteenamme on mahdollistaa älykkäiden palveluiden ja laajan kumppaniverkoston kanssa maailman turvallisim, sujuvin ja ympäristöystävällisin tieliikenne.



Liikevaihto (54,9 M €)

54,5 M €

Henkilöstö (91)

96

Liikennetiedotteita

10 000

Puhelujen määrä

120 000

Urakoitsijaviestejä

50 000

Automatikan ilmoituksia tunneli- tai avo-osuuskohteiden vallitseviin liikenne- tai keliolosuhteisiin

100 000



Teeimme töitä maanteiden ja tunneli-kohteiden teknisten järjestelmien suunnittelusta tiesäätietojen tuottamiseen, liikenteen jatkuvaan seurantaan sekä reaaliaikaisen tilannekuvan muodostamiseen ja sen jakeluun saakka.

Maantie- ja tunneli-infrassa tehostusta

Vuosi 2024 oli tieliikenteenohjauksessa tärkeä kehitysvaihe, jossa investoinnit suuntautuivat etenkin toimintavarmuuden parantamiseen ja elinkaarihallinnan mukaiseen uudistamiseen. Uusia ratkaisuja toteutettiin muun muassa eri tunnelikoh-teisiin, tietoliikenneverkkoon, tiesäälaitteisiin sekä tienvarren liikenteenohjauslaitteisiin ja järjestelmiin. Lisäksi kehitimme eteenpäin laajan laitekannan elinkaarenhallintaa. Jatkuvaa kansallista ja kansain-välistä kehitystyötä tehtiin myös entistä paremman tilannekuvan saamiseksi ja toimintavarmuuden takaamiseksi.

Tyytyväisyys palveluihin hyvällä tasolla

Liikenne sujui tieverkolla verrattain hyvin, ja laajavai-kutteisilta poikkeamatilanteilta välttyttiin. Keräsimme dataa ja jalostimme sitä tietovirroiksi.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Rakennamme Digitietä: Luomme pohjaa älykkäämmälle, kestävämmälle ja turvallisemmalle tieliikenteelle. Digitiellä automatisoimme tieliikenteenohjausta ja -hallintaa, mikä mahdollistaa ennakoivien ja reaaliaikaisten palvelujen tarjoamisen. Hyödynnämme älykkäitä digitaalisia ratkaisuja täysimääräisesti, vastaten samalla alan sääntelyn vaatimuksiin ja hallinnonalan digitaalisen kaksosen tietotarpeisiin.



Huolehdimme maantieninfran kilpailukyvyystä: Omaisuttamme hallinnoidaan tietoon perustuvalla elinkaarenhallintamallilla, joka mahdollistaa kokonaisvaltaisen, ennustettavan ja kustannustehokkaan ylläpidon ja korvausinvestoinnit. Teemme kustannustehokkaita korvausinvestointeja tuotteistetuilla ratkaisulla, vaikutuksia arvioiden.



Johdamme organisaatioita tiedolla: Hyödynnämme pitkälle kehittynyttä analytiikkaa ja modernia teknologiaa. Korkealaatuisella tiedolla mahdollistamme digitaalisten palveluiden ja digitaalisen kaksosen rakentumisen.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2024?

Yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien kehitystyö jatkui, ja pääsimme pilotoimaan ensimmäistä kertaa Suomessa EU-standardeilla liikennevalojen ja ajoneuvojen välistä tiedonvaihtoa. Data for Road Safety -yhteistyö saavutti virstanpylvään, kun Fintrafficin liikennetiedotteet saatiin jaettua suoraan eri autovalmistajien navigaatiojärjestelmiin.

Elinkaariuudistuksia toteutettiin muun muassa tietoliikenneverkkoon, tiesää-asemiin, liikennevaloihin, automaattivalvontaan sekä tienvarren liikenteenohjaus-laitteisiin ja järjestelmiin. Tunnelikohteissa Hämeenlinnan tunnelin saneeraustyö saatiin onnistuneesti päätökseen, Vuosaaren tunnelin uudistaminen eteni varareitin parantamiseen ja useita ohjausjärjestelmiä uusittiin myös muissa tunnelikohteissa.

Jyväskylän yliopiston yhteistyössä aloitettiin maantieliikenteen riskejä tunnistavien datamallien rakentaminen.

Dataa meille tuottivat kumppaneiden rinnalla yhteensä noin 20 000 liikenteenhallinta- sekä keli- ja säälaitettamme. Keli-, olosuhde- ja häiriötieto kulki eri viranomaisten, kuten poliisin ja pelastuksen, sekä tieliikennekeskusten välillä. Reaaliaikaista kelidataa hyödynnettiin laajasti myös teiden kunnossapidossa, jossa kelitiedon merkitys korostui erityisesti talvikaudella.

Keli- ja olosuhdetieto virtasi myös suoraan tien käyttäjille, jotka kuulivat liikennetiedotteemme muun muassa radiosta tai saivat tiedon suoraan autonsa navigaattoriin. Kaikkiansa lähetimme yli 10 000 liikennetiedotetta ja vastaanotimme lähes 120 000 asiakaspuhelua. Vuoden 2024 tienkäyttäjä-tyytyväisyystutkimuksen mukaan erityisesti yksityisautoilijat olivat aiempaa tyytyväisempiä maantie-liikenteen häiriöistä tiedottamiseen, ja kasvua edellisvuoteen oli peräti kolme prosenttiyksikköä. Ammattikuljettajien osalta tyytyväisyys oli pysynyt hyvällä aiempien vuosien tasolla.

Lue lisää tieliikenteenohjauksesta:

www.fintraffic.fi/tie





DIGITAALISET EKOSYSTEEMIPALVELUT

Fintrafficin digitaalisten palvelujen käyttö lähes kolminkertaistui

Vuosi 2024 oli huikea digitaalisten palvelujen kasvun vuosi – käyntien määrä liki kolminkertaistui edellisvuoteen verrattuna. Vuoden 2023 lopussa julkaistu Fintraffic Mobiili -sovellus vakiinnutti paikkansa palveluidemme keihäänkärkenä.



Liikevaihto (3,1 M €)

3,4 M €

Henkilöstö (5)

7

Jäseniä liikenteen dataekosysteemissä (200)

226

Digitaalisten palvelujen vierailumäärä

7,8 milj.

Digitraffic: rajapintakyselyjen määrä (4,7 mrd.)

6,1 mrd.

Digitransit: rajapintakyselyjen määrä (13 mrd.)

17 mrd.



F

intraffic Mobiili -sovelluksen käyttö muodosti

kaksi kolmannesta Fintrafficin digitaalisten palvelujen käytöstä vuonna 2024. Sovellus keräsi 56 000 latausta, joista jopa 45 000 pysyi aktiivisessa käytössä. Määrätietoinen kehitystyö noteerattiin lokakuussa, kun asiakaskokemuksen ammattilaisverkosto CXPA Finland palkitsi sovelluksen vuoden parhaana asiakastekona Suomessa. Lisäksi se nousi sovelluskaupassa ilmaisten hyötysovelluksien kärkisijoille.

Fintrafficin liikenteen dataa tarjoavaan Digitraffic-palveluun tehtiin yli 6 miljardia rajapintakutsua, 29 prosenttia enemmän kuin vuonna 2023. Reittioppaita kehittävään Digitransit-alustaan tehtiin 17 miljardia rajapintakutsua, 30 % edellisvuotta enemmän.

Liikenteen dataekosysteemiin liittyi noin 40 uutta toimijaa, ja mukana vuoden 2024 lopussa oli 226 organisaatiota. Ekosysteemitomijoiden kokema hyöty toiminnasta pysyi hyvällä tasolla. Toiminnan innostavuus sai arvosanan 3,85, ja yhteistyön koettiin auttavan palveluiden kehittämistä arvosanalla 3,6 asteikolla yhdestä viiteen.

Vientiklusteri perustettiin virallisesti toukokuussa. Klusterissa haetaan kustannustehokkaita tapoja madaltaa suomalaisten yritysten vientitoiminnan kynnystä, edistetään jäsenien vientiliiketoimintaa sekä avataan jäsenten kanssa markkinoita suunnitelmallisesti.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Fintraffic on Suomen merkittävin ja suosituin liikennedatan kokoaja ja tarjoaja. Rakennamme pala palalta liikenteen digitaalista kaksosta.



Fintraffic kiihdyttää toimialan vientiä.



Fintrafficin palveluiden vaikuttavuus yhteiskunnassa on merkittävä.



Fintraffic vauhdittaa alan yhteistyötä. Liikennealan toimijat luottavat Fintrafficiin ja uskaltavat rakentaa liiketoimintaansa Fintrafficin datapalveluiden varaan.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2024?

Liikkumispalveluiden koonti-palvelu valmistui. Aineistoa voi hyödyntää joukkoliikenteen ja liikennepalveluiden tietojen yhdistämisessä esim. reittioppaisiin, matkustaja-informaatiojärjestelmiin tai lippujärjestelmiin.

Uusi liityntäpysäköinnin tietopalvelu tarjoaa kansallisesti koostettua tietoa pysäköintialueiden sijainnista, kapasiteetista, palveluista, hinnoittelusta ja operaattoreista.

Liikenteen datan hyödyntäminen kasvoi yli 30 %.

Jatkoimme tiivistä yhteistyötä HSL:n kanssa matkatiedon kehittämiseksi. Lisäksi yhteistyö jatkui Bauer Median kanssa tekoälyavusteisten liikennetiedotteiden kehittämiseksi. Yhteistyökeskusteluja käytiin myös mediatalojen ja vakuutusyhtiöiden kanssa.

Vientiklusterin jäsenet tekivät ensimmäiset kaupat. Myynnin liidien arvo ylsi noin 15 miljoonaan euroon.

Konsulttitoimisto FLOUn päivittämän vaikuttavuusanalyysin mukaan Fintrafficin osuus Suomen liikenteen datataloudesta kasvoi noin 50 miljoonaan (noin 40 miljoonaa vuonna 2022).



Vastuullisuusraportti



ESRS 2

Yleiset tiedot

Vastuullisuusraportin yleiset laatimisperusteet (BP-1)

Perustiedot

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tytäryrityksineen muodostavat Fintraffic-konsernin. Konserniin kuuluvat emoyhtiön 100-prosenttisesti omistamat tytäryhtiöt Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, Fintraffic Raide Oy sekä Fintraffic Tie Oy.

Liiketoiminta-alueita ovat lennonvarmistus, meriliikenteenohjaus, raideliikenteenohjaus, tieliikenteenohjaus sekä digitaaliset ekosysteemipalvelut.

Vastuullisuusraportointi kattaa saman laajuuden kuin taloudellinen raportointi konsernitilinpäätöksessä eli koko Fintraffic-konsernin sisältäen edellä mainitut tytäryhtiöt ja liiketoiminnot.

Laatimisperusteet

Vastuullisuusraportissa toiminnasta raportoidaan pääasiassa Fintraffic-konsernin tasolla.

Raportointijakso on sama kuin taloudellisessa raportoinnissa eli tilikausi 1.1.2024–31.12.2024.

Vastuullisuusraportti julkaistaan tänä vuonna osana vuosikatsausta. Vastuullisuusraportti myötäilee CSRD-direktiivin mukaisia raportointistandardeja, mutta ei ole kirjanpitolain mukainen dokumentti.

EU:n kestävyysraportointidirektiivin (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) mukaiset raportointivaatimukset velvoittavat Fintraffic-konsernia vuodesta 2026 alkaen vuoden 2025 tiedoin, jolloin selvitys siirtyy osaksi hallituksen toimintakeromusta. Aiempina vuosina Fintraffic on raportoinut Global Reporting Initiative:n (GRI) Universal Standards -vaatimuksiin viitaten.

Olemme päättäneet siirtyä vaiheittain uuden lainsäädännön velvoittamaan raportointiin vuodesta 2024 alkaen ja täydentää tietoja sekä kehittää vastuullisuusselvityksen laatimista vuosittain. CSRD:n mukaiset vaatimukset ovat ohjanneet vuoden 2024 raportin sisältöä ja rakennetta. Vastuullisuusraporttia 2024 ei ole varmennettu, mutta olemme tehneet esivarmennuksen osista kaksoisolennaisuusanalyysi, ESRS 2, E1, G1 sekä osasta S1:sta.

Raportoidut vastuullisuusaiheet ja kestävyiden tunnusluvut perustuvat Fintrafficissa syksyllä 2023 toteutettuun kaksoisolennaisuusanalyysiin, jota täsmennettiin hallituksen päätöksellä 30.8.2024.



Lisätietoja olennaisuusanalyysistä ja sen tuloksista kerrotaan sivuilla 56–57.

Kaksoisolennaisuusanalyysiin perustuen raportimme seuraavista Fintrafficille olennaisiksi osoit-tautuneista kestävyysteemoista:

- ESRS E1 Ilmastonmuutos
- ESRS S1 Oma työvoima
- ESRS S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt
- ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
- ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen

Muutokset vastuullisuustietojen valmistelussa ja esittämisessä

Selvityksen ovat laatineet Fintraffic-konsernin asian-tuntijat ja vastuullisuuden ohjausryhmän jäsenet. Selvitys on käsitelty Fintraffic-konsernin johtoryh-mässä ja tarkastusvaliokunnassa, ja konsernin hallitus on sen katselmoinut.

Fintrafficin vastuullisuussuunnitelmat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä (BP-2)

Fintrafficin vastuullisuusraportti on laadittu uuden Euroopan kestävyysraportointistandardin (ESRS) mukaisesti, kuten uusi EU:n yritysten kestävyysra-portointidirektiivi (CSRD) sekä muut sovellettavat lait ja ohjeet edellyttävät. Raportin laadinnassa ei ole poikettu seuraavista: aikajänteet, arvoketjun arviointi, arvioinnin ja tulosten epävarmuuden lähteet, muutokset vastuullisuuteen liittyvän tiedon

valmistelussa tai esittämisessä ja aiempien kausien raportointivirheet, muut lainsäädännöstä tai yleisesti hyväksytyistä vastuullisuusraportointikä-tännöistä johtuvat tiedonantovelvoitteet, viittausten käyttö ja vaiheittaisen käyttöönoton säännökset.

Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli (GOV-1)

Hallitus

Hallitukseen kuuluu kuusi jäsentä, joista yksi toimii puheenjohtajana. Hallituksen sukupuolijakauma on 50/50. Hallituksessa ei ole työntekijöiden edustusta. Hallituksen jäsenillä tulee olla monipuolinen yhtiön liiketoimintaa edistävä kokemus. Hallituksen kaikki jäsenet ovat yhtiöstä riippumattomia.

Johtoryhmä

Fintraffic-konsernin johtoryhmässä on 10 jäsentä, ja yhtiön toimitusjohtaja toimii puheenjohtajana. Johtorymän sukupuolijakauma on 40/60 ja siihen kuuluu neljä naista ja kuusi miestä. Johtoryhmässä ei ole työntekijöiden edustusta. Johtoryhmän jäsenillä tulee olla monipuolinen yhtiön liiketoi-mintaa edistävä kokemus.

Hallituksen valiokunnat

Hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallin-nosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä siitä, että kirjanpidon ja varainhoidon valvonta

on järjestetty asianmukaisesti. Hallitus voi asettaa pysyviä tai tilapäisiä valiokuntia käsittelemään tiettyjä asiakokonaisuuksia. Hallitus on asettanut tarkastusvaliokunnan ja henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunnan, joille se on vahvistanut työjärjestykset. Hallituksen tarkastusvaliokuntaan kuuluu neljä jäsentä ja henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kolme jäsentä. Hallituksen tarkastusvaliokunnan sukupuolijakauma on 25/75 ja siihen kuuluu yksi nainen ja kolme miestä. Henkilöstö- ja palkitsemisva-liokunnan sukupuolijakauma on 66,6/33,3 ja siihen kuuluu kaksi naista ja yksi mies.

Johdon rooli

Hallitus käsittelee kaksi kertaa vuodessa riskien-arvioinnin ja asettaa siihen liittyviä tavoitteita.

Vastuullisuuspolitiikan mukaan vastuullisuus on integroitu Fintrafficin strategiaan ja liiketoimintaan. Päivitämme vuosittain liiketoimintamme olennaiset vaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet. Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallintaan käytetään erityisiä valvontatoimia ja menettelyjä, jotka on määritelty riskienhallintapolitiikassa sekä sisäisen tarkastuksen ohjeessa. Kehitämme vastuullisuuteen liittyvää osaamista organisaation eri tasoilla aktiivisesti.

Vastuullisuutemme jakautuu vastuuseen ympäristöstä (E), ihmisistä ja yhteisöistä (S) sekä hyvästä hallinnosta (G). Teemoihin liittyvät

tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit sekä vastuulli-suuden johtamisen vastuut on kuvattu Fintrafficin vastuullisuusohjelma-dokumentissa.

Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat (GOV-2)

Fintrafficin hallinto-, johto- ja valvontaelimet käsitte-levät säännöllisesti vastuullisuusohjelmaan kirjat-tujen tavoitteiden edistymistä. Vastuullisuusoh-jelma sisältää ympäristövastuun, sosiaalisen vastuun ja hyvän hallintotavan toimintaperiaatteet, tavoitteet, toimenpiteet, resurssit ja mittarit. Näitä seurataan lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavä-lillä. Seuranta tapahtuu Fintrafficin strategian ja toiminnansuunnittelun kautta.

Alla olevien käytäntöjen avulla Fintraffic varmistaa, että hallinto-, johto- ja valvontaelimet saavat ajantasaista ja kattavaa tietoa yhtiön kestä-vyyteen liittyvistä olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista.

- Fintrafficin hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitetaan säännöllisesti tietoa kestävyyssei-koista ja niitä koskevista asioista raportointi-kauden aikana. Tieto auttaa varmistamaan, että elinten jäsenet saavat riittävästi tietoa ja pystyvät hoitamaan tehtävänsä tehokkaasti.



- Riskienhallinnan tulokset, mukaan lukien vastuullisuuteen liittyvät riskit, esitellään hallitukselle kaksi kertaa vuodessa. Hallituksen kokouksissa käsitellään säännöllisesti myös konsernin toimivan johdon ja asiantuntijoiden esittelemät katsaukset kestävyiden eri osa-alueista.
- Fintrafficin vastuullisuusraportissa kuvataan, miten hallinto-, johto- ja valvontaelimet ottavat huomioon vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet valvoessaan yrityksen strategiaa, suuria liiketoimia koskevia päätöksiä ja riskienhallinta-prosessia. Raportissa annetaan myös luettelo olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista, joita hallinto-, johto- ja valvontaelimet ovat käsitelleet raportointikauden aikana.
- Johtoryhmän ja hallituksen kokouksissa käsitellään säännöllisesti riskikatsauksia ja muita olennaisia tietoja.

Fintrafficin vastuullisuusohjelmassa on kuvattu alla olevat käytännöt, joiden avulla Fintraffic varmistaa, että hallinto-, johto- ja valvontaelimet saavat ajantasaista ja kattavaa tietoa olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista, due diligence -prosessin täytäntöönpanosta sekä niiden käsittelemiseen tarkoitettujen toimintaperiaatteiden, toimien, mittareiden ja tavoitteiden tuloksista ja tehokkuudesta:

Fintrafficilaiset

- Huolehtivat tehtävissään vastuullisuutta koskevien toimintaperiaatteiden noudattamisesta.

Liiketoiminnot ja tukipalvelut

- Varmistavat omissa toimintasuunnitelmissaan ja toiminnassaan strategian ja vastuullisuusohjelman linjausten toteutumisen.
- Osallistuvat strategisten linjausten ja vastuullisuusohjelman valmisteluun.

Vastuullisuusryhmä

- Toimii konsernin vastuullisuustyön ohjausryhmänä, joka kehittää ja koordinoi vastuullisuustyötä Fintrafficissa.
- Laatii konsernitasoisen vastuullisuusohjelman mukaan lukien päämäärät ja tavoitteet sekä vastuullisuuspolitiikan. Laatii vuosisuunnitelman ja koordinoi vuosittain kaksoisolennaisuusmäärittelyn päivittämisen.
- Varmistaa vastuullisuusraportin tuottamisen sekä viestii vastuullisuudesta sidosryhmille. Edistää vastuullisuusosaamisen vahvistumista organisaatiossa.

Konsernin johtoryhmä

- Varmistaa vastuullisuuslinjausten integroitumisen strategiaan ja liiketoimintoihin sekä vastuullisuustoimien toimeenpanon.

Tarkastusvaliokunta

- Seuraa ja arvioi säännöllisesti strategian ja vastuullisuusohjelman kehitystä. Avustaa hallitusta vastuullisuusasioiden johtamisessa ja valvonnassa.
- Raportoi hallitukselle vastuullisuusraportoinnin eheyden, prosessin ja varmennuksen osalta.
- Seuraa vastuullisuusraportoinnin varmennusprosesseja, arvioi Fintrafficin kontrollien asianmukaisuutta ja tiedottaa hallitukselle varmennuksen tuloksista.

Fintrafficin hallitus

- Hyväksyy konsernin strategian, vastuullisuuspolitiikan ja vastuullisuusohjelman pitkän aikavälin tavoitteineen.
- Hyväksyy kaksoisolennaisuusmäärittelyn sekä julkisen vastuullisuusraportin.
- Seuraa vastuullisuuslinjausten toteutumista. Hallitus varmistaa, että kestävyysraportti vastaa säännöksiä.
- Hallitus on vastuussa varmennusyhteisön valinnasta.

Vastuullisuus on Fintrafficin liiketoiminnan ytimessä. Strategia- ja toiminnansuunnittelussa otetaan huomioon vastuullisuusohjelma, joka yhdistää vastuullisuustavoitteet Fintrafficin strategiaan. Vastuullisuusohjelma auttaa varmistamaan, että yhtiön toiminta on vastuullista.

Fintrafficin kaksoisolennaisuusanalyysin loppuraportti on päivitetty lokakuussa 2024. Se sisältää kattavan luettelon olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista.



Fintrafficin olennaiset vastuullisuusaiheet

Aihekohtainen ESRS-standardi	Olennaiset ESRS-kestävyysseikat	Yhteys Fintrafficin toimintaan
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutoksen hillintä	- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, multimodaalisten matka- ja kuljetusketjujen sekä vähähiilisen liikenteen edistäminen päästöjen vähentämisen ja uusien liiketoimintamahdollisuuksien näkökulmasta. - Kasvihuonekaasupäästöt koko arvoketjussa. Matkustaminen, hankinnat ja polttoaineen kulutus.
	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	Äärisääilmiöt voivat vahingoittaa liikenteenohjauksen infrastruktuuria, heikentäen Fintrafficin kykyä tuottaa liikenteenohjausta ja vaarantaen liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden.
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot: Terveys, turvallisuus ja hyvinvointi, työmarkkinavuoropuhelu	Henkilöstön terveyden, turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistäminen. Erityisesti työn kuormituksesta aiheutuvan uupumuksen ja stressin ehkäiseminen.
	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille, muut oikeudet	- Osaamisen kehittäminen ja osaavan työvoiman saatavuus. Työtaistelutoimenpiteiden vaikutukset palvelutasoon. - Yhdenvertaisen ja inklusiivinen työyhteisön edistäminen sekä tämän vaikutus työnantajakuvaan ja kykyyn rekrytoida. Työntekijöiden yksityisyys (mukaan lukien tietoturva).
ESRS S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt	Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet	- Fintrafficin palveluiden vaikutukset yhteiskunnan kokonaisturvallisuuteen (mukaan lukien kyberturvallisuus). - Alueellisen ja kansainvälisen saavutettavuuden sekä logistiikan sujuvuuden edistäminen. - Liikenteen automaation ja digitalisaation hyödyt yhteiskunnalle.
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus ja sosiaalinen inkluusio	- Liikenteen käyttäjien turvallisuuden edistäminen. - Joukkoliikenteen saavutettavuuden parantaminen ja houkuttelevuuden lisääminen. - Liikenteen dataekosysteemin kehittäminen ja sen myötä Fintrafficin houkuttelevuus kumppanina.
ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen	Liiketoiminnan eettinen harjoittaminen ja hyvä hallinto	- Vastuullinen ja kustannustehokas varojen käyttö. - Hyvä hallintotapa ja korruption sekä lahjonnan torjunta.

Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin (GOV-3)

Fintrafficcissa on käytössä kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluvat kaikki Fintrafficiin työ- tai toimitusjohtajasopimuksella olevat henkilöt, jotka täyttävät määrätty työssäoloehdot.

Fintrafficcissa noudatetaan yhtiön hallituksen hyväksymiä johdon palkitsemisperiaatteita sekä valtion omistajaohjauksen suosituksia, kuten valtio-neuvoston omistajapoliittista periaatepäätöstä vuodelta 2024 sekä soveltuvin osin hallinnointi-koodia 2020.

Yhtiön hallitus päättää henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunnan esityksestä toimitusjohtajan sekä suoraan toimitusjohtajalle raportoivan johtoryhmän jäsenen kannustinpalkkioiden maksamisesta. Hallitus päättää vuosittain henkilöstön kokonaispal-kitsemispolitiikasta, joka sisältää kannustinpalkkio-järjestelmää koskevat ehdot.

- Koko henkilöstön palkitsemisen tavoitteena on:
- houkutella ammattitaitoista ja motivoitunutta työvoimaa konsernin palvelukseen
 - sitouttaa konsernin henkilöstö konsernin palve-lukseen ja konsernin tavoitteisiin
 - motivoida henkilöstö saavuttamaan työnantajan määrittelemät tavoitteet.



Yhtiön koko henkilöstö kuuluu lyhyen aikavälin (vuotuinen) tulospalkkiojärjestelmän piiriin. Tuloksella tarkoitetaan tässä laajasti yhtiön erityistehävän täyttämistä niin turvallisuuden, toiminnan jatkuvuuden ja tehokkuuden, vastuullisuuden kuin taloudellisen tuloksenkin osalta.

Omistajaohjauksen linjauksen mukaisesti valtio-omisteisten yhtiöiden on kyettävä rekrytoimaan ja sitouttamaan johtoa ja henkilöstöä kilpailukyysisin ehdoin. Palkitsemisen tulee olla kohtuullista ja oikeudenmukaista.

Tulospalkkiot voidaan hallituksen yksipuolisella päätöksellä peruuttaa, niitä voidaan lykätä tai niitä voidaan kohtuullistaa tarvittaessa.

Vastuullisuus on huomioitu tavoitteiden asettamisessa ja tulospalkkiojärjestelmässä. Ylimmän johdon vuoden 2024 kannustinpalkkiojärjestelmässä kannustinpalkkiokriteereistä 60 prosenttia määräytyi vastuullisuutta koskevien tavoitteiden mukaisesti. Toimitusjohtajalla ja kaikilla konsernin johtoryhmän jäsenillä oli esimerkiksi sosiaalista vastuuta, tarkemmin työntekijöiden tyytyväisyyttä koskeva tulospalkkiotavoite, joka oli mittaripohjainen (eNPS). Muun henkilöstön osalta vastuullisuustavoitteiden määrä vaihteli tehtävästä ja työntekijäryhmästä riippuen, mutta vastuullisuustavoitteet olivat merkittäviä kaikkien tulospalkkioiden piirissä olevien osalta.

Fintraffic-konsernin toimitusjohtajan ja johtoryhmän kannustepalkkion suuruus tavoitetasolla on 15 prosenttia vuosiansioista. Poikkeuksellisesta suorituksesta tämä voi olla 30 prosenttia vuosiansioista. Tytäryhtiön johtoryhmien jäsenillä vastaavat prosenttiluvut ovat 10 ja 20 prosenttia ja esimiehillä ja asiantuntijoilla 5 ja 10 prosenttia. Muu henkilöstö kuuluu yhteisiin tavoitteisiin perustuvan palkkiojärjestelmän piiriin, eli heille ei aseteta henkilökohtaisia tavoitteita. Tyypillisesti tällaisia ammattiryhmiä ovat liikenteenohjaajat ja muut operatiivista työtä tekevät työntekijät. Konsernin toimitusjohtaja yhdessä tytäryhtiön toimitusjohtajan kanssa asettaa vuosittaiset tytäryhtiötä koskevat yhteiset tavoitteet. Tavoitteet hyväksytään yhtiöiden hallituksissa. Mitattavat tavoitteet liittyvät yhtiön taloudellisiin, toiminnallisiin ja turvallisuustavoitteisiin sekä vaikuttavuuteen ja vastuullisuuteen. Tulospalkkion maksimisuuruus on kaksi prosenttia kyseisen yhtiön palkitsemismallin piiriin kuuluvien työntekijöiden ansaintavuoden yhteenlasketusta vuosipalkasta.

Selvitys kestävyttä koskevasta due diligence -prosessista (GOV-4)

Fintraffic esittää due diligence -prosessia koskevat tiedot tällä raportilla eri kohtien alla.

Riskienhallinta ja sisäinen valvonta vastuullisuusraportoinnin osalta (GOV-5)

Riskienhallinnan vaatimukset ja roolit/vastuut on kuvattu Fintrafficin riskienhallintapolitiikassa ja sitä mahdollisesti tarkentavat yhtiökohtaiset toimintamallit ja menettelytavat eri normien ja vaatimusten mukaan. Riskienhallinnan raportoinnin vaatimukset on kuvattu johtoryhmän ja hallituksen osalta Corporate Governance -mallissa ja tarkemmin muiden osalta erillisissä toimintakäsikirjoissa ja prosessikuvauksissa. Valvontajärjestelmän kuvaukset on tehty samalla tavoin. Vastuullisuusosat ovat osa normaalia riskienhallintaa, -käsittelyä ja -valvontaa.

Kestävyysriskit ovat osa muuta riskienhallintaa, ja soveltamisala on koko konserni ja kaikki osa-alueet. Molempiin sovelletaan riskienhallintaa eli toimintaympäristön kaikkia vastuullisuusriskejä ja niiden muutoksia seurataan ja ne arvioidaan vähintään kaksi kertaa vuodessa. Kevään 2025 aikana vastuullisuusriskien arviointiin luodaan oma toimintamalli ja arvioidaan sen kattavuus.

Riskit arvioidaan Corporate Governance -märitellyllä 4*4-asteikolla, jossa arvot 8–9 aiheuttavat suunniteltuja toimenpiteitä ja 12–16 välittömiä suunniteltuja toimenpiteitä. Riskit arvioidaan liiketoiminnoittain, palveluiden sekä toimintojen osalta. Kriittisimmät riskit ja potentiaalisesti kriittisiksi nousevat riskit raportoidaan kahdesti vuodessa

Fintrafficin johtoryhmälle sekä hallituksen tarkastusvaliokunnalle ja hallitukselle.

Ensimmäisellä vastuullisuusraportointikierroksella suurimmat riskit on tunnistettu asiantuntijoiden ajan käyttöön, vastuullisuusosaamiseen sekä vastuullisuuden vaikutusketjujen tunnistamiseen. Koska kyseessä on ensimmäinen kierros, kyseisiä riskejä pyritään pienentämään asiantuntijoiden koulutuksella ja luomalla yhtenäisiä toimintamalleja sekä jakamalla tietoa. Ensimmäinen kunnollinen arvio vastuullisuusraportointiin liittyvistä riskeistä tehdään vuoden 2025 ensimmäisen puoliskon riskiraportoinnissa, koska silloin meillä on ensimmäisen kerran riittävästi tietoa prosesseista, malleista ja havaituista riskeistä. Painopiste lienee tämän hetken tiedoilla vastuullisuusketjujen hallinnassa.

Riskienhallinnan toimintamallien periaatteena on riskienhavainnointi ja -käsittely, jotka vastuutetaan ja liitetään muihin toimintaprosesseihin niin, että riskien käsittely vaikuttaa suoraan riskin sisältävään toimintaan. Vastuullisuusriskit kartoitetaan kohdan b) alueittain ja käsitellään niin, että ne vaikuttavat suoraan toimintaan. Tunnistus, käsittely ja vaikutusten arviointi dokumentoidaan.

Corporate governance -malli edellyttää riskiraportin kahdesti vuodessa Fintraffic-konsernin johtoryhmälle sekä hallituksen tarkastusvaliokunnalle ja hallitukselle. Raportointiajat ovat maaliskuun tilanne huhtikuussa ja syyskuun tilanne lokakuussa.



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyysseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien lyhyt kuvaus	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien tarkempi kuvaus	Tyyppi	Arvioitu sijainti arvoketjussa	Tosiasiallinen / mahdollinen vaikutus tai taloudellinen vaikutus	Arvioitu toteutumisen mahdollinen aikaväli (Lyhyt = tilikausi) (Keskipitkä = tilikauden loppu – viisi vuotta) (Pitkä = viidestä vuodesta eteenpäin)
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutoksen hillintä	N/A	Kasvihuonekaasupäästöt koko arvoketjussa	Merkittävimmät Fintrafficin suorat kasvihuonekaasupäästöt syntyvät energiankulutuksesta (ostoenergia ja -lämpö) ja liike- ja työmatkustuksesta. Päästöjä syntyy lisäksi oman kaluston polttoaineiden kulutuksesta sekä hankinnoista (ICT-, rakentamis-, korjaus- ja kunnossapitopalvelut sekä sähkö ja kaasu).	Kielteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	N/A	Sään ääri-ilmiöistä johtuvien häiriöiden vaikutukset ihmisiin, yrityksiin ja yhteiskuntaan	Äärisääilmiöt kuten myrskyt, tulvat ja sateet voivat aiheuttaa vaurioita liikenteenohjauksen rakennuksiin tai laitteisiin vaikuttaen Fintrafficin kykyyn tuottaa liikenteenohjausta. Myös energiansaannin katkokset, säätely tai rajoitukset voivat vaikuttaa palvelukykyyn häiriöitä, joilla vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.	Kielteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutoksen hillintä	N/A	Multimodaalisten matka- ja kuljetusketjujen edistämisen tuomat liiketoiminta-mahdollisuudet	Fintrafficin palvelut sujuvoittavat matka- ja kuljetusketjuja, täten edistäen multimodaalista liikennettä ja uusien palveluiden kehittymistä. Multimodaalisen liikenteen onnistunut fasilitointi voi tuoda liiketoimintamahdollisuuksia Fintrafficille.	Mahdollisuus	Oma toiminta	Mahdollinen	Pitkä
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutoksen hillintä	N/A	Vähähiilisen liikenteen tuomat liiketoiminta-mahdollisuudet	Vähähiilinen liikenne muuttaa myös liikenteen ekosysteemiä (esim. latausaikojen vaikutukset maa- ja meriliikenteeseen, uudenlaiset tarpeet ohjata ja organisoida liikennettä, uudenlaisen tiedon tarve). Tämän muutoksen onnistunut kätilöiminen voi lisätä Fintrafficin houkuttelevuutta kumppaneilleen.	Mahdollisuus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS E1 Ilmastonmuutos	Ilmastonmuutoksen hillintä	N/A	Liikenteen päästöjen vähentäminen	Fintrafficin tarjoama ajantasainen liikennetieto ja liikenteenohjauspalvelut lisäävät liikenteen tehokkuutta vähentäen polttoaineen kulutusta ja täten myös päästöjä (esim. lentoreittien tehokkuus, NEMO yms. digitalisaation hyödyt). Lisäksi uudet tiedonhallinnan ratkaisut parantavat häiriö- ja ruuhkatilanteiden hallintaa, jolloin päästöt pienenevät.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S1 Oma työvoima	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille	Koulutus ja taitojen kehittäminen	Työntekijöiden osaamispuutteiden aiheuttamat riskit	Työntekijöiden osaamisen ja kokemuksen puute voi johtaa paitsi työtyytyväisyyden laskuun myös erilaisten turvallisuusriskien kasvuun.	Riski	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien lyhyt kuvaus	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien tarkempi kuvaus	Tyyppi	Arvioitu sijainti arvoketjussa	Tosiasiallinen / mahdollinen vaikutus tai taloudellinen vaikutus	Arvioitu toteutumisen mahdollinen aikaväli (Lyhyt = tilikausi) (Keskipitkä = tilikauden loppu – viisi vuotta) (Pitkä = viidestä vuodesta eteenpäin)
ESRS S1 Oma työvoima	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille	Koulutus ja taitojen kehittäminen	Osaamisen kehittämisen myönteiset vaikutukset	Digitalisaation myötä työelämän osaamistarpeet ovat muutoksessa ja työntekijöiden osaamisen kehittäminen vaikuttaa myönteisesti henkilön urakehitykseen ja työmotivaatioon.	Myönteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S1 Oma työvoima	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille	Sukupuolten tasa-arvo ja sama palkka samanarvoisesta työstä, Moninaisuus	Yhdenvertainen ja tasa-arvoinen työyhteisö	Tasa-arvoinen työyhteisö, jossa huomioidaan inklusiivisuus, reilut mahdollisuudet edetä ja riittävä kompensatio edistävät työntekijöiden hyvinvointia ja motivaatiota.	Myönteinen vaikutus	Oma toiminta	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S1 Oma työvoima	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille		Työntekijöihin kohdistuvat tietoturvaloukkaukset	Fintraffic saattaa toimintansa luonteen takia olla erityisen altis tieto- ja kyberturvallisuushkille, minkä vuoksi myös henkilöstön henkilötiedot ovat alttiina mahdollisille tietovuodoille.	Kielteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot	Työllisyysturva, Työaika, Riittävä palkka, Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu, Yhdistymisvapaus, yritysneuvostojen olemassaolo sekä työntekijöiden tiedonsaanti-, kuulemis- ja osallistumisoikeudet, Työehtosopimusneuvottelut, mukaan lukien työehtosopimusten piiriin kuuluvien työntekijöiden osuus, Työ- ja yksityiselämän tasapaino, Terveys ja turvallisuus	Vahva ja houkutteleva työnantajakuva	Reilut työolot ja -ehdot, panostukset työterveyteen ja -hyvinvointiin sekä työyhteisön monimuotoisuuteen ja inklusiivisuuteen liittyvä positiivinen työnantajakuva edesauttaa tulevaisuuden osaajien rekrytointia ja hyvistä tekijöistä kiinni pitämistä.	Mahdollisuus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot	Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu, Yhdistymisvapaus, Työehtosopimusneuvottelut, mukaan lukien työehtosopimusten piiriin kuuluvien työntekijöiden osuus	Työtaistelutoimenpiteet	Fintrafficin toiminta on riippuvainen osaavan henkilöstön työpanoksesta. Lakon tai muun työtaistelutoimenpiteen vuoksi toiminta voi seisahtua kokonaan aiheuttaen palvelutason laskua ja jopa tulonmenetyksiä.	Riski	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyysseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien lyhyt kuvaus	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien tarkempi kuvaus	Tyyppi	Arvioitu sijainti arvoketjussa	Tosiasiallinen / mahdollinen vaikutus tai taloudellinen vaikutus	Arvioitu toteutumisen mahdollinen aikaväli (Lyhyt = tilikausi) (Keskipitkä = tilikauden loppu – viisi vuotta) (Pitkä = viidestä vuodesta eteenpäin)
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot	Työllisyysturva, Työaika, Riittävä palkka, Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu, Yhdistymisvapaus, yritysneuvostojen olemassaolo sekä työntekijöiden tiedonsaanti-, kuulemis- ja osallistumisoikeudet, Työehtosopimusneuvottelut, mukaan lukien työehtosopimusten piiriin kuuluvien työntekijöiden osuus, Työ- ja yksityiselämän tasapaino, Terveys ja turvallisuus	Osaavan työvoiman saatavuus	Avainhenkilöiden sitouttaminen ja tarvittavien kyvykkyyksien rekrytoiminen on kriittistä Fintrafficin toiminnan kannalta. Mahdolliset kielteiset työehtoihin tai -oloihin liittyvät vaikutukset voivat aiheuttaa mainehaittaa, jolloin rekrytointi ja näin ollen myös yhtiön toiminta vaikeutuu.	Riski	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot	Terveys ja turvallisuus	Työntekijöiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen	Erilaiset terveyttä edistävät palvelut kuten työterveydenhuolto ja neuvontapalvelut sekä työturvallisuuden kehittäminen.	Myönteinen vaikutus	Oma toiminta	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S1 Oma työvoima	Työolot	Terveys ja turvallisuus	Työturvallisuuteen ja -terveyteen liittyvät kielteiset vaikutukset	Työtapaturmat ja erilaiset työperäiset terveysongelmat kuten työoloista (esim. vuoro- ja yötyö) ja työn kuormituksesta johtuva uupumus ja stressi voivat vaikuttaa sekä työntekijän fyysiseen että psykologiseen terveyteen negatiivisesti.	Kielteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Yhteisöjen taloudelliset oikeudet (oma)	Asianmukaiset asuinolot	Automaation ja digitalisaation tuomat kustannussäästöt Fintrafficille	Fintrafficin liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden automaation kasvattaminen ja digitalisaation hyödyntäminen minimoi riskejä, sujuvoittaa ja tehostaa toimintaa tuoden kustannussäästöä.	Mahdollisuus	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Fintrafficiin kohdistuvat tieto- ja kyberturvallisuusriskit	Geopoliittisesta tilanteesta ja Suomen NATO-jäsenyydestä johtuen Fintrafficiin kohdistuvien kyberhyökkäysten ja muiden häiriöiden uhka on korostunut. Hyökkäykset voivat aiheuttaa merkittäviä taloudellisia vahinkoja ja operatiivisia haittoja.	Riski	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien lyhyt kuvaus	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien tarkempi kuvaus	Tyyppi	Arvioitu sijainti arvoketjussa	Tosiasiallinen / mahdollinen vaikutus tai taloudellinen vaikutus	Arvioitu toteutumisen mahdollinen aikaväli (Lyhyt = tilikausi) (Keskipitkä = tilikauden loppu – viisi vuotta) (Pitkä = viidestä vuodesta eteenpäin)
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Myönteiset vaikutukset yhteiskunnan kokonaisturvallisuuteen	Fintraffic huolehtii perustehtävänsä mukaisesti yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisten liikenteenohjauspalveluiden tuottamisesta. Lisäksi Fintraffic osallistuu kansallisen turvallisuuden ylläpitoon puolustus- ja turvallisuusviranomaisyhteistyön kautta ja on Suomen huoltovarmuuden kannalta keskeinen toimija.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Heikentynyt liikenneturvallisuus	Mikäli liikenteenohjauksen palvelutaso merkittävästi heikentynyt tai toimintavarmuus uhattuna.	Kielteinen vaikutus	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Yhteisöjen taloudelliset oikeudet (oma)	Asianmukaiset asuinolot	Liikenteen automaation ja digitalisaation hyödyt yhteiskunnalle	Fintrafficin liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden automaation ja digitaalisuusasteen kasvattaminen sujuvoittaa ja tehostaa matkaketjuja tuoden yhteiskunnalle kustannussäästöä.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Turvallisuuteen liittyvät vaikutukset	Alueellisen ja kansainvälisen saavutettavuuden sekä logistiikan sujuvuuden edistäminen	Fintrafficin palvelut parantavat Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuutta mm. luomalla edellytyksiä maakuntakeskusten yhteyksille. Liikennejärjestelmätason reaaliaikainen tieto sujuvoittaa matkaketjuja tehostaen logistiikkaa ja vahvistaen yhteiskunnan kilpailukykyä.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Dataekosysteemin onnistunut kehittäminen	Fintrafficin onnistunut liikenteen dataekosysteemin kehittäminen saattaa parantaa Fintrafficin tunnettua kumppanina ja luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia myös Fintrafficille.	Mahdollisuus	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Uusien joukkoliikenteen palveluiden mahdollistaminen	Fintrafficin liikenteen dataekosysteemi mahdollistaa uusien joukkoliikenteen palveluiden syntymistä kuluttajien käytettäväksi.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen	Fintrafficin palvelut parantavat joukkoliikenteen sujuvuutta (luotettavuus, käytetty aika) ja lisäävät näin sen houkuttelevuutta.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Syrjimättömyys	Syrjimättömyys	Liikenteen saavutettavuuden parantaminen	Fintrafficin palveluiden kautta voidaan tarjota liikuntarajoitteisille henkilöille esteettömyystietoa. Lisäksi palvelujen, verkkosivujen ja mobiilisovellusten suunnittelemisen niin, että ne ovat paremmin, erityisesti vammaisten henkilöiden käytettävissä.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyysseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien lyhyt kuvaus	Vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien tarkempi kuvaus	Tyyppi	Arvioitu sijainti arvoketjussa	Tosiasiallinen / mahdollinen vaikutus tai taloudellinen vaikutus	Arvioitu toteutumisen mahdollinen aikaväli (Lyhyt = tilikausi) (Keskipitkä = tilikauden loppu – viisi vuotta) (Pitkä = viidestä vuodesta eteenpäin)
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus	Terveys ja turvallisuus	Liikenteen käyttäjien turvallisuuden parantaminen	Fintrafficin palvelut parantavat liikenteen turvallisuutta maalla, merellä ja ilmassa vähentäen onnettomuuksia ja ehkäisemällä vaara- ja uhkatilanteiden syntymistä.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen	Korruptio ja lahjonta	Ehkäiseminen ja havaitseminen, mukaan lukien koulutus	Vastuullinen ja kustannustehokas verovarojen käyttö	Fintrafficin palveluiden kautta varoja ohjautuu kestävän kehityksen kannalta tärkeiden tavoitteiden edistämiseen, joista hyötyvät niin ihmiset, ympäristö kuin yhteiskunta laajemminkin.	Myönteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä



Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju (SBM-1)

Fintrafficin tavoitteena on luoda Suomeen maailman turvallisin, sujuvin ja ympäristöystävällisin liikenne. Vastuullisesti tuotetut palvelut ja tiivis yhteistyö liikennealan toimijoiden kanssa vauhdittavat Suomen etenemistä kestäväen ja tehokkaan liikenteen edelläkävijämaaksi. Tämä on tärkeää liikenteen päästöjen ja riskien vähentämiseksi sekä liikenteen kustannusten minimoimiseksi. Yhteiskunnalle tuotetut hyödyt sekä asiakas- ja henkilöstötyytyväisyys ovat strategiaamme keskiössä. Fintrafficin palvelut ja avoin data vaikuttavat laajasti liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen, Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuuteen, kotitalouksien arkeen, yritysten toimintaan ja koko suomalaiseen yhteiskuntaan.

Tavoitteena yhdessä kumppaneiden kanssa on auttaa liikennejärjestelmää tuottamaan yhteiskunnalle hyötyjä muun muassa seuraavilla alueilla:

1. turvallinen, sujuva ja ympäristöystävällinen liikenne
2. yhteiskunnallinen varautuminen ja toimintavarmat liikenteen palvelut
3. taloudellisesti tehokas liikenne
4. liikennealan toimijoiden sujuva yhteistyö
5. kasvava liikenteen datatalous, markkina ja vienti.

Fintrafficin hallituksen 17.6.2024 hyväksymä strategia (kuvattu vuosikatsauksessa s. 16) pohjautuu valtioneuvoston 16.10.2019 vahvistamaan Fintrafficin omistajastrategiaan. Se määrittää Fintrafficille seuraavat tehtävät:

1. yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitsemien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tuottaminen ja kehittäminen
2. liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoaminen ja kehittäminen puolustus- ja turvallisuusviranomaisten tarpeita varten
3. liikenteenohjaukseen liittyvän tiedon kerääminen ja hyödyntäminen, sen tarjoaminen tasapuolisesti muille toimijoille sekä mahdollisuuksien luominen markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon sekä tiedon että uusien liiketoimintamallien laajempaan hyödyntämiseen.

Fintrafficin tuottamien liikenteenohjauspalveluiden ja digitaalisten ekosysteemipalveluiden liikevaihto koostuu pääosin Väylävirastolle toimitettavista tie-, meri- ja raideliikenteen ohjauspalveluista sekä lento- liikenteeseen liittyvistä lennonvarmistuspalveluista, joita tuotetaan lentoyhtiöille ja lentoasemille. Konserni tuottaa palveluita myös muun muassa Traficomille, kaupungeille ja satamille sekä kansainvälisille asiakkailleen. Liiketoiminnot palveluineen ja

liikevaihtolukuineen on esitetty vuosikatsauksen sivulla 9.

Fintrafficin tuottamiin palveluihin ei tehty merkittäviä muutoksia vuoden 2024 aikana. Digitaaliset ekosysteemipalvelut määritettiin konsernin viidenneksi liiketoiminta-alueeksi vuonna 2024.

Fintraffic on segmentoinut asiakkaansa (asiakassegmentit esitetty vuosikatsauksessa s. 15) sekä kehittää jatkuvasti asiakkuudenhoitomalliaan. Asiakkuuksissa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuonna 2024. Fintraffic laatii osana strategiatyötään ja asiakkuuksiensa kehittämistä vuoden 2025 aikana tavoitetilat eri asiakassegmenteille.

Fintrafficin koko henkilöstö työskentelee Suomessa. Henkilöstöön liittyvistä tiedoista kerrotaan tarkemmin raportin S1-osiossa.

Kokonaistulojen jakautumista merkittävien ESRS-alojen mukaan ei ole toistaiseksi määritelty. Fintraffic seuraa sääntelyn kehittymistä ja raportoi asiasta, kun sääntely kehittyy.

Fintraffic toteuttaa strategiaansa kolmessa strategisessa ohjelmassa: liikenteenohjauksen kehittäminen, tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut ja yhtenäiset toimintavat. Sivulla 55 on kuvattu strategisten ohjelmien liittymistä konsernin strategiaan tavoitteisiin. Kuvasta ilmenevät myös ohjelmien keskeisimmät sisällöt.

Fintraffic toteuttaa strategisten ohjelmien toimenpiteillä keskeisesti vastuullisuusohjelmassa

asetettuja tavoitteita. Vastuullisuusohjelmassa on kuvattu kuhunkin tavoitteeseen liittyvät toimet, mittarit ja vaadittavat resurssit. Kuhunkin vastuullisuuden osa-alueeseen liittyviä toimenpiteitä on kuvattu erikseen E-, S- ja G-osioissa.

Sidosryhmien edut ja näkemykset (SBM-2)

(a) Sidosryhmävuorovaikutus:

i. Yrityksen keskeiset sidosryhmät:

Fintrafficin strategisia asiakkaita ja kumppaneita ovat Väylävirasto, Finavia, lentoyhtiöt, Traficom sekä satamat ja kaupungit. Asiakasryhmät ja niille tuotettavat palvelut on esitetty katsauksen Strategia-osiossa sivulla 15.

Muita keskeisiä kumppaneita ovat muun muassa Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Tulli ja Poliisi, ELY-keskukset ja liikennealan palveluoperaattorit.

ii. Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa:

Fintrafficin strategia päivitetään vuosittain. Syötteinä strategian vuosihuollossa toimivat omistajastrategia (valtioneuvosto 19.10.2019), omistajapoliittinen periaatepäättös, liikenne- ja viestintäviraston konsernistrategia, toimintaympäristön muutokset, kuten lainsäädännön kehittyminen, sekä keskeisten asiakkaiden, kuten Väylän ja Finavian, strategiat ja muiden sidosryhmien odotukset.

Fintrafficin tehtävät ja liiketoiminta

FINTRAFFICIN TEHTÄVÄT ¹⁾

Yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitseminen **liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden** tuottaminen ja kehittäminen

Yhteistyöverkostojen rakentaminen sekä **kansainvälisesti kilpailukykyisten** liikennealan **liiketoimintaekosysteemien** kehittymisen edistäminen

Alan markkinaehtoisten tuotteiden ja **palvelujen kehityksen** sekä toimialan yritys- ja **vientivetoisen kasvun** vauhdittaminen

Uusien, liikennetietojä nykyistä laaja-alaisemmin jakavien ja hyödyntävien **alustaratkaisujen** luominen sekä uuden **datapohjaisen palveluliiketoiminnan** ja **arvonluonnin** edistäminen

YHTIÖN LIIKETOIMINTA

Liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelut

- Lennonvarmistus
- Raideliikenteenohjaus ja -hallinta
- Tieliikenteenohjaus ja -hallinta
- Meriliikenteenohjaus ja -hallinta

Liikenteen dataekosysteemityö ja vientiklusteri

Digipalvelut ja avoin data yrityksille, sovelluskehittäjille ja kuluttajille

- Datan kerääminen, jalostaminen ja jakaminen, digikaksosen kehitys
- Liikenteen tilannekuva
- Tieto- ja asiointipalvelut
- Liikenteen yhteisen tietopohjan edistäminen

LIIKETOIMINNAN KEHITYS JA VAIKUTTAVUUS

Kehitetään liikenteenohjausta edelleen

- Turvallisuus, sujuvuus ja ympäristöystävällisyys
- Toimintavarmuus ja varautuminen
- Taloudellinen tehokkuus

Edistetään alan yhteistoimintaa

- Tehokas ja toimiva matkustaminen ja kuljettaminen
- Palveluiden nopeampi kehittäminen
- Markkinan kasvattaminen yhdessä

Kasvatetaan liikenteen datataloutta

- Eri toimijoiden palvelut hyödyntävät avointa arkkitehtuuria ja hyvälaatuista dataa
- Liikennealan toimijat uskaltavat rakentaa liiketoimintaansa palveluidemme varaan

Luodaan yhteiskunnallista vaikuttavuutta

- Tarjoamme parasta liikennedatata ja liikenteen tilannekuvaa Suomessa
- Kiihdytämme liikennealan uusien innovaatioiden syntymistä

¹⁾ Fintrafficin omistajastrategia 16.10.2019

Tavoitteet toteutetaan strategisten ohjelmien avulla

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja asiakastyytyväisyys

Strategiset tavoitteet

Turvallinen, sujuva ja ympäristöystävällinen liikenne	Toimintavarmuus ja varautuminen	Taloudellinen tehokkuus	Liikennealan toimijoiden sujuva yhteistyö	Kasvava liikenteen datatalous, markkina ja vienti	Hyvinvoiva henkilöstö, oppiva työyhteisö ja voittava yrityskulttuuri	Laadukas johtaminen
---	---------------------------------	-------------------------	---	---	--	---------------------

Strategiset ohjelmat

LIIKENTEENOHJAUKSEN KEHITTÄMINEN

Keskeiset toimet

- Liikenteen tilannekuvan ja varautumisen edelleen kehittäminen
- Automaatioasteen kasvattaminen, liikenteen digitalisaatio ja uudet palveluratkaisut
- Tiedon, analytiikan ja tekoälyn hyödyntäminen, liikenteen yhteisen tietopohjan edistäminen
- Asiakkuuksien kehittäminen

TUOTTEISTETUT DIGITAALISET EKOSYSTEEMIPALVELUT

Keskeiset toimet

- Dataekosysteemin kehittäminen
- Datan kerääminen, jalostaminen ja jakaminen
- Digitaalisen kaksosen kehitys, liikenteen yhteisen tietopohjan edistäminen
- Lakisääteiset tilannekuva-, asiointi- ja tietopalvelut



FINTRAFFICIN YHTENÄISET TOIMINTATAVAT

Keskeiset toimet

- Johtamisen selkeyttäminen
- Osaaminen, johtajuus ja yrityskulttuuri
- Kokonaisarkkitehtuuri
- Kyvykkyyksien kehittäminen



Fintraffic osallistuu aktiivisesti julkiseen keskusteluun liikennealan toimintaympäristön teemoista. Fintraffic pitää tärkeänä, että liikenteenohjaukseen ja liikenteen digitalisaatioasteen nostamiseen liittyvät näkökulmat tulevat huomioiduiksi päätöksenteossa, jotta suomalaisen liikennejärjestelmän turvallisuus, sujuvuus ja vähäpäästöisyys toteutuvat mahdollisimman hyvin.

Yhteistyötä on tiivistetty erityisesti liikenteen dataekosysteemin toimijoiden kanssa. Dataekosysteemissä toimii yli 200 yritystä ja organisaatiota, joiden kanssa edistämme reilua datataloutta ja yhteisiä pelisääntöjä liikenteen toimialalla. Fintraffic toimii dataekosysteemissä koordinaattorina ja koollekutsujana.

Sidosryhmistä omaa henkilöstöä koskevat asiat käsitellään kohdassa S1 (sivulla 84).

iii. Miten vuorovaikutus on järjestetty:

Fintrafficilla on toimintamallit keskeisten tilaaja-asiakkaiden (Väylävirasto, Traficom, Finavia) kanssa. Esimerkiksi lentoliikenteen keskeisten toimijoiden kanssa järjestetään vuosittain kuulemis- ja keskustelutilaisuuksia. Muiden loppukäyttäjä-asiakkaiden (erityisesti kuluttajat) kanssa ei ole vakiintunutta toimintamallia. Toimintamalli tullaan määrittelemään vuoden 2025 aikana.

iv. Vuorovaikutuksen tarkoitus:

Sidosryhmävuorovaikutusta koordinoidaan sekä konsernitasoisesti että liikennemuotokohtaisesti. Liikennemuodoilla on omat tiimit, jotka vastaavat sidosryhmäsuhteiden hoidosta. Tärkeä osa sidosryhmäyhteistyötä on jatkuva vuoropuhelu, yhteisten käytäntöjen rakentaminen ja yhteistyön tiivistäminen kumppaneiden kanssa.

Konsernin johtoryhmässä on keskeisille sidosryhmille nimetyt vastuuhenkilöt, ja säännöllisen yhteydenpidon lisäksi pyydämme sidosryhmiltämme aktiivisesti palautetta toiminnastamme. Vuonna 2024 toteutettiin kohdennettuja sidosryhmä- ja asiakastyytyväisyyskyselyitä sekä toteutettiin Fintrafficin yrityskuvatutkimus suurelle yleisölle. Sekä sidosryhmätutkimukset että suuren yleisön mainetutkimus kertoivat luottamuksesta Fintrafficia kohtaan ja yhtiön tunnettuuden paranemisesta.

(b) Keskeisten sidosryhmien näkemykset ja edut yrityksen strategiaan ja liiketoimintamalliin liittyen:

Fintraffic ottaa sidosryhmien näkemykset huomioon kaksoisolennaisuusarviointiprosessin kautta.

Fintrafficin olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosessi suoritettiin kaksoisolennaisuuden periaatteita noudattaen ensimmäistä kertaa vuonna 2023.

Osana kaksoisolennaisuusprosessia selvitettiin keskeisten sidosryhmien näkemyksiä haastatteluiden avulla. Näkemyksissä painottuivat esimerkiksi liikenteen turvallisuuden kysymykset monesta eri näkökulmasta, liikenteen vähäpäästöisyyden ja saavutettavuuden edistäminen, Fintrafficin fasilitoiman dataekosysteemin hyödyt sekä henkilöstön terveys ja hyvinvointi.

Sidosryhmiltä saadut palautteet huomioidaan systemaattisesti päätöksenteossa, erityisesti ympäristövaikutusten arvioinneissa ja Fintrafficin digitaalisten ja vihreiden palveluiden kehittämisessä.

(c) Strategian ja/tai liiketoimintamallin muutokset:

i. Muutokset sidosryhmien näkemysten vuoksi:

Fintraffic lisää digitalisaatiota kaikissa liikennemuodoissa (esimerkiksi etälennonjohtohanke) ja vastamalla vastuullisuuden vaatimusten osalta Suomen kansallisiin ja kansainvälisiin ilmastotavoitteisiin.

ii. Suunnitellut jatkotoimet ja niiden aikataulu:

Fintraffic jatkaa digitaalisten palveluiden ja liikenteenhallintatyökalujen kehittämistä päästöjen vähentämiseksi, turvallisuuden ylläpitämiseksi ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Toimia on tarkoitus toteuttaa vaiheittain seuraavien vuosien

aikana, kansallisten ja EU-tason kestävyyttä koskevien tavoitteiden mukaisesti.

iii. Muutosten vaikutukset sidosryhmäsuhteisiin:

Strategiset linjaukset vahvistavat suhteita keskeisiin sidosryhmiin, sillä Fintrafficin palvelut vastaavat paremmin ympäristö- ja tehokkuusvaatimuksiin.

(d) Hallinto-, johto- ja valvontaelinten tiedottaminen:

Sidosryhmiltä saatua palautetta raportoidaan säännöllisesti Fintrafficin johdolle, hallitukselle ja omistajalle.

Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa (SBM-3)

Olennaisuusanalyysissä korostui Fintrafficin yhteiskunnallinen vaikuttavuus eli liikenteen ekosysteemille ja käyttäjille tuotetut hyödyt. Ympäristökysymyksistä painottuvat päästöihin liittyvät aiheet ja ympäristövahinkojen ehkäisy. Taloudellinen vastuu keskittyy vastuulliseen varojen käyttöön ja hyvään hallintotapaan. Henkilöstöön liittyvät vastuullisuusaiheet ovat edelleen vahvasti edustettuina.

Fintraffic on tunnistanut, että liikenteenohjauksen infrastruktuurilla voi olla kielteisiä vaikutuksia biologiseen monimuotoisuuteen. On kuitenkin



huomioitava, että kaksoisolennaisuusanalyysissä ei ole tunnistettu olennaiseksi, että toimitilamme, jotka sijaitsevat pääasiassa pääkaupunkiseudulla, aiheuttaisivat kielteisiä vaikutuksia biologiseen monimuotoisuuteen tilojen sijainnin perusteella.

Fintraffic on tunnistanut riskin, joka liittyy arvoketjun ihmisoikeusrikkomuksiin. Riski kattaa maineriskit sekä kielteiset vaikutukset työoloihin ja yhdenvertaisuuteen. On kuitenkin tärkeää huomata, että kaksoisolennaisuusanalyysin lopputuloksena tämä riski ja kielteinen vaikutus eivät ole nousseet olennaisiksi. Siitä huolimatta on tärkeää, että jatkamme aktiivisesti riskien ja mahdollisuuksien seurantaa. Olemme sitoutuneet kehittämään toimintatapojamme jatkuvasti ja reagoimaan nopeasti mahdollisiin muutoksiin.

SBM-3 käsitellään taulukossa, josa vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet on liitetty liiketoimintamalliin ja strategiaan.

Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista (IRO-1)

Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen ja arviointi:

Fintraffic käyttää vastuullisuuteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamiseen sekä niiden olennaisuuden arviointiin yhtiön riskienhallintaprosessia. Tarkempi järjestelmällinen

toimintamalli kuvataan ja hyväksytään vuoden 2025 aikana.

Fintrafficin olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosessi suoritettiin kaksoisolennaisuuden periaatteita noudattaen ensimmäistä kertaa vuonna 2023. Prosessissa menetelminä käytettiin julkisiin ja sisäisiin materiaaleihin perustuvaa selvitystyötä, sidosryhmähaastatteluja, Fintrafficin asiantuntijoiden ja johdon olennaisuusarviointia sekä työryhmätapaamisia. Suurin osa konsernin johtoryhmästä oli mukana olennaisuusarviointiprosessissa, ja koko johtoryhmä validoi sen tulokset. Hallituksen tarkastusvaliokunta katselmoi olennaisuusarvion kokouksessaan 28.11.2023. Hallitus vahvisti arvion 5.2.2024. Fintrafficin asiantuntijat päivittivät vuonna 2023 tehdyn kaksoisolennaisuusanalyysin tuloksia EFRAG:n datapisteiden pohjalta.

Fintrafficin vastuullisuusryhmä 24.6.2024, konsernin johtoryhmä 14.8.2024 ja tarkastusvaliokunta validoi kaksoisolennaisuusanalyysin lopputulokset 20.8.2024.

Fintrafficin hallitus hyväksyi kaksoisolennaisuusanalyysin lopputulokset 30.8.2024.

Kontekstin ymmärtäminen: tausta-analyysi ja sidosryhmien kuuleminen

Tausta-analyysissa perehdyttiin Fintrafficin sisäisiin materiaaleihin, kuten aiemmin tehtyyn olennai-

suusanalyysiin, strategia- ja riskienhallintamateriaaleihin sekä muihin selvityksiin, esimerkiksi Fintrafficin vaikuttavuudesta. Lisäksi tarkasteltiin kestävyysnäkökulmasta muun muassa Fintrafficia koskevaa EU-lainsäädäntöä, omistajaohjaukseen liittyviä odotuksia ja verrokkitoimijoita. Tausta-analyysissa käytiin läpi myös Fintrafficin aiemmin toteuttamat sidosryhmäkyselyt ja niissä esiin tulleet seikat. Fintrafficin merkittävimmät kestävyysaiheet liittyivät tausta-analyysin perusteella kuluttajiin ja loppukäyttäjiin, ilmastonmuutoksen hillintään, pilaantumiseen, omaan henkilöstöön ja liiketoiminnan harjoittamiseen.

Myös Fintrafficin eri sidosryhmien näkemyksiä selvitettiin osana prosessia toteuttamalla haastatteluja avainsidosryhmille sekä kysely Fintrafficin henkilöstölle. Sidosryhmien näkemyksissä painotuivat esimerkiksi liikenteen turvallisuuteen liittyvät kysymykset monesta eri näkökulmasta, liikenteen vähäpäästöisyyden ja saavutettavuuden edistäminen, Fintrafficin fasilitoiman dataekosysteemin hyödyt sekä henkilöstön terveys ja hyvinvointi.

Kestävyyteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen

Tausta-analyysin pohjalta tunnistettiin joukko kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön, joihin Fintraffic mahdollisesti tai tosiasiallisesti kontribuoi oman toiminnan tai liike-

suhteidensa (esimerkiksi tavarantoimittajien, asiakkaiden tai muiden liikenteen ekosysteemin toimijoiden) kautta, sekä vastuullisuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia. Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet määriteltiin eurooppalaisten kestävyysraportointistandardien luetteloimien kestävyysseikkojen mukaisesti (ESRS 1, AR 16.).

Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet tunnistettiin yleisellä tasolla, kuitenkin Fintrafficin eri liikennemuotojen erityispiirteet huomioiden. Tunnistuksessa ei syvällisemmin analysoitu yksittäisiä toimintoja, liikesuhteita tai maantieteellisiä alueita. Monien tunnistettujen vaikutusten todettiin voivan olevan yhteydessä taloudellisiin riskeihin, kuten kustannusten nousun tai mainehaittojen seurauksena. Myös esimerkiksi etenkin henkilöstöön liittyviä riippuvuuksia ja niiden yhteyksiä mahdollisiin riskeihin tunnistettiin, kuten henkilöstön osaamiseen, terveyteen ja hyvinvointiin liittyen.

Tunnistettujen vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi ja olennaisuusmäärittely

Tunnistettujen vaikutuksien, riskien ja mahdollisuuksien olennaisuutta arvioitiin standardien periaatteita noudattaen (ESRS 1, luku 3). Kielteisten ja myönteisten vaikutusten vakavuutta (mittakaava, laaja-alaisuus ja kielteisten vaikutusten kohdalla myös vaikutuksen korjaamaton luonne huomioiden),



riskien ja mahdollisuuksien taloudellisten vaikutusten suuruutta sekä näiden toteutumisen todennäköisyyttä arvioitiin kutakin asteikolla 1–4 Fintrafficin asiantuntijoiden ja johdon suorittamassa sisäisessä arvioinnissa. Olennaisuusanalyysiin liittyvä kestävyysriskien ja mahdollisuuksien arviointi suoritettiin Fintrafficilla yritystason riskiarvioinnista erillisenä prosessina, mutta kuitenkin samaa arviointiskaalaa käyttäen.

Vaikutusten olennaisuusarvo muodostettiin jokaisen arviointiin osallistuneen tekemien vakavuus- ja todennäköisyyspisteytyksien keskiarvoista, kuten myös riskien ja mahdollisuuksien olennaisuusarvo niihin liittyvien taloudellisten vaikutusten suuruus- ja todennäköisyyspisteytyksien keskiarvoista. Yksittäisen kestävyysseikan kaksoisolennaisuusarvo määräytyi kaikkien sen osalta arvioitujen vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien keskiarvona. Olennaisuuden määrällisenä kynnysarvona käytettiin kaikkien arvioitujen vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien laskennallista mediaania. Tuloksia arvioitiin lopuksi myös laadullisesti, minkä perusteella arvioon tehtiin yhteisymmärryksessä muutamia täsmennyksiä ja rajoituksia.

Yrityksen kestävyyspalveluissa huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset (IRO-2)

Seuraavissa taulukoissa luetellaan kaikki ESRS 2:n ilmoitusvaatimukset ja kuusi standardia, jotka ovat olleet olennaisia Fintrafficille ja jotka ovat ohjanneet vastuullisuusraportimme laatimista. Olemme jättäneet pois kaikki ilmoitusvaatimukset standardien E2 pilaantuminen, E3 vesivarat ja merten luonnonvarat, E4 biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit ja S2 arvoketjun työntekijät osalta, koska ne eivät ole olennaisia toiminnassamme.

Taulukoita voidaan käyttää löytämään tietoja, jotka liittyvät tiettyyn ilmoitusvaatimukseen (DR) kestävyyslausunnoissa. Taulukot osoittavat myös, mihin olemme sijoittaneet tiedot, jotka liittyvät tiettyyn ilmoitusvaatimukseen. Taulukko osoittaa, jos tiedot on esitetty yhtiön vuosikatsaukokonaisuudessa toisessa kohdassa tai tiedot ovat vastuullisuusraportin ulkopuolella erillisessä dokumentissa. Tapauksissa, joissa meillä ei ole vielä tietoa ilmoitusvaatimukseen liittyen, viittausta ei tehdä.

Fintraffic on määritellyt olennaiset tiedot, jotka sen on annettava arvioimiensa vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien osalta, seuraavasti:

Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen ja arviointi

Fintrafficin olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosessi suoritettiin kaksoisolennaisuuden periaatteita noudattaen. Prosessissa käytettiin julkisiin ja sisäisiin materiaaleihin perustuvaa selvitystyötä, sidosryhmähaastatteluja, asiantuntijoiden ja johdon olennaisuusarviointia sekä työryhmätapaamisia.

Kontekstin ymmärtäminen

Tausta-analyysissa perehdyttiin Fintrafficin sisäisiin materiaaleihin, kuten aiemmin tehtyyn olennaisuusanalyysiin, strategia- ja riskienhallintamateriaaleihin sekä muihin selvityksiin esimerkiksi Fintrafficin vaikuttavuudesta. Lisäksi tarkasteltiin kestävyysnäkökulmasta muun muassa Fintrafficia koskevaa EU-lainsäädäntöä, omistajaohjaukseen liittyviä odotuksia ja verrokkitoimijoita.

Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi / Olennaisuuden määrällinen kynnysarvo

Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien vakavuutta, taloudellisten vaikutusten suuruutta ja toteutumisen todennäköisyyttä arvioitiin asteikolla

1–4. Olennaisuusarvo muodostettiin arviointien keskiarvoista, ja määrällisenä kynnysarvona käytettiin laskennallista mediaania. Tuloksia arvioitiin lopuksi myös laadullisesti, minkä perusteella arvioon tehtiin yhteisymmärryksessä muutamia täsmennyksiä ja rajoituksia.

Kaksoisolennaisuusanalyysi

Kaksoisolennaisuusanalyysi on muodollinen menetelmä sen määrittelemiseksi, mihin kestävyysseikkoihin Fintrafficin on suositeltavaa keskittyä strategiassaan ja toiminnassaan ja mitkä aiheet raportoidaan CSRD:n mukaisessa kestävyysraportoinnissa. Analyysin lopputuloksena syntyi lista Fintrafficille olennaisista vastuullisuusaiheista.

Tiedot, jotka perustuvat muuhun EU-lainsäädäntöön (Lisäys B):

Alla oleva taulukko sisältää kaikki tiedot, jotka perustuvat muuhun EU-lainsäädäntöön, kuten on lueteltu ESRS 2 liitteessä B. Taulukossa on myös merkitty, mistä tiedot löytyvät raportistamme ja mitkä tiedot on arvioitu "ei olennaisiksi".



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan d alakohta	Hallituksen sukupuolijakauma	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 13		Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	44
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan e alakohta	Riippumattomien hallituksen jäsenten prosenttiosuus			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	44
ESRS 2 GOV-4	30 kohta	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 10				Olennainen	47
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan i alakohta	Osallistuminen fossiilisiin polttoaineisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/245328 taulukko 1: Ympäristöön liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot ja taulukko 2: Yhteiskuntaan liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot	Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Epäolennainen	-
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan ii alakohta	Osallistuminen kemikaalien tuotantoon liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 9		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Epäolennainen	-
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iii alakohta	Osallistuminen kiistanalaisiin aseisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		Epäolennainen	-
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iv alakohta	Osallistuminen tupakan viljelyyn ja tuotantoon liittyvään toimintaan			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		Epäolennainen	-
ESRS E1-1	14 kohta	Siirtymäsuunnitelma ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	Olennainen	73



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto- velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo- asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS E1-1	16 kohdan g alakohta	Pariisin sopimuksen mukaisten vertailuarvojen ulkopuolelle suljetut yritykset		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohdan d–g alakohta ja 12 artiklan 2 kohta		Olennainen	73
ESRS E1-4	34 kohta	Kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 6 artikla		Olennainen	79–81
ESRS E1-5	38 kohta	Fossilisista lähteistä peräisin olevan energian kulutus eriteltynä lähteiden mukaan (vain ilmastovaikutuksiltaan merkittävät alat)	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5 ja taulukon 2 indikaattori 5				Epäolennainen	-
ESRS E1-5	37 kohta	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5				Epäolennainen	-
ESRS E1-5	40–43 kohta	Energiaintensiteetti, joka liittyy toimintaan ilmastovaikutuksiltaan merkittävillä aloilla	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 6				Epäolennainen	-
ESRS E1-6	44 kohta	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	Liitteen I taulukon 1 indikaattorit 1 ja 2	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 5 artiklan 1 kohta, 6 artikla ja 8 artiklan 1 kohta		Olennainen	82



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS E1-6	53–55 kohta	Kasvihuonekaasujen bruttopäästöjen intensiteetti	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 3	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastomuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 8 artiklan 1 kohta		Epäolennainen	-
ESRS E1-7	56 kohta	Kasvihuonekaasujen poistot ja päästöhyvitykset				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	Epäolennainen	-
ESRS E1-9	66 kohta	Vertailuarvosalkun alttius ilmastoon liittyville fyysisille riskeille			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		Olennainen	76
ESRS E1-9	66 kohdan a alakohta	Rahallisten määrien erittely akuutin ja kroonisen fyysisen riskin mukaan		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 46 ja 47 kohta; Lomake 5: Kaupankäynti varaston ulkopuoliset erät – Ilmastomuutokseen liittyvä fyysinen riski: Vastuut, joihin kohdistuu fyysinen riski			Olennainen	83
ESRS E1-9	66 kohdan c alakohta	Sellaisten merkittävien omaisuuserien sijaintipaikka, joihin kohdistuu olennainen fyysinen riski		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 46 ja 47 kohta; Lomake 5: Kaupankäynti varaston ulkopuoliset erät – Ilmastomuutokseen liittyvä fyysinen riski: Vastuut, joihin kohdistuu fyysinen riski			Olennainen	76, 83



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS E1-9	67 kohdan c alakohta	Yrityksen kiinteistöomaisuuden kirjanpitoarvo eriteltynä energiatehokkuusluokittain		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 34 kohta; Lomake 2: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Kiinteistövakuudelliset lainat – Vakuuden energiatehokkuus			Olennainen	48, 83
ESRS E1-9	69 kohta	Ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien huomioiminen salkussa			Delegoitu asetus (EU) 2020/1818, liite II		Olennainen	-
ESRS E2-4	28 kohta	Kunkin sellaisen ilmaan, veteen ja maaperään päätyvän epäpuhtauden määrä, joka mainitaan E-PRTR-asetuksen (epäpuhtauksien päästöjä ja siirtoja koskeva eurooppalainen rekisteri) liitteen II luettelossa	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 8, taulukon 2 indikaattorit 1, 2 ja 3				Epäolennainen	-
ESRS E3-1	9 kohta	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 7				Epäolennainen	-
ESRS E3-1	13 kohta	Kohdennetut toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 8				Epäolennainen	-
ESRS E3-1	14 kohta	Merien ja valtamerten kestävyys	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				Epäolennainen	-
ESRS E3-4	28 kohdan c alakohta	Kierrätetyn ja uudelleenkäytetyn veden kokonaismäärä	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.2				Epäolennainen	-
ESRS E3-4	29 kohta	Kokonaisvedenkulutus kuutiometreinä oman toiminnan liikevoittoa kohti laskettuna	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.1				Epäolennainen	-
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan a alakohdan i alakohta		Liitteen I taulukon 1 indikaattori 7				Epäolennainen	-
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan b alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 10				Epäolennainen	-



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS 2–IRO-1–E4	16 kohdan c alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 14				Epäolennainen	-
ESRS E4-2	24 kohdan b alakohta	Kestävät maata tai maataloutta koskevat käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 11				Epäolennainen	-
ESRS E4-2	24 kohdan c alakohta	Kestävät meriin liittyvät käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				Epäolennainen	-
ESRS E4-2	24 kohdan d alakohta	Metsäkatoon puuttumista koskevat toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 15				Epäolennainen	-
ESRS E5-5	37 kohdan d alakohta	Kierrättämätön jäte	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 13				Epäolennainen	-
ESRS E5-5	39 kohta	Vaarallinen jäte ja radioaktiivinen jäte	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 9				Epäolennainen	-
ESRS 2–SBM-3–S1	14 kohdan f alakohta	Pakkotyötapauksen riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 13				Epäolennainen	-
ESRS 2–SBM-3–S1	14 kohdan g alakohta	Lapsityövoimatapauksen riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 12				Epäolennainen	-
ESRS S1-1	20 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Olennainen	87
ESRS S1-1	21 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence-käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	87
ESRS S1-1	22 kohta	Ihmiskaupan ehkäisemistä koskevat prosessit ja toimenpiteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 11				Olennainen	88



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS S1-1	23 kohta	Työtapaturmien ehkäisemistä koskevat toimintaperiaatteet tai hallintajärjestelmä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 1				Olennainen	88
ESRS S1-3	32 kohdan c alakohta	Epäkohtien tai valitusten käsittelyjärjestelmät	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 5				Olennainen	90
ESRS S1-14	88 kohdan b ja c alakohta	Kuolemantapausten lukumäärä ja työtapaturmien lukumäärä ja osuus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 2		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	100
ESRS S1-14	88 kohdan e alakohta	Loukkaantumisten, onnettomuuksien, kuolemantapausten tai sairauksien vuoksi menetettyjen päivien määrä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 3				Olennainen	100
ESRS S1-16	97 kohdan a alakohta	Sukupuolten välinen tasoittamaton palkkaero	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 12		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	100
ESRS S1-16	97 kohdan b alakohta	Toimitusjohtajan suhteettoman suuri palkka	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 8				Olennainen	100
ESRS S1-17	103 kohdan a alakohta	Syrjintätapaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 7				Olennainen	101
ESRS S1-17	104 kohdan a alakohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n periaatteiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10 ja taulukon 3 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		Epäolennainen	-
ESRS 2 –SBM-3 –S2	11 kohdan b alakohta	Huomattava lapsityövoiman tai pakkotyön käytön riski arvoketjussa	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 12 ja 13				Epäolennainen	-
ESRS S2-1	17 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Epäolennainen	-
ESRS S2-1	18 kohta	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 11 ja 4				Epäolennainen	-



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS S2-1	19 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		Epäolennainen	-
ESRS S2-1	19 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence -käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Epäolennainen	-
ESRS S2-4	36 kohta	Arvoketjun alku- ja loppupäähän liittyvät ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Epäolennainen	-
ESRS S3-1	16 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Olennainen	104–105
ESRS S3-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden, ILO:n periaatteiden tai OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		Olennainen	105
ESRS S3-4	36 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Olennainen	105
ESRS S4-1	16 kohta	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Olennainen	107–108
ESRS S4-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		Olennainen	105
ESRS S4-4	35 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Olennainen	105



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto- velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo- asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olennainen/ epäolennainen	Sivunumero
ESRS G1-1	10 kohdan b alakohta	Korruption vastainen Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 15				Olennainen	111
ESRS G1-1	10 kohdan d alakohta	Väärinkäytösten paljastajien suojelu	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 6				Olennainen	111
ESRS G1-4	24 kohdan a alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevien lakien rikkomisesta määrätyt sakot	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 17		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Olennainen	112
ESRS G1-4	24 kohdan b alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevat normit	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 16				Olennainen	112



Monialaiset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS 2	Yleisiet tiedot	Kappale	Sivu	Lisätietoja
BP-1	Kestävyysselvitysten yleiset laatimisperusteet	Vastuullisuusraportin yleiset laatimisperusteet	43	
BP-2	Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot	Fintrafficin vastuullisuussuunnitelmat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä	44	
GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	44	
GOV-2	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	44–45	
GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	46–47	
GOV-4	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista		47	Fintraffic esittää due diligence -prosessia koskevat tiedot tällä raportilla eri kohtien alla
GOV-5	Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta	Riskienhallinta ja sisäinen valvonta vastuullisuusraportoinnin osalta	47	
SBM-1	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	53–55	
SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset	15, 53, 56–57, 84, 89–90, 103–104	
SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	48–52, 56–57, 73–74, 84–87	
IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	47–52, 57, 74, 111	
IRO-2	Yrityksen kestävyys selvityksissä huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	Yrityksen kestävyys selvityksissä huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	58–66	



Ympäristöön liittyvät standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS E1	Ilmastonmuutos	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	47–48, 71	
E1-1	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	71	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	72–73, 85	
ESRS, IRO-1	Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	73–75, 85	
E1-2	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	73	
E1-3	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	73–74	
E1-4	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	76, 79–80	
E1-6	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	81	
E1-9	Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	75, 82	



Sosiaaliset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS S1	Oma työvoima	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset	54, 57–58, 83, 88–89, 102–103	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	83–86	
S1-1	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	86–88	
S1-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	88–89	
S1-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	89	
S1-4	Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus	Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus	90	
S1-5	Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan	Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan	95, 96	
S1-6	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	97	
S1-8	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	98	
S1-9	Monimuotoisuuden mittarit	Monimuotoisuuden mittarit	98	
S1-10	Riittävä palkka	Riittävä palkka	98	
S1-13	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	98	
S1-14	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	99	
S1-15	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa indikaattorit	99	
S1-16	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)	99	
S1-17	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	100	



ESRS S3	Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset; Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi	53, 56–57, 103–104	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	102–104, 106	
S3-1	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi	103–104	
S3-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen kanssa	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa	105	
S3-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiintuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelemiseksi	105	
S3-4	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat	105–106	
S3-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	106	
ESRS S4	Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset; Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi	53, 103–104	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Kuluttajat ja loppukäyttäjät	107–109	
S4-1	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	107–108	
S4-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	Prosessit yhteydenpitoon kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	108	
S4-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiintuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajien ja loppukäyttäjien huolenaiheiden käsittelemiseksi	108	
S4-4	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	Olennaisiin riskeihin ja mahdollisuuksiin liittyvät toimet	108	
S4-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	Tavoitteet kielteisten vaikutusten hallintaan ja myönteisten vaikutusten edistämiseen	108	



Hallinnolliset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS G1	Liiketoiminnan harjoittaminen	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	44	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallinta, mittarit ja tavoitteet	110	
G1-1	Yrityskulttuuri ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	Liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	110–111	
G1-2	Suhteet toimittajiin	Suhteet toimittajiin	111	
G1-3	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	111	
G1-4	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	112	
G1-5	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	112	
G1-6	Maksukäytännöt	Maksukäytännöt	112	



E1 Ilmastonmuutos

Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin (ESRS 2 GOV-3)

Fintrafficcissa noudatetaan yhtiön hallituksen hyväksymiä johdon palkitsemisperiaatteita sekä valtion omistajaohjauksen suosituksia, kuten valtioneuvoston omistajapoliittiseen periaatepäätökseen 2024 sisältyvää kannanottoa valtio-omisteisten yhtiöiden johdon palkitsemisesta sekä soveltuvien osin hallinnointikoodia 2020.

Omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaan Fintrafficin tulee integroida vastuullisuus osaksi palkitsemisjärjestelmää, mukaan lukien johdon palkitsemista. Palkitsemisessa tulee huomioida liiketoiminnan kannalta olennaiset vastuullisuustavoitteet. Vastuullisuus huomioidaan johdon tavoiteasetannassa ja tulospalkkiojärjestelmässä turvallisuuden, ympäristön, sosiaalisen vastuun sekä hyvän hallintotavan osalta.

Vuoden 2024 johdon vastuullisuustavoitteiksi on asetettu CSRD:n kypsyystaso, taloudellinen

tehokkuus ja henkilöstön tyytyväisyys. Varsinaisia ilmaston liittyviä tavoitteita tulospalkkiojärjestelmässä ei ole tarkemmin eritelty vuonna 2024.

Strategia

Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma (E1-1)

Liikenteen toimialan toimintaympäristö on muutoksessa. Toimialan taustalla vaikuttavat megatrendit, kuten ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden väheneminen sekä kaupungistuminen ja siihen liittyvä joukkoliikenteen kasvu. Ympäristön tilan heikentymistä hidastavia ja estäviä trendejä ovat muun muassa valtioiden ja yritysten vähähiilisyys- ja hiilineutraaliustavoitteet, kevyen liikenteen kasvu, kulkuneuvojen polttoainetehokkuuden parantaminen, liikennejärjestelmän logistiikan tehokkuus ja ekosysteemijärjestely, fossiilisista polttoaineista luopuminen ja uudet energiamuodot liikkumisessa ja rakentamisessa.

Edellä mainittuja megatrendejä ohjaamaan on luotu kansainvälisiä ja kansallisia ympäristösäädöksiä, -sopimuksia ja -ohjelmia, jotka vaikuttavat suoraan tai epäsuorasti liikennejärjestelmän – myös Fintrafficin liiketoimintaympäristöön. Fintraffic tukee ja edistää omalla liikenteenohjaustoiminnalla sidosryhmiensä ympäristötavoitteita sekä yleisesti laajempia yhteiskunnallisia ja ympäristöllisiä periaatteita, kuten kestävä kehitys.



Konkreettinen ympäristötyö Fintrafficissa jakautuu oman toiminnan ja arvoketjun ympäristövaikutusten hallintaan sekä Fintrafficin liikenteenohjaustoiminnan vaikutukseen koko liikennejärjestelmän päästöihin.

Fintraffic on palveluliiketoimintaa harjoittava yritys, jonka altistuminen hiili-, öljy- ja kaasualan toiminnoille on marginaalista. Fintrafficin liiketoimintaan ei kuulu keskeisiä omaisuuseriä tai tuotteita, jotka aiheuttaisivat kasvihuonekaasupäästöjen lukkiutumista ja täten vaarantaisivat omien kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden saavuttamisen. Taksonomiamukaisuus- ja kelpoissuusselvitystä edistetään vuoden 2025 aikana. Fintrafficin kasvihuonekaasuihin liittyvä oma ympäristövaikutus heijastuu merkittävimmin hankinnoissa arvoketjuineen. Hankinnat muodostavat 98 prosenttia yrityksessä aiheutuneista kasvihuonekaasupäästöistä (taulukko 4). Fintraffic aloitti vuonna 2024 laajemman selvitystyön hankintojen (ostetut palvelut ja tuotteet) päästövaikutuksesta. Selvitystyö jatkuu vuonna 2025. Tavoitteena on selvittää inventaarin avulla merkittävimmät päästövähennyskohteet (rahallinen, strateginen, potentiaalinen), suunnitella vaikuttavat vähennystoimenpiteet merkittäville päästövähennyskohteille ja suunnitella lyhyen, keskipitkän ja pitkän tähtäimen tarkempi siirtymäsuunnitelma kohti vähähiilisyttä merkittävien hankintojen osalta.

Suorat scope 1 -päästöt ja epäsuorat scope 2 -päästöt ovat noin 2 prosenttia Fintrafficin vuoden 2024 kokonaiskasvihuonekaasupäästöistä. Fintraffic on määrätietoisesti vähentänyt vuodesta 2019 alkaen riippuvuuttaan fossiilisin tuotantomuodoin valmistetusta sähköstä ja lämmöstä. Ostetusta sähköstä noin 97 prosenttia on tällä hetkellä alkuperältään fossiilivapaata (uusiutuvilla ja ydinvoimalla tuotantotavoilla tuotettu sähkö). Fintrafficin oma energiantuotanto (varavoimakoneet) ja hallinnassa oleva ajoneuvokalusto on tarkoitus muuttaa vuoteen 2030 mennessä biopolttoaineita tai sähköä käyttäväksi. Kasvihuonekaasujen kokonaispäästövähennys kaikilta osa-alueilta yhteenlaskettuna on vuodesta 2019 vuoteen 2023 61 prosenttia (taulukko 1).

Fintraffic on sitoutunut Suomen valtion hiilineutraaliustavoitteeseen vähentämällä omasta toiminnastaan aiheutuneet merkittävät scope 1- ja 2-kasvihuonekaasupäästöt nollaan vuoden 2030 loppuun mennessä ja saavuttaa täysi hiilineutraalius myös merkittävässä hankinnoissa vuoteen 2035 mennessä. Täysi hiilineutraalius kaikessa Fintrafficin toiminnassa – mukaan lukien arvoketjun päästöt – saavutetaan viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Fintrafficin tavoite on linjassa Pariisin ilmastopimuksen tavoitteen kanssa rajoittaa ilmastopimuksen tavoitteen kanssa rajoittaa ilmastopimuksen lämpeneminen 1,5 asteeseen. Fintraffic on määrittänyt siirtymäsuunnitelman päästövähennyk-

sille SBTi:n Pariisin ilmastopimuksen mukaisen monialaisen päästövähennyksen kehityspolun mukaisena (kuva 2). Fintraffic huomioi myös omissa vähennystavoitteissaan Suomen valtion hiilineutraaliustavoitteen kasvihuonekaasusiirtymäsuunnitelmaa tarkennettaessa vuodesta 2025 alkaen.

Taulukossa 1 kuvataan scope 1-, 2- ja 3-vähennystavoitteet ja toimenpiteet vuosille 2030, 2035 ja 2050.

Siirtymäsuunnitelma vähähiilisyteen, sen päivitykset ja täytäntöönpano esitellään ja hyväksytään konsernin johtoryhmässä vuosittain. Suunnitelman hyväksynnän jälkeen päästövähennysten siirtymäsuunnitelma integroidaan yhtiöiden liiketoimintastrategioihin ja rahoitussuunnitelmiin. Tytäryhtiökohtaiset vähähiilisyyden tiekarttatoimenpiteet päätetään, toteutetaan ja seurataan yhtiöittäin liiketoimintotasolla. Taloudellisen olennaisuuden tunnistamista tarkennetaan vuoden 2025 aikana omien kasvihuonekaasupäästövähennysten tavoitteista ja toimenpiteistä sekä hiilikädenjäljestä.

Fintrafficin ympäristövastuullisuus sisältää hiilineutraaliuden lisäksi energia- ja materiaalitehokkuuden kehittämisen omassa toiminnassa. Fintrafficin liiketoiminnot edistävät sidosryhmien ilmastomuutoksen ehkäisytyötä tarjoamalla liikenteenohjauksen palveluita koko liikennejärjestelmän optimoimiseksi ja ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Oman hiilijalanjäljen vähenemisen lisäksi Fintraffic pyrkii lisäämään kädenjälkeään kehittä-

mällä ja parantamalla omia liikenteenohjaustoimintojaan sekä kehittämällä uusia digitaalisia palveluja sidosryhmien käyttöön.

Liikenteen ruuhkia ehkäisevän liikenteenohjauksen sekä Suomen ilmatilan tehokkaan hyödyntämisen avulla Fintraffic pystyy vaikuttamaan liikenteen päästöjen vähenemiseen. Tietoa ja digitaalisia palveluja tuottamalla voidaan sujuvoittaa matka- ja logistiikkaketjuja sekä estää ympäristövahtinkoja ja -onnettomuuksia. Uusilla ratkaisuilla voidaan myös helpottaa häiriö- ja ruuhkatilanteita ja auttaa vähentämään väylänpidon kustannuksia.

Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa (ESRS 2 SBM-3)

Fintraffic on kartoittanut säännöllisesti ilmastomuutokseen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia vuodesta 2021 alkaen. Ympäristöriskien arviointi perustuu TCFD-viitekehykseen. Ilmastomuutoksesta aiheutuvat vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet Fintrafficin liiketoimintaan tunnistetaan, arvioidaan ja hallitaan Fintrafficin riskiprosessin kautta säännöllisesti vuosittain. Pohjatietona riskianalyysille on vuosittain toteutettava Fintrafficin kasvihuonekaasuinventaaari, jossa kuvataan oman liiketoiminnan päästövaikutus ilmastomuutokseen (ympäristövaikutus). Riskiarvioinnissa tunnistetaan olennaiset



fyysiset ja siirtymäriskit omissa toiminnoissa ja arvoketjun alku- ja loppupäässä (muun muassa liikenteenohjaus, liikennetieto, hankinnat). Kartoitustyön taustatietona on käytetty muun muassa IPCC:n RCP-kasvihuonekaasuskenaarioita RCP1.9-8.5. Fintrafficin liiketoimintaa on arvioitu karkealla tasolla ilmastoskenaarioihin ja niiden tulemiin (kuten lämpötilan ja merenpinnan nousu Suomessa eri skenaarioissa). Fyysisiä ja siirtymäriskejä on arvioitu ilmastoskenaarioiden perusteella lyhyen (1 vuosi), keskipitkän (1–5 vuotta) ja pitkän (yli viisi vuotta) aikavälin vaikutuksina Fintrafficin liiketoimintaan. Riskiprosessin yhteydessä tunnistetaan liiketoiminnan resilienssi ja keinot ilmastonmuutoksesta aiheutuvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallintaan. Ilmastoriskien tunnistamisprosessissa on lisäksi aiemmin arvioitu ei-numeerisesti vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien talousvaikutuksia Fintrafficin liiketoimintaan. Aiemmissa riskiarvioinneissa ei ole tunnistettu riittävän tarkasti taloudellisen olennaisuuden arvioinnin lähtökohtaa ylittäviä riskejä tai mahdollisuuksia, jotka vaikuttavat tai joiden voidaan kohtuudella olettaa vaikuttavan Fintrafficin taloudelliseen asemaan, taloudelliseen tulokseen, kassavirtoihin, rahoituksen saatavuuteen tai pääomakustannuksiin lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä ja jotka ovat olennaisia kestävyysraportoinnin kannalta. Resilienssianalyysiä kehitetään jatkossa eritoten siten, että oleellisten

vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien vuorovaikutussuhteet Fintrafficin strategiaan ja liiketoimintamalliin tunnistetaan selvemmin.

Fintrafficin vastuullisuustyön päivityksen yhteydessä vuonna 2024 tehtiin olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien kaksoisolennaisuusanalyysi. Samalla arvioitiin vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa. Sivuilla 48-52 kuvataan viimeisimmän olennaisuusanalyysin tulokset liittyen ilmastonmuutoksesta Fintrafficin kestävyydelle liittyviin taloudellisiin riskeihin ja mahdollisuuksiin. Huomioitavaa on, että Fintrafficin oman riskiprosessin mukaiseen arvioon on koottu myös ne riskit, jotka eivät nousseet viimeisimmän kaksoisolennaisuusanalyysin perusteella olennaisiksi Fintrafficin liiketoiminnan riskeiksi.

Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista (ESRS 2 IRO-1)

Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet (E1-2)

Fintrafficin visiona on tuottaa maailman ympäristöystävällisintä liikennettä ja liikenteenhallintaa. Päämääränä on olla edelläkävijä ympäristöystävällisessä liikenteenhallinnassa.

Fintrafficin ympäristötyöllä pyritään edistämään kestävää kehitystä omissa ja ulkoisten sidosryhmien liiketoiminnoissa. Fintrafficin konkreettinen ympäristötyö jakautuu oman toiminnan ja arvoketjun ympäristövaikutusten hallintaan sekä vaikutukseen koko liikennejärjestelmän päästöihin.

Fintrafficin vastuullisuustoimiin liittyvät toimintaperiaatteet koskevat ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista sekä energiatehokkuutta. Fintraffic on sitoutunut Suomen valtion hiilineutraaliustavoitteeseen vähentämällä omasta toiminnasta aiheutuneet merkittävät kasvihuonekaasupäästöt nollaan vuoteen 2035 mennessä. Hiilineutraaliustavoite on linjassa Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteen kanssa rajata maapallon keskilämpötilan nousu alle 1,5 asteeseen. Täysi hiilineutraalius pyritään saavuttamaan EU:ssa (ja Fintrafficcissa) vuoteen 2050 mennessä.

Fintrafficin toimintakulttuuri perustuu kestävän kehityksen periaatteelle. Kokonaisvaltainen kestävän kehityksen käsite jakaantuu ekologiseen, taloudelliseen, sosiaaliseen ja kulttuuriseen kestävyYTEEN. Fintraffic sitoutuu edistämään omassa ympäristötoiminnassaan ekologisen kestävyYden periaatetta – eli biologisen monimuotoisuuden säilyttämistä, kestävää energian ja luonnonvarojen käyttöä, ympäristökuormituksen sopeuttamista luonnon sietokykyyn, kestävää materiaalitaloutta ja ilmaston muutoksen hidastamista.

Osa-alue	2019, t CO ₂ e	2024, t CO ₂ e	%- muutos
Scope 1	114	178	56
Scope 2	40 450	125	-99
Scope 3	33 480	28 923	-14
Yhteensä	74 044	29 227	-61

Taulukko 1. Fintrafficin hiilijalanjälki vuonna 2024 oli 29 227 t CO₂e. Fintraffic on vähentänyt fossiilisin tuotantomuodoin tuotetun sähkön osuutta vuodesta 2019 alkaen lähes 100 %.

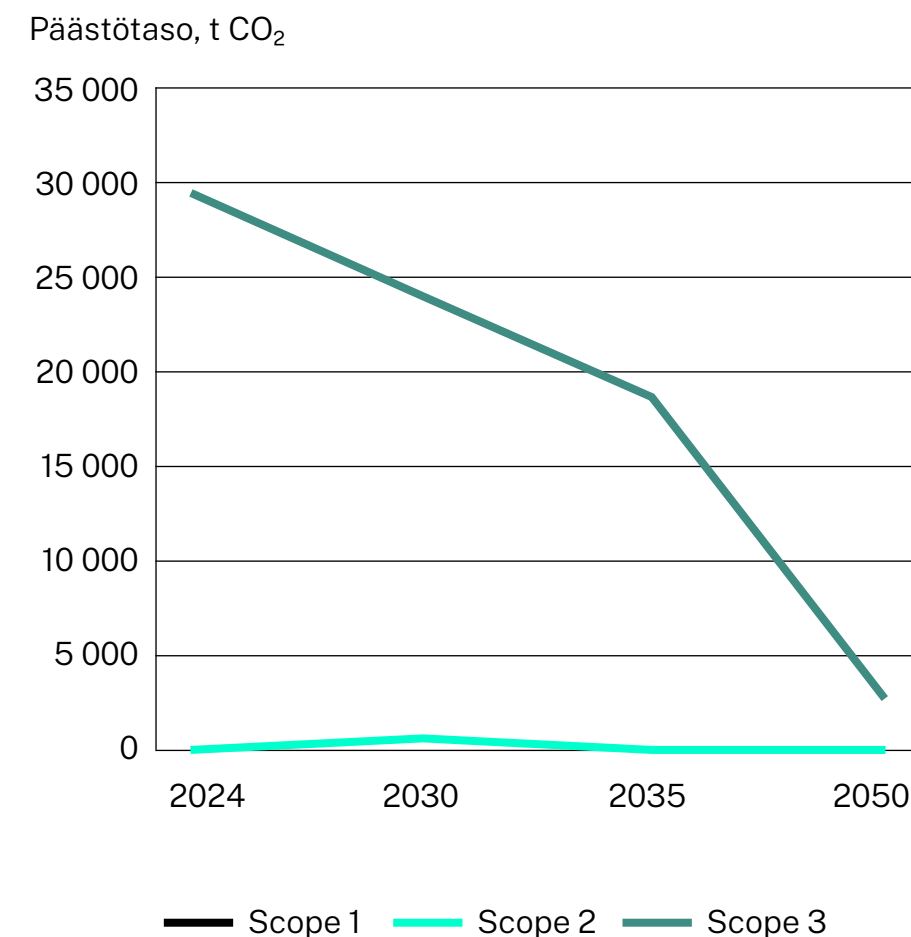
Ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet on kuvattu Fintrafficin vastuullisuusohjelmassa. Vuosittaisessa hiilipäästöraportissa ja siihen liittyvässä toimenpideohjeistuksessa kuvataan konkreettisia toimenpiteitä omien kasvihuonekaasupäästöjen, kasvihuonekaasujen poistojen ja siirtymäriskien hallintaan eri aikaväleillä Fintrafficin omissa toiminnoissa ja/tai sen arvoketjun alku- ja loppupäässä.

Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit (E1-3)

Fintrafficin tavoitteena on vähentää/poistaa merkittävimmät oman liiketoiminnan suorat ja epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2035 mennessä.



Fintraffic päästövähennyspolku 2024–2050



Kuva 2. Fintraffic päästövähennyspolku vuoteen 2050 asti. Scope 1 osa-alueen kasvihuonekaasut voidaan nollata vuoteen 2030 mennessä suunnitelluin toimenpitein. Scope 3 osa-alueen päästövähennyspolku tarkentuu vuonna 2025. Hankinnat muodostavat Fintrafficin hiilijalanjäljestä merkittävimmän osuuden. Suurin vaikuttavuus hiilineutraaliustyössä saavutetaan panostamalla ostettujen tuotteiden ja palveluiden sekä käyttöomaisuuden vähähiilisyystoimenpiteisiin.

Hiilineutraalius scope 1- ja 2 -osa-alueiden päästöissä saavutetaan vuosien 2025–2030 aikana. Scope 3 -osa-alueen hiilineutraalius toteutuu merkittävien hankintojen osalta vuoteen 2035 mennessä. Fintrafficin tavoitteena on muuttaa kaikki ostettu sähkö- ja kaukolämpö (scope 2) fossiilivapaaksi vuoteen 2030 mennessä. Scope 1 osa-alueen hiilineutraalius saavutetaan toimenpiteillä, jotka ovat tuotantoautojen ja varavaimakoneiden polttoaineen vaihtaminen biopohjaiseksi sekä Fintrafficin hallinnassa olevan ajoneuvokaluston sähköistäminen vuoteen 2030 mennessä. Tyypillisenä palveluliiketoimintaa harjoittavana yrityksenä Fintrafficin merkittävimmät päästöt syntyvät hankinnoista. Scope 3 -osa-alueen ostetut tuotteet ja palvelut sekä käyttöomaisuus kattavat 98 prosenttia kaikista Fintrafficin päästöistä. Fintrafficin tavoitteena on muuttaa merkittävät hankinnat vähähiiliseksi vuoteen 2035 mennessä. Merkittävät hankinnat tunnistetaan hankintainventaarilla vuonna 2025. Inventaarin perusteella tarkentuvat myös tulevat konkreettiset vähähiilisyystoimenpiteet ja tarkempi aikataulu tuleville vuosille.



Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset (E1-9)

Fintrafficin liiketoiminta ei ole merkittävästi fossiili-riippuvaista eikä liiketoimintamalli perustu hiili-intensiivisyyteen. Tyypillisenä palveluliiketoimintayrityksenä Fintrafficin merkityksellisimmät kasvihuonekaasupäästöt syntyvät hankinnoista arvoketjuineen. Omat suorat energiantuotannosta aiheutuneet päästöt ja ostetusta sähköstä aiheutuneet epäsuorat päästöt on muutettu fossiilipaiksi lähes sataprosenttisesti jo tähän mennessä. Ilmaston muutokseen vaikuttava kielteinen oman liiketoiminnan kasvihuonekaasupäästövaikutus ja fossiiliriippuvuus vähenee jatkuvasti suunnitelluin ja toteutunein toimenpitein.

Fintrafficilla ei ole tällä hetkellä yleisesti hyväksyttyjä menetelmiä, joilla voitaisiin arvioida tai mitata, miten olennaisiksi määritetyt fyysiset ja siirtymäriskit voivat vaikuttaa Fintrafficin tulevaan taloudelliseen asemaan, taloudelliseen tulokseen tai kassavirtoihin. Hyvin todennäköistä on, että Fintrafficin toiminnot altistuvat ilmastoon liittyville fyysisille ja siirtymäriskeille taloudellisesti matalammalla todennäköisyydellä kuin esimerkiksi Fintrafficin ulkoisten sidosryhmien toiminnot. Riskiin altistumisen toteuman todennäköisyyttä pienentää edelleen ilmastonmuutoksen vaikutusten realisoitu-

misen pitkä aikahorisontti ja eritoten Fintrafficin omat päästövähennystoimenpiteet, joilla poistetaan mahdollisten siirtymäriskien toteumaa. Siirtyminen käyttämään fossiilivapaata energiaa ja polttoaineita hallitusti sekä pyrkimys muuttaa hankintoja vähähiiliseksi pitkällä tähtäimellä vähentävät energiakustannusten nousuriskistä aiheutuvaa taloudellista lisäkulua enemmän kuin mahdollisesta vihreästä siirtymästä aiheutuvasta energiahintojen nousun vaikutuksesta voi lisäkustannusvaikutuksia liiketoimintaan syntyä. Fintrafficin mahdollisuus käyttää kulutusjoustoja omassa energiankulutuksessa on vaikeaa, sillä yhtiön energiankysyntä on joustamattonta. Oikeasuuntaisella kiinteistöstrategialla, uusilla energiantuotantomuodoilla ja toimivilla energiatehokkuustoimenpiteillä omaa kysyntäjoustoja voidaan lisätä ja resilienssiä parantaa.

Lämpötilan nousu, äärimmäiset sääilmiöt (esimerkiksi myrskyt, tulvat, sateet, kuivuus) ja merenpinnan nousu liittyvät suoraan ilmaston lämpenemisen aiheuttamiin fyysisiin akuutteihin ja kroonisiin vaikutuksiin. Transitionriskit ovat riskejä, jotka aiheutuvat yhteiskunnan siirtymisestä kohti kestävämpää ja vähähiilisempää taloutta. Ottaen huomioon Fintrafficin liiketoimintaan liittyvät olennaiset fyysiset ja siirtymäriskit ei riskien taloudellinen vaikutus ole Fintrafficille oletettavasti merkittävää. Ilmastonmuutoksen aiheuttamat fyysiset riskit liittyvät ääri-ilmiöiden (myrskyt, tulvat,

sateet) aiheuttamiin vaurioihin liikenteenohjauksen rakennuksiin ja laitteisiin. Ylimpien lämpötilojen nousu voi vaikuttaa jäähdytystarpeen lisäämiseen työskentely- ja teknisissä tiloissa. Fyysisen akuutin riskin toteuma on rajoittunut maantieteellisesti rajalliselle alueelle, eikä tapahtuneella, sään ääri-ilmiöstä aiheutuvalla poikkeamalla, ole todennäköisesti lyhytaikaista pitempää vaikutusta Suomen valtakunnan alueen liikenteenohjaukseen. Fyysiset riskit voivat vaurioittaa Fintrafficin infrastruktuuria rajoitetusti, lyhytaikaisesti ja matalalla todennäköisyydellä. Riskien toteuman taloudellista vaikutusta on vaikea arvioida, sillä Fintrafficin resilienssi kestää yksittäisten rakennusten tai laitteiden osittaista tai täydellistä rikkoontumista on hyvä. Suuremmat taloudelliset vaikutukset kohdistuvat ilmastonmuutoksesta aiheutuneissa fyysisten riskien tapauksissa todennäköisesti pitkällä aikavälillä ulkoisten sidosryhmien liiketoimintaan.

Ääri-ilmiöihin voi liittyä tulevaisuudessa myös erilaisia energian saantiin liittyviä ongelmia. Fyysisten rikkoontumisten aiheuttamat energiakatkokset ja niiden seurauksena säätely- ja rajoitustoimenpiteet voivat aiheuttaa Fintrafficille kielteisiä taloudellisia vaikutuksia. Talousvaikutusta on vaikeaa näissä tapauksissa arvioida määrällisesti, sillä Fintraffic varautuu energiakatkoksiin erilaisin varatoimenpitein. Rakennusten ja laitteiden ennakoivalla kunnossapidolla (hulevedet ja viilennys) ja

energiatehokkuustoimenpiteillä voidaan lisätä infrastruktuurin kestävyyttä mahdollisia ilmastonmuutoksen negatiivisia vaikutuksia vastaan.

Mahdollisista Fintrafficin kohdistuvista siirtymäriskeistä voidaan mainita yleisesti erilaiset säätelyriskit, kuten energia-, ilmasto- ja ympäristöregulaation kiristyminen sekä yleisen kustannustason nousu energiassa, vakuuttamisessa ja investoinneissa. Siirtymäriskien talousvaikutusta Fintrafficille on vaikeaa arvioida tällä hetkellä. Arvioinnin tarkentamista jatketaan vuonna 2025.

Fintraffic mahdollistaa ulkoisten sidosryhmien (liikennejärjestelmät) ilmastonmuutoksen hillintä- ja sopeutumistyön omalla liikenteenohjauspalvelullaan. Fintrafficin tarjoamat ajantasainen liikennetieto ja liikenteenohjauspalvelut lisäävät liikenteen tehokkuutta vähentäen polttoaineen kulutusta ja täten myös päästöjä (lentoreittien tehokkuus, NEMO sekä muut digitalisaation hyödyt). Lisäksi uudet tiedonhallinnan ratkaisut parantavat häiriö- ja ruuhkatilanteiden hallintaa, jolloin päästöt vähenevät liikennejärjestelmätasolla.



Scope 1- ja 2-päästöt	Perusvuosi (2024)	2030 tavoite	Viite	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK päästöt (kt CO ₂ -eq)	303	0	-42	0		0	-10
Polttoaineen vaihto	178	0		0		0	
Sähköistäminen	0	0		0		0	
Fossiilivapaan energian käyttö	125	0		0		0	
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	178	178		0		0	
Prosenttiosuus scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100		0		0	
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	0,7	0		0		0	
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	1 801	1 801		0		0	
Prosenttiosuus sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100		0		0	
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	7,1	0		0		0	
Markkinaehtoisten scope 2 -kasvihuonepäästöjen absoluuttinen vähennys	125	125		0		0	
Prosenttiosuus markkinaehtoisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100		0		0	

Scope 3 -päästöt	Perusvuosi (2024)	2030 tavoite	Viite	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK päästöt (kt CO ₂ -eq)	28 923	23 717	-20	18 511	-20	2 892	-10
Energiatehokkuus ja kulutuksen vähentäminen							
Materiaalitehokkuus ja kulutuksen vähentäminen							
Energialähteen vaihto							
Sähköistäminen							
Uusiutuvan/fossiilivapaan energian käyttö							
Tuotteen vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen							
Prosessin vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen							
Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	0	5 206		5 206		15 619	
Prosenttiosuus scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	-20		-20		-10	
Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	114,10	93,50		73		11	

Taulukko 3.



Kasvihuonekaasupäästöjen laskentametodologia

Kasvihuonekaasupäästöt sisältävät kaikkien Fintrafficin yhtiöiden liiketoimista aiheutuneet päästöt raportointivuonna. Kasvihuonekaasupäästöt lasketaan noudattaen GHG-protokollaa (GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard ja Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard). Raportoinnin rajausta perustuu operatiiviseen kontrolliin. Raportointi kattaa suorat kasvihuonekaasupäästöt (scope 1) Fintrafficin omistamista toiminnoista, epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (scope 2) ostoenergian tuotannosta ja epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt muualta arvoketjusta (scope 3) sisältäen ylävirran (upstream) ja alavirran (downstream) soveltuvien osien. Huomioitavaa on, että vuodesta 2024 alkaen (perusvuosi) myös scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt raportoidaan merkittävien päästölähteiden osalta tarkemmin kuin aiempina vuosina.

Laskenta sisältää kaikki GHG-protokollan kattamat kasvihuonekaasut (CO₂, CH₄, N₂O, HFC-yhdisteet, PFC-yhdisteet, SF₆ ja NF₃) siinä määrin kuin päästölähteelle on saatavissa kaikkien kasvihuonekaasujen päästökertoimia. Päästöt muunnetaan hiilidioksidiekvivalenteiksi. Ekvivalenttilukua on käytetty, jos se on ollut saatavilla. Aiempien vuosien tietoja korjataan ja päivitetään tarvittaessa kattamaan kaikki

kasvihuonekaasut takautuvasti, jos laskentaan on sisällytetty aiemmin ainoastaan hiilidioksidipäästöt ja mahdolliset päästökertoimien tarkennukset sen mahdollistavat. Biogeeniset päästöt on laskettu ja raportoitu niille päästölähteille, joille se on ollut saatavissa olleiden päästökertoimien mukaan mahdollista.

Scope 1-päästöt lasketaan Fintrafficin hallinnassa olevien varavoimakoneiden ja ajoneuvokaluston käyttämistä polttoaineista. Laskenta perustuu polttoaineiden toimittajakohtaisiin päästökertoimiin tai kansallisesti tilastoituihin päästökertoimiin.

Scope 2-päästöt lasketaan kaikesta energiankulutuksesta, joka syntyy Fintrafficin toimitilojen ja liikennejärjestelmien käyttämien sähköjärjestelmien käyttämästä ostosähköstä. Kaukolämpöpäästöt lasketaan kaikista omista ja vuokratoimitiloista. Vuokrattujen tilojen osalta scope 2-sähkö- ja lämpöenergiapäästöt raportoidaan scope 3 C8-kategoriassa; itselle vuokrattu omaisuus.

Scope 2-hiilidioksidipäästöjen laskentaan käytetään kahta menetelmää. Markkinaperusteisessa menetelmässä käytetään tuottajakohtaisia päästökertoimia, joita täydennetään kansallisilla jäännösjakaumasähkön päästökertoimilla jäljittämättömän ostosähkön osalta. Sijaintiperusteisessa menetelmässä käytetään maakohtaisia kulutetun sähkön keskimääräisiä päästökertoimia. Jäännösjakaumakertoimet ja

maakohtaiset kertoimet on otettu Fintrafficin käytössä olevasta Open CO₂-palvelusta.

Scope 3-kategorian laskenta toteutetaan pääosin spend-pohjaisella päästölaskentatyökalulla (Hansel). Kaikki kategoriat, jotka tunnistetaan olennaisiksi (euromääräisyys, strategisuus, päästöpotentiaalisuus), lasketaan tarkemmin. Scope 3-inventaarioon sisällytetään myös kategorioita, joissa kasvihuonekaasujen määrä ei ole merkittävä. Laskentaan sisällytetyt ja sen ulkopuolelle jätetyt Fintrafficille epäolennaiset kategoriat luetellaan taulukossa sivulla 82.

Scope 1

Scope 1-kasvihuonekaasupäästöt (GHG) vähenivät 6 % vuodesta 2023 vuoteen 2024. Suurin tekijä päästövähennykselle oli vähenyt fossiilipolttoaineiden käyttö varavoimakoneissa ja työsuhdeautoissa.

Tavoitteena on siirtyä käyttämään jatkossa kaikissa varavoimakoneissa ja autoissa biopohjaisia ja fossiilivapaita polttoaineita vuoteen 2030 mennessä.

Scope 2

Sijaintiperusteiset scope 2-päästöt pysyivät samalla tasolla vuodesta 2023 vuoteen 2024. Fossiiliperäisten polttoaineiden käyttö on ollut viime vuosina valtakunnallisesti korkealla tasolla myös sähkön tuotannossa.

Markkinaperusteinen scope 2 on lähes sataprosenttisesti nolla, koska suurin osa ostetusta sähköstä hankitaan Hansel-sopimuksen mukaisesti fossiilivapaana sähköä.

Omien kiinteistöjen kaukolämmitys toteutetaan tällä hetkellä sekatuotantoon perustavalla lämmöllä. Tavoitteena on vaihtaa lämmön alkuperä fossiilivapaaksi lähivuosina. Fintrafficin vuokratoimitilojen kaukolämpö tuotetaan jo nyt uusiutuvilla tuotantotavoilla usealla paikkakunnalla.

Kaukolämmön ostosta omiin toimitiloihin syntyi päästöjä vuonna 2024 32 tonnia.

Scope 2-osa-alueen päästöt vähenivät edellisvuodesta -65 %. Muutoksen suuruus aiheutuu raportoinnin teknisestä muutoksesta. Aiemmin vuokratiloissa käytetty sähkö ja lämpö raportoitiin scope 2-päästöinä. Vuodesta 2024 alkaen ne raportoidaan scope 3 C8-luokassa.

Scope 3

Scope 3-kasvihuonekaasupäästöt lisääntyivät vuonna 2024 16 % edelliseen vuoteen verrattuna. Muutoksen edellisvuoteen verrattuna aiheuttivat mm. käyttöomaisuuden lisäykset (esimerkiksi pääkaupunkiseudun toimitilahanke). Scope 3-päästöjen laskenta tarkentuu edelleen vuoden 2025 aikana Fintrafficin päästölaskennan kehittyessä.



Ilmastomuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet (oma liiketoiminta)

Teema	2025 tavoite	2030–2035 tavoite	Keskeiset toimet
Hiilineutraalius vuoteen 2024–2030 mennessä (osa-alueet 1 ja 2). Päästöjen poisto/vähentäminen.	Ostettu sähkö ja kaukolämpö fossiilivapaata 99,9 %.	Oma energiantuotanto ja hallinnassa olevat ajoneuvot siirtyneet käyttämään biodieseliä tai sähköistyneet (2030).	Energiasopimusten muuttaminen, alkuperätakuun hankinta, polttoaineen vaihto, sähköautoleasing.
Hankintojen vähähiilisyys ja ympäristövaikutukset (scope 3 kattaa yli 90 % kaikista päästöistä).	Edistetään merkittävien hankintojen vähähiilisyyttä. Hankintainventaari on aloitettu, tehty analyysi ja synteesi, merkittävimmille hankinnoille on suunniteltu vähähiilisyystoimenpiteet liikennemuotojen päätöksellä.	Merkittävät hankinnat vähähiilisiä (2035).	Hankintojen selvitystyö (arvoketju-ulottuvuus), analyysi, tulosten esittely liiketoiminnoille, toimenpiteiden kohdistaminen merkittäviin hankintoihin liiketoimintapäätöksillä, mittaroinnin kehittäminen ja seuranta, vähimmäisvastuullisuusvaatimukset hankintoihin kategorioittain, sopimusten muuttaminen, hankintahenkilöstön koulutus.

Kuva 4. Fintrafficin tavoitteet liittyen ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen.



Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet (E1-4)

Taulukko viittaa AR 31.

Scope 1- & 2 -päästöt	Perusvuosi (2024)	2030 tavoite	Viite	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK-päästöt (ktCO ₂ -eq)	303	303	-42		-90		
Energiatehokkuus ja kulutuksen vähentäminen	0	0					
Materiaalitehokkuus ja kulutuksen vähentäminen	0	0					
Energianlähteen vaihto	0	0					
Sähköistäminen	0	0					
Polttoaineen vaihtaminen	178	178					
Uusiutuvan energian käyttö	125	125					
Tuotteen vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen	0	0					
Prosessin vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen	0	0					
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	178	178					
Prosenttiosuus scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100					

Scope 1- & 2 -päästöt	Perusvuosi (2024)	2030 tavoite	Viite	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	0,7	0					
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	1 801	1801					
Prosenttiosuus sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100					
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	7,1	7,1					
Markkinaehtoisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	125	125					
Prosenttiosuus markkinaehtoisten scope 2 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	100					

Taulukko 5. Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet Fintrafficissa vuosina 2025–2035.



Taulukko viittaa AR 31.

Scope 3 -päästöt	Perusvuosi (2024)	2030 tavoite	Viite	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK-päästöt (ktCO ₂ -eq)	28 923	23 717	-20	18 511	-20	2 892	
Energiatehokkuus ja kulutuksen vähentäminen		-		-			
Materiaalitehokkuus ja kulutuksen vähentäminen		-		-			
Energianlähteen vaihto		-		-			
Sähköistäminen		-		-			
Uusiutuvan energian käyttö		-		-			
Tuotteen vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen		-		-			
Prosessin vaiheittainen poistaminen, korvaaminen tai muokkaaminen		-		-			
Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	28 923	5 206		5 206			
Prosenttiosuus scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	100	-20			-20	-10	
Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteettiarvo	114,10	93,50		73		11	

Taulukko 5. Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimet Fintrafficissa vuosina 2025–2035. Toimenpiteet ja siirtymäsuunnitelma scope 3 -päästöjen vähentämiseksi tarkentuvat vuoden 2025 aikana.



Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3 -bruttopäästöt ja kokonaispäästöt (E1-6)

Taulukko liittyy AR 48.

Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt	Perusvuosi (2024)	Vertaileva (2023)	N	% N / N-1	2030	-2050	Vuotuinen % tavoite / perusvuosi
Bruttomääräiset scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ ekv)	178 tCO ₂ eq	110 tCO ₂ eq	178 tCO ₂ eq	62 %	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	20 %
Prosenttiosuus scope 1 -kasvihuonekaasupäästöistä säännellyissä päästökauppa-järjestelmissä (%)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt							
Bruttomääräiset sijaintiperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ ekv)	1 801 tCO ₂ eq	1 861 tCO ₂ eq	1 801 tCO ₂ eq	3 %	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	20 %
Bruttomääräiset markkinaperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ ekv)	125 tCO ₂ eq	355 tCO ₂ eq	125 tCO ₂ eq	-65 %	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	20 %
Merkittävät scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt (myös ei-merkittävät mukana taulukossa)							
Kokonaiset bruttomääräiset epäsuorat (scope 3) kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ ekv)	28 923 tCO ₂ eq	24 813 tCO ₂ eq	28 923 tCO ₂ eq	17 %	23717 tCO ₂ eq	2892 tCO ₂ eq	4 %
1 Ostetut tavarat ja palvelut	27049 tCO ₂ eq	23532 tCO ₂ eq	27049 tCO ₂ eq	15 %	22180 tCO ₂ eq	2 705 tCO ₂ eq	4 %
[Vaihtoehtoinen alakategoria: Pilvipalvelut ja tietokeskuspalvelut]	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
2 Tuotantohyödykkeet	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
3 Polttoaineisiin ja energiaan liittyvät toiminnot (ei scope 1 tai 2)	512 tCO ₂ eq	34 tCO ₂ eq	512 tCO ₂ eq	1 405 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	20 %

4 Ylävirtaan suuntautuva kuljetus ja jakelu	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
5 Toiminnassa syntyvä jäte	10 tCO ₂ eq	57 tCO ₂ eq	10 tCO ₂ eq	-82 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
6 Liikematkustus	632 tCO ₂ eq	588 tCO ₂ eq	632 tCO ₂ eq	7 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
7 Työntekijän työmatka	602 tCO ₂ eq	602 tCO ₂ eq	602 tCO ₂ eq	0 %	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
8 Ylävirtaan vuokratut omaisuuserät	118 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	118 tCO ₂ eq	100 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
9 Alavirtaan suuntautuva kuljetus	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
10 Myytyjen tuotteiden käsittely	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
11 Myytyjen tuotteiden käyttö	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
12 Myytyjen tuotteiden käyttöiän päättymiskäsittely	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
13 Alavirtaan vuokratut omaisuuserät	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
14 Franchising-sopimukset	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %
15 Investoinnit	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	0 %

Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt							
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset) (tCO ₂ eq)	30 902 tCO ₂ eq	29 227 tCO ₂ eq	30 902 tCO ₂ eq	6 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset) (tCO ₂ eq)	29 227 tCO ₂ eq	26 784 tCO ₂ eq	29 227 tCO ₂ eq	9 %	0tCO ₂ eq	0 tCO ₂ eq	4 %
Biogeeniset päästöt	252 tCO ₂ eq						



Taulukko liittyen AR 54.

KHK-intensiteetti liikevaihtoa kohti	Vertaileva	N	% N / N-1
Kokonaiskasvihuone- kaasupäästöt (sijaintiperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO ₂ ekv/rahayksikkö)	127,6	121,9	-5
Kokonaiskasvihuone- kaasupäästöt (markkinaperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO ₂ ekv/rahayksikkö)	120,7	115,2	-5

Taulukko liittyy AR 55.

Kasvihuonekaasu-intensiteetin laskemiseen käytetty liikevaihto	253,6
Liikevaihto (muut)	0
Liikevaihto yhteensä (tilinpäätöksessä)	253,6

Fintrafficin palvelut sujuvoittavat matka- ja kuljetusketjuja ja edistävät siten multimodaalista liikennettä ja uusien palveluiden kehittymistä. Multimodaalisen liikenteen onnistunut fasilitointi voi tuoda liiketoimintamahdollisuuksia Fintrafficille. Vähähii-
linen liikenne muuttaa myös liikenteen ekosysteemiä (esimerkiksi latausaikojen vaikutukset maa- ja meriliikenteeseen, uudenlaiset tarpeet ohjata ja organisoida liikennettä, uudenlaisen tiedon tarve). Muutoksen onnistunut kätilöiminen voi lisätä Fintrafficin houkuttelevuutta kumppaneilleen.

Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien taloudellisia vaikutuksia Fintrafficin liiketoimintaan voidaan arvioida tällä hetkellä sanallisesti. Numeerinen arviointi sisältää monia epävarmuustekijöitä, jotka liittyvät muun muassa erilaisiin ilmastoskenarioihin, mahdollisten toteutumien pitkään aikajän-
teeseen ja liikennejärjestelmän koostumiseen useasta eri toimijasta, joiden yksittäisiä päästövähennysvaikutuksia on haastavaa eritellä kvantitatiivisesti kokonaisuudesta. Samoin Fintrafficin liiketoi-
minnalle ilmastomuutoksesta aiheutuneita mahdollisuuksia on vaikea kvantifioida numeerisesti. Sanallinen kuvaus oman toiminnan vaikutta-
vuudesta lienee tässäkin tapauksessa ainoa järkevä tapa kuvata asian tila. Taloudellisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien kvantifioimistyö jatkuu Fintrafficissa konkreettisena toimena.

Sivuilla 48–52 on kuvattu kaksoisolennaisuusa-
nalyysin (2024) vaikutukset, riskit ja mahdolli-
suudet. Taulukossa kuvataan myös arvioitu mahdol-
lisuuksien taloudellinen vaikutus numeroluokkana.

S1 Oma työvoima

Sidosryhmien edut ja näkemykset (SBM-2)

Fintrafficin oman työvoiman edut, näkemykset ja oikeudet otetaan huomioon yrityksen strategiassa ja liiketoimintamallissa siten, että työntekijöiden näkemyksiä kuullaan useiden eri foorumeiden kautta. Koska Fintrafficilla on toimintaa vain Suomessa, taataan työntekijöiden oikeuksien toteutuminen myös kansainvälisesti varsin hyvätasoisien lainsäädännön kautta.

Henkilöstön näkemykset ja mielipiteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa. Sidosryhmien etuja ja näkemyksiä käsitellään tarkemmin ESRS 2:ssa sekä kohdassa S1-2.

Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa (SBM-3)

Omaan työvoimaan liittyviä olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia käydään läpi konsernin

johtoryhmässä riskikartoituksen yhteydessä, joka toteutetaan säännöllisesti. Vuosittain tullaan toteuttamaan vastuullisuuskatsaus, jossa käsitellään omaan työvoimaan liittyvien riskien ja mahdollisuuksien vaikutusta strategiaan ja liiketoimintamalliin sekä strategian ja liiketoimintamallin vaikutuksia omaan henkilöstöön. Mahdollisten yritystoiminnassa tapahtuvien muutosten osalta omaan työvoimaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset arvioidaan huolellisesti kussakin tapauksessa erikseen. Omaan työvoimaan kohdistuvia mahdollisuuksia arvioidaan myös osana vuosittain tehtävää työyhteisön kehittämissuunnitelmaa, joka käsitellään yhteistoiminnassa luottamusmiesten/-henkilöiden sekä työsuojeluvaltuutettujen kanssa.

Fintrafficin omaan työvoimaan katsotaan kuuluvan suomalaisen työoikeuskäytännön mukaisesti Fintrafficiin työsopimussuhteessa olevat henkilöt sekä lisäksi johtajasopimuksella työskentelevät toimitusjohtajat, jotka eivät suomalaisen työoikeuskäytännön mukaan ole työntekijöitä. Fintrafficin hyväksi työskentelee vain satunnaisesti itsenäisiä ammatinharjoittajia, esimerkiksi sisällöntuotantoa tekeviä freelancer-toimittajia. Suoraan Fintrafficin työnjohdon alaisuudessa työskentelevää vuokratyvoimaa käytetään erittäin vähän, raportointihetkellä näitä henkilöitä oli 32. Muiden yritysten palveluksessa olevia konsultteja työskentelee eri hankkeissa



ja projekteissa, raportointihetkellä 547 henkilöä, jotka työskentelevät osin myös muille asiakkaille. Näitä henkilöitä ei lueta Fintrafficin omaan työvoimaan. Kaksoisolennaisuusanalyysissä vaikutusten on katsottu kohdistuvan omaan työvoimaan eli työsuhteisiin työntekijöihin.

Kaikki Fintrafficin työntekijät kuuluvat niiden tietojen piiriin, joita Fintraffic julkaisee ESRS 2:n mukaisesti.

Kielteiset vaikutukset

Omaan työvoimaan liittyvät olennaiset kielteiset vaikutukset liittyvät pääosin yksittäisiin tapauksiin. Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden yksityisyys, mukaan lukien tietoturva, on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Fintraffic saattaa huoltovarmuuskriittisenä toimijana olla altis tieto- ja kyberturvallisuushkille, jolloin riskinä on henkilöstön henkilötietojen päätyminen tietomurron kohteeksi. Tämä koskee kaikkia työntekijöitä ja kohdistuu Suomeen, jossa kaikki Fintrafficin toiminta tapahtuu.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työturvallisuuden ja -terveyteen liittyvät kielteiset vaikutukset on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Koska tuotamme liikenteenohjauksen palveluja ympäri vuorokauden, noin 66 prosenttia henkilöstöstä työskentelee vuorotyössä. Etenkin yötyössä on tunnistettuja kuormitustekijöitä, joita pyritään hallit-

semaan työvuorosuunnittelun keinoin ja tarjoamalla henkilöstölle koulutusta esimerkiksi riittävän unen ja terveellisten elämäntapojen merkityksestä.

Myönteiset vaikutukset

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia osaamisen kehittäminen on arvioitu omaan työvoimaan kohdistuvaksi myönteiseksi vaikutukseksi. Osaamisen kehittämiseen liittyviä toimia ovat erityisesti työnantajan tarjoama koulutus, jonka arvioidaan vaikuttavan positiivisesti henkilön urakehityksen ja työmotivaatioon. Jotta henkilöstön osaamista voitaisiin kehittää strategian kannalta oleellisilla osa-alueilla, olemme käynnistäneet strategisten osaamisten osaamiskartoituksen mittaamaan sitä, miten osaamistavoitteemme ja tämänhetkinen osaamisen taso kohtaavat. Strategian kannalta kriittisten osaamisten määrittely sekä sanoittaminen myös auttavat henkilöstöä ymmärtämään paremmin strategiaa ja sen asettamia edellytyksiä osaamisille.

Vuonna 2023 työstettiin yhdessä liikennemuo-tojen kanssa yhteisiä kriittisimpiä strategisia osaamisia. Kevään 2024 aikana hankittiin C&Q-osaamiskartoitusjärjestelmä osaamisten kartoittamiseen. Asiantuntijatyötä tekevien osalta kartoitusta ja järjestelmää testattiin osana pilotti-hanketta. Kartoitus laajeni loppusyksyn 2024 ja alkuvuoden 2025 aikana kaikkiin asiantuntijatyötä

tekeviin. Liikenteenohjaustyötä tekevien osaamisia kartoitetaan tämän jälkeen.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia yhdenvertaisen ja tasa-arvoisen työyhteisön edistäminen on arvioitu omaan työvoimaan kohdistuvaksi myönteiseksi vaikutukseksi. Fintraffic haluaa edistää henkilöstönsä syrjimättömyyttä ja yhdenvertaisuutta. Tasa-arvoinen työyhteisö, jossa huomioidaan inklu-siivisuus, reilut mahdollisuudet edetä ja riittävä kompensatio, edistävät työntekijöiden hyvinvointia ja motivaatiota. Olemme kahtena vuonna osallistuneet Oikotien Vastuullinen työnantaja -kampanjaan, jonka osana teetetään vastuullisuus-kysely henkilöstölle. Oikotien kysely mahdollistaa vertailun muihin yrityksiin. Vuoden 2024 tutkimuk-sessa syrjimättömyys oli parantunut vuoteen 2023 verrattuna (3,34 → 3,55). Työelämän tasapaino ja hyvinvointiosio oli parantunut myös mitattavasti (3,65 → 3,79).

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työnteki-jöiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen on arvioitu Fintrafficille olennaiseksi omaa työvoimaa koskevaksi aihealueeksi. Fintraffic pyrkii eri toimin vahvistamaan työntekijöidensä terveyttä ja hyvinvointia. Fintrafficille on myönnetty vuosille 2022, 2023 ja 2024 Mieli ry:n Hyvän mielen työpaikka -merkki. Fintrafficilla on käytössä lakisääteistä merkittävästi laajempi työterveyshuolto, joka kuuluu kaikille Fintrafficilla työsuhteessa oleville työnteki-

jöille työsuhteen laadusta ja kestosta riippumatta. Työterveyshuolto edistää terveellistä työympäristöä ja turvallisia työoloja. Lakisääteisen ennaltaeh-käisevän työterveyshuollon lisäksi Fintraffic tarjoaa työntekijöilleen kattavat vapaaehtoiseen työterveys-huoltoon sisältyvät yleislääkäri- ja erikoislääkärita-soiset sairaanhoitopalvelut. Myös työfysioterapeutin (myös suoravastaanotto), fysioterapeutin sekä työterveyspsykologien palvelut ovat työntekijöiden käytettävissä. Lyhytpsykoterapiaa tarjotaan työter-veyslääkärin ja työterveyspsykologin lähetteellä sitä tarvitseville. Työterveyspalvelut Fintrafficille tuottaa Suomen Terveystalo Oy.

Osana hyvinvoinnin palveluita käytössämme on Mielen Chatti 24/7 sekä digitaalinen Mielen Sparri -palvelu. Kaikilla Fintrafficissa työskentelevillä on käytössä Cuckoo-taukosovellus, jossa on lyhyitä taukoliikuntaohjelmia ja mindfulness-harjoituksia. Koko henkilöstö pääsee myös Alma Talentin laajaan verkkokirjahyllyyn, josta löytyy teoksia muun muassa itsensä johtamisesta ja työyhteisötaidoista.

Vuonna 2024 Fintraffic tuki henkilöstönsä hyvinvointia liikuntakampanjoin, kattavalla työterveys-huollolla ja matalan kynnyksen mielen hyvinvointi-palvelun Auntien avulla. Työsuhdepyörä oli suosittu etu myös vuonna 2024: se on käytössä jo yli 300 fintrafficilaisella. Työsuhdepyöräedun käyttäjät ovat etuun erittäin tyytyväisiä.



Työterveyskumppanimme Terveystalon mukaan huolehdimme erittäin kattavasti sairauspoissaolojen seurannasta ja työkykyneuvotteluista.

Terveystalon tuottaman hyvinvointi-indeksin trendi on positiivinen. Vuonna 2024 hyvinvointi-indeksi oli 94,8 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 94. Vuonna 2021 indeksi oli 86,7 prosenttia. Indeksikuva niiden henkilöiden osuutta, jolla ei esiinny ongelmia seuraavilla osa-alueilla: puutteellinen työn hallinta, ristiriita työn ja muun elämän yhteensovittamisessa, puutteellinen työn palkitsevuus, puutteellinen sosiaalinen tuki työssä, kuormittuneisuus ja tyytymättömyys. Hyvinvointi-indeksi muodostuu Terveystalon terveyskyselyn vastausten perusteella.

Terveystalon keväällä 2024 toteuttaman TyöOptimi-hyvinvointikyselyn mukaan Fintrafficin vastaajista voi hyvin 82 prosenttia. Terveystalon kattavassa, yli 10 000 vastaajaa sisältävässä vertailuaineistossa hyvin ilmoitti voivansa 66 prosenttia vastaajista. Vuoden 2023 vertailuluku Fintrafficin osalta oli 77 prosenttia, eli raportoitu hyvinvointi on lisääntynyt vertailuvuodesta. Uupumusuhkassa tai uupuneita oli Fintrafficin henkilöstössä 8 prosenttia (9 prosenttia vuonna 2023) ja Terveystalon vertailuaineistossa 16 prosenttia.

Fintrafficin henkilöstöstä noin 20 prosenttia on ylipainoisia, ja heistä suurella osalla on vähintään yksi ylipainoliitännäinen sairaus, kuten diabetes.

Painonhallinta on tunnistettu työkykyriskiksi 22 prosentilla terveyskyselyyn vastanneista. Tähän haasteeseen pyrimme vaikuttamaan urauurtavalla hyvinvointihankkeella Fit For Future Fintraffic, jonka tavoitteena on herättää oivalluksia pysyvään painonhallintaan ja vahvistaa motivaatiota oman hyvinvoinnin vaalimiseen moniammatillisen tiimin avustuksella. Valmennukseen hakeneet ja työterveyshuollon ilmoittautuneiden joukosta valitsemat osallistujat saavat painonhallinnan tueksi myös painonhallinnan lääkityksen, jota käytetään työterveyslääkärin ohjauksessa. Ohjelman alustavat tulokset ovat erinomaisia.

Yllä luetellut myönteiset vaikutukset kohdistuvat koko omaan työvoimaan.

Riskit, mahdollisuudet ja riippuvuudet

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia seuraavat aihealueet on arvioitu Fintrafficille oleellisiksi riskeiksi: työntekijöiden osaamispuutteiden aiheuttamat riskit, osaavan työvoiman saatavuus sekä työtaistelutoimenpiteet. Riskit koskevat koko henkilöstöä ja kohdistuvat maantieteellisesti Suomeen, jossa kaikki Fintrafficin toiminta tapahtuu. Fintrafficin toiminta koostuu asiantuntijapalveluiden myynnistä, joten toiminta on täysin riippuvaista asiantuntevasta henkilöstöstä. Tämä tarkoittaa sekä työsuhteessa jo olevien henkilöiden kouluttamista ja heidän asiantuntemuksestaan huolehtimista että

kyvystä palkata työmarkkinoilta tarvittavaa osaamista.

Työtaistelutoimenpiteisiin liittyvä riski liittyy niin ikään asiantuntijapalveluiden tuottamiseen. Liikenteenohjauksen hallinnan palveluita tuotetaan vuoden jokaisena päivänä ja kaikkina vuorokauden aikoina. Mikäli Fintrafficin henkilökunta ei ole töissä, se tarkoittaa merkittäviä rajoituksia liikenteelle ja logistiikalle. Korkea järjestäytymisaste tarkoittaa myös ammattiyhdistysliikkeiden parempia mahdollisuuksia toimeenpanna työtaistelutoimenpiteitä.

Mahdollisuutena on kaksoisolennaisuusanalyysissa arvioitu vahvaa ja houkuttelevaa työnantajakuvaa. Fintrafficissa on käynnissä yrityskulttuurin kehittämishanke, jolla yrityskulttuuria pyritään vahvistamaan ja siitä viestimistä pyritään helpottamaan. Fintrafficin henkilöstöstä valtaosa kokee tekevänsä merkityksellistä työtä. Näiden seikkojen katsotaan tarjoavan mahdollisuuksia Fintrafficille oman työvoiman osalta.

Siirtymäsuunnitelmiin liittyvät vaikutukset

Fintrafficin omasta liiketoiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt liittyvät tyypillisen palveluliiketoimintaa harjoittavan asiantuntijaorganisaation tapaan pääosin hankintoihin. Fintrafficin fossiiliriippuvuus on jo tällä hetkellä vähäistä. Suurin osa ostetusta energiasta on tuotettu fossiilivapaasti. Fintrafficin pyrkimyksillä muuttua vähähiiliseksi

vuoteen 2035 mennessä omassa liiketoiminnassaan ei arvioida olevan esimerkiksi rakenneuudistusten kautta henkilöstövähennysvaikutuksia. Fossiilisista polttoaineista irtautuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa liikennejärjestelmätasolla muutoksiin eri kuljetusmuotojen kesken. Vaikutusta Fintrafficin palvelutarjontaan ja mahdollisiin vaikutuksiin henkilöstötarpeissa ei voida tällä hetkellä arvioida.

Teknologioiden jatkuvasti kehittyessä työn automaatioasteen kasvu vähentää tarvetta ihmisen suorittamaan operatiiviseen liikenteenohjaustyöhön, millä voi olla vaikutusta tarjolla olevan operatiivisen työn määrään. Jossain määrin tämä näkyy jo nyt siinä, että puhtaasti operatiivista liikenteenohjaustyötä tekevien määrä on laskenut ja asiantuntijatyötä tekevien määrä on kasvanut. Automaatiokehitys voi siis kohdistua kielteisesti nimenomaan liikenneohjaustyötä tekeviin henkilöihin. Toisaalta manuaalisen työn automaatioasteen kasvu voi tarkoittaa mielekkäämpiä ja monipuolisempia työtehtäviä. Tekoälyn kehitys voi tulevaisuudessa vaikuttaa voimakkaasti myös toimisto- ja asiantuntijatyöhön, mutta muutoksia ei voida raportointihetkellä arvioida luotettavasti.

Muutoksiin varautumiseksi Fintrafficissa on käynnissä strategisten osaamisten kartoittaminen, jossa selvitetään henkilöstön osaamisen tasoa suhteessa strategian toteuttamisen kannalta kriittisiin osaamisiin. Kun kartoitustyö saadaan



valmiiksi, voidaan koulutuksia kohdentaa entistä paremmin niitä tarvitseville työntekijöille ja siten estää työntekijöille mahdollisesti aiheutuvia haitallisia vaikutuksia. Tämän vaikutuksen hallintaan käytettävät resurssit ovat uusi jo hankittu ohjelmisto osaamiskartoituksen tekemiseen sekä henkilöstöosaston, määrittelytyöhön osallistuneiden asiantuntijoiden ja esihenkilöiden työajan käyttö.

Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet (S1-1)

Fintrafficin keskeiset toimintaperiaatteet oman työvoiman osalta on linjattu vastuullisuusohjelmassa. Toimintaperiaatteet ovat:

1. ihmisoikeuksien ja työelämäoikeuksien kunnioittaminen
2. henkilöstön hyvinvoinnin ja työturvallisuuden varmistaminen
3. henkilöstön osaamisen kehittäminen
4. tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden vahvistaminen
5. tiivis yhteydenpito oman henkilöstön kanssa
6. prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja huolenaiheiden esiin tuomiseksi.

Toimintaperiaatteet kattavat koko Fintrafficin oman työvoiman.

Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset

Vastuullisuuspolitiikkamme mukaisesti ihmisoikeuksien kunnioittaminen on keskeisiä periaatteita Fintrafficin toiminnassa. Olemme sitoutuneet tukemaan YK:n Global Compact -aloitteen toimintaohjelmaa ja sen ympäristöön, työelämään, korruption vastaiseen toimintaan ja ihmisoikeuksiin liittyviä periaatteita. Fintraffic on myös mukana edistämässä YK:n kestävän kehityksen tavoitteita. Kunnioitamme keskeisiä ihmisoikeusjulistuksia, kuten Ihmisoikeuksien yleismaailmallinen julistus sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) julistusta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista, mukaanluettuna järjestäytymisvapaus ja kollektiivisen neuvotteluoikeuden tehokas tunnustaminen, kaikenlaisen pakkotyön poistaminen, lapsityövoiman tehokas kieltäminen sekä työmarkkinoilla tapahtuvan syrjinnän poistaminen. Fintraffic on sitoutunut kunnioittamaan työntekijöiden työelämäoikeuksia myös Palvelualojen työnantajat Palta ry:n jäsenenä.

Fintrafficin toimintaperiaatteet vastaavat käytännössä YK:n ohjaavia periaatteita yritysten ihmisoikeusvastuusta. Koska toiminnan ei ole katsottu sisältävän merkittäviä ihmisoikeusriskejä, Fintraffic ei ole vielä implementoinut kaikkia muodollisia prosesseja, joita YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevat periaatteet edellyttävät. Ihmisoikeusvaikutusten arviointia koskevia menettelyjä sisällytetään jatkossa

osaksi yrityksen yleistä riskien arviointia ja YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevat periaatteet implementoidaan vuosien 2025 ja 2026 aikana.

Yhteydenpito omaan työvoimaan kuuluvien henkilöiden kanssa

Vuorovaikutus työntekijöiden ja työnantajan välillä on säännöllistä ja avointa. Työntekijöillä on mahdollisuus antaa palautetta vuosittain ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa toteutettavan henkilöstötyytyväisyyskyselyn kautta, jossa on mahdollisuus myös avoimeen palautteeseen. Vuoden 2024 Pulssi-kyselyssä avointa palautetta annettiin yhteensä 192 sivun verran. Palautteeseen perehdytään tarkkaan myös ylimmän johdon toimesta. Lisäksi ajankohtaisia asioita käsitellään kolmannesvuosikatsauksissa sekä useita kertoja vuodessa järjestettävissä henkilöstöinfoissa, joissa on mahdollista tuoda esiin näkemyksiä ja ideoita.

Yhtiö pitää yhteyttä henkilöstöön myös henkilöstön edustajiensa välityksellä. Fintrafficin yhteistoimintaryhmä kokoontuu neljä kertaa vuodessa, ja lisäksi järjestetään liikennemuotokohtaisia yhteistoimintakokouksia, joissa käsitellään kyseiseen liikennemuotoon liittyviä asioita. Kokouksissa henkilöstön edustajia informoidaan ja heitä kuullaan, ja yhteistoimintalain tarkoittamissa asiakokonaisuuksissa heillä on myös mahdollisuus osallistua päätöksentekoon. Työnantajan edustajina kokoukseen

osallistuu kunkin yhtiön toimitusjohtaja tai hänen valtuuttamansa henkilö sekä henkilöstöjohtaja tai työsuhtepäällikkö. Kokouksen järjestelyistä vastaa henkilöstöjohtaja. Kokouksista pidetään pöytäkirjaa ja avoimiin kohtiin palataan seuraavissa kokouksissa. Työntekijöiden edustajille korvataan kokouksiin osallistuminen sekä osallistumisesta aiheutuvat kulut. Työnantajan edustajat käyttävät riittävästi työaikaansa yhteydenpidon varmistamiseksi. Vastuu henkilöstön näkemysten kuulemisesta ja huomioimisesta päätöksenteossa on kunkin konserniyhtiön toimitusjohtajalla.

Edellä kerrotulla vuoropuhelulla tarkoitetaan työnantajan ja henkilöstön edustajan välistä asioiden käsittelyä, jolla edistetään riittävää ja oikea-aikaista tiedonkulkua työnantajan ja henkilöstön välillä sekä henkilöstön vaikutusmahdollisuuksia asioissa, jotka koskevat heidän työtään, työolojaan tai asemaansa. Vuoropuhelua käydään seuraavista asioista:

1. yrityksen tai yhteisön kehitysnäkymistä ja taloudellisesta tilanteesta
2. työpaikalla sovellettavista säännöistä, käytännöistä ja toimintaperiaatteista
3. työvoiman käyttötavoista sekä henkilöstön rakenteesta
4. henkilöstön osaamistarpeista ja osaamisen kehittämisestä
5. työhyvinvoinnin ylläpitämisestä ja edistämisestä.



Lisäksi järjestetään työsuojelutoimikunnan kokouksia, joissa työsuojeluvaltuutetut edustavat koko henkilöstöä. Fintrafficin yhtiökohtaiset työsuojelutoimikunnat kokoontuvat keskimäärin kaksi kertaa vuodessa. Fintrafficin työsuojeluorganisaatio toimii asiantuntijana työpaikan työturvallisuu- ja työterveysasioissa ja osallistuu työsuojelun yhteistoimintaan.

Työsuojeluorganisaation tehtävänä on seurata työpaikan työturvallisuus- ja työterveystilannetta sekä työturvallisuus- ja työterveystavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Organisaation tehtäviin kuuluu lisäksi tehdä työturvallisuuteen ja työterveyteen liittyviä kehittämisehdotuksia ja tukea linjaorganisaation ja esihenkilöiden työturvallisuus- ja työterveysjohtamistoimintaa emoyhtiössä ja tytäryhtiöissä. Työsuojeluorganisaation tehtävät ja kokoontuminen on määritelty tarkemmin työnantajan ja henkilöstöjärjestöjen välisissä sopimuksissa. Tehtävät perustuvat lakiin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006). Työturvallisuuden toteutumisen ja kehittämisen edellytyksenä on hyvä yhteistyö ja keskinäinen luottamus johdon, esihenkilöiden ja henkilöstön välillä.

Fintrafficissa kokoontuu noin kuukausittain hyvinvointiryhmä, johon kuuluu työnantajan edustajien lisäksi luottamusmiehiä tai -henkilöitä ja

työsuojeluvaltuutettuja. Hyvinvointiryhmässä käsitellään kulloinkin ajankohtaisia henkilöstön hyvinvointiin liittyviä kysymyksiä.

Mahdollisissa muutostilanteissa henkilöstöä kuullaan yhteistoimintalain edellyttämällä tavalla joko edustajiensa välityksellä tai suoraan. Yhteistoimintalain mukaisesti työnantajan tulee kuulla henkilöstöä muun muassa työnantajan taloudellisella tai tuotannollisella perusteella harkitsemasta yhden tai useamman työntekijän irtisanomisesta, lomauttamisesta, osa-aikaistamisesta tai työsopimuksen olennaisen ehdon yksipuolisesta muuttamisesta. Muutosneuvotteluvaihtoiteen piiriin kuuluvat myös työnantajan harkitsevat työnjohtovallan piiriin kuuluvat yhden tai useamman työntekijän asemaan vaikuttavat olennaiset muutokset työtehtävissä, työmenetelmissä, töiden järjestelyissä, työtilojen järjestelyissä tai säännöllisen työajan järjestelyissä. Neuvotteluissa, joiden kesto vaihtelee käsiteltävänä olevan asian mukaan jopa yli kuuteen viikkoon, on henkilöstön mahdollista tuoda esiin näkemyksensä ja huolenaiheensa työnantajan suunnitelmista. Henkilöstön näkemykset ja mielipiteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa. Vuonna 2024 kävimme muutosneuvottelua esimerkiksi etälennonjohtohankkeesta ja uudelleenjärjestelyistä raideliikenteen häiriöhallinnan työtehtävissä.

Toimenpiteet ihmisoikeusvaikutusten korjaamiseksi

Vuoden 2024 aikana ei tunnistettu ihmisoikeusvaikutuksia, jotka olisivat edellyttäneet korjaavia toimenpiteitä. Koska Fintraffic toimii Suomessa, on sen sidosryhmillä käytössään valtion takaamat oikeussuojakeinot. Oman työvoiman osalta nämä ovat työehtosopimusten tarkoittama erimielisyysmuistiomenettely, yhteydenotto tai valvontapyyntö työsuojeluviranomaiselle (aluehallintovirasto) ja asian saattaminen toimivaltaisen tuomioistuimen tutkittavaksi. Työntekijät voivat ottaa yhteyttä myös yhdenvertaisuus- tai tasa-arvovaltuutetun toimistoon. Käytännössä oikaisukeinoiksi jäävät yrityksen maksama hyvitys tai vahingonkorvaus.

Kansainvälisesti tunnustetut välineet

Fintrafficin toimintaperiaatteet vastaavat käytännössä YK:n ohjaavia periaatteita yritysten ihmisoikeusvastuusta. Koska toiminnan ei ole katsottu sisältävän merkittäviä ihmisoikeusriskejä, Fintraffic ei ole vielä implementoinut kaikkia muodollisia prosesseja, joita YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevat periaatteet edellyttävät. Ihmisoikeusvaikutusten arviointia koskevia menettelyjä sisällytetään jatkossa osaksi yrityksen yleistä riskien arviointia ja YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevat periaatteet implementoidaan vuosien 2025 ja 2026 aikana.

Työtapaturmien ehkäisemistä koskevat toimintaperiaatteet

Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin työsuojelun toimintaohjelmassa määritetään työsuojelutoiminnan periaatteet ja painopistealueet sekä johdon, esihenkilöiden ja työntekijöiden työsuojeluvastuut. Fintrafficin työterveys- ja työturvallisuustoiminnan tavoitteena on turvallinen ja terveellinen työ, työympäristö ja työyhteisö. Tavoitteena on pitää yllä henkilöstön terveyttä ja työkykyä koko työuran ajan sekä ehkäistä terveysongelmien ja tapaturmien syntyminen työssä. Nollan työtaturman tavoite ohjaa Fintrafficin työsuojelutyötä.

Työterveys- ja työturvallisuustoiminta perustuu Fintrafficin arvoihin ja strategiaan, ja se tukee konsernin ja tytäryhtiöiden yhteiskunnallisten, liikelatoudellisten ja työhyvinvoinnin tavoitteiden toteutumista. Toiminta perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Työsuojelu- ja työturvallisuustoiminnan lähtökohtana on työturvallisuuskulttuurin kehittäminen ja jatkuva parantaminen. Toiminta painottuu ennakoivaan tekemiseen. Havaittuihin poikkeamiin ja ongelmiin reagoidaan välittömästi. Työturvallisuuden ja hyvinvoinnin toteutumisen ja kehittämisen edellytyksenä on hyvä yhteistyö ja keskinäinen luottamus johdon, esihenkilöiden ja henkilöstön välillä.



Syrjinnän ja häirinnän poistamista koskevat toimintaperiaatteet

Fintrafficin syrjinnän ja häirinnän vastaisia toimenpiteitä sekä toimenpiteitä monimuotoisuuden ja inklusion edistämiseksi on kuvattu tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa, joka on laadittu yhdessä henkilöstön edustajien kanssa. Fintrafficissa tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta on jokaisen henkilön oikeudenmukainen kohtelu riippumatta hänen sukupuolestaan, iästään, etnisestä taustastaan, uskonnostaan, terveydentilastaan, mahdollisesta vammaisuudestaan, seksuaalisesta suuntautumisestaan, sukupuoli-identiteetistään tai muusta henkilöön liittyvästä tekijästä.

Fintrafficissa tavoitteena on yksilöiden yhdenvertainen kohtelu, epätasa-arvoisuuteen puuttuminen, oikeudenmukainen ja välittävä johtaminen, luottamuksellisuuden kasvattaminen, asioiden avoin käsittely, vuorovaikutteinen ja aktiivinen viestintä sekä kaikenlaisen syrjimisen estäminen.

Lainsäädäntöön ja moraalisiin näkökulmiin perustuvan syrjimättömyyden ja yhdenvertaisuuden lisäksi Fintrafficissa korostetaan monimuotoisuuden (ikä, sukupuoli, etninen tausta, fyysiset kyvyt, arvot, erot työtehtävissä ja niin edelleen) johtamista liiketoiminnallisesta näkökulmasta. Työntekijöiden monimuotoisuuden johtamisen ja diversiteettiä arvostavan ilmapiirin katsotaan tuovan yhtiölle kilpailuetua ja parantavan tuottavuutta.

Sitoumukset ja puuttuminen

Uudessa Helsingin toimitilahankkeessa on jo suunnitteluvaiheessa otettu huomioon sukupuolten moninaisuus sosiaali-tiloja määriteltäessä sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuus liikkua kiinteistössä. Fintraffic on laatinut psykologisesti turvallisen työpaikan periaatteet yhteistyössä työsuojelun ja työnantajan edustajien kanssa. Periaatteet on käsitelty työhyvinvointiryhmässä ja konsernin johtoryhmässä. Fintraffic ei ole toistaiseksi tehnyt muita toimintaperiaatteisiin liittyviä sitoumuksia, jotka koskevat inkluusiota tai positivistista toimintaa sellaisten henkilöiden hyväksi, jotka kuuluvat yrityksen omassa työvoimassa haavoittumiselle erityisen alttiisiin ryhmiin.

Syrjintään puututaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa sekä häirinnän ja epäasiallisen kohtelun torjumiseksi laaditussa ohjeessa kuvatuin tavoin. Henkilöstöjohtaja vastaa syrjinnän ja häirinnän vastaisista politiikoista ja niiden implementoinnista.

Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa (S1-2)

Vuorovaikutus työntekijöiden ja työnantajan välillä on säännöllistä ja avointa. Työntekijöillä on mahdollisuus antaa suoraan palautetta vuosittain ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa toteutettavan henki-

löstötyytyväisyyskyselyn kautta, jossa on mahdollista antaa myös avointa palautetta. Vuoden 2024 Pulssi-kyselyssä avointa palautetta annettiin yhteensä 192 sivun verran. Palautteeseen perehdytään tarkkaan myös ylimmän johdon toimesta. Koska kysely on anonyymi, voidaan ajatella tämän tarjoavan mahdollisuuden matalan kynnyksen mieliteen ilmaisuun myös vähemmistöryhmiin kuuluville tai muuten haavoittuvassa asemassa oleville työntekijöille. Tämä yhteydenpito on tyypiltään kuulemista.

Lähes joka kuukausi järjestetään henkilöstöinfo, johon kutsutaan kaikki yrityksen työntekijät. Infoon on mahdollista osallistua etäyhteydellä, ja siellä on mahdollista esittää kysymyksiä sekä tuoda esiin näkemyksiä ja ideoita. Info nauhoitetaan ja tallenne julkaistaan yhtiön intranet-sivuilla. Tämä yhteydenpito on tyypiltään kuulemista.

Yhtiö pitää yhteyttä henkilöstöön myös henkilöstön edustajiensa välityksellä. Fintrafficin yhteistoimintaryhmä, jossa käsitellään koko konsernia koskevat asiat, kokoontuu neljä kertaa vuodessa. Lisäksi järjestetään liikennemuotokohtaisia yhteistoimintakokouksia, joissa käsitellään kyseiseen liikennemuotoon liittyviä asioita. Kokouksissa henkilöstön edustajia informoidaan ja heitä kuullaan, ja yhteistoimintalain tarkoittamissa asiakokonaisuuksissa heillä on myös mahdollisuus osallistua päätöksentekoon. Työnantajan edustajina kokoukseen

osallistuu kunkin yhtiön toimitusjohtaja tai hänen valtuuttamansa henkilö sekä henkilöstöjohtaja tai työsuuhdepäällikkö. Kokouksen järjestelyistä vastaa henkilöstöjohtaja. Kokouksista pidetään pöytäkirjaa ja avoimiin kohtiin palataan seuraavissa kokouksissa. Työntekijöiden edustajille korvataan kokouksiin osallistuminen sekä osallistumisesta aiheutuvat kulut. Työnantajan edustajat käyttävät riittävästi työaikaansa yhteydenpidon varmistamiseksi. Vastuu henkilöstön näkemysten kuulemisesta ja huomioimisesta päätöksenteossa on kunkin konserniyhtiön toimitusjohtajalla. Jos yhteistoimintaneuvottelut ovat koskeneet henkilöstön vähentämistä, työnantaja ilmoittaa yhteistoimintaneuvottelun jälkeen kirjallisesti, mihin päätöksiin se ryhtyy. Tämä yhteydenpito on asiasta riippuen tyypiltään joko kuulemista tai osallistumista yhteistoimintalain määrittelemän tavoin.

Edellä kerrotulla vuoropuhelulla tarkoitetaan työnantajan ja henkilöstön edustajan välistä asioiden käsittelyä, jolla edistetään riittävää ja oikea-aikaista tiedonkulkua työnantajan ja henkilöstön välillä sekä henkilöstön vaikutusmahdollisuuksia asioissa, jotka koskevat heidän työtään, työolojaan tai asemaansa. Vuoropuhelua käydään seuraavista asioista:

1. yrityksen tai yhteisön kehitysnäkymistä ja taloudellisesta tilanteesta
2. työpaikalla sovellettavista säännöistä, käytännöistä ja toimintaperiaatteista



3. työvoiman käyttötavoista sekä henkilöstön rakenteesta
4. henkilöstön osaamistarpeista ja osaamisen kehittämisestä
5. työhyvinvoinnin ylläpitämisestä ja edistämisestä.

Fintraffic järjestää säännöllisesti työsuojelutoimikunnan kokouksia, joissa työsuojeluvaltuutetut edustavat koko henkilöstöä. Fintrafficin yhtiökohdaiset työsuojelutoimikunnat kokoontuvat keskimäärin kaksi kertaa vuodessa. Yhteydenpito on asian mukaan tyypiltään joko kuulemista tai osallistumista.

Fintrafficin työsuojeluorganisaatio toimii asiantuntijana työpaikan työturvallisuus- ja työterveysasioissa ja osallistuu työsuojelun yhteistoimintaan. Työsuojeluorganisaation tehtävänä on seurata työpaikan työturvallisuus- ja työterveystilannetta sekä työturvallisuus- ja työterveystavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Organisaation tehtäviin kuuluu tehdä työturvallisuuteen ja työterveyteen liittyviä kehittämisohjeita ja tukea linjaorganisaation ja esihenkilöiden työturvallisuus- ja työterveysjohtamistoimintaa emoyhtiössä ja tytäryhtiöissä. Työsuojeluorganisaation tehtävät ja kokoontuminen on määritelty tarkemmin työnantajan ja henkilöstöjärjestöjen välisissä sopimuksissa. Tehtävät perustuvat lakiin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006).

Työturvallisuuden toteutumisen ja kehittämisen edellytyksenä on hyvä yhteistyö ja keskinäinen luottamus johdon, esihenkilöiden ja henkilöstön välillä. Tämä yhteydenpito on asiasta riippuen tyypiltään joko kuulemista tai osallistumista. Fintrafficissa kokoontuu noin kuukausittain hyvinvointiryhmä, johon kuuluu työnantajan edustajien lisäksi luottamusmiehiä tai -henkilöitä ja työsuojeluvaltuutettuja. Tämä yhteydenpito on tyypiltään kuulemista.

Henkilöstöllä on ollut mahdollisuus kertoa näkökulmista yhdenvertaisuusasioissa Oikotien toteuttaman Vastuullinen työnantaja -kyselyn kautta. Oikotie on ilmoittanut lakkauttavansa työelämää koskevat palvelunsa, mutta Fintraffic siirtää vuodesta 2025 alkaen kyselyn Syrjimättömyys-osion sekä Työelämän tasapaino ja hyvinvointi -osion osaksi vuosittaista Pulssi-henkilöstökyselyään.

Mahdollisissa muutostilanteissa henkilöstöä kuullaan joko edustajiensa välityksellä tai suoraan. Henkilöstön näkemykset ja mielipiteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa yhteistoimintalain edellyttämällä tavalla. Fintrafficin oman toiminnan hiilipäästöt ovat asiantuntijaorganisaationa vähäiset, jolloin omaan toimintaan liittyvillä ympäristötoimilla ei arvioida olevan esimerkiksi rakenneuudistusten kautta henkilöstövähennysvaihtokuituksia. Jos vaikutuksia tulisi, henkilöstöä kuullaan

ennen päätöksentekoa yhteistoimintalain edellyttämällä tavalla.

Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi (S1-3)

Jos yhtiön suunnitelmilla katsotaan olevan omaa henkilöstöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, etsitään niiden lieventämiseksi keinoja yhteistyössä henkilöstön tai henkilöstön edustajien kanssa jo ennen päätöksentekoa yhteistoimintalaissa kuvatulla tavalla. Tähän kuuluu muun muassa lakisääteisen toimintasuunnitelman laatiminen.

Fintrafficlaiset voivat ilmoittaa huolenaiheistaan ja tarpeistaan joko omalle esihenkilölle, henkilöstöhallinnolle, luottamusmiehelle tai -henkilölle, työsuojeluvaltuutetulle tai työterveyshuoltoon. Kaikilla fintrafficlaisilla on myös pääsy anonyymiin ilmiantokanavaan (whistleblowing), jolla he voivat tuoda havaitsemansa epäkohdat yhtiön ylimmän johdon tietoon. Kanavassa on mahdollista eritellä, minkä konserniyhtiön toimintaa ilmianto koskee. Anonyymi ilmiantokanava on Fintrafficin vuonna 2022 perustama ja ulkopuolisen palveluntarjoajan toteuttama ja hallinnoima. Ilmiantokanavaan on linkki sekä yhtiön intranetissä että ulkoisilla verkkosivuilla. Ilmiantokanavaan tulleet ilmoitukset osoitetaan varatoimitusjohtajan ja henkilöstöjoh-

tajan käsiteltäväksi, ja toimenpiteet kattavat asian selvittämisen, vastauksen laatimisen ja tarpeen mukaan raportoidun tapauksen edellyttämät toimenpiteet, joista annetaan selvitys ilmoittajalle. Ilmoitukset käydään läpi yhtiön hallituksen työvaliokuntana toimivassa tarkastusvaliokunnassa sekä yhteistoimintaryhmässä, jossa työntekijöiden edustajat ovat läsnä. Ilmiantokanavaan tehtyjen ilmoitusten käsittelyssä noudatetaan ilmoittajan-suojelulain (1171/2022) mukaisia määräaikoja. Vuosittaisessa henkilöstökyselyssä tiedustellaan, ovatko työntekijät tietoisia anonyymistä ilmiantokanavasta. Koska ilmoittajan henkilöllisyys ei tule työnantajan tietoon, prosesseja ilmoittajan suojelemiseksi vastatoimilta ei ole luotu.

Ammattiliittoon kuuluvat työntekijät voivat saattaa havaitsemansa epäkohdat työehtosopimuksessa sovitun erimielisyysmuistiomenettelyn kohteeksi. Mikäli asia jää luottamusmiehen ja työnantajan välillä erimieliseksi, ottavat työntekijä- ja työnantajaliitot riita-asian käsiteltäväkseen.

Kaikki työntekijät voivat kääntyä aluehallintoviraston puoleen tai viime kädessä saattaa riita-asian tuomioistuimen ratkaistavaksi.



Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus (S1-4)

Omaan työvoimaan liittyviä olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia käydään läpi konsernin johtoryhmässä riskikartoituksen yhteydessä. Riskikartoitus käydään Fintrafficin Corporate Governance -ohjeen osana olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti johtoryhmän ja hallituksen tarkastusvaliokunnan kanssa läpi vähintään kaksi kertaa vuodessa. Fintraffic pyrkii hallitsemaan omaan työvoimaan kohdistuvia kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia sekä riskejä ja mahdollisuuksia myös osana strategista suunnittelua ja toiminnansuunnittelua. Vuosittain tullaan jatkossa toteuttamaan vastuullisuuskatsaus, jossa käsitellään omaan työvoimaan liittyvien riskien ja mahdollisuuksien vaikutusta strategiaan ja liiketoimintamalliin sekä strategian ja liiketoimintamallin vaikutuksia omaan henkilöstöön. Mahdollisten yritystoiminnassa tapahtuvien muutosten osalta omaan työvoimaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset arvioidaan huolellisesti kussakin tapauksessa erikseen. Omaan työvoimaan kohdistuvia mahdollisuuksia arvioidaan myös osana vuosittain tehtävää työyhteisön kehittämissuunni-

telmaa, joka käsitellään yhteistoiminnassa luottamusmiesten tai -henkilöiden sekä työsuojeluvaltuuttujen kanssa.

Fintrafficin henkilöstöosastolla työskentelee 16 alan ammattilaista. Toimintaa johtaa kokenut henkilöstöjohtaja, joka on konsernin johtoryhmän jäsen ja raportoi konsernin toimitusjohtajalle. Palkanlaskenta on ulkoistettu kumppanillemme. Sekä henkilöstöosaston työntekijät, erityisesti HR Business Partnerit, työsuhdepäälliköt ja henkilöstöjohtaja, että liiketoimintojen johto, käyvät säännöllistä vuoropuhelua henkilöstön edustajien kanssa. Koko konsernin yhteistoimintaryhmä, johon kuuluu luottamismiehiä ja -henkilöitä ja työsuojeluvaltuuttuja kaikista liiketoiminnoista ja yhteisistä palveluista sekä liiketoimintojen ja toimitusjohtajat sekä henkilöstöjohtaja, kokoontuu neljä kertaa vuodessa. Lisäksi järjestetään yhtiökohtaisia säännönmukaisia yhteistoimintakokouksia.

Hyvinvointipäällikön vetämä hyvinvointiryhmä, johon luottamusmiehet ja -henkilöt ja työsuojeluvaltuutetut sekä työsuojelupäällikkö kuuluvat, kokoontuu lähes kuukausittain. Henkilöstö voi tuoda näkemyksiään esiin myös kerran vuodessa järjestettävässä anonyymissä henkilöstökyselyssä. Vuonna 2024 kyselyssä annettiin avointa palautetta 192 sivun verran. Aiempina vuosina Pulssi-henkilöstökyselyissä saadun palautteen perusteella on muun muassa otettu käyttöön suositut työsuhdepyörät ja

Fintrafficin vaihto-oppilasohjelma, jossa henkilöstö tutustuu yhden päivän ajan toisen yksikön työhön. Henkilöstön mielipidettä kysytään myös erilaisissa hankkeissa. Syksyllä 2024 toteutettu yrityskulttuuri-kysely oli auki intranetissä 17.9.–3.10.2024, ja siihen saivat kaikki asiasta kiinnostuneet vastata nimettömästi.

Kielteiset vaikutukset

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden yksityisyys, mukaan lukien tietoturva, on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Fintraffic saattaa huoltovarmuuskriittisenä toimijana olla altis tieto- ja kyberturvallisuusuuhkille, jolloin riskinä on henkilöstön henkilötietojen päätyminen tietomurron kohteeksi. Riskiä hallitaan asianmukaisin teknisin suojaustoimenpitein sekä kouluttamalla henkilöstä havaitsemaan ja ilmoittamaan poikkeamista.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden terveyden, turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistäminen on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Koska tuotamme liikenteenohjauksen palveluja ympäri vuorokauden, noin 66 prosenttia henkilöstöstä työskentelee vuorotyössä. Etenkin yötyössä on tunnistettuja kuormitustekijöitä, joita pyritään hallitsemaan työvuorosuunnittelun keinoin ja tarjoamalla henkilöstölle koulutusta esimerkiksi riittävän unen ja terveellisten elämäntapojen merkityksestä. Toimistotyötä, joka on päivätyötä, tehdään

varsin joustavasti hybridityönä. Uupumusta ja stressiä esiintyy Fintrafficissa vertailuyrityksiä vähemmän. Fintraffic torjuu kuormitustekijöihin liittyviä riskejä kannustamalla henkilöstöään terveellisiin elämäntapoihin, uraauurtavalla Fit For Future Fintraffic -painonhallinnan pilottihankkeella, säännöllisillä terveystarkastuksilla, tarjoamalla taukoliikuntasovelluksen maksutta työntekijöiden käyttöön sekä kattavalla hyvinvointi-, kulttuuri- ja liikuntaedulla.

Myönteiset vaikutukset

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden osaamisen kehittäminen on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Fintrafficin omaan työvoimaan kohdistuvia olennaisia myönteisiä vaikutuksia ovat työnantajan tarjoama koulutus, jonka arvioidaan vaikuttavan positiivisesti henkilön urakehityksen ja työmotivaatioon. Positiivista vaikuttavuutta suunnitellaan selvitettävän jatkossa Pulssi-kyselyn osana kysymällä henkilöstön kokemusta työnantajan järjestämien koulutusten hyödyllisyydestä. Jotta henkilöstön osaamista voitaisiin kehittää strategian kannalta oleellisissa osa-alueissa, olemme käynnistäneet strategisten osaamisten osaamiskartoituksen mittaamaan sitä, miten osaamistavoittemme ja tämänhetkinen osaamisen taso kohtaavat. Strategian kannalta kriittisten osaamisten määrittely ja sanoittaminen myös



auttavat henkilöstöä ymmärtämään paremmin strategiaa ja sen tuomia edellytyksiä osaamisille.

Vuonna 2023 työstettiin yhdessä liikennemuo-
tojen kanssa yhteisiä, kriittisimpiä strategisia
osaamisia. Kevään 2024 aikana hankittiin
C&Q-osaamiskartoitusjärjestelmä osaamisten
kartoittamiseen. Asiantuntijatyötä tekevien osalta
kartoitusta ja järjestelmää testattiin osana pilotti-
hanketta. Kartoitus laajeni loppusyksyn 2024 aikana
kaikkiin asiantuntijatyötä tekeviin. Osaamiskartoi-
tuksen yhteydessä jokainen työntekijä laatii esihen-
kilön kanssa henkilökohtaisen kehitymissuunni-
telman, johon kirjataan, mitä osaamisia ensisijaisesti
pitää kehittää ja millä keinoin sitä tehdään. Kehitty-
missuunnitelma kytketään kerran vuodessa
käytäviin kehityskeskusteluihin, eli toimenpiteet
siirtyvät henkilöstötietojärjestelmän
kehityskeskustelupohjaan.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia yhdenver-
tainen ja tasa-arvoinen työyhteisö on arvioitu Fintraf-
ficille oleelliseksi aihealueeksi. Fintraffic haluaa
edistää henkilöstönsä syrjimättömyyttä ja yhdenver-
taisuutta. Tasa-arvoinen työyhteisö, jossa huomi-
oidaan inklusiivisuus, reilut mahdollisuudet edetä ja
riittävä kompensatio, edistävät työntekijöiden
hyvinvointia ja motivaatiota. Uudessa Helsingin
toimitilahankkeessa on jo suunnitteluvaiheessa
otettu huomioon sukupuolten moninaisuus sosiaali-
tiloja määriteltäessä sekä liikuntarajoitteisten henki-

löiden mahdollisuus liikkua kiinteistössä. Fintraffic
on laatinut psykologisesti turvallisemman työpaikan
periaatteet yhteistyössä työsuojelun ja työnantajan
edustajien kanssa. Olemme kahtena vuonna osallis-
tuneet Oikotien Vastuullinen työnantaja
-kampanjaan, jonka osana on teetetty vastuullisuus-
kysely henkilöstölle.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työnteki-
jöiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen on
arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi.
Työntekijöiden terveyttä ja hyvinvointia edistetään
lukuisin eri toimenpitein. Työnantajan toimet henki-
löstönsä hyvinvoinnin tukemiseen on arvioitu omaan
työvoimaan kohdistuviksi olennaisiksi myönteisiksi
vaikutuksiksi. Fintrafficille on myönnetty vuosille
2022, 2023 ja 2024 Mieli ry:n Hyvän mielen
työpaikka -merkki. Fintrafficilla on käytössä lakisää-
teistä merkittävästi laajempi työterveyshuolto, joka
kuuluu kaikille Fintrafficilla työsuhteessa oleville
työntekijöille työsuhteen laadusta ja kestosta riippu-
matta. Työterveyshuolto edistää terveellistä työym-
päristöä ja turvallisia työoloja. Lakisääteisen ennal-
taehkäisevän työterveyshuollon lisäksi Fintraffic
tarjoaa työntekijöilleen kattavat vapaaehtoiseen
työterveyshuoltoon sisältyvät yleis- ja erikoislääkäri-
tasoiset sairaanhoitopalvelut. Myös työfysiotera-
peutin (myös suoravastaanotto), fysioterapeutin
sekä työterveyspsykologien palvelut ovat työnteki-
jöiden käytettävissä. Lyhytpsykoterapiaa tarjotaan

työterveyslääkärin ja työterveyspsykologin lähet-
teellä sitä tarvitseville. Työterveyspalvelut Fintraffi-
cille tuottaa Suomen Terveystalo Oy.

Osana hyvinvoinnin palveluita käytössämme on
Mielen Chatti 24/7 sekä digitaalinen Mielen Sparri
-palvelu. Kaikilla Fintrafficissa työskentelevillä on
käytössä Cuckoo-taukosovellus, jossa on lyhyitä
taukoliikuntaohjelmia ja mindfulness-harjoituksia.
Koko henkilöstö pääsee myös Alma Talentin laajaan
verkkokirjahyllyyn, josta löytyy teoksia muun muassa
itsensä johtamisesta ja työyhteisötaidoista.

Vuonna 2024 Fintraffic tuki henkilöstönsä hyvin-
vointia liikuntakampanjoin, kattavalla työterveys-
huollolla ja matalan kynnyksen mielen hyvinvointi-
palvelun Auntien avulla. Työsuhdepyörä oli suosittu
etu myös vuonna 2024: se oli käytössä jo yli 300
fintrafficlaisella. Työsuhdepolkupyörä oli vuonna
2024 verottomana etuna 305 fintrafficlaisella, ja 31
työsuhdepyörää oli lunastettu henkilön omaksi.
Vuoden 2024 aikana työsuhdepyöräedun otti
käyttöön 85 työntekijää. Työsuhdepyöräedun
käyttäjät ovat etuun erittäin tyytyväisiä.

Työterveyskumppanimme Terveystalon mukaan
Fintraffic hoitaa työkykyasioita poikkeuksellisen
systemaattisesti, kattavasti ja tuloksellisesti. Hyvin-
vointi-indeksin trendi on positiivinen: vuonna 2024
se oli 94,8 prosenttia ja vuotta aiemmin 94
prosenttia. Vuonna 2021 indeksi oli 86,7 prosenttia.
Indeksi kuvaa niiden henkilöiden osuutta, jolla ei

esiinny ongelmia seuraavilla osa-alueilla: puutteel-
linen työn hallinta, ristiriita työn ja muun elämän
yhteensovittamisessa, puutteellinen työn palkit-
sevuus, puutteellinen sosiaalinen tuki työssä,
kuormittuneisuus ja tyytymättömyys. Hyvinvoin-
ti-indeksi muodostuu Terveystalon terveystarkkailun
vastausten perusteella.

Terveystalon keväällä 2024 toteuttaman TyöOp-
timi-hyvinvointikyselyn mukaan Fintrafficin vastaa-
jista voi hyvin 82 prosenttia. Terveystalon katta-
vassa, yli 10 000 vastaajaa sisältävässä
vertailuaineistossa hyvin ilmoitti voivansa 66
prosenttia vastaajista. Vuoden 2023 vertailuluku
Fintrafficin osalta oli 77 prosenttia, eli raportoitu
hyvinvointi on lisääntynyt vertailuvuodesta.
Uupumisuuskassa tai uupuneita oli Fintrafficin
henkilöstössä 8 prosenttia (v. 2023 tämä oli 9 %) ja
Terveystalon vertailuaineistossa 16 prosenttia.

Fintrafficin henkilöstöstä noin 20 prosenttia on
ylipainoisia, ja heistä suurella osalla on vähintään
yksi ylipainoliitännäinen sairaus, kuten diabetes.
Tähän haasteeseen pyrimme vaikuttamaan uuraa-
uurtavalla uurtavalla hyvinvointihankkeella Fit For
Future Fintraffic, jonka tavoitteena on herättää oival-
luksia pysyvään painonhallintaan ja vahvistaa
motivaatiota oman hyvinvoinnin vaalimiseen
moniammatillisen tiimin avustuksella. Valmen-
nukseen hakeneet ja työterveyshuollon ilmoittautu-
neiden joukosta valitsevat osallistujat saavat



painonhallinnan tueksi myös painonhallinnan lääkityksen, jota käytetään työterveyslääkärin ohjauksessa. Ohjelman alustavat tulokset ovat erinomaisia.

Omaan työvoimaan liittyviä riskejä on kuvattu osana kaksoisolennaisuusanalyysiä. Fintrafficin toiminta koostuu asiantuntijapalveluiden myynnistä, joten toiminta on täysin riippuvaista asiantuntevasta henkilöstä. Osaavan työvoiman saatavuus on tunnistettu olennaiseksi riskiksi. Riskiä torjuakseen Fintraffic kouluttaa henkilöstöään varsin kattavasti. Raideliikenteenohjauksessa on koulutusohjelmat palvelutuotannon operatiivisten toimintojen eri tehtäviin. Säännöllisillä kertaus- ja täydennyskoulutuksilla huolehditaan, että organisaatiossa työskentelee osaava ja oikea-aikaisesti koulutettu henkilöstö.

Lennonvarmistuksessa henkilöstön koulutus on jatkuvaa ja säännönmukaista. Koulutuksen avulla varmistetaan henkilöstön osaamistason jatkuva ylläpito. Lennonvarmistuksen osana toimiva Avia College järjestää lennonjohtajien ja -tiedottajien pohjakoulutuksen sekä tämän lisäksi yksikkö- ja täydennyskoulutuksen. Näiden ohella Avia College toteuttaa myös työpaikkakouluttajien sekä pätevyyden arvioijien perus- ja kertauskoulutuksen.

Meriliikenteenohjauksessa järjestetään alusliikennepalvelulain mukaiset koulutukset alusliikenneohjaajille ja vuoro esimiehille. Alusliikenneohjaajan peruskoulutus on kuvattu laatu järjestelmässä.

Projektipääälliköiden, hankeomistajien ja projektitiimiläisten oppimispolut on kuvattu konsernin intrassa. Operatiivinen henkilöstö harjoittelee simulaattoreissa ammattiosaamiseen liittyviä tilanteita. Molemmissa meriliikennekeskuksissa on simulaattorivastaava, joiden tehtävä on yhdessä koulutusorganisaation kanssa rakentaa ja toteuttaa tarkoituksenmukaisia harjoituksia.

Tieliikenteenohjauksessa tieliikennekeskusten operaattoreiden koulutusohjelma rakentuu moduulimuotoisiin koulutusjaksoihin. Moduulimuotoisuudella pyritään takaamaan se, että koulutukset sopivat sekä pidempään että lyhyemmän ajan työssä olleille operaattoreille ammattitaidon kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. Moduulimuotoisuus tarjoaa myös mahdollisuuden muokata koulutuksia nopeasti vastaamaan toimintaympäristön muutoksia. Koulutusten tarkoituksena on taata valtakunnallisesti yhtenäinen osaamisen taso sekä valtakunnallisesti yhtenäinen liikenteenohjauksen palvelutaso.

Seuranta ja arviointi

Henkilöstövoimavarojen kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät yhtiön erityistehtävän hoitamista tukevat tavoitteet, mittarit ja toimenpiteet koskevat laadukasta johtamista, hyvinvoivaa ja tyytyväistä henkilöstöä sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden vahvistamista. Kaikkiin näihin liittyy kehitystoimenpiteitä ja tavoitteita sekä mittarit, joista osaa seurataan

osana strategiaohjelmia ja osaa osana vastuullisuusohjelmaa. Sekä strategian että vastuullisuusohjelman etenemisestä informoidaan hallitusta säännöllisesti.

Tavoitteet liittyvät työntekijöiden terveyden ja hyvinvoinnin lisäämiseen sekä koetun haitallisen kuormituksen vähentämiseen. Myös vuorotyön haittoja pyritään lieventämään. Syrjintään ja häirintään puututaan sekä yhdenvertaisuutta parannetaan myös perheystävällisen työpaikan käytäntöjä kehittämällä. Esimerkkinä tästä liittymme Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan. Yhdenvertaisuutta parannetaan myös laatimalla ikäohjelma.

Fintraffic tarjoaa henkilöstölleen koulutusta, jonka arvioidaan vaikuttavan positiivisesti henkilön urakehityksen ja työmotivaatioon. Jotta henkilöstön osaamista voitaisiin kehittää strategian kannalta oleellisilla osa-alueilla, olemme käynnistäneet strategisten osaamisten osaamiskartoituksen mittaamaan sitä, miten osaamistavoitteemme ja tämänhetkinen osaamisen taso kohtaavat. Strategian kannalta kriittisten osaamisten määrittely sekä sanoittaminen myös auttavat henkilöstöä ymmärtämään paremmin strategiaa ja sen tuomia edellytyksiä osaamisille.

Vuonna 2023 työstettiin yhdessä liikennemuotojen kanssa yhteisiä, kriittisimpiä strategisia osaamisia. Kevään 2024 aikana hankittiin C&Q-osaamiskartoitusjärjestelmä osaamisten

kartoittamiseen. Asiantuntijatyötä tekevien osalta kartoitusta ja järjestelmää testattiin osana pilottihanketta. Kartoitus laajenee loppusyksyn 2024 ja alkuvuoden 2025 aikana kaikkiin asiantuntijatyötä tekeviin. Osaamiskartoituksen yhteydessä jokainen työntekijä laatii esihenkilön kanssa myös henkilökoh-taisen kehityssuunnitelman, johon kirjataan, mitä osaamisia ensisijaisesti pitää kehittää ja millä keinoin sitä tehdään. Kehityssuunnitelma kytketään kerran vuodessa käytäviin kehityskeskusteluihin, eli toimenpiteet siirtyvät henkilöstötietojärjestelmän kehityskeskustelupohjaan.

Laadukkaaseen johtamiseen liittyvistä mittareista kolme koostuu henkilöstötyytyväisyystutkimuksen mittareista. Näitä ovat arvojen mukainen toiminta, esihenkilöindeksi sekä johdon onnistuminen. Muita laadukkaan johtamisen mittareita ovat yhteisten palveluiden sisäinen asiakastyytyväisyyskysely, T-Median tekemä mainetutkimus sekä vaikuttavuuden mittaamisen kypsyytaso -mittari.

Hyvinvoivaan ja tyytyväiseen henkilöstöön liittyvät mittarit koostuvat henkilöstötyytyväisyystutkimuksen mittareista eNPS, kokonaistulos ja kuormitus. Näiden lisäksi seurataan sairauspoissaoloprosentin kehitystä.

Tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta koskevaksi mittariksi valittiin Oikotien Vastuullinen työnantaja -tutkimuksen syrjimättömyys- sekä työelämän tasapaino ja hyvinvointi -indeksit. Oikotie ilmoitti



marraskuun 2024 lopussa luopuvansa työelämää koskevasta liiketoiminnastaan ja myös Vastuullinen työnantaja -ohjelmasta, josta syystä nämä mittarit otetaan osaksi Balentorin kanssa vuosittain tehtävää henkilöstötyytyväisyystutkimusta.

Tarvittavien ja asianmukaisten toimien arvioiminen

Fintrafficin johto on valinnut ne asianmukaiset ja tarvittavat toimet, joilla vastataan omaan työvoimaan kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin. Tunnistettuja riskejä on käsitelty työntekijöiden edustajien kanssa yhteistoimintaryhmässä. Kyber- ja tietoturvallisuushavaintoja ja -poikkeamia käsitellään, valvotaan ja seurataan turvallisuusilmoitusten ja riskienhallinnan järjestelmissä. Fintrafficin tietoturvan ohjausryhmä sekä liiketoimintojen tietoturvavastaavat käyvät säännöllisesti läpi kyber- ja tietoturvallisuuden tilaa sekä ylläpitävät uhka- ja riskilistaa. Kyber- ja tietoturvallisuusuhkia on käsitelty osana riskikartoitusta.

Henkilöstön kokemaa kuormitusta on käsitelty osana toiminnan priorisointia. Hankkeita priorisoidulla on jätetty osa hankkeista odottamaan myöhempiä vuosia ja pyritty vapauttamaan työaikaa kaikkein kriittisimpien projektien toteuttamiseen. Vuoro- ja yötyötä koskevia toimenpiteitä on käsitelty liiketoimintojen johdossa. Vuoro- ja yötyön kielteisiä vaikutuksia vireystilan hallintaan on pyritty pienen-

tämään muun muassa vuorojen tauottamisella, tekemällä työkykytapauksissa yksilöityjä ratkaisuja työvuoroihin ja järjestämällä ohjaussaleihin taukoliikuntavälineitä.

Suunnitelmat ja toimenpiteet riskien lieventämiseksi

Työntekijöiden osaamisen ja kokemuksen puute voi johtaa paitsi työtyytyväisyyden laskuun myös erilaisten turvallisuusriskien kasvuun. Tätä riskiä torjutaan kouluttamalla ja perehdyttämällä henkilöstöä. Raideliikenteenohjauksessa on koulutusohjelmat palvelutuotannon operatiivisten toimintojen eri tehtäviin. Säännöllisillä kertaus- ja täydennyskoulutuksilla huolehditaan, että meillä työskentelee osaava ja oikea-aikaisesti koulutettu henkilöstö.

Lennonvarmistuksessa henkilöstön koulutus on jatkuvaa ja säännönmukaista. Koulutuksen avulla varmistetaan henkilöstön osaamistason jatkuva ylläpito. Lennonvarmistuksen osana toimiva Avia College järjestää lennonjohtajien ja -tiedottajien pohjakoulutuksen sekä lisäksi yksikkö- ja täydennyskoulutuksen. Näiden ohella Avia College toteuttaa myös työpaikkakouluttajien sekä pätevyyden arvioijien perus- ja kertauskoulutuksen.

Meriliikenteenohjauksessa järjestetään alusliikennepalvelulain mukaiset koulutukset alusliikenneohjaajille ja vuoroesimiehille. Alusliikenneohjaajan peruskoulutus on kuvattu laatujärjestelmässä.

Projektipäälliköiden, hankeomistajien ja projektitiimiläisten oppimispolut on kuvattu konsernin intrassa. Operatiivinen henkilöstö harjoittelee simulaattoreissa ammattiosaamiseen liittyviä tilanteita. Molemmissa meriliikennekeskuksissa on simulaattorivastaava, joiden tehtävä on yhdessä koulutusorganisaation kanssa rakentaa ja toteuttaa tarkoituksenmukaisia harjoituksia.

Tieliikenteenohjauksessa tieliikennekeskusten operaattoreiden koulutusohjelma rakentuu moduulimuotoisiin koulutusjaksoihin. Moduulimuotoisuudella pyritään takaamaan, että koulutukset sopivat sekä pidempään että lyhyemmän ajan työssä olleille operaattoreille ammattitaidon kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. Moduulimuotoisuus tarjoaa myös mahdollisuuden muokata koulutuksia nopeasti vastaamaan toimintaympäristön muutoksia. Koulutusten tarkoituksena on taata valtakunnallisesti yhtenäinen osaamisen taso sekä taata valtakunnallisesti yhtenäinen liikenteenohjauksen palvelutaso.

Fintrafficin toiminta on riippuvainen osaavan henkilöstön työpanoksesta. Lakon tai muun työtaistelutoimenpiteen vuoksi toiminta voi seisahtua kokonaan aiheuttaen palvelutason laskua ja jopa tulonmenetyksiä. Lakkojen uhkaa torjutaan pyrkimällä neuvottelemaan työntekijöiden edustajien kanssa jatkuvassa vuoropuhelussa sekä neuvottelemaan työehtosopimuksista hyvissä ajoin edellisen työehtosopimuksen ollessa vielä voimassa. Jos

Fintraffic joutuu työtaistelutoimenpiteiden kohteeksi, pystytään töitä jossain määrin pitämään käynnissä esihenkilövoimin. Ammattiyhdistysliikkeen näkemyksen mukaan lakko-oikeus on osa Kansainvälisen työjärjestön (ILO) konvention 87 mukaista järjestäytymisvapautta. ILO on pyytänyt asiasta lausuntoa (request for advisory opinion) Kansainväliseltä tuomioistuimelta (ICJ). Fintraffic kunnioittaa työntekijöiden oikeuksia. Lakkojen merkitystä työnantajan toiminnalle ei pystytä täysin poistamaan työnantajan käytettävissä olevin keinoin.

Avainhenkilöiden sitouttaminen ja tarvittavien kyvykkyyksien rekrytoiminen on kriittistä toiminnan kannalta. Mahdolliset kielteiset työehtoihin tai -oloihin liittyvät vaikutukset voivat aiheuttaa mainehaittaa, jolloin rekrytointi ja näin ollen myös yhtiön toiminta vaikeutuu. Fintraffic pyrkii aiemmin kuvatulla tavalla huolehtimaan henkilöstöstään ja kehittämään työyhteisöä siten, että on henkilöstölleen hyvä työpaikka. Osana yrityskulttuurin kehittämistä toteutettiin syksyllä 2024 koko henkilöstölle intrassa ollut kysely yrityskulttuurin kehittämisestä. Kyselyssä henkilöstö sai myös ilmoittautua kaikille avoimiin yrityskulttuurityöpajoihin, jotka toteutettiin lokakuussa.



Suunnitelmat ja toimenpiteet mahdollisuuksien hyödyntämiseksi

Reiluista työoloista ja -ehdoista kiinni pitämisen ja työterveyteen ja -hyvinvointiin sekä työyhteisön monimuotoisuuteen ja inklusiivisuuteen panostusten ajatellaan vahvistavan positiivista työnantajakuvaa ja edesauttavan siten tulevaisuuden osaajien rekrytoinnissa ja hyvien tekijöiden pitamisessä.

Käynnissä olevassa osaamiskartoituksessa selvitetään sitä, minkälainen osaamistaso Fintrafficilla on tietyissä, strategian kannalta kriittisissä osaamisissa. Tarkoituksena on, että osaamisen kehittämistoimia suunnataan oikeisiin asioihin eli erityisesti niihin osaamisiin, joissa koetaan suurinta osaamisvajetta. Kartoituksen perusteella tehdään gap-analyysi. Samalla osaamiskartoitus konkretisoi strategiaa henkilöstölle ja edesauttaa esihenkilön ja johdettavan välistä keskustelua työntekijän osaamisesta. Osana kartoitusta työntekijä pääsee ilmoittamaan kiinnostuksestaan tietyn osa-alueen kehittämiseen.

Edellä kuvattujen yrityskulttuuria ja työyhteisöä kehittävien toimien lisäksi suunnitellaan osallistumista Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan. Ohjelma on tarkoitettu perheystävällisyyden, ihmisten yhdenvertaisuuden, työyhteisön monimuotoisuuden ja tasa-arvon kehittämistyön tueksi. Ohjelma ei rajoitu vain lapsiperheisiin, vaan perhe on käsitteenä laaja: perheystävällisyys ulottuu

elämänkaaren eri vaiheisiin. Henkilöstön hyvinvoinnin kehittämiseen tähtäävä Fit For Future Fintraffic -pilottihanke tullaan viemään loppuun ja tulosten perusteella arvioidaan ohjelman laajentamista.

Työn alla on Fintrafficin ikäohjelman laatiminen. Ohjelman perusteella toteutetaan toimenpiteitä eri ikäisten ja ikääntyneiden johtamiseen ja hyvinvointiin sekä järjestetään esihenkilökoulutuksia ikäjohtamiseen. Erityisesti lennonvarmistuksen 55 ikävuoden alemman eläkeiän poistuminen on lisännyt huolta henkilöstön jaksamisesta vuorotyössä. Henkilöstön kuormituksen hallintaa jatketaan edelleen hankkeiden priorisoinnin kautta. Liikenneohjausta tekevälle henkilöstölle tullaan järjestämään koulutusta vuorotyön haittojen vähentämiseksi. Raideliikenteenohjauksessa on suunnitella tutkimus vireystilan arvioimiseksi.

Esihenkilöitä tullaan kouluttamaan DEI-temoissa ja puuttumisessa syrjintään ja häirintään. Kehittämistoimia arvioidaan myös henkilöstökyselyn tulosten perusteella. Vuoden 2024 Pulssi-henkilöstötyytyväisyyskyselyssä kysyttiin ensimmäistä kertaa henkilöstön kokemusta tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden toteutumisesta Fintrafficissa ("Miten arvioit tasa-arvoisen ja yhdenvertaisen kohtelun toteutumista Fintrafficissa"). Asteikolla yhdestä viiteen tämä osio sai arvosanaksi 3,9. Tätä mittaria voidaan käyttää myöhempinä vuosina seuraamaan

tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden kokemuksen kehittymistä. Suomalainen yksityisyydensuojalainsäädäntö estää työnantajaa keräämästä tietoa tiettyyn vähemmistöryhmään kuulumisesta. Jatkossa selvitämme kuitenkin, mahdollistaako Pulssi-kyselyn kaltainen anonymi kysely sen, että voisimme kysyä vastaajilta kuuluvatko nämä johonkin vähemmistöryhmään, jotta voisimme selvittää, eroaako erilaisiin vähemmistöryhmiin kuuluvien työntekijöiden kokemus työntekijöiden enemmistön kokemuksesta.

Seuraamme lähivuosina edelleen Balentorin kanssa vuosittain tehtävässä henkilöstötyytyväisyystutkimuksessa mittaria "Syrjimättömyys", jota voidaan käyttää sen seuraamiseen, miten onnistumme tällä osa-alueella. Vuoden 2024 tutkimuksessa syrjimättömyys oli parantunut vuoteen 2023 verrattuna (3,34 → 3,55).

Käytännöt

Fintraffic noudattaa yhteistoimintalaissa (30.12.2021/1333) määriteltyä periaatetta, jossa työnantajan suunnitelmien vaikutuksia henkilöstöön käsitellään yhteistoimintalain tarkoittamalla tavalla ennen päätöksen tekemistä. Yhteistoimintalain mukaisesti neuvotellaan työnantajan suunnitelmien perusteista, vaikutuksista, vaihtoehdoista ja aikatauluista joko työntekijöiden edustajan tai, jos edustajaa ei ole, kaikkien niiden työntekijöiden kanssa, joita muutos koskee.

Mahdollisissa muutostilanteissa henkilöstöä kuullaan yhteistoimintalain edellyttämällä tavalla joko edustajiensa välityksellä tai suoraan. Yhteistoimintalain mukaisesti työnantajan tulee kuulla henkilöstöä muun muassa työnantajan taloudellisella tai tuotannollisella perusteella harkitsemasta yhden tai useamman työntekijän irtisanomisesta, lomauttamisesta, osa-aikaistamisesta tai työsopimuksen olennaisen ehdon yksipuolisesta muuttamisesta. Muutosneuvotteluvelvoitteen piiriin kuuluvat myös työnantajan harkitsemat, työnjohtovallan piiriin kuuluvat yhden tai useamman työntekijän asemaan vaikuttavat olennaiset muutokset työtehtävissä, työmenetelmissä, töiden järjestelyissä, työtilojen järjestelyissä tai säännöllisen työajan järjestelyissä. Neuvotteluissa, joiden kesto vaihtelee käsiteltävänä olevan asian mukaan jopa yli kuuteen viikkoon, henkilöstön on mahdollista tuoda esiin näkemyksensä ja huolenaiheensa työnantajan suunnitelmista. Henkilöstön näkemykset ja mielipiteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa. Vuonna 2024 kävimme muutosneuvottelua esimerkiksi etälennonjohtohankkeesta ja uudelleenjärjestelyistä raideliikenteen häiriöhallinnan työtehtävissä.

Resurssit

Fintrafficin henkilöstöosastolla työskentelee 16 alan ammattilaista. Toimintaa johtaa kokenut henkilöstöjohtaja, joka on konsernin johtoryhmän jäsen ja



raportoi konsernin toimitusjohtajalle. Palkanlaskenta on ulkoistettu kumppanillemme. Sekä henkilöstöosaston työntekijät, erityisesti HR Business Partnerit, työsuhdepäälliköt ja henkilöstöjohtaja että liiketoimintojen johto, käyvät säännöllistä vuoropuhelua henkilöstön edustajien kanssa. Koko konsernin yhteistoimintaryhmä, johon kuuluu luottamusmiehiä/-henkilöitä ja työsuojeluvaltuutettuja kaikista liiketoiminnoista ja yhteisistä palveluista sekä liiketoimintojen toimitusjohtajat ja henkilöstöjohtaja, kokoontuu neljä kertaa vuodessa. Lisäksi järjestetään yhtiökohtaisia säännönmukaisia yhteistoimintakokouksia.

Hyvinvointipäällikön vetämä hyvinvointiryhmä, johon luottamusmiehet/-henkilöt sekä työsuojeluvaltuutetut ja työsuojelupäällikkö kuuluvat, kokoontuu lähes kuukausittain. Henkilöstö voi tuoda näkemyksiään esiin myös kerran vuodessa järjestettävässä anonyymissä henkilöstökyselyssä. Vuonna 2024 kyselyssä annettiin avointa palautetta 192 sivun verran. Aiempina vuosina Pulssi-henkilöstökyselyissä saadun palautteen perusteella on muun muassa otettu käyttöön suositut työsuhdepyörät ja Fintrafficin vaihto-oppilasohjelma, jossa henkilöstö tutustuu yhden päivän ajan toisen yksikön työhön. Henkilöstön mielipidettä kysytään myös erilaisissa hankkeissa. Syksyllä 2024 toteutettu yrityskulttuurikysely oli auki intranetissä 17.9.–3.10.2024, ja siihen

saivat kaikki asiasta kiinnostuneet vastata nimettömästi.

Tavoitteiden asettamisen prosessi

Vastuullisuusohjelman mukaiset tavoitteet pohjautuvat Fintrafficin strategiaohjelmaan, henkilöstöosaston toimintasuunnitelmaan ja keskusteluihin, joita on käyty vastuullisuusohjelman laatimisen yhteydessä. Vastuullisuusohjelman mukaiset tavoitteet käytiin läpi luottamushenkilöistä ja työsuojeluvaltuutetuista koostuvan yhteistoimintaryhmän kanssa, ja henkilöstön edustajilla oli mahdollisuus vaikuttaa tavoitteiden asettamiseen. Jatkossa on tarkoitus käydä katsaus vastuullisuusohjelmaan vuosittain läpi konsernin yhteistoimintaryhmässä. Näin luottamusmiehet ja työsuojeluvaltuutetut pääsevät seuraamaan Fintrafficin toimintaa tavoitteiden valossa. Myös saatuja kokemuksia ja mahdollisia parannusehdotuksia on mahdollista jakaa yhteistoimintaryhmässä.



Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan (S1-5)

Teema	2025 tavoite	2030 tavoite	Keskeiset toimet
Henkilöstön hyvinvoinnin ja työturvallisuuden varmistaminen	Työntekijöiden terveyden tukemiseen on löydetty konkreettisia keinoja. Fintrafficin henkilöstö voi paremmin, kuin vertailuyrityksissä. Henkilöstön kokemakuormitus on vähentynyt. Vuorotyön haittojen lieventäminen. Hyvän mielen työpaikka -merkin saaminen vuodelle 2025	Työntekijöiden terveyden tukemiseen on löydetty konkreettisia keinoja ja työntekijöiden terveys on kohentunut suhteutettuna väestötason tietoihin. Fintrafficin henkilöstö voi paremmin, kuin vertailuyrityksissä.	Fit For Future Fintraffic -ohjelman loppuunsaattaminen ja tulosten arviointi. Ohjelman jatkosta päättäminen. Kuormituksen hallinta hankkeiden priorisoinnin kautta. Koulutusta vuorotyön haittojen vähentämiseksi. Pilottitutkimus Raiteessa vireystilan arvioimiseksi.
Tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden vahvistaminen	Esihenkilöiden osaaminen on koulutuksen myötä lisääntynyt DEI-asioissa ja syrjintään ja häirintään puuttumisessa. Fintrafficin perheystävällisyyden parantaminen. Liitymme Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan, ohjelman mukaiset tavoitteet. Eri ikäisten työntekijöiden huomiointia parannetaan julkaisemalla Fintrafficin ikäohjelma ja kouluttamalla esihenkilöitä ikäjohtamiseen.	Henkilöstö arvioi syrjimättömyyden ja yhdenvertaisuuden kehittyneen suotuisasti. Henkilöstö kokee Fintrafficin perheystävällisyyden parantuneen mitattavasti. Työntekijät raportoivat, että kokevat Fintrafficcissa olevan tarjolla ratkaisuja eri elämänvaiheiden ja työn yhteensovittamiseen (nuoret, harjoittelijat, ikääntyneet).	Esihenkilöiden kouluttaminen DEI-teemoissa ja puuttumisessa. Henkilöstökyselyiden tulosten arviointi ja toimenpiteistä päättäminen. Liitymme Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan, ohjelman mukaiset toimenpiteet Laaditaan Fintrafficin ikäohjelma ja toteutetaan siinä suunnitellut toimenpiteet sekä järjestetään esihenkilökoulutuksia ikäjohtamiseen.
Henkilöstön osaamisen kehittäminen	Fintrafficilla on selkeä käsitys organisaation osaamisesta keskeisiin strategiaan teemoihin liittyen.	Kohdennettujen koulutusten ja tiettyjen rekrytointien myötä osaamiskapeikot ovat vähentyneet. E erityisesti liikennemuodot ylittävien urasiirtymien tukemiseen on toimiva malli ja henkilöstön osaamista hyödynnetään yli liikennemuotorajojen	Gap-analyysi osaamiskartoitukseen perustuen + suunnitelma strategian edellyttämän osaamisen kouluttamisesta/hankkimisesta/ muista toimenpiteistä (tehtäväkierrot ym.) Systemaattinen seuraaja- ja varahenkilösuunnittelu Yhteistyön vahvistaminen osaamisen hyödyntämisessä yli liikennemuotorajojen



Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet (S1-6)

Määräaikaisten työsuhteiden perusteina ovat muun muassa perhevapaiden tai lomien sijaisuus, työn

Työntekijöiden määrä keskimäärin (hlöä)*	2024	2023
Miehet	907	885
Naiset	291	275
Työsuhteiset työntekijät yhteensä	1 198	1 160

* Henkilöstömäärät on raportoitu vastaavasti tilinpäätöksen liitetiedostoissa

projekti- tai kausiluonteisuus, kysynnän vakiintumattomuus ja työntekijän oma pyyntö. Osa-aikaisista työsuhteista 80 prosenttia on lähtöisin työntekijän aloitteesta.

Työntekijöiden vaihtuvuus	2024	2023
Työsuhde päättynyt (hlöä)*	70	77
Vaihtuvuusprosentti	5,85	6,53

* Luvussa ei ole huomioitu työsuhteen päättymisiä, joissa syynä on määräaikaisen työsuhteen päättyminen.

Vaihtuvuus, % =

Palveluksesta lähteneiden henkilöiden määrä 1.1.–31.12.

Henkilöstön määrä 31.12.

x 100

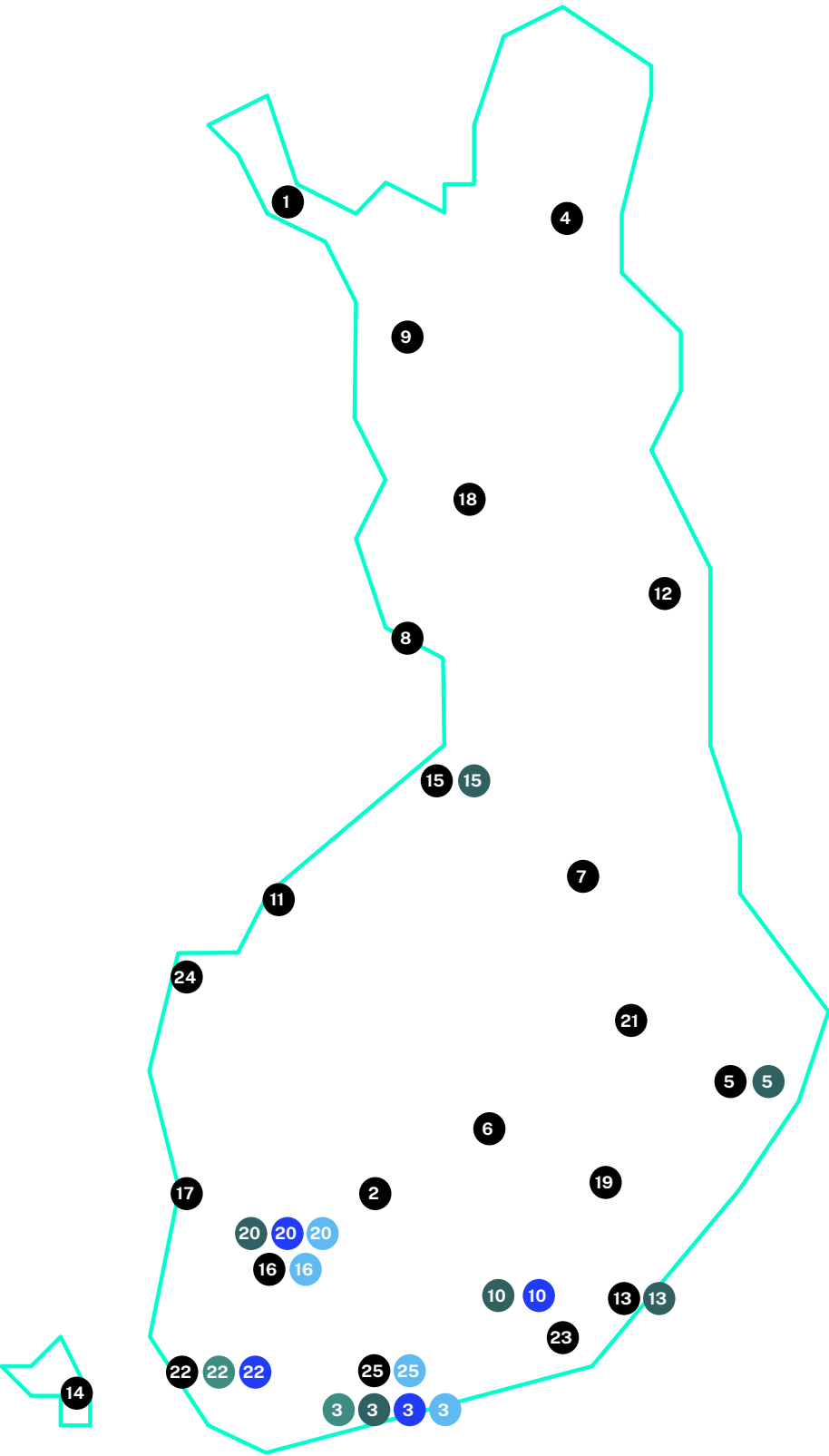
Työsuhdetyytit 31.12.2024	Naiset (hlöä)	Miehet (hlöä)	Yhteensä
Työsuhteisten työntekijöiden määrä	290	906	1 196
Vakinaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	273	877	1 150
Määräaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	17	29	46
Vaihtelevalla työajalla työskentelevien työsuhteisten työntekijöiden määrä *	7	31	38
Kokoaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	269	837	1 106
Osa-aikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	14	38	52

* Mukana myös tarvittaessa töihin kutsuttavat

Toimipisteet yhtiöittäin 31.12.2024

- 1 Enontekiö 1
- 2 Halli 1
- 3 Helsinki 373
- 4 Ivalo 4
- 5 Joensuu 4
- 6 Jyväskylä 10
- 7 Kajaani 4
- 8 Kemi 3
- 9 Kittilä 4
- 10 Kouvola 94
- 11 Kruunupyy 4
- 12 Kuusamo 3
- 13 Lappeenranta 3
- 14 Maarianhamina 3
- 15 Oulu 86
- 16 Pirkkala 16
- 17 Pori 4
- 18 Rovaniemi 16
- 19 Savonlinna 1
- 20 Tampere 156
- 21 Toivala 14
- 22 Turku 76
- 23 Utti 3
- 24 Vaasa 5
- 25 Vantaa 307

- Fintraffic Lennonvarmistus Oy
- Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy
- Fintraffic Raide Oy
- Fintraffic Tie Oy
- Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy





Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu (S1-8)

Valtaosa Fintrafficin henkilöstöstä, 83 prosenttia, on työehtosopimusten piirissä. Määrällisesti suurin osa Fintrafficin henkilöstöstä, 30 prosenttia, kuuluu asiakaspalvelua, liikenteenhoitoa ja -ohjausta sekä hallinnollisia ja muita toimistotehtäviä koskevan työehtosopimuksen (2.3.2023–31.3.2025) piiriin, jota sovelletaan Fintrafficin raideliikenteenohjauksessa. Toiseksi eniten, 15 prosenttia, kuuluu Fintrafficin lennonvarmistuksen lennonjohtajia koskevan työehtosopimuksen (19.5.2021–30.4.2024) piiriin. Fintrafficin lennonvarmistuksessa on toinen laaja työehtosopimus (20.5.2022–29.2.2024), jonka piiriin kuului 11 prosenttia konsernin henkilöstöstä. Yhdeksän prosenttia konsernin henkilöstöstä kuuluu Rautatiealan toimihenkilöitä koskevan työehtosopimuksen (voimassa 31.3.2025 saakka) piiriin. Suurin osa tieliikenteenohjauksen henkilöstöstä kuuluu Fintraffic Tien työehtosopimukseen (voimassa 31.3.2025 saakka) ja suurin osa meriliikenteenohjauksen henkilöstä Fintraffic Meriliikenteenohjauksen työehtosopimuksen (voimassa 31.3.2025 saakka) piiriin, yhteensä 16 prosenttia konsernin henkilöstöstä. Ilmailutietoteknisten työehtosopimuksen piiriin kuuluu noin kaksi prosenttia konsernin henkilöstöstä (voimassa 28.2.2025 saakka). Noin 17 prosenttia konsernin henkilöstä ei

kuulu työehtosopimusten piiriin, vaan heidän työsuhteittensa ehdot määräytyvät työsopimuksen ja työnantajan noudattamien politiikkojen ja periaatteiden perusteella.

	Työsopimus- neuvottelujen kattavuus	Työmarkkina- osapuolten vuoropuhelu
Kattavuusaste	Työsuhteiset työntekijät – ETA-alue	Edustus työpaikalla
0–19 %		
20–30 %		
40–59 %		
60–79 %		
80–100 %	Suomi	Suomi

Fintrafficilla ei ole ETA-alueen ulkopuolella työehtosopimusten piiriin kuuluvia työsuhteisia työntekijöitä.

Monimuotoisuuden mittarit (S1-9)

Ylimmässä johdossa naisia on neljä (40 %) ja miehiä kuusi (60 %).

Työsuhteisten työntekijöiden ikäjakauma 31.12.2024

Ikäryhmä	Työntekijöiden määrä ikäryhmässä (henkilöä)	Työntekijöiden osuus henkilöstöstä (%)
alle 30-vuotiaat	66	5 %
30–50-vuotiaat	700	59 %
Yli 50-vuotiaat	430	36 %

Riittävä palkka (S1-10)

Fintraffic maksaa kaikille työntekijöille vähintään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2041 mukaista palkkaa. Työehtosopimusten piirissä oleville työntekijöille maksetaan kussakin työehtosopimuksessa määritelty palkka. Työehtosopimuksen ulkopuolella oleville maksetaan palkka työsopimuksen perusteella. Alin työsopimuksen perusteella kokoaikaiselle työntekijälle maksettava palkka on 68 prosenttia Suomessa maksettavasta bruttomääräisestä mediaanipalkasta.

Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit (S1-13)

Säännöllinen tulos- ja urakehitysarviointi tehtiin vuonna 2024 84 prosentille työntekijöistä.

	Vuosi 2024		Vuosi 2023	
Kattavuusaste	Naiset*	Miehet**	Naiset*	Miehet**
Tulos- ja urakehitysarviointi	85 %	84 %	82 %	81 %
Koulutustuntien määrä (tuntia)	6 758	22 661	6 635	25 585

* Tulos- ja urakehitysarvioinnin käyneiden naisten osuus työsuhteessa olevista naisista
** Tulos- ja urakehitysarvioinnin käyneiden miesten osuus työsuhteessa olevista miehistä



Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit (S1-14)

Koko Fintrafficin henkilöstö (100 prosenttia) kuuluu lakisääteisen työterveyshuollon piiriin. Palvelun tarjoajana toimii Suomen Terveystalo Oy. Työterveyshuollon sisältö on kuvattu Fintrafficin ja palvelun tarjoajan välisessä hankintasopimuksessa ja palvelukuvauksessa.

Työperäisistä vammoista ja työperäisistä terveysongelmista johtuvien kuolemantapausten määrä vuonna 2024 oli nolla.

Fintrafficin henkilöstölle sattui 10 työpaikkatapaturmaa ja 20 työmatkatapaturmaa. Yksikään työpäikällä tapahtuneista tapaturmista ei johtanut sairauspoissaoloihin, joten vuoden 2024 tapaturmataajuus oli nolla. Tapaturmat olivat pääosin lieviä liukastumisia ja kompastumisia.

Fintrafficilla ei ollut raportointikaudella työnantajan ottamasta lakisääteisestä tapaturmavakuutuksesta korvattavista ammattitaudeista aiheutuneita tapauksia, eli näistä syistä johtuneita menetettyjä työpäiviä ei ollut yhtään. Fintrafficin tiedossa ei ole tällaisia tapauksia myöskään yrityksen toimipaikoissa työskentelevistä muista arvoketjun työntekijöistä.

Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat indikaattorit (S1-15)

Kaikki Fintrafficin työntekijät sukupuolesta riippumatta ovat oikeutettuja työsopimuslain ja/tai työehtosopimusten mukaisten perhevapaiden käyttämiseen. Fintraffic tarjoaa mahdollisuuden palkalliseen perhevapaaseen molemmille vanhemmille sukupuolesta riippumatta työehtosopimusten mukaisesti. Työnantaja soveltaa samoja periaatteita myös työehtosopimusten ulkopuolella olevien työntekijöiden osalta.

	Vuosi 2024		Vuosi 2023	
Kattavuusaste	Naiset*	Miehet**	Naiset*	Miehet**
Perhevapaata käyttäneet työntekijät	3,8 %	4,9 %	5,0 %	5,7 %

* Perhevapaalla raportointikauden aikana olleiden naisten osuus työsuhteessa olevista naisista
** Perhevapaalla raportointikauden aikana olleiden miesten osuus työsuhteessa olevista miehistä

Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot) (S1-16)

	Liikenteenohjaajat	Muu henkilöstö	TESin ulkopuoliset	Kaikki henkilöt
Tie	1,03	1,03	N/A	0,85*
Lennonvarmistus	1,00	0,90*	0,75*	0,78
Meriliikenteenohjaus	0,96	N/A	N/A	1,02
Raide	0,98	0,96	1,09	1,01
Yhteiset palvelut	N/A	N/A	0,77**	0,77**
Kaikki	0,97	0,92	0,71*	0,90

* Palkkaero selittyy sillä, että vaativuustasoltaan vaativammissa ja päällikkö- ja johtotehtävissä työskentelee pääosin miehiä.
** Yhteisissä palveluissa naiset ja miehet eivät tee samoja töitä. Miehiä työskentelee enemmän johtotehtävissä, mikä vaikuttaa palkkaeroon.

Ryhmässä ”Liikenneohjaajat” naiset ja miehet tekevät hyvin pitkälle samaa työtä ja palkaneroa ei juurikaan ole. Ryhmässä ”Muu henkilöstö” ryhmässä naiset ja miehet hoitavat laajemmin eri tehtäviä, joka osaltaan selittää eroavaisuuksia. Kun vaativuuden arviointi (job grading) valmistuu, on mahdollista vertailla eri tehtäviä keskenään vaativuuden perusteella, jos ryhmien koko sen mahdollistaa.

	Vuosi 2024	Vuosi 2023
Toimitusjohtajan vuosiansio, kiinteä osuus	298 680 €	294 187 €
Toimitusjohtajan vuosiansio, muuttuva osuus	45 788 €	36 193 €
Yhteensä	344 468 €	330 380 €
Henkilöstön keskimääräinen vuosiansio, kiinteä osuus	70 764 €	67 981 €
Henkilöstön keskimääräinen vuosiansio, muuttuva osuus	2 075 €	2 051 €
Yhteensä	72 839 €	70 032 €
Henkilöstön ja toimitusjohtajan palkan välinen suhde	1:4,7	1:4,7



Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset (S1-17)

Raportointikaudella työnantaja on saanut huomautuksen tasa-arvovaltuutetulta työntekijänä olevan miehen tehtyä valituksen syrjinnästä perheenhoitovelvollisuuden perusteella. Asiaa koskevissa neuvotteluissa ei yrityksistä huolimatta päästy sovinnolliseen ratkaisuun, ja työntekijä nosti kanteen yhtiötä vastaan Helsingin käräjäoikeudessa joulukuussa 2024. Asian käsittely on kesken.

Lennonvarmistuksessa on vireillä riita-asia koronapandemian aikana toteutetuista lomautuksista, joiden työntekijät katsoivat kohdistuneen syrjivillä perusteilla määrällisesti enemmän vain lennonjohtotyötä tekeviin työntekijöihin kuin niihin työntekijöihin, joilla oli myös esihenkilötehtäviä. Asiassa ei ole annettu lainvoimaista tuomiota.

Lisäksi henkilöstökyselyssä neljä henkilöä raportoi kokeneensa seksuaalisuuteen tai sukupuoleen perustuvaa häirintää ja kuusi henkilöä häirintää rasistisen tai sovinistisen puheen muodossa.

S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt

Olennaisuusanalyysissa korostui Fintrafficin yhteiskunnallinen vaikuttavuus eli liikenteen ekosysteemille ja käyttäjille tuotetut hyödyt.

Fintrafficin palveluiden vaikutusten kohteena olevat yhteisöt on kuvattu tämän raportin yleisessä osiossa SBM2:ssa.

Fintrafficin strategian ytimessä on yhteiskunnallinen vaikuttavuus, jolla pyritään pienentämään sidosryhmien liikenteestä kokemia negatiivisia vaikutuksia (esimerkiksi onnettomuudet, päästöt) sekä lisäämään positiivisia vaikutuksia (esimerkiksi säästetty matka-aika ja kustannukset).

Fintraffic on huomionnut tiedonantovaatimuksessa keskeiset vaikutusten kohteena olevat yhteisöt oman toiminnan osalta.

Fintrafficin visiona on maailman turvallisin, sujuvin ja ympäristöystävällisin liikenne, mitä tavoitellaan Fintrafficin omien palveluiden lisäksi tiiviin sidosryhmäyhteistyön avulla.

Fintrafficin omat toimipisteet eri puolilla Suomea ovat toimistotiloihin verrattavia valvomotiloja, jotka

eivät aiheuta olennaisia vaikutuksia lähiympäristölle. Liikenteenohjauspalvelut mahdollistavat nykyisenkaltaisen raide-, lento-, tie- ja meriliikenteen. Palveluilla on iso vaikutus aluetalouteen, alueiden saavutettavuuteen, työvoiman ja tavaroiden liikkuvuuteen sekä kansalliseen ja alueelliseen kilpailukykyyn. Liikenteenohjaus, digitaaliset palvelut ja avoin data auttavat merkittävästi vähentämään liikenteen haittoja muun muassa seuraavilla keinoilla:

- uusien matka- ja logistiikkapalveluiden kehityksen vauhdittaminen digitalisaation, alan yhteisten pelisääntöjen ja toimintatapojen avulla
- reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja sen jakaminen, avoin data
- reittien ja nopeuksien optimointi ruuhkien torjumiseksi ja päästöjen vähentämiseksi liikenteenohjauksen palveluilla
- tiedonkulun parantaminen eri toimijoiden välillä häiriöiden ehkäisemiseksi ja korjaamiseksi
- automatisaation tuoma tehokkuus
- väyläinvestointien ja ylläpidon sekä väylien käytön optimointi tiedon avulla
- joukkoliikenteen houkuttelevuuden vahvistaminen muun muassa vähentämällä häiriöiden vaikutuksia ja rakentamalla entistä yhtenäisempää datapohjaa joukkoliikenneoperaattoreiden käyttöön
- liikenteen valvonta ja tiedon jakaminen tehokkaan viranomaistoiminnan tukena.



Fintraffic vaikuttaa yhteiskuntaan maalla, merellä ja ilmassa liikenteenohjauksen palveluiden lisäksi edistämällä monin tavoin liikennemuotojen yhteen-toimivuutta ja liikennejärjestelmän toimintaa kokonaisuutena. Rakennamme yhdessä eri toimijoiden kanssa kaikille avointa liikennealan dataekosysteemiä, jossa tietoa aiempaa paremmin hyödyntämällä voidaan edistää alan palveluiden kehitystä. Fintrafficin koordinoiman liikenteen dataekosysteemin tavoitteena on kehittää kotimaiseen ja kansainväliseen markkinaan tarjottavia kilpailukyisiä ja skaalattavia liikenne- ja liikkumispalveluita, jotka mahdollistavat liikennemuotoja yhdistäviä turvallisia, vähäpäästöisiä ja käyttäjälähtöisiä matka- ja logistiikkaketjuja.

Datatalous luo liikenteessä Suomessa EU-komission selvitysten perusteella jo satojen miljoonien eurojen arvon. Fintrafficin ja konsulttitoimisto FLOUn vuonna 2023 ja vuonna 2024 päivittämässä selvityksessä on arvioitu Fintrafficin osuutta liikenteen datataloudesta.

Dataekosysteemi synnyttää suoria hyötyjä liikenteen parissa toimivien yhtiöiden liiketoimintaan, mutta vaikuttaa myös epäsuorasti yhteiskunnallisella tasolla. Liikennedata on auttanut kehittämään eri toimijoiden palveluita, jotka ovat hyödyttäneet yrityksiä ja lisänneet ihmisten hyvinvointia. Tietoa avaamalla ja reaaliaikaista dataa yhdistämällä ihmisten ja tavaroiden liikkuminen

voidaan optimoida uudelle tasolle. Esimerkki liikenteen toimivuutta edistävästä digitaalisesta palvelusta on Fintrafficin kehittämä satamasovellus, jossa tieto välittyy eri toimijoille, jotka voivat sen perusteella optimoida muun muassa laivojen ja rekkojen nopeuksia. Kertautuessaan logistiikan tehostumisella on suuri vaikutus.

Dataa on mahdollista kerätä ja jatkojalostaa paitsi Fintrafficin omista ja kumppaniverkoston lähteistä joukkoistamisen avulla, mutta myös toiseen suuntaan hyödyntäen liikenteen käyttäjien ja yhä älykkäämpien ajoneuvojen tuottamaa dataa. Raide-liikenteessä raiteiden kapasiteettia voidaan kasvattaa merkittävästi uuden kulunvalvontajärjestelmän (Digirata-hanke) avulla, mikä on yksi esimerkki digitalisaation mahdollisuuksista. Myös muissa liikennemuodoissa on käynnissä useita digitalisaatioon perustuvia kehityshankkeita, jotka luovat edellytyksiä koko liikenne-ekosysteemin optimoimiseen. Tällaisia ovat muun muassa tieliikenteenohjauksen tiedonvälityskyvyn parantaminen, matalailmatilan tilannekuvan rakentaminen ja meriliikenteen ilmoituspalvelu sekä sähköiset rahtikirjat.

Fintraffic perusti vuonna 2024 liikenteen datapalveluiden vientiä edistävän vientiklusterin. Tavoitteena on edistää Suomessa toimivien yritysten kansainvälistä liiketoimintaa.

Fintraffic on sitoutunut toimimaan tehokkaasti, ja sillä on sisäinen tehostumisohjelma sekä EU-sääntelystä tulevia taloustavoitteita osassa liiketoiminnassaan. Näillä varmistetaan, että julkisten organisaatioiden ja kaupallisen lentoliikenteen yhtiöltä tilaamat palvelut tuotetaan kustannustehokkaasti.

Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi (S3-1)

Fintraffic on määritellyt toimintaperiaatteet, jotka ohjaavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvaa vastuullisuustyötä. Toimintaperiaatteita on käsitelty yhtiön vastuullisuusohjelmassa, ja niihin sisältyvät:

1. turvallisen, sujuvan ja ympäristöystävällisen liikenteen edistäminen
2. yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmista liikenteen palveluista huolehtiminen
3. taloudellisesti tehokkaan liikenteen mahdollistaminen
4. liikennealan toimijoiden sujuvan yhteistyön vauhdittaminen
5. liikenteen datatalouden, markkinan ja viennin kasvattaminen.

Palveluidemme kohteena olevia yhteisöjä koskevat olennaiset vaikutukset, keskeiset riskit ja mahdollisuudet on tunnistettu yhtiön riskienhallinta-

prosessin periaatteisiin perustuvassa kaksois-olennaisuusanalyysissä.

Vastuullisuus on integroitu keskeiseksi osaksi Fintrafficin strategiaa, liiketoimintaa ja muuta päätöksentekoa. Päivitämme vuosittain olennaiset vastuullisuusvaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet. Vastuullisuuteen liittyviä riskejä hallitsemme osana riskienhallintajärjestelmää. Valvomme vastuullisuuden noudattamista ja toteutumista sekä ryhdymme tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin.

Fintraffic on määritellyt konsernin johtoryhmässä vastuuhenkilön keskeisille sidosryhmille. Vastuuhenkilö koordinoi Fintrafficin yhteydenpitoa kyseisen sidosryhmän kanssa, määrittää sidosryhmään liittyvät kehityslinjaukset ja keskeiset toimenpiteet sekä huolehtii, että mahdolliset sidosryhmälle yhtiön liiketoiminnasta aiheutuvat negatiiviset vaikutukset käsitellään ja niiden perusteella päätetyt korjaavat toimet toteutetaan. Sidosryhmävastaavan tehtävänä on luodata kyseisen sidosryhmän odotuksia ja tuoda sidosryhmään liittyvät odotukset, mahdollisuudet ja riskit konsernin strategiaprosessiin sekä kaksois-olennaisuusanalyysiin. Sidosryhmissä tapahtuvia muutoksia seurataan tiiviin yhteydenpidon lisäksi media- ja verkkoseurantatyökaluilla sekä kyselyillä. Fintrafficilla on käytössä whistleblowing-kanava.

Fintraffic on määrittänyt keskeiset sidosryhmänsä osana vastuullisuusohjelmaa.



Fintrafficin keskeiset sidosryhmät ovat asiakkaat (tilaajat ja viranomaiskumppanit, loppukäyttäjäasiakkaat sekä sovelluskehittäjät ja datan hyödyntäjät), omistaja, henkilöstö, ministeriöt, tutkimusyhteisö, elinkeinopoliittiset etujärjestöt, maakunnat ja kunnat, poliitikot ja media.

Edellä kuvatut toimintaperiaatteet kattavat kaikki vaikutusten kohteena olevat yhteisöt.

Toimimme kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti. Asiasta on kerrottu tarkemmin kohdassa S1-1 (sivulla 87).

Joulukuussa 2024 Fintrafficin hallituksessa hyväksytyn vastuullisuuspolitiikan mukaisesti noudatamme EU:n vastuullisuussäätelyä sekä valtio-omistajan ohjeistuksia. YK:n Global Compact -periaatteet ohjaavat toimintaamme. Sovellamme toiminnassamme Arvopaperimarkkinayhdistyksen hallinnointikoodia sekä OECD:n Corporate Governance -suosituksia. Kunnioitamme keskeisiä ihmisoikeusjulistuksia, kuten ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) julistusta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista.

Fintraffic tuottaa palveluita Suomessa. Toimimme kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti. Fintrafficin tiedossa ei ole tapauksia, joissa

Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmä	Sidosryhmän odotukset	Hallintakeinot	Yhteydenpito
Asiakkaat: Viranomaiset Yritykset ja yhteisöt Sovelluskehittäjät ja datan hyödyntäjät Kansalaiset	- Palveluiden korkean turvallisuustason ja toimintavarmuuden sekä tehokkuuden ylläpitäminen - Maailmanluokan osaaminen ja laatu liikenteenohjauksessa, datassa ja digipalveluissa - Liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen - Toimivien matka- ja kuljetusketjujen ja liikenteen palveluiden edistäminen - Alan yritysten liiketoiminnan tukeminen, markkinan kasvattaminen - Viranomaisten työn tukeminen	- Palveluiden ja datan korkean laadun ja kattavuuden sekä toimintavarmuuden jatkuva kehittäminen - Jatkuva yhteydenpito, selkeät asiakkuudenhoitomallit - Asiakastyytytväisyyyskyselyt ja yrityskuvatutkimus - Asiakasymmärryksen kartuttaminen - Panostukset palvelutuotannon toimintavarmuuteen	Jatkuvaa
LVM	- Valtion Liikenne12-suunnitelman edistäminen - Omistajapoliittisen periaatepäätöksen noudattaminen - Omistajastrategian noudattaminen - Vaikuttavuushyötyjen tuottaminen	- Fintrafficin strategian toimeenpanon varmistaminen - Jatkuva yhteydenpito - Tiivis yhteistyö alan sidosryhmien kanssa	Jatkuvaa
Henkilöstö	- Merkityksellinen työ - Oikeudenmukainen palkkaus ja kilpailukykyiset henkilöstöedut - Laadukas esihenkilötyö - Hybridityö sekä laadukkaat ja tarkoituksenmukaiset työvälineet - Hyvä yrityskulttuuri - Osaamisen kehittäminen ja työmarkkinakelpoisuuden ylläpito	- Tiivis ja avoin yhteydenpito henkilöstöjärjestöjen kanssa - Palkkausjärjestelmät ja kilpailukykyiset henkilöstöedut ml. kattava työterveyshuolto - Esihenkilötyökalujen kehittäminen ja esihenkilöiden kouluttaminen - Yrityskulttuurin ja osaamisen kehittäminen - Esihenkilöille ja henkilöstölle tuotetut kyselyt	Jatkuvaa
Tutkimusyhteisö ja koulutus	- Tieteen edistäminen ja tutkimustiedon jakaminen, yhteistyön edistäminen - Harjoittelupaikkojen tai lopputöiden tarve - Vaikuttaminen liikennejärjestelmän tietopohjaiseen kehittymiseen	- Fintrafficin osallistuminen tutkimushankkeisiin ja yhteistyöhön - Näkyvyyden lisääminen oppilaitoksissa - Harjoittelupaikkojen tai lopputyömahdollisuuksien tarjoaminen	Tarvittaessa
Elinkeinopoliittiset etujärjestöt	- Avoin ja aktiivinen dialogi - Yhteisten etujen ajaminen	- Tiedonvaihto alan foorumeilla Suomessa ja kansainvälisesti - Aktiivinen osallistuminen järjestöjen toimintaan	Tarvittaessa
Kunnat ja maakunnat	- Valtion ja kuntien liikennedatojen integrointi - Yhteistyön sujuvuuden varmistaminen - Saavutettavuuden kehittäminen	- Aktiivista vuoropuhelua kuntien ja maakuntien kanssa - Digitalisaation hyödyntäminen ja ratkaisujen tarjoaminen kunnille - Palvelut koko Suomelle	Jatkuvaa
Poliitikot	- Liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen - Säätelyä ja määräyksiä koskevien vaatimusten täyttäminen ja noudattaminen - Läpinäkyvä ja tehokas toiminta, kattava raportointi - Tiedon tarjoaminen päätöksenteon perustaksi	- Maailmanluokan liikenteenohjauksen, digipalveluiden ja datan tuottaminen - Liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuuden takaaminen - Säätelyn ja määräyksien mukainen toiminta ja noudattaminen - Tiivis yhteistyö poliittisten toimijoiden kanssa, tiedon tuottaminen	Tarvittaessa
Media	- Aktiivinen tiedon jakaminen - Mielenkiintoinen sisältö	- Jatkuva tiedotus Fintrafficin eri kanavissa - Taustatapaamisten järjestäminen - Median palvelu	Tarvittaessa



toimintamme olisi miltään osin ristiriidassa YK:n tai ILO:n periaatteiden kanssa.

Fintrafficilla on eettiset ohjeet, joita se noudattaa liiketoiminnassaan. Niiden mukaan noudatamme meihin sovellettavaa suomalaista ja kansainvälistä lainsäädäntöä ja omia ohjeitamme sekä eettisiä ohjeita. Eettiset ohjeet auttavat oikean toimintatavan valinnassa silloin, kun sääntöä tai ohjetta ei ole tai sen sisältö on epäselvä. Toimimalla rehellisesti, vastuullisesti ja eettisesti oikein ansaitsemme kumppaneidemme ja sidosryhmiemme arvostuksen ja luottamuksen, rakennamme positiivista yrityskulttuuria ja yrityskuvaa sekä varmistamme houkuttelevuutemme hyvänä työnantajana. Kannamme tilaajana ja hankkijana vastuamme ja edellytämme myös palveluntuottajiemme ja muiden liikekumppanien toimivan rehellisesti, eettisesti ja vastuullisesti.

Emme hyväksy korruptiota. Emme ota vastaan emmekä anna lahjoja tai kestitystä saadaksemme oikeudetonta hyötyä tai etua. Emme myöskään anna viranomaisille mitään, millä on sellaista rahallista arvoa, joka voisi vaikuttaa tai näyttää vaikuttavan heidän puolueettomuuteensa. Emme tee lahjoituksia emmekä tue muutenkaan poliittisia puolueita tai muita järjestöjä tai henkilöitä, jotka kuuluvat poliittiseen järjestelmään. Jos saamme työyhteyksissä lahjoja tai kestitystä joltakin muulta kuin Fintrafficilta, varmistamme omalta esihenkilöltämme, voiko

lahjan tai kestityksen ottaa vastaan ja pitää. Emme käy kauppaa sellaisten osapuolten kanssa, jotka eivät ole halukkaita toimittamaan meille asianmukaista tietoa toiminnastaan ja omistuksestaan.

Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen kanssa (S3-2)

Yhteydenpitokäytäntöjä on kuvattu ESR:n yleisessä osiossa sekä S3:n SBM2:ssa ja SBM3:ssa.

Vaikutusten tunnistaminen:

Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet kohdistuvat liikenteen ekosysteemin eri yhteisöihin, kuten käyttäjiin, liikenteen toimijoihin ja laajempaan yhteiskuntaan. Ne on tunnistettu kaksoisolennaisuusanalyysin ja sidosryhmiltä kerättyjen tietojen avulla.

Toimintaperiaatteiden soveltaminen:

Vastuullisuus on integroitu osaksi Fintrafficin strategiaa ja liiketoimintaa. Yhtiön sidosryhmävaatavat koordinoivat yhteydenpitoa sidosryhmiin, tuovat näiden odotukset ja huolenaiheet konsernin strategiseen suunnitteluun ja arvioivat niiden vaikutuksia liiketoimintaan.

Sidosryhmävastaavan tehtävänä on luodata kyseisen sidosryhmän odotuksia ja tuoda sidosryhmään liittyvät odotukset, mahdollisuudet ja riskit

konsernin strategiaprosessiin sekä kaksoisolennaisuusanalyysiin. Sidosryhmissä tapahtuvia muutoksia seurataan tiiviin yhteydenpidon lisäksi media- ja verkkoseurantatyökaluilla sekä kyselyillä. Fintrafficissa on käytössä whistleblowing-kanava, joka löytyy sekä yhtiön intranetistä että ulkoisilta verkkosivuilta.

Fintraffic tuottaa palveluita Suomessa. Toimimme kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoi-keusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti. Fintrafficin tiedossa ei ole tapauksia, joissa toimintamme olisi miltään osin ristiriidassa YK:n tai ILO:n periaatteiden kanssa.

Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelemiseksi (S3-3)

Fintrafficin prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelemiseksi sisältävät seuraavat toimet:

1. Epäkohtien korjaaminen:
Yrityksellä on käytössä whistleblowing-kanava, jonka kautta sidosryhmät voivat tuoda esiin huolenaiheitaan. Jokainen ilmoitus käsitellään määritellyn toimintatavan mukaisesti, mutta jatkotoimenpiteiden tehokkuuden seuranta ei ole vielä systematisoitu.

2. Kanavien saavutettavuus:
Whistleblowing-kanava on saatavilla sekä sisäisillä että ulkoisilla verkkosivuilla. Kanavaan liittyvät ohjeet ja menettelytavat ovat julkisia, ja kanava on suunniteltu turvalliseksi sekä vastatoimilta suojatuksi.
3. Käyttäjien luottamus ja osallistuminen:
Fintraffic arvioi säännöllisesti, ovatko kanavan mahdolliset käyttäjät tietoisia sen olemassaolosta ja luottavatko he siihen. Suunnitelmissa on myös tehokkuuden varmistamiseen liittyvien mekanismien kehittäminen.

Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat (S3-4)

Vastuullisuus on integroitu Fintrafficin strategiaan ja liiketoimintaan. Päivitämme vuosittain liiketoimintamme olennaiset vaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet (kaksoisolennaisuusanalyysi). Riskejä hallitsemme osana riskienhallintajärjestelmää. Kaksoisolennaisuusanalyysi integroidaan vuoden 2025 aikana osaksi riskienhallintajärjestelmää, jolloin osana riskiprosessia tarkastellaan Fintrafficin toiminnan aiheuttamia riskejä sidosryhmille sekä sidosryhmien toiminnan aiheuttamia riskejä Fintrafficille.



Vastuullisuutemme jakautuu vastuuseen ympäristöstä (E), ihmisistä ja yhteisöistä (S) sekä hyvästä hallinnosta (G). Teemoihin liittyvät tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit sekä vastuullisuuden johtamisen vastuut on kuvattu Fintrafficin Vastuullisuusohjelma-dokumentissa. Vastuullisuusohjelman toimenpiteiden toteutumista seurataan yhdessä strategian toteutumisen seurannan kanssa ja niistä raportoidaan yhtiön hallitukselle.

Vastuumme ympäristöstä keskittyy hiilineutraaliuden edistämiseen omassa toiminnassamme ja hankinnoissamme. Vastuumme ihmisistä ja yhteisöistä keskittyy hyvinvoivan, yhdenvertaisen ja osaavan henkilöstön varmistamiseen, turvallisen työpaikan edistämiseen, turvallisen, sujuvan ja ympäristöystävällisen liikenteen edistämiseen, toimintavarmojen ja tehokkaiden palveluiden tuottamiseen sekä liikennealan toimijoiden sujuvan yhteistyön, kasvavan datatalouden ja kehittyvien palveluiden vauhdittamiseen.

Fintrafficin palveluiden vaikutukset voidaan jakaa välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin. Fintraffic seuraa palveluidensa vaikutuksia sidosryhmilleen osana strategian toteutumisen ja vastuullisuusohjelman seurantaa sekä kehittämällä jatkuvasti vaikuttavuusmittareitaan, joista kerrotaan tarkemmin yhtiön julkaisemassa vuosikertomuksessa. Lisäksi yhtiö luotaa sidosryhmien odotuksia Fintrafficia kohtaan osana sidosryhmätoimintaansa.

Valtionyhtiönä Fintraffic korostaa toiminnassaan avoimuutta. Vastuullisuuspolitiikassa linjaamme seuraavasti: edistämme kaikissa kumppanuuksissamme luottamusta, avoimuutta ja vastuullisia toimintatapoja.

Fintrafficin vastuullisuusohjelman pohjana on kaksoisolennaisuusanalyysi. Vastuullisuusohjelma määrittää toimet, joita suunnitellaan ja parhaillaan toteutetaan sidosryhmiin liittyvien riskien lieventämiseksi ja mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Keskeiset toimet on listattu jokaisen osa-alueen kohdalla.

Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet (S3-5)

Fintraffic on määrittänyt vastuullisuusohjelmassaan kaksoisolennaisuusanalyysiin pohjautuvat tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit keskeisille vastuullisuusalueilleen. Toimenpiteille on asetettu aikataavoitteita. Toimenpiteillä vähennetään vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia sekä edistetään myönteisiä vaikutuksia.

Fintraffic kehittää sidosryhmäkohtaisia johtamisen ja tavoiteasetannan prosesseja vuoden 2025 aikana.

Teema	2025 tavoite	2030 tavoite	Keskeiset toimet liikenteenohjauksen ja digipalveluiden kehityksessä
Turvallisen, sujuvan ja ympäristöystävällisen liikenteen edistäminen	Liikenteenohjauksen ja digitaalisten ekosysteemipalveluiden strategisten projektien edistäminen suunnitellusti.	Maailmanluokan liikenteenohjauspalvelut ja digitaaliset ekosysteemipalvelut vauhdittavat Suomen kehittymistä turvallisen, sujuvan ja vähäpäästöisen liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi. Lisäksi tuetaan Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuuden.	• MROT, FINEST, Ilmatila 2027 • Digirata, raideliikenteenohjauksen automaation lisäys ja turvallisuuden kehitys • Digitie, elinkaarenhallinnan kehitys, tiedolla johtaminen • Future VTS, eLogistiikka, eVäylä • Sähköiset rahtikirjat, digikaksosen kehitys, datan analytiikka ja tekoäly käytössä • Ekosysteemin rakentaminen
Yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmista liikenteen palveluista huolehtiminen	Yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmista liikenteen palveluista huolehtiminen sekä niihin liittyvien suunnitelmien toteutus.	Yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmista liikenteen palveluista huolehtiminen.	• Liikennemuotojen varautumisen toimenpiteet (strategia 2024–2028)
Taloudellisesti tehokkaan liikenteen mahdollistaminen	Konsernin ja lentoliikenteen tehokkuustavoitteiden toteuttaminen, alan palvelukehityksen tehostaminen digitaalisten ekosysteemipalveluiden avulla.	Maailman kärjessä olevat liikenteenohjaus- ja digitaaliset ekosysteemipalvelut sujuvoittavat liikennettä, auttavat markkinaa kehittämään alalle tehokkaita ratkaisuja.	• Liikenteenohjauksen palveluiden kehittäminen strategian mukaisesti • Digitaalisten ekosysteemipalveluiden kehitys • Digikaksosen kehitys • Sähköiset rahtikirjat & matkatiedon kehitys
Liikennealan toimijoiden sujuvan yhteistyön vauhdittaminen, datatalouden markkinan ja viennin kasvattaminen	Liikenteen dataekosysteemin ja vientiklusterin vaikuttavuuden kasvattaminen.	Fintraffic on Suomen merkittävin ja suosituin liikennedatan tarjoaja ja liikennejärjestelmän tilannekuvan kokoaja.	• Liikenteenohjauksen palveluiden kehittäminen strategian mukaisesti • EU:n sähköiset rahtikirjat • Ekosysteemi & vientiklusteri • Kuntien data integroitu NAPIin • Digitaalisen kaksosen kehitys • Liikennedatan analytiikka ja tekoälyn hyödyntäminen



S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät

Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet (S4-1)

Fintrafficin kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvat toimintaperiaatteet pohjautuvat yhtiön hallituksen hyväksymiin eettisiin ohjeisiin, toimittajien eettisiin periaatteisiin ja johtamisjärjestelmiin.

Periaatteiden tavoitteena on ihmisoikeuksien edistäminen ja eettisen toimintatavan vahvistaminen. Toimintaperiaatteet kattavat kaikki kuluttaja- ja loppukäyttäjryhmät. Fintrafficin strategian tavoitteena on tarjota turvallisia, sujuvia ja ympäristöystävällisiä liikennepalveluita, jotka hyödyttävät suoraan loppukäyttäjiä.

Fintrafficin strategian ytimessä on yhteiskunnallinen vaikuttavuus, jolla pyritään pienentämään kuluttajien ja loppukäyttäjien liikenteestä kokemia negatiivisia vaikutuksia (esimerkiksi onnettomuudet, päästöt) sekä lisäämään positiivisia vaikutuksia (esimerkiksi säästetty matka-aika ja kustannukset).

Fintrafficin omat toimipisteet eri puolilla Suomea ovat toimistotiloihin verrattavia valvomotiloja, jotka eivät aiheuta olennaisia vaikutuksia lähiympäristölle. Liikenteenohjauspalvelut mahdollistavat nykyisenkaltaisen raide-, lento-, tie- ja meriliikenteen.

Palvelut auttavat merkittävästi vähentämään liikenteen haittoja muun muassa seuraavilla keinoilla:

- uusien matka- ja logistiikkapalveluiden kehityksen vauhdittaminen digitalisaation, alan yhteisten pelisääntöjen ja toimintatapojen avulla
- reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja sen jakaminen
- reittien ja nopeuksien optimointi ruuhkien torjumiseksi ja päästöjen vähentämiseksi liikenteenohjauksen palveluilla
- tiedonkulun parantaminen kuluttajille häiriöiden ehkäisemiseksi
- joukkoliikenteen houkuttelevuuden vahvistaminen muun muassa vähentämällä häiriöiden vaikutuksia.

Viestintä toimintaperiaatteista

Yhteydenpitoa omaan työvoimaan kuuluvien henkilöiden kanssa käsitellään tarkemmin kohdassa S4-2.

Toimintamallin kehittäminen

Vuoteen 2025 mennessä Fintraffic aikoo kehittää prosessit kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvien



olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallintaan. Toimintamalli tulee sisältämään menetelmät toimintaperiaatteiden tehokkuuden arviointiin.

Fintraffic tukee YK:n Global Compact -aloitteen periaatteita, jotka liittyvät ympäristöön, työelämään, ihmisoikeuksiin ja korruption torjuntaan.

Prosessit yhteydenpitoon kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa (S4-2)

Tällä hetkellä Fintrafficilla ei ole yleisiä prosesseja, jotka kattavat kaikki kuluttaja- ja loppukäyttäjäryhmät. Loppukäyttäjien digitaalisia palveluita varten Fintrafficilla on digitaalisten palveluiden hallinta- ja kehitysprosessi.

Suunnitellut toimenpiteet:

- rakentaa kattava toimintamalli yhteydenpitoon vuoteen 2025 mennessä
- hyödyntää nykyisiä ratkaisuja, kuten Palauteväylä ja whistleblowing-kanava, prosessin perustana.

Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajien ja loppukäyttäjien huolenaiheiden käsittelemiseksi (S4-3)

Nykyiset ratkaisut, kuten Liikenteen asiakaspalvelu (<https://www.palautevayla.fi>) ja whistleblowing-kanava, tarjoavat mekanismeja kuluttajien ja

loppukäyttäjien huolenaiheiden käsittelyyn.

Liikenteen asiakaspalvelu on valtakunnallinen Väyläviraston, ELY-keskusten ja Fintrafficin yhteinen maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden neuvontapalvelu. Palvelu on tarkoitettu kaikille valtion väylien käyttäjille.

Palauteväylän verkkosivuilla voi antaa palautetta, esittää kysymyksiä ja kehitysehdotuksia ja tehdä valtion väyliin liittyviä ilmoituksia. Sivulla voi myös seurata oman alueen palautteita ja ilmoituksia. Kunnan ylläpitämien teiden (esimerkiksi kadut) kunnossapitoon liittyvissä palautteissa on otettava yhteyttä kuntaan tai kaupunkiin. Whistleblowing-kanavasta kerrotaan tarkemmin kohdassa G1-1.

Nämä mekanismit eivät kuitenkaan muodosta kattavaa toimintamallia.

Kehitystavoitteet vuodelle 2025:

- rakentaa kokonaisvaltainen toimintamalli kielteisten vaikutusten korjaamiseksi
- sisällyttää mekanismeihin tehokkuuden seuranta ja raportointi.

Olennaisiin riskeihin ja mahdollisuuksiin liittyvät toimet (S4-4)

Fintrafficilla ei ole vielä systemaattista prosessia kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien riskien hallitsemiseksi ja mahdollisuuksien hyödyntämiseksi.

Kehitystavoitteet:

- Vuoden 2025 aikana luodaan toimintamalli olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan.
- Toimintamallin avulla arvioidaan säännöllisesti riskien hallinnan tehokkuutta.

Tavoitteet kielteisten vaikutusten hallintaan ja myönteisten vaikutusten edistämiseen (S4-5)

Tällä hetkellä Fintrafficilla ei ole määriteltyjä tavoitteita, jotka liittyvät kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan.

Toimenpiteet

Fintraffic aikoo määritellä nämä tavoitteet ja kehittää niitä tukevat prosessit osana vuoden 2025 toimintamallia.

Johtopäätökset ja kehitysnäkymät

Fintraffic on sitoutunut parantamaan kuluttajien ja loppukäyttäjien huomioimista vastuullisuustyössään. Tulevat toimenpiteet keskittyvät kattavien prosessien rakentamiseen, jotka:

- hallitsevat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvia riskejä ja mahdollisuuksia
- korjaavat kielteisiä vaikutuksia ja edistävät myönteisiä vaikutuksia

- parantavat viestintää ja yhteistyötä kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa.



Teema	2025 tavoite	2030 tavoite	Keskeiset toimet
Vaaratilanteiden ehkäisy, matka-aikojen lyhentäminen ja ruuhkien ehkäisy, matkojen päästöjen alentaminen	Liikenteenohjauksen ja digitaalisten ekosysteemipalveluiden strategisten projektien edistäminen suunnitellusti.	Maaailman kärjessä olevat liikenteenohjauspalvelut ja digitaaliset ekosysteemipalvelut vauhdittavat Suomen kehittymistä turvallisen, sujuvan ja vähäpäästöisen liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi. Fintrafficin liikenteen palvelut kuluttajille ovat Suomen suosituimmat.	• MROT, FINEST, Ilmatila 2027 • Digirata, raideliikenteenohjauksen automaation lisäys ja turvallisuuden kehitys • Digitie, elinkaarenhallinnan kehitys, tiedolla johtaminen • Future VTS, eLogistiikka, eVäylä • Fintrafficin omien digitaalisten palveluiden kehitys • Sähköiset rahtikirjat, digikaksosen kehitys, datan analytiikka ja tekoäly käytössä • Ekosysteemin kehitys
Liikenteenohjaus-palveluista johtuvien häiriöiden minimointi	Yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmosta liikenteen palveluista huolehtiminen sekä niihin liittyvien suunnitelmien toteutus.	Yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavarmosta liikenteen palveluista huolehtiminen	• Liikennemuotojen varautumisen toimenpiteet (strategia 2024–2028). • Liikenteenohjauksen kehittämisen toimenpiteet (strategia 2024–2028)
Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen	Matkatiedon kehittäminen, ekosysteemityön ja alan yhteistyön kehittäminen.	Maaailman kärjessä olevat liikkumisen digitaaliset ekosysteemipalvelut sujuvoittavat liikennettä, auttavat markkinaa kehittämään alalle tehokkaita ja asiakasystävällisiä ratkaisuja ja mahdollistavat Suomen ja eri alueiden saavutettavuuden. Suomalaiset joukkoliikenteen tietopalvelut ovat maailman kehittyneimmät.	• Liikkumisen digitaalisten palveluiden kehittäminen • SoTe-matkatiedon kerääminen • Liikenteen dataekosysteemin toiminta
Uusien, innovatiivisten ja kustannus-tehokkaiden palveluiden edistäminen liikenteessä	Liikenteen dataeko-systeemin vaikuttavuuden kasvattaminen ja liikenteen tietopohjan kehittäminen sekä liikennepalveluiden saavutettavuuden edistäminen (esteettömyystieto).	Maaailman parhaiten toimiva suomalainen Liikenteen dataekosysteemi mahdollistaa tehokkaimman palvelukehityksen.	• Liikenteen dataekosysteemin toiminta • Fintrafficin datapalvelut • Matkatiedon kehittäminen ml. esteettömyystieto



G1 Liiketoiminnan harjoittaminen

Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallinta, mittarit ja tavoitteet (ESRS 2 IRO-1)

Riskit kartoitetaan organisaatiokohtaisesti liiketoimintoittain, palveluittain ja toiminnoittain kattuen kaikki 43 toimipaikkaa. Tällä hetkellä riskejä ja mahdollisuuksia arvioidaan viranomaisten luomien ja itse laadittujen riskilistojen, kokemukseen perustuvan tiedon sekä asiakkaiden ja yhteistyökumppanien havaintojen perusteella. Raportointi Fintrafficin johtoryhmälle ja hallitukselle toteutetaan kahdesti vuodessa corporate governance -mallin vaatimusten mukaisesti. Tarkempi ja systemaattinen toimintamalli on suunniteltu valmisteltavaksi ja hyväksyttäväksi vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri (G1-1)

Konserniyhtenäisyyden varmistamiseksi koko Fintraffic-konsernissa noudatetaan yhteistä johtamisjärjestelmää. Konsernin päätöksenteossa ja hallinnossa noudatetaan osakeyhtiölakia, yhtiöjärjestystä sekä tässä työjärjestyksessä määriteltyjä yhteisiä ohjeita ja periaatteita.

Fintrafficissa on ollut perustamisestaan lähtien hallituksen hyväksymät eettiset ohjeet, joita päivitetään tarvittaessa.

Fintrafficissa on asetettu toimintaa ohjaamaan politiikoita, kuten hankintapolitiikka, vastuullisuuspolitiikka, riskienhallintapolitiikka ja turvallisuuspolitiikka.

Yhtiössä käynnistettiin vuonna 2024 strategiaohjelman mukainen yrityskulttuurin kehittämishanke. Hankkeella tavoitellaan konsernin yhtenäistä yrityskulttuuria ja edistetään siihen sitoutumista. Toimenpiteisiin kuuluu muun muassa:

- Asiantuntijana Fintrafficissa -ohjelma
- vaihto-oppilasohjelma
- yhteiset arvot ja palkitsemiskäytännöt
- Hyvän mielen työpaikka -merkki
- Fit for Future Fintraffic -hanke
- esihenkilökoulutukset ja valmennukset.



Henkilöstöltä on kerätty näkemyksiä yrityskulttuurin kehittämiseksi intranet-kyselyllä, ja syksyllä 2024 järjestettiin työpajoja jatkotoimien määrittämiseksi. Konkreettisina tuloksina ovat ”kulttuurikäsikirjan” suunnittelu ja johdon sitoutuminen tavoiteyrityskulttuuriin.

Whistleblowing-kanava

Fintrafficissa on kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelemiseksi käytössä whistleblowing-kanava, jonka kautta henkilöstö ja ulkopuoliset sidosryhmät voivat tuoda esiin huolenaiheitaan. Jokainen ilmoitus käsitellään laissa säädetyn toimintatavan mukaisesti.

Whistleblowing-kanava on saatavilla sekä sisäisillä että ulkoisilla verkkosivuilla. Kanavaan liittyvät ohjeet ja menettelytavat ovat julkisia, ja kanava on suunniteltu turvallisesti sekä vastatoimilta suojaetuksi.

Fintrafficissa arvioidaan säännöllisesti, ovatko kanavan mahdolliset käyttäjät tietoisia sen olemassaolosta ja luottavatko he siihen. Eettiset ohjeet kieltävät kostotoimet ilmoittajia kohtaan, ja ilmoituskanavan tiedot ovat saatavilla sisäisillä ja ulkoisilla verkkosivuilla.

Whistleblowing-kanavaan liittyvää toimintaperiaatetta, ohjeistusta ja koulutusta kehitetään vuoden 2025 aikana.

Fintraffic on saanut whistleblowing-kanavan kautta tietoonsa kaiken kaikkiaan 26 tapaista. Tapaukset eivät ole liittyneet väärinkäytöksiin, vaan ovat koskeneet pääasiassa epäasiallista käytöstä.

Kustannustehokkuus

Yksi keskeisistä Fintrafficin vastuullisuustavoitteista on kustannustehokkuuden jatkuva parantaminen. Raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa tehostumisesta koituneet hyödyt siirtyvät Fintrafficilta täysimääräisesti Väylävirastolle, joka saa tarvitsemansa palvelut aikaisempaa edullisemmilla yksikkökustannuksilla. Lennonvarmistusliiketoiminnassa tehostaminen nivoutuu EU-säädösten mukaisiin suorituskysymysuunnitelmiin, jossa tehostamisesta hyötyvät kaikki lentoliikennealan toimijat.

Fintraffic tavoittelee raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa 30 miljoonan euron tehostumista ajanjaksolla 2023–2028. Vuosien 2023–2024 aikana yhtiössä on todennettu yhteensä 15 miljoonan euron kumulatiivinen tehostuminen automaatioasteen kasvattamisen, liikenteenohjaustyön tehostumisen ja kustannustehokkaiden hankintojen ansiosta. Tehostumista on syntynyt myös skaalaetuja hyödyntämällä, kun yhtiö on pystynyt tarjoamaan laajempia palvelukokonaisuuksia ilman kustannusten kasvua samassa suhteessa.

Lennonvarmistuksessa liikennemäärät ovat jääneet Venäjän hyökkäyssodan vuoksi asetettujen

pakotteiden vuoksi tehokkuustavoitteita ohjaavan RP3-suorituskysymysuunnitelman ennusteista. Vuonna 2024 yksikkökustannuskehityksen osalta ei päästy tavoitteisiin. Kustannukset alittivat suorituskysymysuunnitelman määritetyt kustannukset. Lennonvarmistuksen RP4-suorituskysymysuunnitelman tehostamistavoitteet vuosille 2025–2029 vahvistettaneen EU-tasoisesti vuoden 2025 kuluessa.

Suhteet toimittajiin (G1-2)

Fintrafficilla on nimetyt sopimusvastaavat, joiden vastuulla on valvoa toimittajien sopimusehtojen toteutumista sopimuskaudella niin, että sopimusten tavoitteet ja hyödyt toteutuvat. Sopimusvastaaville tarjotaan säännöllistä koulutusta, mutta erityisiä kannustinjärjestelmiä ei ole käytössä. Vuoden 2025 aikana on tarkoitus tarkentaa pakollisiin vastuullisuuden vähimmäisvaatimuksiin vastaaminen, kuten ottamalla käyttöön Code of Conduct, joilla huomioidaan vastuullisuusvaatimukset toimittajavalinnoissa julkisissa hankinnoissa.

Tällä hetkellä toteutamme vastuullisuutta julkisissa hankinnoissamme hankintadirektiivistä ja hankintalaista tulevilla velvoitteilla: huomioimme pakolliset ja harkinnanvaraiset poissulkuperusteet EU-kynnysarvon ylittävissä kilpailutuksissa ja kansallisen kynnysarvon ylittävissä soveltuvien osin. Lisäksi kaikissa hankinnoissa toteutamme harmaan

talouden torjunnan seurantaan edellyttämällä tilaaja-vastuulain mukaisten velvoitteiden täyttämistä ja sen todentamista huolimatta siitä, soveltuuko tilaajavastuulaki vai ei. Yksittäisissä hankinnoissa käytetään lisäksi hankinnan kohdetta koskevia vakiintuneita ympäristökriteerejä vaatimuksina silloin, kun se on järkevää.

Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen (G1-3)

Fintrafficissa on ollut sen perustamisesta lähtien voimassa eettiset ohjeet. Ohjeiden mukaisesti yhtiössä on korruption suhteen nollatoleranssi. Korruption torjunnan hallintamalli ja siihen liittyvät tarkemmat ohjeet luodaan 2025 aikana. Hallintamalli tulee sisältämään mm.:

1. menettelyt korruption ja lahjonnan ehkäisemiseksi, havaitsemiseksi ja käsittelemiseksi
2. vastuut ja roolit
3. tutkijoiden ja tutkintakomitean riippumattomuuden
4. tulosten raportointiprosessin hallinnolle
5. tarvittavan koulutuksen.

Koulutukset kohdennetaan riskialueille. Hallintamalli määrittelee koulutusohjelmien laajuuden, kattavuuden ja kohderyhmät.



Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset (G1-4)

Vuonna 2024 whistleblowing-kanavan kautta jätettyjen raporttien määrä oli 11. Fintrafficin tietoon ei tullut epäiltyjä tai vahvistettuja korruptio- tai lahjontatapauksia raportointijaksolla 2024, eikä korruption ja lahjonnan vastaisten lakien rikkomisesta annettu tuomioita tai sakkoja. Kaikki ilmiantokanavan kautta jätetyt raportit raportoidaan hallituksen tarkastusvaliokunnalle anonymisoidulla ja kootulla tasolla.

Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta (G1-5)

Fintraffic tarjoaa asiantuntemustaan päätöksentekijöiden käyttöön ja pyrkii näin parantamaan julkisen päätöksenteon laatua. Yhtiö ei anna rahallista tukea poliittiselle puolueille eikä eettisten ohjeidensa mukaisesti muutenkaan tue poliittisia puolueita tai muita järjestöjä tai henkilöitä, jotka kuuluvat poliittiseen järjestelmään.

Tilivuoden 2024 aikana Fintraffic edisti liikenteenohjaukseen ja liikennetietoon liittyvien säädösten kehittämistä sekä tarjosi tietoa ja näkemyksiä samoihin teemoihin liittyvien hankkeiden edistämiseen. Tällaisia hankkeita ovat muun muassa liikenteen data-avaruuden edistäminen, Digirata-hanke, ilmatilauudistus sekä ITS-direktiivin kansallinen toteutus. Hankkeet tukisivat toteutuessaan Fintrafficin strategian toteutumista ja

entistä turvallisemman, sujuvamman ja ympäristöystävällisemmän liikennejärjestelmän rakentamista.

Fintraffic noudattaa avoimuusrekisteriin liittyvää lainsäädäntöä ja raportoi vaikuttamistoimistaan viranomaisen (valtiontalouden tarkastusviraston) ylläpitämään raportointijärjestelmään kaksi kertaa vuodessa. Yhtiön vaikuttamistoiminnan valvonnasta vastaavat konsernin ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajat.

Maksukäytännöt (G1-6)

Keskimääräinen aika, joka Fintrafficilla kuluu laskun maksamiseen siitä päivästä, kun sopimuksen tai lakisääteisen maksuehdon laskeminen alkaa, on 22 päivää.

Fintraffic noudattaa pääsääntöisesti julkisiin hankintoihin laadittuja yleisiä sopimusehtoja, kuten JYSE 2014 ja JIT 2015, ja vakiomaksuehto on 21 päivää kaikille toimittajille. Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ssä vakiomaksuehto on 30 päivää kaikille toimittajille.

Vakiomaksuehtojen mukaisten maksujen prosenttiosuus on Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ssä 81 ja muissa konsernin yhtiöissä 63. Laskelmat kattavat 100 % Fintrafficin ulkoisista toimittajista. Konsernin sisäiset laskut on jätetty laskelman ulkopuolelle.

Fintrafficilla ei ole tällä hetkellä vireillä maksuviivästyksistä johtuvia oikeudenkäyntejä.



FINTRAFFIC, PALKKATILANPORTTI 1, 00240 HELSINKI