



Vuosikatsaus 2025

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 kestäväen liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi.

Haluamme olla erinomainen ja houkutteleva työpaikka huippuosaajille. Palveluksessamme on 1 193 ammattilaista.

Näin luet raporttikokonaisuutta



Vuosikatsaus 2025



Vuosikatsaus 2025

Strategia, vuoden 2025 keskeiset tapahtumat ja katsaus vastuullisuuteen.



Hallinnointi- ja palkitsemiselvitys 2025



Hallinnointi- ja palkitsemiselvitys 2025

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

[Lue raportti täältä.](#)



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2025



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2025

Kuvaus yhtiön toiminnasta vuodelta 2025 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 2025

Toimitusjohtajan katsaus	5
Vuoden 2025 avainluvut	8
Liiketoiminta-alueet lyhyesti	9
Vuoden 2025 saavutuksia	10

Strategia ja rooli yhteiskunnassa

Strategia 2024–2028	12
Vastuullisuus	17
Vaikuttavuus	23

Liiketoiminta

Lennonvarmistus	31
Meriliikenteenohjaus	34
Raideliikenteenohjaus	37
Tieliikenteenohjaus	40
Digitaaliset ekosysteemipalvelut	43

Vastuullisuusraportti

Yleiset tiedot	47
Ympäristövastuu	75
Sosiaalinen vastuu	91
Taloudellinen vastuu	116



Vuosi 2025



Mukanasi liikenteessä

Kun lentokone laskeutuu, juna saapuu ajallaan, autoilija saa varoituksen tiellä olevasta esteestä tai rahtilaiva etenee väylällään, taustalla on osaamista, yhteistyötä ja välittämistä. Tehtävämme on varmistaa, että liikkuminen Suomessa on turvallista, sujuvaa ja kestävää – joka päivä, joka hetki.

Tehtävän toteuttamiseksi tuotamme maailmanluokan liikenteenohjauspalveluita ja ajantasaista tietoa. Toimimalla älykkäästi voimme ennaltaehkäistä onnettomuuksia, nopeuttaa matka-aikoja ja helpottaa kulkuvälineestä toiseen siirtymistä. Samalla optimoimme liikenteen päästöjä sekä säästämme kotien, yritysten ja julkisten toimijoiden varoja.

Tieto liikenteestä ohjaa jokapäiväistä työtämme. Me tiedämme, mitä liikenteessä tapahtuu päivän jokaisena sekuntina, ja varmistamme, että kaikki alan toimijat pystyvät hyödyntämään tämän reaaliaikaisen tiedon tehokkaasti.

Tulevaisuuden Suomessa ihmiset ja tavarat liikkuvatkin turvallisemmin, sujuvammin ja ympäristöystävällisemmin kuin koskaan ennen. Liikkuminen on älykästä, palvelut helposti saavutettavia ja koko liikennejärjestelmä toimii yhtenä kokonaisuutena. Liikenteenohjauksen tuottama tieto auttaa meitä ennustamaan tulevia tapahtumia. Tämä ehkäisee onnettomuuksia, säästää aikaa ja vähentää päästöjä.

Tulevaisuudenkuva on mahdollinen, kun fyysinen infrastruktuuri saa yllleen entistä kattavamman digitaalisen kerroksen. Sellaisen, joka antaa mahdollisimman osuvan ennusteen koko liikennejärjestelmän ja palveluiden tilanteesta. 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 maallemme poikkeuksellinen etulyöntiasema. Tehdään Suomesta älykkään liikenteen ja logistiikan mallimaa. Luodaan työtä ja palveluita. Parannetaan kilpailukykyä.

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

Me Fintrafficissa olemme osa suomalaista arkea – usein huomaamattomasti, mutta aina läsnä. Rakennamme tulevaisuutta, jossa liikkuminen on turvallista ja sujuvaa kaikkialla.



TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Turvallisuus ja sujuvuus keskiössä epävakaa maailmantilanteessa

Vuosi 2025 toi liikenteelle useita haasteita, kuten epävakaa maailmanpoliittisen tilanteen, vaihtelevat sääolot ja lukuisia häiriötilanteita. Näissä oloissa Fintrafficin keskeinen tehtävä – liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja toimintavarmuuden varmistaminen kaikissa liikennemuodoissa – korostui. Myös roolimme liikennetiedon solmukohtana vahvistui.



- Kauppamerenkulussa puutuimme proaktiivisesti alusten liikkumiseen noin 18 000 kertaa ja varmistimme niin rahti- ja matkustajalaivojen kuin tankkereidenkin turvallista ja sujuvaa kulkua. Estimme vuoden aikana myös kahdeksan mahdollista karilleajoa.
- Tieliikenteessä teimme 11 000 liikennetiedotetta ja varoitimme autoilijoita erilaisista häiriö- ja poikkeustilanteista.

Fintrafficin palvelutuotannon tehostuminen jatkui edelleen. Tavoitteenamme on saavuttaa 30 miljoonan euron tehostuminen vuoden 2028 loppuun mennessä. Saavutamme tavoitteen arviomme mukaan etuajassa.

Strategiaa toteutimme edelleen kolmessa ohjelmassa:

Tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut

Fintraffic vahvisti asemaansa keskeisenä liikennetiedon solmukohtana. Digitaaliset palvelumme kehittyivät suunnitelmien mukaisesti. Ne tukivat sekä kansalaisia että yrityksiä reaaliaikaisen liikennetiedon hyödyntämisessä ja poikkeustilanteiden hallinnassa. Digitaalisten palveluiden käyttö kasvoi liki 50 prosenttia. Samalla valmisteltiin vuoden 2026 alussa voimaan tulleen liikennejärjestelmän digitaal-

isia tietopalveluja koskevan lain meille tuomia uusia liikennetietoon liittyviä tehtäviä.

Liikenteenohjauksen kehittäminen

Raideliikenteenohjauksessa käynnistimme merkittävän investoinnin uuteen junaliikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmään. Uusi järjestelmä parantaa junaliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Suomessa. Myös junakulunvalvonnan uudistaminen Digirata-hankkeessa yhdessä kumppaneidemme kanssa eteni suunnitellusti. Teimme myös merkittäviä parannuksia toiminnan jatkuvuuteen ja varautumiseen useilla eri tasoilla ja otimme käyttöön pääkaupunkiseudun uudet toimitilat.

Lennonvarmistuksessa kehitimme lennonjohtopalveluja useissa pitkäjänteisissä hankkeissa: lennonvarmistuksen pääjärjestelmän uudistaminen eteni, kun TopSky ATCOne -hankintasopimus allekirjoitettiin kansainvälisenä yhteistyönä. Lisäksi etälennonjohtohankkeen kilpailutus eteni suunnitellusti, ja lennonvarmistuspalveluiden yhteistyön tiivistämisen suunnittelu Viron lennonvarmistuspalveluiden tarjoajan kanssa jatkui. Myös Suomen ilmatilan uudistaminen edistyi.

Tieliikenteenohjauksessa saatiin onnistuneesti päätökseen usean vuoden kestänyt hanke, jossa uudistettiin elinkaarensa päässä ollut pää-

Liikenteenohjaus pysyi toimintavarmana ja palveluiden laatu oli korkea koko vuoden.



Liikenteenohjaus kaikissa muodoissa pysyi toimintavarmana ja palveluiden laatu oli korkea koko vuoden:

- Lennonvarmistuspalvelua tarjottiin yli 240 000 lennolle ja asiakastyytyväisyyskyselyn mukaan palvelujen kokonaisarvosana vuonna 2025 oli 4,0 (asteikko 1–5).
- Raiteilla vastasimme yli 580 000 junan turvallisesta ja sujuvasta matkanteosta. Junien täsmällisyys parani edellisvuodesta 5,1 prosenttiyksikköä yltäen jo liki 93 prosenttiin.



kaupunkiseudun liikenteen hallintakeskus. Samalla tieliikennekeskusten toimintavarmuutta parannettiin entisestään vahvistamalla niiden välistä varakäyttövalmiutta. Elinkaariuudistuksia toteutettiin laajasti tienvarren liikenteenohjauslaitteisiin ja -järjestelmiin.

Meriliikenteenohjauksessa vahvistimme alusliikenteen turvallisuutta kartoittamalla erikoiskuljetusten, kuten LNG- ja LPG-säiliöalusten, varoalueiden lisätarpeita Suomen rannikolla. Varoalueilla varmistetaan erikoiskuljetusten turvallinen liikkuminen. Kehitimme myös tilannekuvapalvelua, joka tukee kauppamerenkulun hallintaa satelliittipaikannuksen häiriötilanteissa.

Yhtenäiset toimintatavat

Valmistauduimme yhteiskunnan kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä edistävään CER-direktiiviin kehittämällä varautumista ja jatkuvuuden hallintaa sekä parantamalla kokonaisriskienhallintaa.

Fintrafficin henkilöstön tyytyväisyys työpaik-kaansa sekä työhyvinvointi ja -terveys ovat kehittyneet suotuisasti. Olemme monella mittarilla tarkasteltuna erinomaisella tasolla.

Myös Fintrafficin tunnettuus ja sidosryhmiltä saamamme palaute paranivat entisestään.

Tulevaisuuden suuntaviivat

Päivitimme vuoden aikana strategiaamme vuoteen 2030 asti. Painopisteemme tulee jatkossakin olemaan liikenteenohjauksen palveluiden sekä lakisääteisten digitaalisten palveluiden ja avoimen datan tuottamisessa. Tavoittemme on kasvattaa yhteiskunnallista vaikuttavuuttamme erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamisessa, toimintavarmojen palveluiden tuottamisessa sekä kumppaneidemme onnistumisen tukemisessa.

Haluamme varmistaa, että Fintraffic hyödyttää Suomea yhteiskunnallisesti merkittävänä, toimintavarmana ja uudistumiskykyisenä liikennealan toimijana. Kehitämme liikenteenohjausta väylien omistajien, loppukäyttäjien ja kunnossapitäjien sekä puolustus- ja turvallisuusviranomaisten erityistarpeisiin sekä viemme alaa eteenpäin tiedon avulla. Tähtäämme siihen, että Fintraffic on Suomen merkittävin liikennedatan kokoaja ja tarjoaja. Rakennamme kumppaneidemme kanssa pala palalta liikenteen digitaalista kaksosta.

Jatkamme panostamista yrityskulttuuriin, johtamiseen ja työkykyyn. Osaamisen ja kyvykkyyksien kehittäminen, työkuormituksen hallinta, monimuotoisuuden huomioiminen ja kyky uudistua ovat henkilöstöjohtamisessamme etusijalla. Haluamme

houkutella ja sitouttaa osaavia työntekijöitä, jotta voimme varmistaa Fintrafficin pitkäjänteisen kehityksen ja kyvyn vastata muuttuviin tarpeisiin. Vastuullisuus on edelleen keskeinen osa strategiaamme, kehitysprojektejamme ja arkeamme.

Vuosi 2025 osoitti, että Fintraffic pystyy varmistamaan liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden myös haastavassa maailmantilanteessa. Kiitän lämpimästi henkilöstöä, asiakkaita, viranomaisia, yhteistyökumppaneita ja kaikkia sidosryhmiä luottamuksesta, aktiivisesta yhteistyöstä ja yhteisestä sitoutumisesta liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen.

Pia Julin

toimitusjohtaja



Vuoden 2025 avainluvut

Liikevaihto (253,6 M €)

267,7 M €

Tulos ennen veroja (15,1 M €)

18,1 M €

Henkilöstö keskimäärin (1 198)

1 193

Esihenkilöyöindeksi (4,3)

4,3

Fintrafficin toiminnasta johtuvia vakavia onnettomuuksia (0)

0

Estettyjä karilleajoja (14)

8

Arvonluonti liikenteen datatalouteen (2022: 40 M €)

54 M €

Digitaalisten palvelujen vierailumäärä (7,8 milj.)

11 milj.

Säästetyt CO₂ -päästöt tie- ja lentoliikenteessä (28 700 t)

97 200 t

Liiketoiminta-alueet lyhyesti

Lennonvarmistus

Liikevaihto 96,9 (88,7) M €
Henkilöstö 436 (425)



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
- palvelut dronejen lennättäjille

Meriliikenteenohjaus

Liikevaihto 23,2 (20,8) M €
Henkilöstö 110 (106)



Palvelumme

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

Raideliikenteenohjaus

Liikevaihto 88,8 (86,5) M €
Henkilöstö 475 (495)



Palvelumme

- rautateiden liikenteenohjaus
- liikennesuunnittelu ratatyön ja liikenteen yhteen sovittamiseksi
- kapasiteetinhallinta
- käyttökeskus
- junamatkustukseen liittyvät matkustajainformaatiopalvelut
- tilannekeskus ml. rataliikennekeskus
- turvallisuudenvilvonta
- Digiradan asiantuntijapalvelut

Tieliikenteenohjaus

Liikevaihto 55,1 (54,5) M €
Henkilöstö 98 (96)



Palvelumme

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

Digitaaliset ekosysteempipalvelut

Liikevaihto 4,0 (3,4) M €
Henkilöstö 8 (7)



Palvelumme

- liikennealan toimijoiden yhteistyön edistäminen: liikenteen dataekosysteemin toiminnan mahdollistaminen ja ohjaava koordinointi
- liikenteen digitaalisen infrastruktuurin kehittäminen: tekninen tietoaalusta, data ja digitaalisen liiketoiminnan peruspalvelut
- liikennedatan vientiklusterin koordinointi: markkinoiden selvittäminen ja oikeiden toimijoiden etsiminen, fokusoidut myyntimatkat
- digitaalisen sääntökirjan kokoaminen: mallipohjat, standardisopimukset, yhteistyön ja tiedonsiirron standardit
- valmiiden palveluiden jatkuva kehittäminen, mm. Fintraffic Mobiili-sovellus, Digitraffic, Liikennetilannepalvelu, Fintraffic Matka, Palauteväylä, Digitransit ja Finap



Vuoden 2025 saavutuksia

TOIMINTAVARMUUS

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

ASIAKKAAT

Asiakkaiden tyytyväisyys Fintrafficin tuottamiin palveluihin on kokonaisuutenaan hyvällä tasolla.

TEHOKKUUS

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

LIIKENTEENOHJAUS

- Käynnistimme Atlas-projektin, jossa rakennamme uuden junaliikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmän. Sen tavoitteena on parantaa junaliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Suomessa sekä nostaa liikenteenhallinnan laatua ja lisätä automaation hyödyntämistä. Yhdessä Digirata-hankkeen kanssa uudistus vie Suomea kohti Euroopan kärkeä raideliikenteen kehityksessä.
- Laajensimme kauppamerenkulun väylillä erikoiskuljetusten varoalueita, joilla turvataan esimerkiksi LNG-säiliöalusten kulkua.
- Uudistimme elinkaaren päähän tulleet pääkaupunkiseudun raide- ja tieliikenteen ohjauskeskukset. Uudet tilat varmistavat tuleville vuosille toimintavarmat ja tehokkaat palvelut.
- Lanseerasimme Fintraffic Sky -palvelun. Keskeinen ilmailutieto on koottuna pääosin maksuttomaan ja reaaliaikaiseen palveluun, joka mahdollistaa ilmailijoille helpon tilannetietoisuuden ja lentosuunnittelun.

- Julkaisimme tieliikenteen reaaliaikaiset turvallisuus- ja liikennetiedot kaikkien saataville kansallisen yhteispisteen kautta EU-säädösten mukaisesti. Julkaisu vahvistaa sitoutumistamme avoimen datan periaatteisiin ja parantaa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden edellytyksiä koko verkossa.

DIGITAALISET PALVELUT

Digitaalisten palvelujemme suosio jatkoi kasvuaan ja vierailut kasvoivat lähes 50 prosenttia edellisvuodesta. Fintraffic Mobiili-sovelluksen latasi 68 000 uutta käyttäjää. Fintraffic Mobiililla oli vuoden lopussa 128 000 latausta.

Koordinoimamme vientiklusterin toiminnasta kumppaneillemme syntyi myyntiä 13 miljoonan euron arvosta ja liidejä 20–30 miljoonan euron edestä.

VASTUULLISUUS

Veimme vastuullisuustyötämme määrätietoisesti eteenpäin ja varmistimme vastuullisuusohjelmamme toteutumisen. Sitouduimme ottamaan käyttöön tieteeseen perustuvat päästövähennystavoitteet.

YHTEISTYÖ

Liikenteen digitalisaatiota edistävään dataekosysteemyöhön liittyi yhä uusia jäseniä. Mukana oli vuoden lopussa jo 237 organisaatiota. Dataekosysteemi auttaa koko liikennealaa tiedon hyödyntämisen lisäämisessä.

TÖISSÄ FINTRAFFICISSA

- Henkilöstötyytyväisyys pysyi korkealla tasolla. Työilmapiiri parani entisestään (4,3/1–5), samoin esihenkilötyö (4,3). Myös hyvinvointi-indeksi nousi ennätyskorkealle.
- Työstimme tavoiteyrityskulttuuria ja kulttuurikäsikirjaa yhdessä henkilöstön kanssa ympäri Suomea.

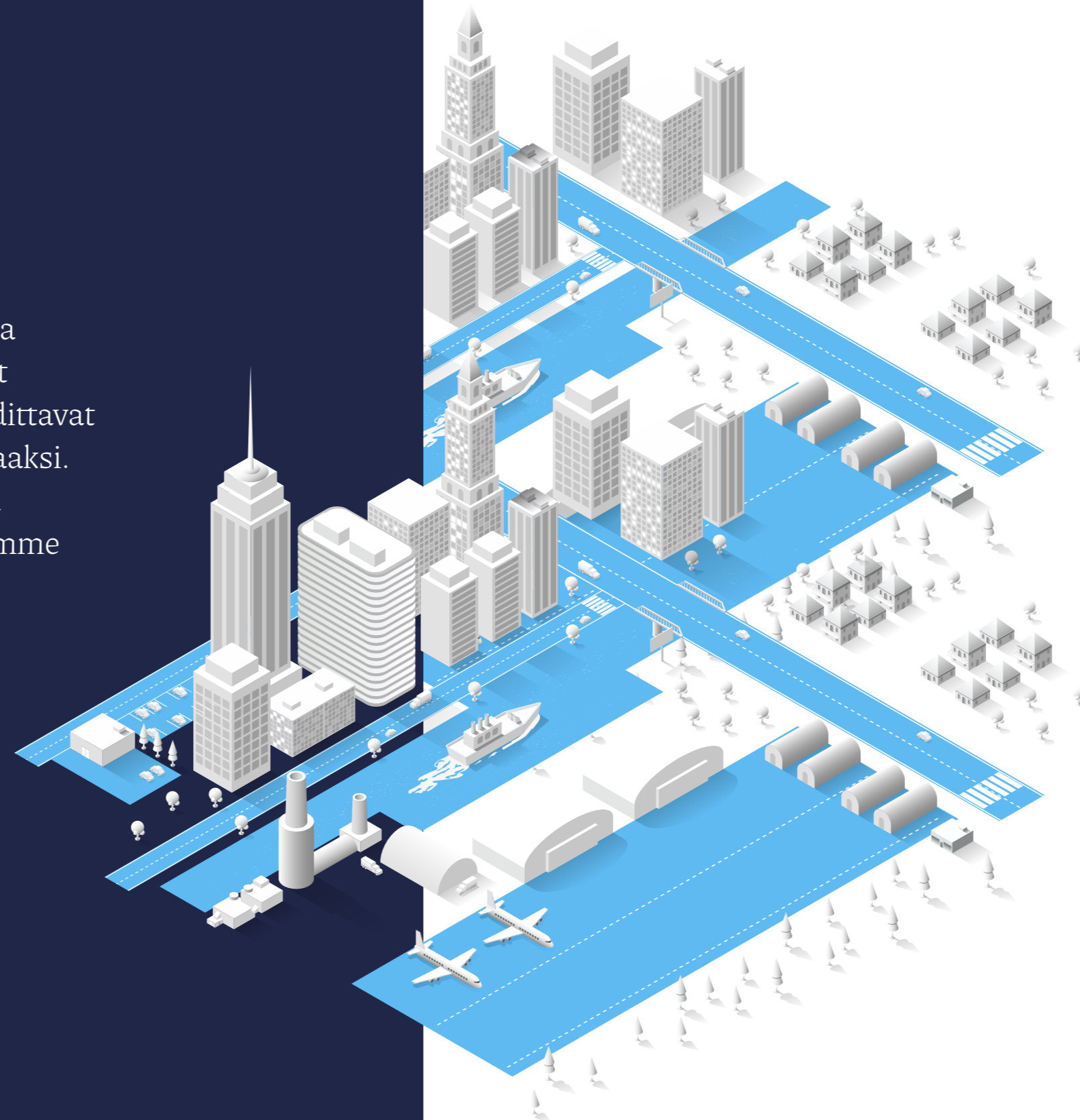


Strategia ja rooli yhteiskunnassa

STRATEGIA 2024–2028

Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

Päämääränämme on luoda Suomeen maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä. Vastuullisesti tuotetut korkeatasoiset palvelumme ja tiivis yhteistyö liikennealan toimijoiden kanssa vauhdittavat Suomen etenemistä kestäväksi ja tehokkaaksi liikenteeksi edelläkävijämaaksi. Tämä on tärkeää liikenteen päästöjen ja riskien vähentämiseksi sekä liikenteen kustannusten minimoimiseksi. Yhteiskunnalle tuottamamme hyödyt ovat strategiamme keskiössä.



Strategiamme pohjautuu 16.10.2019 hyväksytyyn Fintrafficin omistajastrategiaan. Se määrittää Fintrafficile 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 2025 toteutimme strategiaamme kolmessa ohjelmassa:



Liikenteenohjauksen kehittäminen

Uudistamme liikenteenohjauksen työkaluja ja toimintamalleja. Hyödynnämme teknologian kehittymistä ja lisäämme automaatiota. Hallitsemme laitteiden ja järjestelmien elinkaarta. Parannamme varautumisen tasoa ja toimintamme tehokkuutta entisestään. Kehitämme tuottamaamme tietopohjaa ja kykyämme hyödyntää sitä. Kehittämisen keskiössä on liikenteen turvallisuuden jatkuva parantaminen.



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. Haluamme olla sekä lakisääteisen että kaupallisen liikenteen datan keskeisin toimija Suomessa.



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 2025?

1. Liikenteenohjauksen palvelut toimivat varmasti ja laadukkaasti kaikissa liikennemuodoissa läpi vuoden. Työmme liikenneturvallisuuden edistämässä tuotti tulosta.
2. Työ liikenteenohjauksen menetelmien ja järjestelmien kehittämiseksi eteni. Valmistauduimme yhteiskunnan kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä edistävään CER-direktiiviin kehittämällä varautumista ja jatkuvuuden hallintaa sekä parantamalla kokonaisriskienhallintaa.
3. Pääkaupunkiseudulla sijaitsevat uudet toimitilat otettiin täysimääräisesti käyttöön.
4. Liikenteen digitalisaatiota edistävässä dataekosysteemityössä on mukana 237 organisaatiota.
5. Fintrafficin rooli liikennetiedon solmukohtana vahvistui. Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista astui voimaan 1.1.2026. Fintrafficin yrityksille, viranomaisille, sovelluskehittäjille ja kuluttajille suunnattujen digipalveluiden kehitystyö jatkui suunnitellusti, ja palveluiden käyttö ylsi uuteen ennätykseen (+50 %).
6. Fintrafficin palvelutuotannon tehostuminen jatkui edelleen. Tavoittemme on tehostaa Väylävirastolle tarjottavien palveluiden tuotantoa 30 miljoonalla eurolla vuosina 2023–2028, ja olemme saavuttamassa tavoitteen etuajassa.
7. Fintrafficin toimintatapojen kehittäminen eteni suunnitellusti. Edistimme vastuullisuuden toimeenpanoa ja vaikuttavuuden raportointia. Sitouduimme ottamaan käyttöön tieteeseen perustuvat päästövähennystavoitteet.
8. Henkilöstön tyytyväisyys Fintrafficiin työpaikkana parani edelleen. Myös sairauspoissaolojen määrä aleni, ja oli suuresta vuorotyötä tekevien määrästä huolimatta hyvin alhainen (2,3 %).
9. Yhteisen Fintraffic-brändimme tunnettuus vahvistui edelleen suomalaisten keskuudessa.

Fintrafficin palvelutuotannon tehostuminen eteni vauhdikkaasti.

Toimintaympäristömme muuttuu – vaatimukset ja odotukset meitä kohtaan kasvavat

Kiristynyt maailmanpoliittinen tilanne edellyttää meiltä varautumisen ja toimintavarmuuden jatkuvaa parantamista. Sään ääri-ilmiöiden yleistyminen ja liikenneinfran korjausvelka lisäävät painetta liikenteenohjauksen toiminnalle ja poikkeustilanteista palautumiselle.

Budjettileikkaukset ja lentoliikenteen epävakaata markkina luovat painetta Fintrafficin jatkotehostamiselle sekä kasvun, uusien asiakkaiden ja liiketoimintamallien etsimiselle.

Liikenteen ja datatalouden lainsäädäntöön vaikuttaminen on keskeistä strategian toteuttamisessa. Sääntely lisää paikoin investointitarpeita.

Lisääntyvää sääntelyä ja raportointivelvoitteita tulee kyetä hyödyntämään myös liiketoimintahyötyjen tavoittelussa.

Maailmanluokan liikenteenohjaukselle ja laadukkaita data- ja alustapalveluille on yhteiskunnallista kysyntää, koska niiden avulla voidaan parantaa liikenteen kestävyyttä ja palveluita, liikennejärjestelmän toimivuutta sekä logististen ketjujen tehokkuutta.

Henkilöautoilun suosio säilyy ja tuo kysyntää tieliikenteen palveluille. Samalla liikennepalveluiden markkinakasvulle on tilaa rajallisesti. Liikennepalveluiden markkina kasvaa etenkin kansainvälisesti, ja

Fintraffici voi auttaa alan yrityksiä oman toimintansa kansainvälistämisessä.

Kuntien liikennetietoa integroidaan kansalliseen tilannekuvaan, mikä vahvistaa Fintrafficin asemaa keskeisenä liikenteen datatalona. Liikenteen eri osat tuottavat tietoa enemmän kuin koskaan, ja vauhti vain kiihtyy. Muutos edellyttää liikennejärjestelmän tiedonvälityskyvyn parantamista, ja tässä Fintrafficialla on iso rooli.

Teknologian mahdollisuuksien (mm. tekoäly) hyödyntäminen avaa uusia mahdollisuuksia, mutta edellyttää nopeaa oppimista, uudistumista ja skaalaamista sekä kykyä hyödyntää tietoa entistä vahvemmin. Tietojohtamisen rooli korostuu.

Yrityskulttuuria ja johtamista kehittämällä varmistetaan Fintrafficin kykyä sitouttaa ja pitää kiinni osaavasta, entistä monimuotoisemmasta työvoimasta. Halu kehittää Fintrafficin yhteistä kulttuuria on kasvanut organisaatiossa. Työkykyjohtamisen ja monimuotoisuuden huomioimisen merkitys kasvavat. Osaamisen kehittäminen ja kyky uudistumiseen tulee varmistaa.

Päivitetty strategia vuosille 2026–2030

Toimintaympäristön muuttumisen ja hyvin edenneiden edellisen strategiakauden toimien perusteella päivitimme vuonna 2025 strategiaamme vuosille 2026–2030. Osana strategian päivitystä täsmensimme strategisia ohjelmiamme. Uudistamme edelleenkin liikenteenohjausta ja kehitämme liikennejärjestelmää tiedolla. Näiden lisäksi varmistamme sisäiset kyvykkyydet, jotka mahdollistavat tulevaisuuden.

VISIO

MAAILMAN TURVALLISIN, SUJUVIN
JA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISIN LIIKENNE

TAVOITTEENA YHTEISKUNNALLINEN VAIKUTTAVUUS, ASIAKAS- JA HENKILÖSTÖTYTYVÄISYYS

- Turvallinen, sujuva ja ympäristöystävällinen liikenne
- Yhteiskunnallinen varautuminen ja toimintavarmat liikenteen palvelut
- Taloudellisesti tehokas liikenne
- Liikennealan toimijoiden sujuva yhteistyö
- Kasvava liikenteen datatalous, markkina ja vienti

TÄTÄ RAKENNAMME YHDESSÄ

STRATEGISET OHJELMAT

- Liikenteenohjauksen kehittäminen
- Liikennejärjestelmän kehittäminen tiedolla
- Tulevaisuuden mahdollistajat

FINTRAFFICIN STRATEGIA 2026-2030

MISSIO

MAAILMAN PARASTA LIIKENTEENOHJAUSTA JA
ÄLYKKÄITÄ PALVELUJA LIIKENTEELLE. YHDESSÄ.



ARVOT

TURVAAMME, VÄLITÄMME JA
NÄYTÄMME SUUNTAA. YHDESSÄ.

Fintrafficin asiakkaat



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

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



**Kansalaiset /
loppukäyttäjät**

Palvelumme edistävät entistä turvallisempia ja sujuvampia matka- ja kuljetusketjuja, helpottavat matkojen suunnittelua, edistävät kestävien kulkumuotojen suosiota ja alentavat liikenteen kustannuksia. Tavoittelemme entistä parempaa asiakastyytyväisyyttä.



**Yritykset ja
yhteisöt**

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



**Sovelluskehittäjät
ja datan hyödyntäjät**

Luotettavat ja tarkoituksenmukaiset alustapalvelut ja rajapinnat sekä hyvälaatuinen data ovat elinehto liikennejärjestelmän palveluiden kehittämisessä.



VASTUULLISUUS

Vastuullisuus on osa Fintrafficin liiketoimintaa ja arkea

Fintrafficin tehtävänä on tuottaa toimintavarmat ja laadukkaat liikenteenohjauksen palvelut maalla, merellä ja ilmassa sekä edistää kestävästä liikennejärjestelmästä palveluidensa, avoimen datan ja tiiviin kumppaniyhteistyön avulla.

S

uomen valtion erityistehtävänä 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.

Fintraffic edistää toiminnallaan hiilineutraali Suomi 2035 -tavoitteen saavuttamista sekä ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti, ja on asettanut tieteelliseen tietoon perustuvat päästövähennystavoitteet.

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 työjärjestön (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 Fintrafficille elintärkeää: ydintehtävämme on liikenteen kokonaisturvallisuuden edistäminen. Epävakaa maailmanpoliittinen tilanne on lisännyt tarvetta tieto- ja kyberturvallisuusriskeihin

liittyviin kehitystoimenpiteisiin. Fintrafficiin on kohdistunut palvelunestohyökkäyksiä, mutta tietoturva-kehitystyön ansiosta vaikutukset ovat olleet hyvin rajallisia.

Vastuullisuus on integroitu Fintrafficin 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 Fintrafficin olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosessin EU:n kestävyysraportointidirektiivin (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) edellyttämän kaksoisolennaisuusperiaatteen mukaisesti.

Kaksoisolennaisuutta arvioidaan vuosittain vastuullisuusryhmässä, konsernin johtoryhmässä sekä tarkastusvaliokunnassa. Validoinnin jälkeen hallitus hyväksyy kaksoisolennaisuusanalyysin lopulliset tulokset.

Olennaisuusanalyysiprosessi ja olennaiset vastuullisuusaiheet on kuvattu tarkemmin vastuullisuusraportissa.

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)

Fintraffic edistää hiilineutraalia Suomea ja ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmasopimuksen mukaisesti. Yhtiön ympäristövastuu perustuu kestävän kehityksen periaatteisiin sekä tieteeseen perustuviin ilmastotavoitteisiin, jotka kattavat koko arvoketjun.

Keskeiset ilmastotavoitteemme:

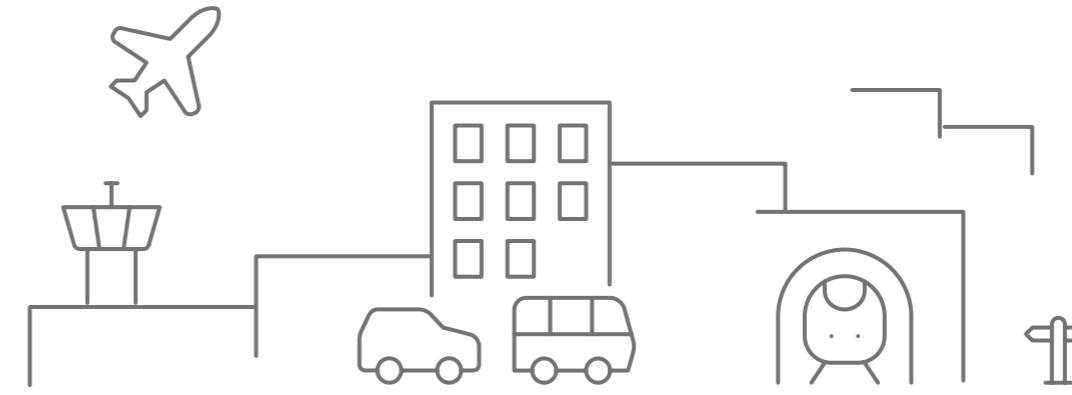
- Vähennämme oman toimintamme päästöjä 63 prosenttia vuoteen 2035 (vuoden 2024 tasosta) mennessä.
- Vähennämme hankinnoista syntyviä päästöjä 63 prosenttia vuoteen 2035 mennessä.
- Tavoitteenamme on nettonollapäästöt koko arvoketjussa vuoteen 2050 mennessä, eli haluamme saavuttaa vähintään 90 prosentin päästövähennyksen.

Vastuullisuus* on tekemisemme keskiössä



Vastuu ympäristöstä

Nettonollatavoite omassa toiminnassamme ja hankinnoissamme



Vastuu ihmisistä ja yhteisöistä

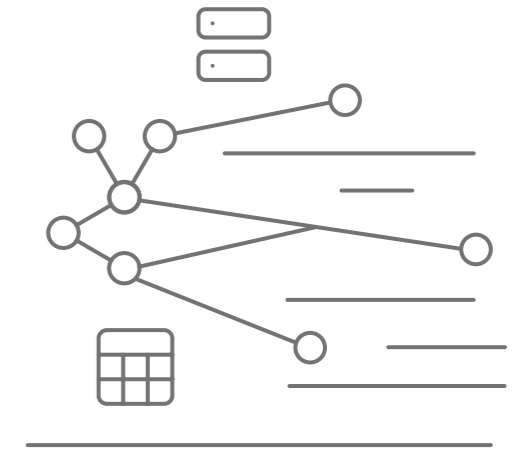
Hyvinvoiva, yhdenvertainen ja osaava henkilöstö

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 tietosuojaja kyberturvallisuus

Toimiva johtamisjärjestelmä

Tekoälyn vastuullinen käyttö



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

* Fintrafficin vastuullisuusohjelma määrittää vastuullisuustavoitteet, -toimet ja -mittarit.



Vastuu ihmisistä ja yhteisöistä (S)

Tavoitteemme on parantaa henkilöstön hyvinvointia ja työturvallisuutta. Teemme Fintrafficissa lukuisia eri toimenpiteitä työntekijöiden terveyden parantamiseksi ja kuormituksen vähentämiseksi ja olemme saaneet aikaan mitattavaa positiivista kehitystä.

Vuotuisen, ulkopuolisen palveluntarjoajan toteuttaman henkilöstötyytyväisyystutkimuksen tulokset ovat erinomaiset ja nousseet vuosi vuodelta. Erityisesti arviot esihenkilötyöstä, yrityksen arvojen toteutumisesta arjessa ja henkilöstötyytyväisyystutkimuksen tulosten hyödyntämisestä ovat korkealla tasolla.

Vuoden 2025 aikana olemme edistäneet yrityskulttuuria monin eri tavoin. Olemme muun muassa järjestäneet 27 kulttuurikahvilaa eri puolilla Suomea ja saaneet valmiiksi Fintrafficin yrityskulttuurista kertovan kulttuurikäsikirjan, jota on työstetty yhdessä koko henkilöstön kanssa. Fintraffic liittyi Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmaan, mikä edistää tasa-arvoa. Lisäksi olimme pilottiyrityksenä mukana Työterveyslaitoksen EU-rahoitteisessa Care4Career -hankkeessa, jossa edistetään sukupuolten tasa-arvoa, työn ja perheen yhteensovittamista sekä perheystävällisiä käytäntöjä työelämässä.

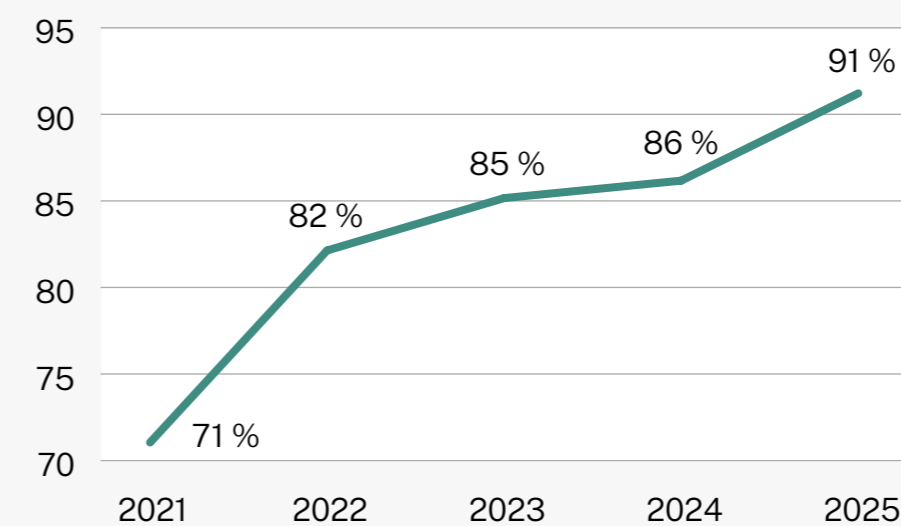
Vastuamme ihmisistä – keskiössä henkilöstön työhyvinvointi ja -terveys

Fintrafficin henkilöstön työhyvinvointi ja -terveys ovat kehittyneet suotuisasti vuodesta toiseen myös pidemmällä viiden vuoden tarkastelujaksolla ja ovat vertailuaineistoa selvästi paremmalla tasolla. Henkilöstötyytyväisyystutkimuksen vastausprosentti on noussut vuodesta toiseen, ja vuonna 2025 se oli peräti 91 prosenttia. Yksi selittävä tekijä korkeaan vastausprosenttiin on kyselyn tekemisen yhteistyökumppanimme Balentorin mukaan se, että henkilöstö antaa kyselyn tulosten hyödyntämisestä korkean arvosanan. Vuonna 2025 arvosana tulosten

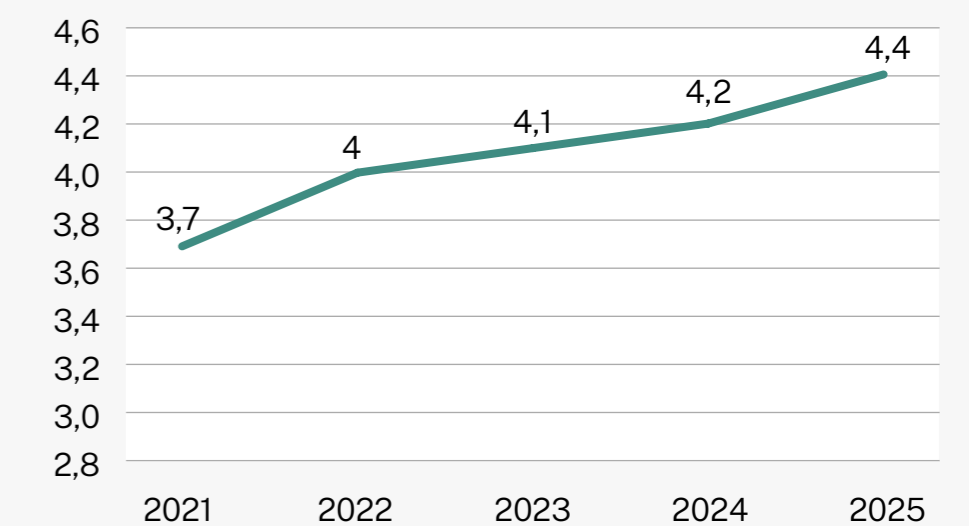
hyödyntämisestä on 4,4 asteikolla 1–5, kun se viisi vuotta aiemmin oli 3,7, vastausprosentin ollessa 71.

Erityisen tyytyväinen henkilöstö on esihenkilötyöhön. Työntekijät antoivat henkilöstötyytyväisyystutkimuksessa esihenkilötyölle vuonna 2025 arvosanan 4,3 (asteikko 1–5, jossa 5 on paras arvosana). Vuotta aiemmin esihenkilötyö sai arvosanan 4,2 ja vuonna 2021 se oli 3,8. Työilmapiiri on samana viiden vuoden ajanjaksona noussut arvosanasta 3,7 arvosanaan 4,2. Myös usko yhtiön positiiviseen tulevaisuuteen on vahvistunut; arvosana on noussut viidessä vuodessa 3,3:sta arvosanaan 3,9.

Vastausprosentti



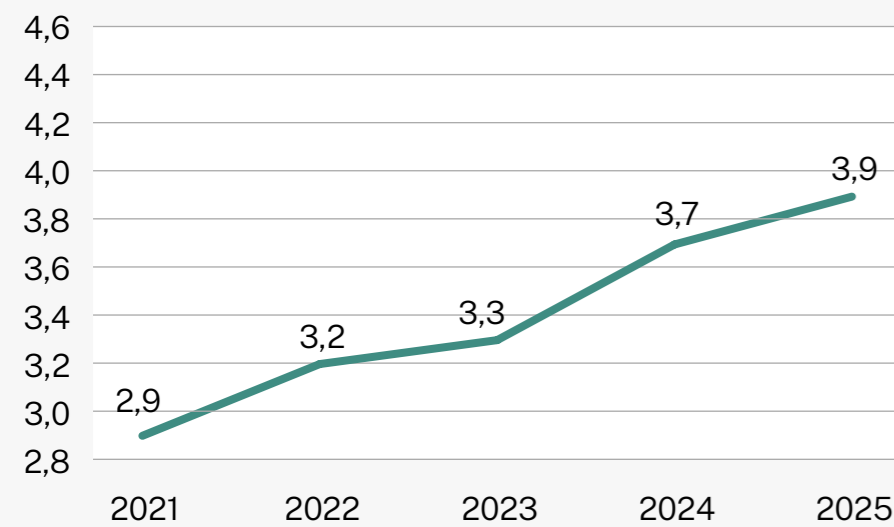
Henkilöstökyselyn hyödyntäminen, arvosana (1–5)



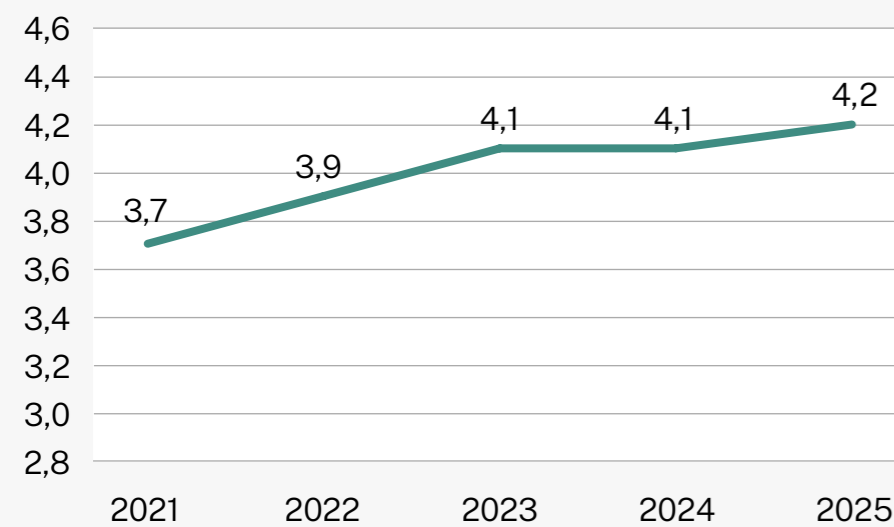


Yhteistyö liiketoimintojen välillä on myös mitattavasti parantunut viiden vuoden tarkastelujaksolla (2,9 → 3,9). Olemme aktiivisesti kehittäneet yrityskulttuuriamme ja tukeneet eri keinoin henkilöstön tutustumista toisiinsa yli organisaatorajojen. Olemme järjestäneet esimerkiksi yrityksen sisäisen

Yhteistyö muiden liikennemuotojen kanssa

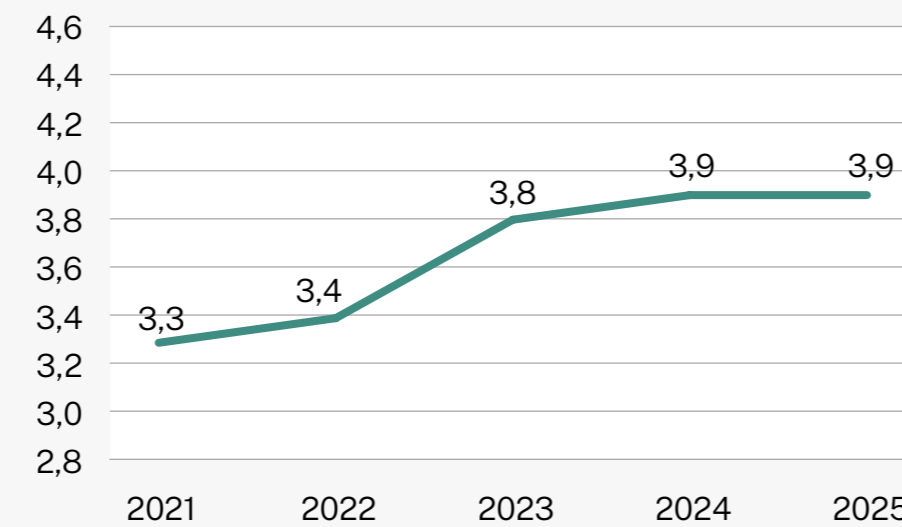


Työilmapiiri

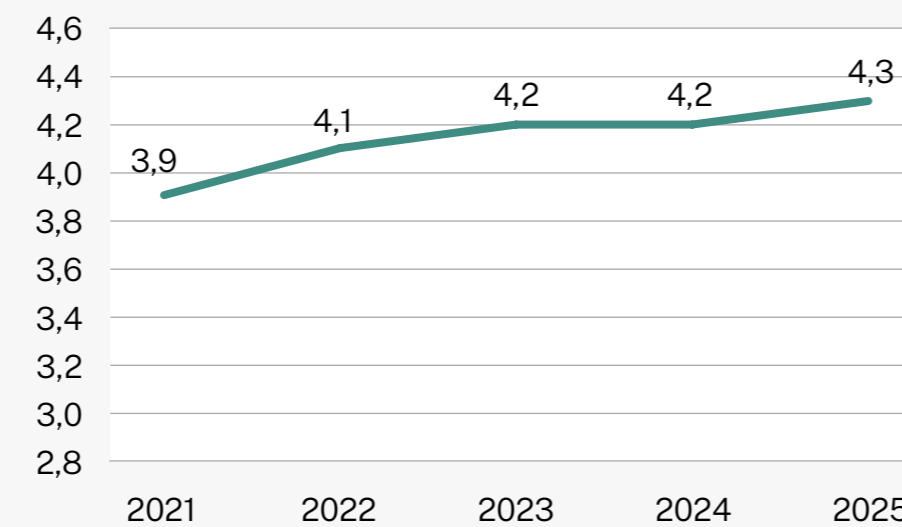


vaihto-oppilasohjelman, jossa henkilöstö pääsee päiväksi tutustumaan toisen yksikön toimintaan. Kokemukset ohjelmasta ovat erinomaiset. Vuoden 2025 lopussa saimme valmiiksi kulttuurikäsikirjan, jota työstettiin yhdessä henkilöstön, henkilöstön edustajien ja johdon kanssa. Järjestimme kulttuuri-

Tulevaisuuden suunta



Esihenkilötyö

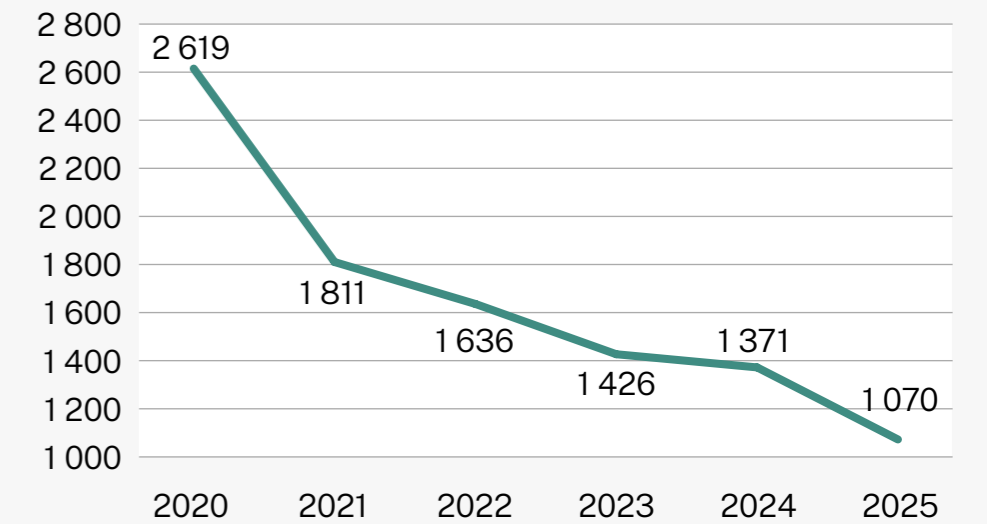


käsikirjan sisällön kehittämiseksi muun muassa 27 eri kulttuurikahvilaa Fintrafficin toimipisteissä eri puolilla Suomea sekä kaikille avoimia kyselyitä intranet-sivuilla.

Terveystalo mittaa vuosittain henkilöstömme hyvinvointia. Vuonna 2025 hyvinvointi-indeksi oli 93,7 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 93,3 prosenttia. Viisi vuotta aiemmin tämä indeksi oli 86,7 prosenttia, eli viidessä vuodessa henkilöstön hyvinvointi on lisääntynyt jopa seitsemän prosenttiyksikköä. Indeksillä kuvaa niiden henkilöiden osuutta, joilla ei esiinny ongelmia seuraavilla osa-alueilla: puutteellinen työnhallinta, ristiriita työn ja muun elämän yhteensovittamisessa, puutteellinen työn palkitsevuus, puutteellinen sosiaalinen tuki työssä, kuormittuneisuus ja tyytymättömyys. Hyvinvointi-indeksi muodostuu Terveystalon terveystalouden vastausten perusteella.

Mielenterveyteen liittyvät poissaolot ovat vähentyneet sekä verrattuna edelliseen vuoteen että pidemmällä tarkastelujaksolla. Vuonna 2025 mielenterveysyistä johtuvia poissaoloja oli yhteensä 1 070 päivää, kun vuotta aikaisemmin niitä oli 1 371 päivää. Vuodesta 2020 vuoteen 2025 mielenterveyspoissaolot vähenivät peräti yli 60 prosenttia ja ovat Terveystalon vertailuaineistoa matalammalla tasolla. Vuodesta 2020 mielenterveyteen liittyvät poissaolot ovat vähentyneet joka vuosi samanaikaisesti työtyytyväisyyden lisääntyessä.

Poissaolopäiviä mielenterveysyistä 2020–2025



Suurin osa Fintrafficin henkilöstöstä tekee operatiivista työtä, jossa työskennellään kaikkina vuorokauden aikoina, myös yötyössä. Tästä syystä Fintraffic on kokenut erityisen tärkeäksi vahvistaa henkilöstönsä jaksamista ja hyvinvointia. Sairauspoissaoloprosentin pitämisessä matalla on myös merkittävä taloudellinen kannustin, sillä liikenneohjaustyössä henkilöstön poissaolo joudutaan käytännössä lähes aina paikkaamaan ylityönä ja tämä tuo työnantajalle huomattavia kustannuksia. Henkilöstön hyvinvoinnista huolehditaan muun muassa kattavalla työterveyshuollolla, ensiluokkaisilla varhaisen välittämisen ja työkykyarviointien käytännöllä sekä tukemalla henkilöstön virkistäytymistä ja terveitä elämäntapoja.



Olemme saaneet aikaan myös mitattavia onnistumisia. Esimerkkinä tästä on Fintrafficin urauurtava painonhallinta- ja elämäntapahanke Fit For Future Fintraffic. Hankkeen tavoitteena oli herättää oivalluksia pysyvään painonhallintaan ja vahvistaa motivaatiota oman hyvinvoinnin vaalimiseen moniammatillisen tiimin avustuksella. Valmennukseen hakeneet ja työterveyshuollon ilmoittautuneiden joukosta valitsevat osallistujat saivat painonhallinnan tueksi myös painonhallinnan lääkityksen, jota käytettiin työterveyslääkärin ohjauksessa. Ohjelman tulokset ovat erinomaisia. Merkittävään painon pudotukseen pääsi 67 prosenttia ohjelmaan osallistuneista ja keskimäärin osallistujat pudottivat painoaan 12 kilogramman verran.

Kaiken kaikkiaan henkilöstön hyvinvointi myös tällä osa-alueella on parantunut. Vielä vuonna 2022 ylipainoisia oli koko Fintrafficin henkilöstöstä 27 prosenttia, kun luku vuonna 2025 oli enää noin 20 prosenttia. Suurella osalla ylipainoisista on vähintään yksi ylipainoliittännäinen sairaus, kuten diabetes. Diabetes muodostaa esteen yövuorojen tekemiselle ja on siten merkittävä asia henkilöstön käytettävyyteen liittyen. Terveystalon vertailuaineistossa ylipainoisia on 25 prosenttia eikä tämä ole muuttunut vastaavalla viiden vuoden tarkastelujaksolla.

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 tittleihin katsomatta.

Tunnustuksena sitoutumisesta mielenterveyden edistämiseen Fintrafficille on myönnetty jo useana vuotena Hyvän mielen työpaikka® -merkki.

Vastuumme yhteisöistä

Edistämme turvallista, sujuvaa ja ympäristöystävällistä liikennettä kehittämällä liikenteenohjausta ja digitaalisia ekosysteemipalveluita. Huolehtimalla yhteiskunnallisesta varautumisesta ja toimintavaroista liikenteen palveluista voimme vastata yhteiskunnan tarpeisiin tehokkaasti ja luotettavasti. Tämä auttaa liikennejärjestelmää tuottamaan hyötyjä koko yhteiskunnalle, mutta samalla työmme pienentää liikenteestä syntyviä haittoja (mm. päästöt ja onnettomuudet).

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

Yrityskulttuuri ei ole valmis tila. Kun elämme arvojemme mukaan, huolehdimme turvallisuudesta, saavutamme tuloksia ja uskallamme uudistua sekä rakennamme työpaikkaa, jossa on merkityksellistä olla ja kasvaa. Se on lupaus toisillemme ja niille, jotka harkitsevat liittymistä joukkoomme. Fintrafficin työntekijöiden sanoin:

”Meillä on yhteiskunnallisesti tärkeä tehtävä, upea mahdollisuus kehittää suomalaista liikennettä. Fintrafficilaiset aidosti välittävät työstään ja työkavereistaan sekä tekevät parhaansa jokainen hetki asiakkaiden eteen. Töissä on turvallista olla ja olemme ihmisiä toisillemme.”

”Meillä on vahva perusta: yhteiset arvot ja tahtotila rakentaa työpaikka, jossa jokainen voi tuntea olonsa turvalliseksi, arvostetuksi ja aidosti osaksi yhteisöä.”

”Meillä on hieno yhtiö ja mahtava työyhteisö. Teemme tärkeää työtä Suomen ja suomalaisten hyväksi. Tästä kokonaisuudesta voi olla ylpeä ja tätä kannattaa yhdessä kehittää.”

”Yhdessä henkilöstön kanssa luodut arvot luovat hyvän perustan yrityskulttuurille, ja ne ovat mielestäni erittäin onnistuneet. Arvot näkyvät päivittäisessä toiminnassa hienosti.”



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 2025 hyvänä kaikissa liikennemuodoissa. Liikenneturvallisuuden lisäksi turvallisuustyömme kärkiteema on tieto- ja kyberturvallisuus.

Vastuu hyvästä hallinnosta (G)

Fintrafficin taloudellinen vastuu perustuu hyötyihin, joita pystymme yhteiskunnalle tuottamaan käytössämme 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 hyödyntävät 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 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 mahdollisuuksia ja tunnistamme siihen liittyviä riskejä. Siksi pyrimme hyödyntämään tekoälyä harkiten, vastuullisesti ja eettisesti.

Lue lisää vastuullisuudestamme ja toimenpiteistämme vastuullisuusraportista.

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 ennen kaikkea 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 kestävästi liikenteen 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 lyhempiä odotusajoina, 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.



	Liukulaskeutumisten osuus (päälentoasema)	Lentoreittitehokkuus	Lentoreittipalvelun yksikköhinta
Suomi	60,4 %	96,28 %*	78,09 €
Ruotsi	47,1 %	98,28 %	94,70 €
Norja	57,5 %	98,39 %	54,32 €
Tanska	46,0 %	98,56 %	90,67 €

* Lentoreittitehokkuuteen vaikuttavat venäläisiin lentoyhtiöihin liittyvät pakotteet ja kansainvälisen merialueen käyttö. Ilman UMKK-liikennettä (Venäjä-Kaliningrad) Suomen tehokkuusluku olisi 98,4 %
Lähde: Eurocontrol

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, nopeuksien ja kulkuneuvojen etäisyyksien optimointi ruuhkien torjumiseksi, vaaratilanteiden ehkäisemiseksi 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.

Lue lisää liikenteenohjauksen keinoista tuottaa hyötyjä liikennejärjestelmälle ja yhteiskunnalle liiketoimintojen osioista.

Datatalous luo liikenteessä jo satojen miljoonien eurojen arvon

Fintraffic vaikuttaa yhteiskuntaan liikennemuoto-kohtaisen liikenteenohjauksen palveluiden lisäksi edistämällä monin tavoin liikennemuotojen yhteentoimivuutta 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 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 konsultti-toimisto 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 loppukäyttäjä-palveluista, 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 digitaalisten palveluiden käyttö-määrät kasvoivat lähes 50 prosenttia vuonna 2025 verrattuna vuoden 2024 tasoon. Ekosysteemin jäsenten määrä kasvoi 237:ään 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.



Fintrafficin data vaikuttaa jokaisen suomalaisen elämään

Fintrafficin data	Datan hyödyntäjät (palvelut/organisaatiot)	Arvioitu vaikuttavuus (esim. käyttäjämäärä/viikko)
Tieliikenteen tilannekuva ja häiriötiedot kuluttajille	<ul style="list-style-type: none"> Yle Radio Suomi (liikennetiedot radiossa) sekä Radio Nova (kaupallinen radio) ja muut Bauer Median kanavat 	<ul style="list-style-type: none"> Yle Radio Suomi ~1,5 milj. kuuntelijaa viikossa Radio Nova ~1,0 milj. kuuntelijaa viikossa
	<ul style="list-style-type: none"> Google Maps, Apple Maps, Waze, HERE, TomTom, ym. kartta-/navigaatiopalvelut 	<ul style="list-style-type: none"> Yht. n. 2–2,5 milj. käyttäjää viikossa (josta Google Maps ~2 milj.)
	<ul style="list-style-type: none"> Tilannehuone 	<ul style="list-style-type: none"> Tilannehuoneella kymmeniä tuhansia viikkokäyttäjiä. Sitä hyödyntävät myös lähes kaikki mediat.
Tieliikenteen tilannekuva, häiriötiedot ja liikennetilastot ammattilaisille	<ul style="list-style-type: none"> Destia (tieverkon ylläpito) 	<ul style="list-style-type: none"> Valtakunnallinen tienhoito hyödyntää laajasti tilannekuvadataa
	<ul style="list-style-type: none"> Tietorahdin kartta (ammattikuljettajien sovellus) 	<ul style="list-style-type: none"> Käyttäjinä ~25 000 raskaan liikenteen kuljettajaa
	<ul style="list-style-type: none"> Liikennetilastot: useat suomalaiset yritykset. 	<ul style="list-style-type: none"> Liikennetilastoja hyödyntävät mm. vakuutusyhtiöt ja huoltoasemaketjut liiketoimintansa suunnittelussa
Kelikamerakuvat ja tiesäätiedot	<ul style="list-style-type: none"> Ilmatieteen laitos Foreca 	<ul style="list-style-type: none"> Foreca.fi ~400 000–500 000 käyttäjää viikossa Ilmatieteen laitos hyödyntää Fintrafficin dataa ennusteissaan ja palveluissaan, vaikuttavuus merkittävä
	<ul style="list-style-type: none"> Kelikamerat.info + useat muut palvelut 	<ul style="list-style-type: none"> Erilaisilla kelikamerasivustoilla on kymmeniä tuhansia kävijöitä viikossa. Kelikamerakuvia ladattu Digitrafficista yhteensä 3,37 mrd. kertaa vuonna 2025.
Joukkoliikenteen reitti- ja aikataulutiedot (pysäkit, linjat, aikataulut)	<ul style="list-style-type: none"> HSL ja Waltti-kaupunkien joukkoliikenne VR, Matkahuolto Apple, Google (reittihaku- ja aikataulupalvelut) Raideliikenteen matkustajainformaatio (esim. laiturit) 	<ul style="list-style-type: none"> ~2,5 miljoonaa joukkoliikenteen matkustajaa viikossa hyödyntää reitti- ja aikataulupalveluja
Digitransitin paikka- ja reititysdata	<ul style="list-style-type: none"> Etuovi.com (asuntojen paikkatieto- ja lähipalvelut-data) Matkailutoimijat 	<ul style="list-style-type: none"> Yli 800 000 eri käyttäjää viikossa (Etuovi.com)
Palauteväylän palautteet (käyttäjien ilmoittamat tien kunto- ja turvallisuushavainnot)	<ul style="list-style-type: none"> Kunnossapitourakoitsijat (teiden hoidon sopimusurakoitsijat) 	<ul style="list-style-type: none"> N. 1 000 tienhoidon ammattilaista hyödyntää palautteita (data tehostaa ylläpitotoimia ja parantaa liikenneturvallisuutta yleisesti)

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 Fintraffic Mobiili -matkapuhelinsovellus. Sovelluksen kautta tieto välittyy teiden ja raiteiden käyttäjille, jotka voivat sen perusteella nähdä keli- ja sujuvuustiedot sekä junien tiedot. Palvelu lisää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

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.

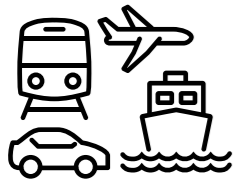
Raideliikenteessä raiteiden kapasiteettia voidaan kasvattaa merkittävästi uuden kulunvalvontajärjestelmän (Digirata-hanke) avulla. Myös muissa liikennemuodoissa on käynnissä useita digitalisaatioon perustuvia kehityshankkeita, jotka luovat edellytyksiä koko liikenne-ekosysteemin optimoimiseen. Tällaisia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

NÄIN LUOMME ARVOA YHTEISKUNNALLE

Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

TÄTÄ TEEMME:

Liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelut



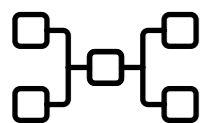
- Lennonvarmistus
- Raideliikenteenohjaus ja -hallinta
- Tieliikenteenohjaus ja -hallinta
- Meriliikenteenohjaus ja -hallinta

Digitaaliset loppukäyttäjäpalvelut (digipalvelut)



- Liikenteen tilannekuva
- Joukkoliikenteen ja logistiikan tietopalvelut
- Asiointipalvelut eri asiakasryhmille

Vientiklusteri



- Markkinamahdollisuuksien kartoittaminen ja asiakastyö

Liikenteen tiedon kokoaminen ja jakelu



- Datan kerääminen, jalostaminen ja jakaminen
- Datan joukkoistamisen edistäminen
- Digitaalisen kaksosen kehittäminen

YHDESSÄ KUMPPANEIDEN KANSSA TUOTTAMIAMME HYÖTYJÄ:

Turvallinen liikenne

Sujuva ja tehokas liikenne

Liikenteen päästöjen vähentäminen

Yhteistyö liikennealalla sekä kasvava liikenteen datatalous ja markkina



Vaikuttavuusmittarit 2025

Turvallinen liikenne

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

Lennonvarmistuksesta johtuvia onnettomuuksia tai vakavia vaaratilanteita **0**

Raideliikenteenohjauksesta johtuvia merkittäviä onnettomuuksia **0**

Meriliikenteenohjaus puuttui proaktiivisesti alusten liikkumiseen varmistuen turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden noin **18 000** kertaa

Estettyjen alusliikenteen vaaratilanteiden määrä **16**, joista mahdollisia karilleajoja **8**

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

Tehokas liikenne

Suomen ilmatilan viiveettömyyden takia säästyneet lentominuutit **416 500 (=41 milj. eur)** vrt. EU-keskiarvo*

Suomen junaliikenteessä kaukoliikenteen **täsmällisyys 89 %** (2024: 78,5 %) ja lähiliikenteen **täsmällisyys 95,4 %** (2024: 92,8 %)

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

D/S POLO tehostaa merilogistiikkaa aika- ja tilannetiedon avulla, toimijoiden tyytyväisyys palveluun **4,59/5**

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

Ilmastonmuutosta hillitsevä liikenne

Suomen ilmatilan viiveettömyyden takia säästyneet **CO₂-päästöt 69 500 t** vrt. EU-keskiarvo*

Liukulaskeutumisten takia säästynyt **CO₂-määrä 14 700 tonnia** vrt. EU-keskiarvo*

Raideliikenne vähensi laskennallisesti **CO₂-päästöjä 740 000 tonnia**** , joka vastaa yli 389 000 henkilöauton vuosipäästöjä

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

Yhteistyö dataekosysteemissä

Dataekosysteemiin sitoutuneiden toimijoiden määrä **237**

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

Ekosysteemin toimijoiden kokema hyöty (asteikolla 1–5, 12/2025)

- ekosysteemitoiminnan innostavuus **(3,85)**
- ekosysteemistä koettu hyöty omalle liiketoiminnalle **(3,88)**

Vientiklusterin edistämän myynnin määrä **13,5 MEUR**

Fintrafficin ekosysteemille jakaman datamäärän kasvu lähes **50 %**

Avoimen datan rajapintoihin tehtyjen rajapintakutsujen määrä **20+ mrd.**

Fintrafficin tavoittamat henkilöt Suomessa **4,1 milj.**

Välitys- ja yhdistämis-palveluita tarjoavien yritysten määrä matkaketjuissa **66 kpl** (2024: 60 kpl, Traficom: Liikennemarkkinakatsaus)

* Laskelmat perustuvat Eurocontrolin tuottamiin lähtöarvoihin

** Oletuksena tieliikenteen korvautuminen junaliikenteellä 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. 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 2025 asiakastyytyväisyyskyselyn mukaan palvelut ovat pysyneet toimivina ja turvallisina, ja yleisarvosana yhteistyöstä ilmailualan eri sidosryhmien kanssa on noussut.

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

Suomi on sitoutunut EU:n päästövähennystavoitteisiin sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n tavoitteisiin meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Fintrafficin meriliikenteenohjaus tekee töitä sen eteen, että Itämeri säilyttää asemansa yhtenä maailman kilpailukykyisimmistä alueista, jossa liikkuminen on sujuvaa, turvallista ja huomioi hauraan meriympäristön.

Fintrafficin meriliikenteenohjauksen vahva Itämeri-osaaminen varmistaa kauppamerenkulun sujuvan navigoinnin matalassa ja karikkoisessa meressä sekä turvallisen talvikauden meriliikenteen. Fintrafficin alusliikennepalvelut ja turvallisuusradio-toiminta varmistavatkin turvallisen ja sujuvan alusliikenteen. Ympäri vuorokautinen valvonta ja ammattitaitoiset alusliikenneohjaajat ehkäisevät onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia ympäristöhaittoja Itämerellä ja Saimaalla. Tämä edistää Suomen ulkomaankauppaa, merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua.

Tämän lisäksi kehitämme uusia palvelumalleja tieto- ja tilannekuvapalveluihin, joista esimerkkinä D/S POLO, missä tiiviillä merellisten toimijoiden yhteistyöllä ja uusilla digitaalisilla ratkaisuilla edistetään merenkulun ja sen logististen ketjujen datanvaihtoa ja tilannekuvan rakentamista. D/S POLOa käytettiin jo yli 30 satamassa, ja se oli satojen ihmisten päivittäinen työkalu. Sovellus on käytössä Suomessa, Ruotsissa ja Saksassa yli 30 satamassa ja noin parissa sadassa eri organisaatiossa. POLO tarjoaa paremman tiedonjaon ja kommunikaation ohella esimerkiksi reaaliaikaiset saapumis- ja lähtöajat laivoille, laituri- ja resurssisuunnittelun, alusilmoitukset EU-alueelle, laskutus-toiminnallisuuden, päästölaskennan, hinaaja- ja luotsitilaukset, irrotus- ja kiinnityspalvelut sekä veden ja jätehuollon tilaukset. Palvelun avulla voidaan sekä tehostaa toimintaa satamassa että vahvistaa kestävä kehityksen mukaista toimintaa.



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 määränpäähensä. Käyttökeskus varmistaa sähköturvallisuuden ja ratatöille tarvittavat jännitekatkot. Raideliikenne on erittäin turvallinen liikennemuoto, ja Suomi on ollut EU-vertailussa ykkössijalla junaliikenteen matkustajaturvallisuudessa vuosina 2013–2023.

Fintraffic tarjoaa ajantasaista tietoa junien kulusta ja mahdollisista viivästyksistä matkustajainformaatiopalvelussaan. Palvelut tuottavat mm. sisältöä asemien infonäytöille, kuulutuksia sekä Junalähdöt.fi-palvelua.

Fintrafficin tilannekeskus tuottaa tilannekuvaa rautatiealan toimijoille sekä mediaviestintää kuluttajille. Ennakointi ja tiedonjako ovat keskeisessä roolissa myös onnettomuuksien, viiveiden ja ympäristövahinkojen estämisessä.

Fintraffic tekee määrätietoista työtä varautumisen eteen mm. tietojärjestelmiensä teknisessä kahdentamisessa.

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 300 000 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. Tiesääpalvelut vähentävät henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 67 tapauksella vuodessa, mikä tuo lähes 30 miljoonan euron säästöt*.

Automaattivalvonta: Automaattivalvonnan vaikutus onnettomuuksien vähentämisessä on huomattava. Automaattivalvonta vähentää henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 48 tapauksella vuodessa, mikä tuo yli 21 miljoonan euron säästöt*.

Liikennevalot: Myös liikennevalojen vaikutus onnettomuuksien vähentämisessä on merkittävä. Liikennevalot vähentävät henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia 23 tapauksella vuodessa, mikä tuo yli 10 miljoonan euron säästöt*.

Fintrafficin tieliikenteenohjauspalvelut tuottavat suuria yhteiskunnallisia hyötyjä vähentämällä myös 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

Fintrafficin lennonvarmistus tarjoaa turvallisia, täsmällisiä ja kilpailukykyisiä lennonvarmistuspalveluita. Vastuullamme on Suomen ilmatilan käytön hallinta sekä lentoreitti- ja lennonvarmistuspalvelut 22 lentoasemalla.

Sen lisäksi, että valvomme ja johdamme lentoliikennettä Suomen ilmatilassa ja lentoasemilla, vastaamme myös toiminnassa tarvittavan infrastruktuurin ja järjestelmien suunnittelusta ja ylläpidosta kansainvälisten vaatimusten mukaisesti. Tekninen lennonvarmistus kattaa muun muassa tutka-, navigaatio- ja radiolaitteiden ylläpidon Suomessa ja Ruotsissa. Tarjoamme myös koulutus- ja konsultointipalveluja sekä palveluita dronejen lennättäjille. Lisäksi tehtäviimme kuuluvat lentopelastukseen sekä aluevalvontaa liittyvät erityistehtävät.



Liikevaihto (88,7 M €)

96,9 M €

Henkilöstö keskimäärin (425)

436

Asiakastyytyväisyys (4,0)

4,0

Ylilentojen määrä (65 661)

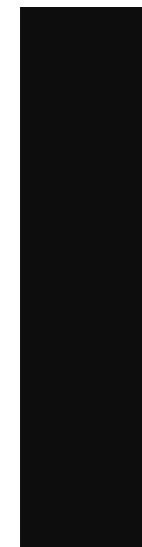
55 613

Lennot Suomen ilmatilassa (241 876)

240 597

Helsinki-Vantaalla oli nousuja ja laskuja (153 142)

157 782



Ilmailun ympäristövaikutuksia vähennetään sekä turvallisuutta ja kustannustehokkuutta parannetaan EU-tason yhteistyön avulla. Single European Sky (SES) eli yhteinen eurooppalainen ilmatila tähtää lennonvarmistuspalvelujen digitalisointiin, jolla ilmailutietoa voi hallita ja jakaa keskitetysti.

Lennonvarmistuspalvelua tarjottiin lähes 220 000 lennolle ja Helsinki-Vantaalla lähes 158 000 nousulle ja laskulle. Suomen yli lentävien lentojen määrä laski noin 55 600 lentoon, kun kiinalaiset lentoyhtiöt vähensivät lentämistään Suomen ilmatilassa.

Laadukkaat ja kehittyvät lennonvarmistuspalvelut

Vuosittaisen asiakastyytyväisyyskyselyn perusteella lennonvarmistuksen palvelut pysyivät asiakkaiden silmissä toimivina ja turvallisina. Lennonvarmistuksen palveluiden kokonaiskeskiarvo oli 4,0. Luotettavuuden ja turvallisuuden osalta vastaava luku oli 4,2.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Olemme Euroopan paras lentoliikenteen täsmällisyydessä, poikkeustilanteisiin varautumisessa ja ympäristötehokkuudessa. Lentoliikenne on turvallisin liikkumismuoto ja palvelumme ovat Euroopan kustannustehokkaimpien joukossa.



Toimintaympäristömme vastaa ilmatilan rakenteiden, ilmatilan käytön ja infrastruktuurin osalta asiakkaidemme tarpeita ja on lennonvarmistuksen kannalta kustannustehokas.



Osalle kentistä palvelut tuotetaan etälennonjohton avulla.



Yhdessä Viron Lennonvarmistuspalveluyhtiön EANS:n kanssa vastaamme Suomen ja Viron lentoreittipalveluista.



Meillä on paljon kaupallista lennonvarmistukseen liittyvää palvelumyyntiä erikseen sovitulla markkina-alueilla.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2025?

Etälennonjohtohankkeen (MROT – Multi Remote Operating Tower) kilpailutus saatiin päätökseen heinäkuussa ja voittaja selvisi tarjousten arvioinnin perusteella. Hanke eteni kuitenkin markkinaoikeuden käsiteltäväksi ja valitusprosessin takia sopimusneuvotteluja ei voitu aloittaa. Hankkeen aikataulu ja tarkemmat yksityiskohdat täsmentyvät neuvotteluissa.

Rajat ylittävän lennonvarmistuspalvelun (FINEST) valmistelua jatkettiin Virossa palveluja tuottavan

Estonian Air Navigation Services -yhtiön (EANS) kanssa. Toimintaympäristön muutoksen vaikutuksia on analysoitu nykyisiin toimintamalleihin ja niiden osalta on yhdessä sovittu FINEST-menetelmät. Kansallisten valtiosopimusten valmistelua jatkettiin.

Ilmatila 2027 -hankkeen keskeisinä tavoitteina ovat lentoturvallisuuden lisäksi maanpuolustuksen tarpeiden huomioiminen, kilpailukyky ja saavutettavuus,

ympäristötavoitteet ja vastuullisuus sekä kaikkien ilmatilankäyttäjien huomioiminen. Hankkeen tuomia muutoksia on suunniteltu ja simuloitu. Alustava muutostarkastelu valmistui joulukuussa.

Lennonvarmistuksen palvelumyynti jatkui menestyksekkäästi. Uutena asiakkuutena Avia Collegessa koulutettiin azerbaidžanilaisia ilmailusään ammattilaisia. Myös suomalaisia lennonjohtajia koulutettiin vuonna 2025.

Lennonvarmistuksen toiminnan korkea laatu näkyy yhtiölle aiemmin myönnetyssä ISO 9001 -laatujärjestelmäsertifikaatissa sekä vuonna 2025 myönnetyssä ISO 27001 -sertifikaatissa, jotka osoittavat myös tietoturvan ja riskienhallinnan olevan korkealla ja järjestelmällisellä tasolla.

Ilmailun tilannekuvasovellus Fintraffic Sky lanseerattiin käyttöön keväällä. Kaikille avoin palvelu kokoaa keskeisen ja reaaliaikaisen ilmailutiedon samaan paikkaan ja tarjoaa mm. mahdollisuuden lentosuunnitelmien tekemiseen. Verkkopalvelua kehitettiin loppuvuonna yhteistyössä Ilmatieteen laitoksen kanssa lisäämällä lakisääteiset lentosääpalvelut sekä räätälöityjä sääpalveluja ilmailijoille.

Lennonvarmistuksen pääjärjestelmän TopSky ATCOne -hankintasopimus allekirjoitettiin joulukuussa. Hankinta toteutetaan yhteistyössä Viron ja Tšekin lennonvarmistusorganisaatioiden kanssa.

EU-komissio vahvisti lennonvarmistuksen vuosien 2025–2029 tehostumistavoitteet osana RP4-suorituskykysuunnitelmaa. Kustannustehokkaan palvelutuotannon ansiosta lennonvarmistuksen toteutuneet kustannukset alittivat suorituskykysuunnitelman määritetyt kustannukset vuonna 2025. Lentoreittipalvelun laskutettavien palveluyksiköiden jäätyä Venäjän hyökkäyssodan vaikutusten vuoksi selvästi suorituskykysuunni-

telman tasosta yksikkökustannuskehityksessä ei päästy tältä osin tavoitteisiin. Sen sijaan Helsinki-Vantaan lennonjohtopalveluiden yksikkökustannukset alittivat suorituskykysuunnitelman yksikkökustannustason palveluyksikkökehityksen kasvun tukeman.

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.



Mahdollisia karilleajon estoja (14)

8

Liikevaihto (20,8 M €)

23,2 M €

Proaktiivinen puuttuminen alusten liikkumiseen

18 000

Henkilöstö keskimäärin (106)

110

Käyttäjämäärät, D/S POLO

+25 %



F

intrafficin meriliikenteenohjaus

varmistaa Suomen merenkulun turvallisuuden ja kilpailukyvyn samalla, kun se avaa uusia mahdollisuuksia digitalisaation hyödyntämiseen kehittämällä uusia digitaalisia palveluita meriliikenteen toimijoille. Työtä tehdään monipuolisesti erityisesti meriliikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluissa sekä tiedonhallintajärjestelmissä. Samalla palvelutarjontaa on laajennettu merilogistiikkaa ja satamatoimintoja tehostavilla sekä ympäristöpäästöjen hallintaa edistävillä palveluilla.

Alusliikenne pysyi sujuvana ja turvallisena koko vuoden

Euroopan turvallisuustilanteen kiristymisen myötä merenkulun toimintaympäristö on muuttunut viime vuosien aikana, erityisesti Suomenlahdella. Lukuisat GNSS-häiriöt ja Venäjän varjolaivaston toiminta edellyttävät entistä suurempaa valppautta myös Fintrafficin meriliikennekeskuksissa.

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 2025?

Julkaisimme ensimmäiset kansainvälisten standardien mukaiset S-100-pohjaiset digitaaliset navigointipalvelut, jotka muodostavat perustan alusten tulevalle digitaaliselle navigointiympäristölle. Jatkokehitystä rahoitetaan EU-tuella Fintrafficin koordinoimassa NELSON-hankkeessa.

Kehitimme tilannekuvapalvelun, jolla voidaan hallita kauppamerenkulun lisääntyneitä satelliittipaikannuksen häiriöitä. Palvelu on tarkoitettu sekä viranomaisille että merenkulkijoille.

Saavutimme kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä Nemon teknisen tuotantokyvyn EU-asetuksen mukaisena. Nemo-järjestelmän uusi käyttöönottoaikataulu vahvistettiin, ja järjestelmän velvoittava käyttöönotto alkaa 1.1.2027.

Saimme D/S POLO-palveluun uusia käyttäjiä ja toimintoja: käyttäjämäärä kasvoi 25 % ja sovellukseen lisättiin muun muassa talvimerenkulun tilannetietoa.

Varmistimme liiketoiminnan jatkuvuutta koko yhtiön laajuisella jatkuvuuden hallintamallilla (ISO 22301). Tietosuojan toteuttamista tuettiin laatu- ja johtamisjärjestelmään integroidulla hallintamallilla.

Vuonna 2025 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 kahdeksan mahdollista karilleajoa, avustimme aluksia navigoinnissa sekä ehkäisimme läheltä piti-tilanteita kehittymästä onnettomuuksiksi suojellen samalla herkkää meriympäristöä. Meriliikennekeskuksissa hoidettiin myös merenkulun kansallinen turvallisuusradioliikenne ja Saimaan alueen hätäradioliikenne.

Vuonna 2025 alusliikenteen turvallisuutta vahvistettiin kartoittamalla erikoiskuljetusten varoalueiden lisätarpeita Suomen rannikolla. Varoalueilla varmistetaan erikoiskuljetusten, kuten LNG- ja LPG-säiliöalusten, turvallinen liikkuminen: säiliöalusten ympärille

muodostetaan erillinen suojavyöhyke, johon muut alukset eivät saa tulla ilman lupaa. Tämä takaa erikoiskuljetusten esteettömän kulun väylillä, joissa liikenne on vilkasta tai olosuhteet edellyttävät erityistä varovaisuutta. Fintrafficin meriliikennekeskus perustaa varoalueita tarveperusteisesti sekä valvoo ja ohjaa alueiden liikennettä. Uusia varoalueita otetaan käyttöön 1.1.2026 alkaen Tornion ja HaminaKotkan kauppamerenkulun väylille.

Lue lisää meriliikenteenohjauksesta:

www.fintraffic.fi/vts





RAIDELIIKENTEENOHJAUS

Turvallista, tehokasta ja ympäristöystävällistä junaliikennettä

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 €)

88,8 M €Täsmällisyys (ajallaan tai etuajassa)
(+5,1 % vs. 2024)**92,9 %**

Henkilöstö keskimäärin (495)

475

Vikailmoituksia (-20,0 % vs. 2024)

14 638

Junien määrä (+6,0 % vs. 2024)

582 978

Puhelujen määrä (-13,7 % vs. 2024)

1 525 730



P

alveluimme kuuluvat rautateiden liikenteenohjaus, kapasiteetinhallinta ja liikennesuunnittelu ratatöiden ja junaliikenteen yhteensovittamiseksi. Tuotamme myös junamatkustajien matkustajainformaatiopalveluita. Käyttökeskuksemme vastaa sähköradan valvonnasta ja käytöstä. Turvallisuuden valvontapalvelu vastaa rataverkon valvontakameroista.

Tilannekeskuksemme vastaa rataverkon ja liikenteenohjauksen valtakunnallisesta valvonnasta ja toiminnan koordinoinnista häiriö- ja onnettomuus-tilanteissa. Palvelukokonaisuuksiin kuuluvat rata-liikennekeskus, Tilannekoordinaattori-palvelu sekä liikenteen laadun valvomo. Tilannekeskus huolehtii rataverkon tilannekuvan tuottamisesta rautatiejärjestelmässä toimiville sidosryhmille ja medialle.

Junakulunvalvonnan uudistamiseen tähtäävän Digirata-hankkeen Kehitys- ja verifiointivaiheen toteuttaminen palveluna on meidän vastuullamme.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Uusimme liikenteenohjaus- ja hallintajärjestelmän parantaaksemme turvallisuutta, sujuvuutta ja mahdollistaaksemme ympäristöystävällisemmän liikenteen.



Edistämme raideliikenteen tiedon yhtenäisyyttä mahdollistamaan raideliikenteen digitaalisen kaksosen rakentumisen.



Kehitämme operatiivista toimintaa turvallisemmaksi, toimivammaksi sekä tehokkaammaksi.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2025?

Käynnistimme Atlas-hankekokonaisuuden uudistamaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan järjestelmät.

Teimme merkittäviä parannuksia toiminnan jatkuvuuteen ja varautumiseen useilla eri tasoilla.

Paransimme rautatie-turvallisuuden tasoa.

Käynnistimme liikenneohjaajakoulutuksen rekrytoinnin ja saimme lähes 3 000 hakemusta. Kokosimme raidealan toimijat luomaan yhteistä tiekarttaa yhteentoimivan tiedonhallinnan rakentamiseksi.

Kapasiteettiohjaus laajennettiin koko Suomeen ja Saaga-järjestelmä otettiin käyttöön ratapihoilla.

Pääkaupunkiseudulla sijaitsevat uudet toimitilat otettiin täysimääräisesti käyttöön.

Vuosi 2025 merkitsi Fintrafficin raideliikenteen ohjaukselle merkittäviä askeleita kohti uutta. Vuoden aikana kehitimme määrätietoisesti suomalaista raideliikennettä päämääränämme edistää turvallisuutta, sujuvuutta ja ympäristöystävällistä liikennettä sekä tehostaa toimintaa. Roolimme digitalisaation kehittäjänä ja ajurina näkyi uusien teknologioiden ja digitaalisten ratkaisujen rakentajana. Päivitimme myös toimintamme rakennetta vastaamaan paremmin tätä uutta kehitysmatkaamme.

Vuonna 2025 palvelumme laajenivat liikenteen ohjauksessa ja -hallinnassa. Käynnistimme merkittävät panostukset uuden junaliikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmän (Atlas-projekti) kehittämiseen. Uusi järjestelmä parantaa junaliikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja liikenteen hallinnan laatua sekä mahdollistaa automaation laajemman hyödyntämisen. Projektin aikataulu mukailee Digiradan aikataulua ja sen kustannusarvio on 200 miljoonaa euroa vuoteen 2040 mennessä.

Digirata oli edelleen kehitystyömme keskiössä, ja sen kehitys- ja verifiointivaihe eteni suunnitellusti. Vaikutuksia operatiiviseen toimintaan ja työvälineisiin arvioitiin laajassa yhteistyössä raideliikenteen ohjauksen eri toimintojen ja sidosryhmien välillä. Ensimmäisen kaupallisen Digirata-rataosan (Lielähti–Pori/Rauma) rakentaminen eteni, ja Kouvola–Kotka/Hamina-rataosalla testattiin yhteiseurooppalaista radiopohjaista ETCS-järjestelmää sekä automaattiajojärjestelmää (ATO). Digiradan

KVV-allianssimallin mukaisesta yhteistyön jatkumisesta on sovittu Väyläviraston kanssa.

Raideliikenteen kauko-ohjausjärjestelmien uudistustyö jatkui ja Pohjois-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän käyttöönotto eteni suunnitellusti.

Kapasiteetin hallinnan palveluissa ratapihojen ohjauksen järjestelmä (Saaga) otettiin käyttöön valtakunnallisesti ja järjestelmän käytön piiriin on saatu uusia liikennöitsijöitä. Aloitimme myös uuden kapasiteetin hallintajärjestelmän (Sofia) kehitystyöt. Järjestelmä korvaa elinkaarensa päässä olevan nykyisen järjestelmän.

Toteutimme vuoden 2025 aikana raideliikenteen digitaalisen kaksosen selvityksen, jossa koottiin toimialan yhteinen näkemys digitaalisen kaksosen perustan rakentamisen vaatimuksista. Työ selkeytti raideliikenteen tiedon nykytilaa ja toi valmiuksia lähteä koordinoimaan yhteen toimivan tiedon kehitystä. Raideliikenteen tietopohjan kehittäminen mahdollistaa kehittyneempien tietoon pohjautuvien ratkaisuiden hyödyntämisen sekä Digiradan ja Atlas-projektin täysimääräisen hyödyn saamisen koko toimialalle.

Turvallisuuden kehittämisessä pääpainopistemme oli ratatöiden turvallisuuden parantamisessa yhdessä Väyläviraston kanssa. Lisäksi paransimme toimintamme jatkuvuutta ja varautumista.

Lue lisää raideliikenteen ohjauksesta:

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 turvallisimman, sujuvimman ja ympäristöystävällisimmän tieliikenteen.



Liikevaihto (54,5 M €)

55,1 M €

Henkilöstö (96)

98

Liikennetiedotteita

11 000

Puhelujen määrä

100 000

Urakoitsijaviestejä

46 000

Automatiikan tuottamia ilmoituksia tunneli- tai avosuuskohteiden vallitseviin liikenne- tai keliolosuhteisiin

530 000



Jotta operatiivinen liikenteenohjauksemme toimisi, teemme töitä maanteiden ja tunnelikohteiden teknisten järjestelmien suunnittelusta tiesäätietojen tuottamiseen, liikenteen jatkuvaan seurantaan sekä reaaliaikaisen tilannekuvan muodostamiseen ja sen jakeluun. Kaikki tämä rakentuu osaavan ja hyvinvoivan henkilöstömme varaan.

Panostuksia toimintavarmuuteen ja järjestelmien uudistamiseen

Vuonna 2025 tieliikenteenohjauksessa jatkettiin toimintavarmuuden vahvistamista ja laitteiston elinkaaren mukaista uudistamista. Uusia toteutuksia tehtiin useisiin tunnelikohteisiin sekä tietoliikenneverkkoon, liikennelaskentaan ja tienvarren ohjauslaitteisiin ja -järjestelmiin. Kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä jatkettiin, jotta tilannekuva olisi entistä kattavampi ja toiminta häiriötilanteissa mahdollisimman varmaa.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



Rakennamme Digitietä: Luomme pohjaa älykkäämmälle, kestävämmälle ja turvallisemmalle tieliikenteelle. Digitieellä 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 elinkaaren hallintamallilla, joka mahdollistaa kokonaisvaltaisen, ennustettavan ja kustannustehokkaan ylläpidon ja korvausinvestoinnit. Teemme kustannustehokkaita korvausinvestointeja tuotteistetulla ratkaisulla, vaikutuksia arvioiden.



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



MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2025?

Ylläpidimme toimintavarmuutta uudistamalla elinkaarensa päässä olleen pääkaupunkiseudun liikenteen-hallintakeskuksen, jonka osana myös tieliikennekeskus Helsingissä toimii.

Paransimme toimintavarmuutta kehittämällä tieliikennekeskuksien välistä varakäyttövalmiutta entistä pidemmälle.

Toimintaympäristön muutoksiin ja kiristyviin vaatimuksiin vastasimme vahvistamalla tietoturvaa sekä kehittämällä jatkuvuuden- ja tiedonhallintaa.

Julkaisimme tekniset rajapinnat, joiden kautta turvallisuus-(SRTI) ja reaaliaikaiset liikennetiedot (RTTI) olivat kaikkien käytettävissä EU:n ITS-direktiivin (Intelligent Transport Systems) mukaisesti. Samalla EU:n Data for Road Safety -yhteistyö jatkuu uudella kaudella vuoteen 2029 asti. Yhteistyön aikana kerätään liikennetietoja, joita hyödynnetään tutkimuksessa ja käytännön liikennetyössä liikenneturvallisuuden parantamiseksi eri maissa. Lisäksi jatkoimme eri yliopistojen kanssa tutkimusyhteistyötä, jossa hyödynnetään tekoälyä muun muassa liikenteen riskien arvioinnissa.

Elinkaariuudistuksia toteutettiin laajasti tienvarren liikenteenohjauslaitteisiin ja järjestelmiin. Vuosaaren tunnelin teknisten järjestelmien EU-tukirahoitteinen elinkaariuudistus käynnistyi ja tunnelin varareitti parannettiin ja sitä koekäytettiin. Allekirjoitimme myös allianssisopimuksen E18 Rasion keskustan kohta -hankkeesta, joka eteni vuoden aikana kohti kehitysvaihetta.

Palvelutuotantoa modernisoitiin ja uusia teknologiaratkaisuja pilotoitiin ja käyttöön otettiin mm. liikenteenmittauksen ja tiesään havaintolaitteistoissa sekä liikennevaloissa.

Liikenne sujui hyvin – tiedotus ja palvelut toimivat luotettavasti

Liikenne sujui tieverkolla verrattain hyvin, ja laaja-vaikutteisilta poikkeamatilanteilta vältyttiin. Keräsimme dataa ja jalostimme sitä tietovirroiksi. 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 kuuluivat liikennetiedotteemme muun muassa radiosta tai saivat tiedon suoraan autonsa navigaattoriin. Kaikkiansa lähetimme 11 000 liikennetiedotetta ja vastaanotimme 100 000 asiakaspuhelua.

Vuoden 2025 tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus vahvisti, että tiedotus maantieliikenteen häiriöistä oli luotettavaa ja pysynyt hyvällä tasolla edellisvuosien tapaan.

Lue lisää tieliikenteenohjauksesta:

www.fintraffic.fi/tie





DIGITAALISET EKOSYSTEEMIPALVELUT

Fintrafficin digitaalisten palvelujen käyttö jatkoï kasvuaan

Vuosi 2025 oli edelleen merkittävä kasvuvuosi digitaalisille palveluille. Käyntien määrä palveluissa kasvoi lähes 50 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Valmistauduimme myös aktiivisesti vuoden 2026 alussa voimaan tulleeseen lakiin liikenteen digitaalisista tietopalveluista. Lakimuutos toi Fintrafficile lisätehtäviä liikennetiedon jakelijana ja vahvisti rooliamme liikennetiedon solmukohtana.



Liikevaihto (3,4 M €)

4,0 M €

Henkilöstö (7)

8

Dataekosysteemin jäsenten kokemus työn hyödyllisyydestä

3,88

Digitaalisten palvelujen vierailumäärä (7,8 milj.)

11 milj.

Fintraffic Mobiili -lataukset (56 000)

130 000

Jaettavat tietolajit

79



F

intraffic Mobiili -sovelluksen käyttö muodosti 70 prosenttia Fintrafficin digitaalisten palvelujen käytöstä. Uusia latauksia oli 68 000, ja kaikkiaan sovelluksella oli vuoden lopussa jo lähes 130 000 latausta. Kehitimme myös Fintraffic Mobiilin, Liikennetilanne-palvelun sekä valtakunnallisen reittipalvelun Fintraffic Matkan käyttäjäkokemusta ja saimme palveluihin mukaan uusia tietolajeja.

Valmistauduimme vuoden 2026 alussa voimaan tulleeseen lakiin liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista. Tähän liittyen julkaisimme **Liikennedatatalogin** ja laajensimme tietopalvelujamme kattamaan myös sähköautojen latausverkon datan koostamisen ja jakelun.

Logistiikan puolella edistimme EU:n sähköisistä asiakirjoista annetun asetuksen (eFTI) tuotantovalmiutta ja vaikutimme sääntelyyn.

STRATEGISET TAVOITTEEMME



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



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



Fintraffic kiihdyttää toimialan vientiä.



Fintrafficin palveluiden vaikuttavuus yhteiskunnassa on merkittävä.

MITEN ETENIMME TAVOITTEISSA 2025?

Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista astui voimaan 1.1.2026. Vuonna 2025 osallistuimme lain valmisteluun ja laadimme toimenpidesuunnitelmaa. Lisäksi teimme valtionapuhakemuksen sekä viestimme lakiuudistuksesta sidosryhmille. Laki tekee Fintrafficista entistä merkittävämmän liikennedatan kokoajan ja tarjoajan.

Yhteistyö liikennealan toimijoiden kanssa jatkui aktiivisesti. Matkatiedossa käynnistimme pysäkkidatan yhtenäistämisen. Myös kansainvälinen yhteistyö tiivistyi erityisesti matkaketjujen kehittämisen parissa. Loimme edellytyksiä rakentaa kansainvälisiä matkaketjupalveluja, joissa varaaminen ja maksaminen onnistuu yhdeltä luukulta.

Vientiklusterin liidien arvo oli 20–30 miljoonaa euroa. Kauppaa klusterin toiminnan pohjalta syntyi 13 miljoonaa euroa.

Vaikuttavuus lisääntyi, kun digitaalisten palveluiden käyttö kasvoi lähes 50 prosenttia. Lisäksi ajoneuvokannan uudistuessa yhä useammassa autoissa on liikennetiedot navigaattoreissa sisäänrakennettuna. Fintrafficin liikennetietoa jakaviin avoimen datan rajapintoihin tehtiin yli 20 miljardia hakua.

Työ- ja elinkeinoministeriö nimesi ekosysteemi-työmme malliesimerkiksi datatalouden edistämisestä. Hyvä esimerkki tästä on lentoasemaympäristön tulevaan sääntelyyn vastaava tilannekuvakokonaisuus, joka valmistui Fintrafficin, Finavian, Siilin, Ilmatieteen laitoksen ja Vaisalan yhteistyönä. Ratkaisu parantaa lentoliikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja kapasiteettia. Ratkaisua on viety vientiklusterin kautta maailmalle.

Liikenteen dataekosysteemin toimijoiden tyytyväisyys yhteistyöhön pysyi hyvällä tasolla. Toiminnan hyödyllisyys sai arvosanan 3,88 ja innostavuus 3,85. Ekosysteemityön tavoitteena on luoda liikennealalle uusia toimintamalleja, tehostaa toimintaa jakamalla ja hyödyntämällä tietoa, säästää kustannuksissa kehittämällä yhdessä ja alentaa liikenteen päästöjä.

Suomalaisyrittysten vientiä edistävän, Fintrafficin koordinoiman vientiklusterin työ eteni tuloksellisesti. **Jäsenet ovat saaneet toiminnasta konkreettista apua ovien avaamiseen.** Vuoteen mahtui useampi tarkkaan räätälöity vientimatka muun muassa Kroatiaan ja Kreikkaan.





Vastuullisuusraportti



ESRS 2

Yleiset tiedot

Vastuullisuusraportin yleiset laatimisperusteet (BP-1)

Perustiedot

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ja sen tytäryritykset muodostavat Fintraffic-konsernin. Konserniin kuuluvat emoyhtiön (Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy) 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

Raportointijakso vastaa taloudellisen raportoinnin tilikautta 1.1.2025–31.12.2025.

Vastuullisuusraportti julkaistaan osana vuoden 2025 vuosikatsausta. Raportti on laadittu myötäillen EU:n kestävyysraportointidirektiiviä (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) sekä sitä täydentäviä eurooppalaisia kestävyysraportointistandardeja (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) periaatteita noudattaen. Raportti ei ole kirjanpitolain mukainen kestävyysraportti eikä osa hallituksen toimintakertomusta.

CSRD-sääntelyn alkuperäiset linjaukset velvoittivat Fintraffic-konsernia raportoimaan kestävyystiedoista vaiheittain EU-sääntelyn mukaisesti. CSRD:n soveltamiseen liittyviä aikatauluja ja vaatimuksia on sittemmin täsmennetty ja osin lykätty EU:n niin sanotun Omnibus-lainsäädäntökokonaisuuden yhteydessä. Fintraffic seuraa aktiivisesti sääntelyn kehittymistä ja varmistaa raportointikäytäntöjensä ajantasaisuuden kulloinkin voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Ennen vuotta 2024 Fintraffic on raportoinut kestävyystiedoistaan hyödyntäen Global Reporting Initiative:n (GRI) Universal Standards -viitekehystä.

Fintraffic on edennyt suunnitelmallisesti kohti CSRD:n mukaista raportointia vuodesta 2024 alkaen. Raportointia kehitetään ja täydennetään vuosittain sääntelyn, ohjeistuksen ja hyvien raportointikäytäntöjen täsmentyessä. Vuoden 2025 vastuullisuusraporttia ei ole varmennettu.



Raportoidut vastuullisuusaiheet ja kestävyys-
tunnusluvut perustuvat Fintrafficcissa syksyllä 2023
toteutettuun kaksoisolennaisuusanalyysiin, jota
hallitus on täsmentänyt päätöksillään 30.8.2024 ja
7.11.2025. Päivitetty analyysi muodostaa raportin
sisällöllisen perustan ja ohjaa raportoinnin paino-
pisteitä. Lisätietoja kaksoisolennaisuusanalyysistä
ja sen tuloksista esitetään sivuilla 59–61.

Kaksoisolennaisuusanalyysin perusteella
Fintraffic raportoi seuraavista konsernin kannalta
olennaisiksi tunnistetuista 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

Vastuullisuusraportin ovat laatineet Fintraffic-kon-
sernin asiantuntijat yhdessä vastuullisuuden ohjaus-
ryhmän jäsenten kanssa. Raportti on käsitelty
Fintraffic-konsernin johtoryhmässä ja tarkastusvalio-
kunnassa, ja konsernin hallitus on sen katselmoinut.

Fintrafficin vastuullisuussuunnitelmat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä (BP-2)

Fintrafficin vastuullisuusraportti on laadittu
myötäillen EU:n yritysten kestävyysraportointidirek-

tiivä (Corporate Sustainability Reporting Directive,
CSRD) sekä sitä täydentäviä eurooppalaisia kestävyys-
raportointistandardeja (European Sustainability
Reporting Standards, ESRS), huomioiden muut
sovellettavat lait ja ohjeet.

Raportin laadinnassa ei ole poikettu ESRS-stan-
dardien edellyttämistä periaatteista, jotka koskevat
raportoinnissa käytettyjä aikajänteitä, arvoketjun
arviointia, arviointien ja tulosten epävarmuusteki-
joiden kuvaamista, vastuullisuustiedon valmiste-
lussa tai esittämisessä tapahtuneita muutoksia,
aiempien raportointikausien virheiden käsittelyä
sekä muita lainsäädännöstä ja yleisesti hyväksy-
tyistä vastuullisuusraportointikäytännöistä johtuvia
tiedonantovelvoitteita. Lisäksi raportoinnissa on
noudatettu viittausten käyttöä ja vaiheittaista
käyttöönottoa koskevia säännöksiä.

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

Hallitus

Hallitukseen kuuluu seitsemän jäsentä, joista yksi
toimii puheenjohtajana. Hallituksen sukupuolija-
kauma on kolme naista ja neljä miestä. 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.
Johtoryhmän 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 on vahvistettu työjärjestykset.

Hallituksen tarkastusvaliokuntaan kuuluu neljä
jäsentä ja henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan
neljä jäsentä. Hallituksen molempien valiokuntien
sukupuolijakauma on 50/50.

Johdon rooli

Hallitus käsittelee kaksi kertaa vuodessa riskien
arvioinnin ja asettaa siihen liittyviä tavoitteita.
Vastuullisuuspolitiikan mukaan vastuullisuus on
integroitunut Fintrafficin strategiaan ja liiketoimintaan.

Fintraffic päivittää vuosittain liiketoimintansa
olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet.
Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallintaan
käytetään erityisiä valvontatoimia ja menettelyjä,
jotka on määritelty riskienhallintapolitiikassa sekä
sisäisen tarkastuksen ohjeessa. Yhtiö kehittää
vastuullisuuteen liittyvää osaamista organisaation
eri tasoilla aktiivisesti.

Fintrafficin vastuullisuus 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 valvontae- limille toimitettavat tiedot ja näiden 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.
Vastuullisuusohjelman etenemistä seurataan
lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä osana
Fintrafficin strategian toimeenpanoa sekä
toiminnansuunnittelua.



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

- Fintrafficin hallinto-, johto- ja valvontaelimille raportoidaan säännöllisesti kestävyysseikoista ja niihin liittyvistä asioista. Näin varmistetaan, että elinten jäsenet saavat riittävästi tietoa ja pystyvät hoitamaan tehtävänsä tehokkaasti.
- Kaksoisolennaisuusanalyysin tulokset esitellään hallitukselle kerran vuodessa. Hallituksen kokouksissa käsitellään säännöllisesti myös konsernin toimivan johdon ja asiantuntijoiden esittelemät katsaukset kestävyuden eri osa-alueista.
- Fintrafficin vastuullisuusraportissa kuvataan, miten hallinto-, johto- ja valvontaelimet ottavat huomioon vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet valvoessaan yhtiön strategiaa, suuria liiketoimintaa koskevia päätöksiä ja riskienhallintaprosessia. Raportissa annetaan myös tietoa olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista, joita hallinto-, johto- ja valvontaelimet ovat käsitelleet raportointikauden aikana.

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 -prosessien 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 konsernitason 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 integroimisen 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 säädöksiä.

- Hallitus on vastuussa varmennusyhtiön valinnasta.

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

Fintrafficin kaksoisolennaisuusanalyysin loppuraportti päivitettiin marraskuussa 2025. 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	<ul style="list-style-type: none">Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, multimodaalisten matka- ja kuljetusketjujen sekä vähähiilisen liikenteen edistäminen päästöjen vähentämisen ja uusien liiketoimintamahdollisuuksien näkökulmasta.Kasvihuonekaasupäästöt koko arjesta. Matkustaminen, hankinnat ja polttoaineen kulutus.
	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">Henkilöstön terveyden, turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistäminen. Erityisesti työkuormituksesta aiheutuvan uupumuksen ja stressin ehkäiseminen.
	Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille, muut oikeudet	<ul style="list-style-type: none">Osaamisen kehittäminen ja osaavan työvoiman saatavuus. Työtaistelutoimenpiteiden vaikutukset palvelutasoon. Yhdenvertaisen ja inklusiivisen työyhteisön edistäminen sekä tämän vaikutus työnantajakuvaan ja kykyyn rekrytoida. Työntekijöiden viihtyisyys (ml. tietoturva).
ESRS S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt	Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet	<ul style="list-style-type: none">Fintrafficin palveluiden vaikutukset yhteiskunnan kokonaisturvallisuuteen (ml. kyberturvallisuus).Alueellinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä logistisen sujuvuuden edistäminen.Liikenteen automaation ja digitalisaation hyödyt yhteiskunnalle.
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus ja sosiaalinen inklusio	<ul style="list-style-type: none">Liikenteen käyttäjien turvallisuuden edistäminen.Joukkoliikenteen saavutettavuuden parantaminen ja houkuttelevuuden lisääminen.Liikenteen datakeskeisyyden kehittäminen ja sen myötä Fintrafficin houkuttelevuus kumppanina.
ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen	Liiketoiminnan eettinen harjoittaminen ja hyvä hallinto	<ul style="list-style-type: none">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 Fintrafficin työ- tai toimitusjohtajasopimuksella olevat henkilöt, jotka täyttävät määrättyt työssäoloehdot.

Fintrafficcissa noudatetaan yhtiön hallituksen hyväksymiä johdon palkitsemisperiaatteita sekä valtion omistajaohjauksen suosituksia, kuten valtioneuvoston omistajapoliittista periaatepäätöstä vuodelta 2024 sekä soveltuvin osin hallinnointikoodia 2020.

Yhtiön hallitus päättää henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan esityksestä toimitusjohtajan sekä suoraan toimitusjohtajalle raportoivan johtoryhmän jäsenen kannustinpalkkioiden maksamisesta.

Hallitus päättää vuosittain henkilöstön kokonaispalkitsemispolitiikasta, joka sisältää kannustinpalkkiojärjestelmää koskevat ehdot.

Koko henkilöstön palkitsemisen tavoitteena on:

1. houkutella ammattitaitoista ja motivoitunutta työvoimaa konsernin palvelukseen
2. sitouttaa konsernin henkilöstö konsernin palvelukseen ja konsernin tavoitteisiin
3. motivoida henkilöstö saavuttamaan työnantajan määrittelemät tavoitteet.



Yhtiön koko henkilöstö kuuluu lyhyen aikavälin (vuotuinen) tulospalkkiojärjestelmän piiriin. Tuloksella tarkoitetaan tässä laajasti yhtiön eri tavoitteiden täyttämistä niin turvallisuuden, toiminnan jatkuvuuden ja tehokkuuden, vastuullisuuden kuin taloudellisten tulosten 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 tulospalkkiojärjestelmissä. Ylimmän johdon vuoden 2025 kannustinpalkkioeristä 60–70 prosenttia (keskiarvo 68 %) määräytyy vastuullisuutta koskevien tavoitteiden mukaisesti. Toimitusjohtajalla ja kaikilla konsernin johtoryhmän jäsenillä oli esimerkiksi sosiaalista vastuuta, tarkemmin syrjäyttömyyttä, koskeva tavoite, jolla on numeerinen mittari. Muulla henkilöstöllä vastuullisuustavoitteiden määrä vaihteli tehtävästä ja työntekijäryhmästä riippuen, mutta vastuullisuustavoitteet olivat merkittäviä kaikkien tulospalkkioiden piirissä olevilla.

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 esihenkilöillä 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, roolit ja vastuut on määritelty Fintraffic-konsernin riskienhallintapolitiikassa. Poliittikkaa täydentävät tarvittaessa yhtiökohittaiset toimintamallit ja menettelytavat, jotka noudattavat sovellettavia normeja, ohjeita ja vaatimuksia. Hallituksen ja johtoryhmän raportointivelvollisuudet on kuvattu Corporate Governance -mallissa sekä sitä täydentävissä toimintakäsikirjoissa ja prosessikuvauksissa, mukaan lukien sisäisen valvonnan ja valvontajärjestelmän kuvaukset. Vastuullisuuteen liittyvät riskit ovat osa konsernin normaalia riskienhallintaa, riskien käsittelyä ja valvontaa.

Vuonna 2025 vastuullisuusriskit integroitiin osaksi Fintrafficin kokonaisvaltaista riskienhallintaa ja niiden soveltamisala kattaa koko konsernin ja kaikki liiketoiminnot. Osana riskienhallintaprosessia toimintaympäristöön liittyvät vastuullisuusriskit sekä niissä tapahtuvat muutokset tunnistetaan, arvioidaan ja niitä seurataan systemaattisesti vähintään kahdesti vuodessa.

Riskiraportointi toteutetaan Fintrafficin johtoryhmälle, tarkastusvaliokunnalle ja hallitukselle säännöllisesti osana konsernin strategista ja operatiivista seuranta. Liiketoiminnot kokoavat omista riskirekistereistään avainriskirekisterit, jotka toimivat syötteinä konsernitason riskienhallintaan.

Konsernin yhteisissä palveluissa ja liiketoiminnoissa määritellään tunnistettuihin riskeihin ja mahdollisiin kohdistuvat toimenpiteet, niiden toteutustavat sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta ja arviointi.

Riskien arviointi tehdään yhtenäisen prosessin mukaisesti liiketoiminnoittain sekä palvelu- ja toimintokohtaisesti. Tunnistamisen ja arvioinnin avulla riskienhallinnan resurssit voidaan kohdistaa merkittävimpiin riskeihin. Kriittisimmät sekä mahdollisesti kriittisiksi nousevat riskit raportoidaan kaksi kertaa vuodessa Fintrafficin johtoryhmälle, hallituksen tarkastusvaliokunnalle ja hallitukselle.

Vuonna 2025 yksikään vastuullisuusriski ei noussut konsernin avainriskikartalle. Merkittävimmät vastuullisuusriskit raportoidaan erikseen osana konsernin vastuullisuusraportointia hallitukselle ja johtoryhmälle, mikä varmistaa riskien näkyvyyden ja seurannan strategisella tasolla.



ESRS aihekohtainen standardi	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	IRO:n lyhyt kuvaus	IRO:n 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 työmatkuksesta. 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	Äärisäätilmiöt kuten myrskyt, tulvat ja sateet voivat aiheuttaa vaurioita liikenteenohjauksen rakennuksiin tai laitteisiin vaikuttaen Fintrafficin kykyyn tuottaa liikenteenohjausta. Myös energiansaannin katkokset, säätely tai rajoitukset voivat aiheuttaa palvelukykyyn häiriöitä, joilla on vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.	Kielteinen vaikutus	Oma toiminta	Mahdollinen	Keskipitkä-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 aikaansaaminen voi lisätä Fintrafficin houkuttelevuutta kumppaneilleen.	Mahdollisuus	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	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 aihekohtainen standardi	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	IRO:n lyhyt kuvaus	IRO:n 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	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 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 kyberturvallisuushille, minkä vuoksi myös henkilöstön henkilökohtaiset tiedot 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, ml. 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, ml. 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	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	IRO:n lyhyt kuvaus	IRO:n 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, ml. 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	Työturvallisuuden 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	Turvallisuuden liittyvät vaikutukset	Turvallisuuden liittyvät vaikutukset	Fintrafficin kohdistuvat tieto- ja kyberturvallisuusriskit	Geopoliittisesta tilanteesta ja Suomen NATO-jäsenyydestä johtuen Fintrafficin kohdistuvien kyberhyökkäysten ja muiden häiriöiden uhka on korostunut. Hyökkäykset voivat aiheuttaa merkittäviä taloudellisia vahinkoja ja operatiivisia haittoja.	Riski	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	Turvallisuuden liittyvät vaikutukset	Turvallisuuden 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 aihekohtainen standardi	Kestävyyseikka	Sisältää osa-osa-aiheet	IRO:n lyhyt kuvaus	IRO:n 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	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	Fintrafficingin 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	Fintrafficingin 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	Fintrafficingin onnistunut liikenteen dataekosysteemin kehittäminen saattaa parantaa Fintrafficingin tunnettuutta kumppanina ja luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia myös Fintrafficingille.	Mahdollisuus	Loppupää	Mahdollinen	Keskipitkä-pitkä
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Tuotteiden ja palvelujen saanti	Uusien joukkoliikenteen palveluiden mahdollistaminen	Fintrafficingin 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	Fintrafficingin 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	Fintrafficingin palveluiden kautta voidaan tarjota liikuntarajoitteisille henkilöille esteettömyystietoa. Lisäksi palvelujen, verkkosivujen ja mobiilisovellusten suunnitteleminen niin, että ne ovat paremmin, erityisesti vammaisten henkilöiden käytettävissä.	Myönteinen vaikutus	Loppupää	Tosiasiallinen	Kaikki
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus	Terveys ja turvallisuus	Liikenteen käyttäjien turvallisuuden parantaminen	Fintrafficingin 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, ml. koulutus	Vastuullinen ja kustannustehokas verovarojen käyttö	Fintrafficingin palveluiden kautta verovaroja 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 Fintrafficin strategian 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.

Fintrafficin tavoitteena on yhdessä kumppaneidensa 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.

Fintrafficin hallituksen 29.9.2025 hyväksymä strategia (kuvattu vuosikatsauksessa s.16) pohjautuu valtioneuvoston 16.10.2019 vahvistamaan Fintrafficin omistajastrategiaan. Se määrittää Fintrafficile 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 ja uusien liiketoimintamallien laajempaan hyödyntämiseen.

Fintrafficin tuottamien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden sekä digitaalisten ekosysteemipalveluiden liikevaihto koostuu pääosin Väylävirastolle toimitettavista tie-, meri- ja raideliikenteen ohjauspalveluista sekä lentoliikenteeseen liittyvistä lennonvarmistuspalveluista, joita tuotetaan lentoyhtiöille ja lentoasemille. Konserni tuottaa palveluita myös muun muassa Traficomille, kaupungeille ja satamille sekä kansainvälisille asiakkailleen. Liiketoiminnat palveluineen ja liikevaihtolukuineen on esitetty vuosikatsauksen sivulla 9.

Fintrafficin tuottamiin palvelukokonaisuuksiin ei tehty merkittäviä muutoksia vuoden 2025 aikana.

Fintraffic on segmentoinut asiakkaansa (asiakassegmentit esitetty vuosikatsauksessa s. 16) sekä kehittää jatkuvasti asiakkuudenhoitomalliaan. Asiakkuuksissa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuonna 2025.

Fintrafficin koko henkilöstö työskentelee Suomessa. Henkilöstöön liittyvistä tiedoista kerrotaan tarkemmin raportin S1-osiossa. Kokonaisuutena jakautumista merkittävien ESRS-alojen mukaan ei ole toistaiseksi määritelty. Fintraffic seuraa sääntelyn kehittymistä ja raportoi asiasta sääntelyn täsmentyessä.

Fintraffic on toteuttanut strategiaansa vuonna 2025 kolmessa strategisessa ohjelmassa: liikenteenohjauksen kehittäminen, tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut ja yhtenäiset toimintatavat. Sivulla 58 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 liittyvät toimenpiteet 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 16.

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 periaatepäätös, liikenne- ja viestintäviraston konsernistrategia, toimintaympäristön muutokset, kuten lainsäädännön kehittyminen, sekä keskeisten asiakkaiden, kuten Väylän ja Finavian, strategiat ja muiden sidosryhmien odotukset.

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

Fintrafficin tehtävät ja liiketoiminta

FINTRAFFICIN TEHTÄVÄT¹⁾

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

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

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

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

¹⁾ Fintrafficin omistajastrategia 16.10.2019

YHTIÖN LIIKETOIMINTA

Liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelut

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

Digitaaliset loppukäyttäjäpalvelut (digipalvelut)

- Liikenteen tilannekuva
- Joukkoliikenteen ja logistiikan tietopalvelut
- Asiointipalvelut eri asiakasryhmille

Vientiklusteri

Liikenteen tiedon kokoaminen ja jakelu

- Datan kerääminen, jalostaminen ja jakaminen
- Datan joukkoistamisen edistäminen
- Digitaalisen kaksosen kehittäminen

LIIKETOIMINNAN KEHITYS JA VAIKUTTAVUUS

Kehitetään liikenteenohjauksen työkaluja ja toimintamalleja edelleen

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

Edistetään alan yhteistoimintaa

- Eteneminen kohti avointa arkkitehtuuria ja esteiden poistaminen hyvälaatuisen datan keräämiseltä, rikastamiselta ja käytöltä
- Palveluiden nopeampi kehittäminen, uusien innovaatioiden kiihdyttäminen
- Tehokas ja toimiva matkustaminen ja kuljettaminen
- Markkinan kasvattaminen yhdessä

Tarjotaan parasta liikennedatata ja tilannekuvaa Suomessa sekä kasvatetaan digipalveluiden käyttöä

- Muut toimijat uskaltavat rakentaa liiketoimintaansa Fintrafficin datan ja digipalveluiden varaan ja saavat niistä vauhtia liiketoimintansa kehittämisessä
- Kuljettamisen ja matkustamisen palvelut paranevat

Fintrafficin strategiset ohjelmat 2026–2030

STRATEGISET TAVOITTEET

TURVALLINEN, SUJUVA JA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLINEN LIIKENNE

TOIMINTAVARMUUS JA VARAUTUMINEN

TALOUDELLINEN TEHOAKKUUS

LIIKENTEENOHJAUksen KEHITTÄMINEN

KENELLE TUOTAMME HYÖTYÄ

Kehitämme palveluita väylien omistajien, loppukäyttäjien ja kunnossapitäjien sekä puolustus- ja turvallisuusviranomaisten erityistarpeisiin.



KESKEISET TOIMET?

Uudistamme liikenteenohjauksen työkaluja ja toimintamalleja. Hyödynnämme teknologian kehittymistä ja lisäämme automaatiota. Hallitsemme laitteiden ja järjestelmien elinkaarta. Parannamme varautumisen tasoa ja toimintamme tehokkuutta entisestään. Kehitämme tuottamaamme tietopohjaa ja kykyämme hyödyntää sitä. Kehittämisen keskiössä on liikenteen turvallisuuden jatkuva parantaminen.

STRATEGISET TAVOITTEET

KASVAVA LIIKENTEEN DATATALOUS, MARKKINA JA VIENTI

TURVALLINEN, SUJUVA JA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLINEN LIIKENNE

LIIKENNEALAN TOIMIJOIDEN SUJUVA YHTEISTYÖ

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN TIEDOLLA

KENELLE TUOTAMME HYÖTYÄ

Kehitämme tietoa hyödyntäviä palveluita Ekosysteemitoimijoille, kuten yrityksille, yhteisöille, julkisille toimijoille, sovelluskehittäjille ja matkustajille.



KESKEISET TOIMET?

Haluamme olla sekä lakisääteisen että kaupallisen liikenteen datan keskeisin toimija Suomessa. Tähtäämme merkittävään rooliin liikenteen digitaalisen kaksosen rakentamisessa. Edistämme alan keskinäistä yhteistyötä ja edellytyksiä onnistua sekä kasvatamme markkinaa.

STRATEGISET TAVOITTEET

HYVINVOIVA HENKILÖSTÖ, OPPIVA TYÖYHTEISÖ JA VOITTAVA YRITYSKULTTUURI

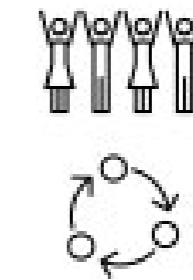
KASVAVA LIIKENTEEN DATATALOUS, MARKKINA JA VIENTI

LAADUKAS JOHTAMINEN

TULEVAISUUDEN MAHDOLLISTAJAT

KENELLE TUOTAMME HYÖTYÄ

Rakennamme liiketoiminnoillemme sisäisesti yhteisiä kyvykkyyksiä, jotta ne pystyvät vastaamaan liiketoiminnallisiin ja strategisiin tavoitteisiinsa.



KESKEISET TOIMET?

Vahva yrityskulttuurimme ja yhteiset arvot edistävät tavoitteidemme toteutumista ja tukevat henkilöstömme hyvinvointia ja oppimista. Varmistamme, että kehitämme teknologioitamme tietoisesti ja systemaattisesti ja että meillä on kyky rakentaa ja hyödyntää digitaalista kaksosta.

TOIMINTAAMME OHJAAVAT ARVOT, YHTEISKUNNALLINEN VAIKUTTAVUUS, VASTUULLINEN TAPA TOIMIA JA ASIAKASTYYTYVÄISYYS



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 (alkaen sivulta 91).

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.

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 sidosryhmiltä pyydetään aktiivisesti palautetta toiminnasta. Vuonna 2025 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.

Osana kaksoisolennaisuusprosessia selvitettiin vuonna 2024 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 lisäsi digitalisaatiota kaikissa liikennemuodoissa (esim. etälennonjohtohanke) ja vastaa osaltaan maailmanlaajuisiin vastuullisuuden vaatimuksiin Suomen kansallisten ja kansainvälisten ilmastotavoitteiden mukaisesti.

ii. Suunnitellut jatkotoimet ja niiden aikataulu:

Fintraffic jatkaa digitaalisten palveluiden ja liikenteen hallintatyökalujen 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 saatu palaute raportoidaan säännöllisesti Fintrafficin johdolle, hallitukselle ja omistajalle.

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

Olellaisuusanalyysissä 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 olellaiseksi, 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 olellaisiksi. 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, josta vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet on liitetty liiketoimintamalliin ja strategiaan.

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

Fintrafficin prosessi olennaisten vastuullisuusvaikutusten, -riskien ja -mahdollisuuksien tunnistamiseksi ja arvioimiseksi toteutettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2023 kaksoisolennaisuuden periaatteita noudattaen. Arvioinnissa hyödynnettiin julkisiin ja sisäisiin materiaaleihin perustuvaa selvitystyötä, sidosryhmähaastatteluja, henkilöstökyselyjä sekä Fintrafficin asiantuntijoiden ja johdon tekemää olennaisuusarviointia. Lisäksi prosessia tuettiin työryhmätapaamisilla, jotka varmistivat monipuolisen näkökulman ja kattavan analyysin.

Suurin osa konsernin johtoryhmästä osallistui arviointiprosessiin, ja koko johtoryhmä validoi sen tulokset. Hallituksen tarkastusvaliokunta katselmoi olennaisuusarvion kokouksessaan 28.11.2023, ja hallitus vahvisti sen 5.2.2024. Tämä prosessi varmistaa, että arviointi tukee Fintrafficin strategisia päätöksiä ja vastuullisuustavoitteiden priorisointia.

Vuonna 2024 Fintrafficin asiantuntijat päivittivät kaksoisolennaisuusanalyysin vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien (Impacts, Risks and Opportunities, IRO) viitekehyksen käyttäen pohjana Euroopan talousraportoinnin neuvoa-antavan ryhmän (European Financial Reporting Advisory Group, EFRAG) datapisteitä.

Analyysiä päivitettiin uudelleen vuonna 2025, ja sen lopputulokset validoitiin Fintrafficin vastuullisuusryhmän kokouksessa 11.9.2025, konsernin johtoryhmässä 24.9.2025 sekä tarkastusvaliokunnassa 30.10.2025. Fintrafficin hallitus vahvisti analyysin lopputulokset 7.11.2025.

Kontekstin ymmärtäminen: tausta-analyysi ja sidosryhmien kuuleminen

Tausta-analyysissa perehdyttiin Fintrafficin sisäisiin materiaaleihin, kuten aiemmin tehtyyn olennaisuusanalyysiin, strategia- ja riskienhallintamateriaaleihin sekä muihin selvityksiin, esimerkiksi Fintrafficin vaikuttavuudesta. Lisäksi tarkasteltiin vastuullisuusnäkökulmasta 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 vastuullisuusaiheet 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. Sidoryhmien näkemyksissä painottuivat 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 Fintraffici mahdollisesti tai tosiasiallisesti myötävaikuttaa oman toimintansa kautta tai liikesuhteidensa (esim. tavarantoimittajien, asiakkaiden tai muiden liikenteen ekosysteemin toimijoiden) kautta, sekä vastuullisuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia. Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet määriteltiin eurooppalaisten vastuullisuusraportointistandardien luetteloimien vastuullisuusseikkojen 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 vaikutusten, 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 vaikutusten 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 vastuullisuusriskien ja mahdollisuuksien arviointi suoritettiin Fintrafficilella yritystason riskiarvioinnista erillisenä prosessina, mutta kuitenkin samaa arviointiskaalaa käyttäen.



Vaikutusten olennaisuusarvo muodostettiin jokaisen arviointiin osallistuneen tekemien vakavuus- ja todennäköisyyspisteityksien keskiarvoista, kuten myös riskien ja mahdollisuuksien olennaisuusarvo niihin liittyvien taloudellisten vaikutusten suuruus- ja todennäköisyyspisteityksien keskiarvoista. Yksittäisen vastuullisuusseikan 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 vastuullisuusselvityksissä 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 vastuullisuusraporttimme laatimista. Tiedoista on jätetty 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 Fintrafficin toiminnassa.

Taulukoita voidaan käyttää saamaan tietoja, jotka liittyvät tiettyyn ilmoitusvaatimukseen (DR) vastuullisuuslausunnoissa. Taulukot osoittavat myös, mihin Fintraffic on sijoittanut tiedot, jotka liittyvät tiettyyn ilmoitusvaatimukseen. Taulukko osoittaa, jos tiedot on esitetty yhtiön vuosikatsauskokonaisuudessa toisessa kohdassa tai tiedot ovat vastuullisuusraportin ulkopuolella erillisessä dokumentissa. Tapauksissa, joissa yhtiöllä 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, henkilöstökyselyä, asiantuntijoiden ja johdon olennaisuusarviointia sekä työryhmätapaamisia.

Kontekstin ymmärtäminen

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

analyysiin, strategia- ja riskienhallintamateriaaleihin sekä muihin selvityksiin esimerkiksi Fintrafficin vaikuttavuudesta. Lisäksi tarkasteltiin kestävyysnäkökulmasta muun muassa Fintrafficia koskevaa EU-lainsäädäntöä, omistajaohjaukseen liittyviä odotuksia ja verrokitoimijoita.

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 vastuullisuusraportoinnissa. Analyysin lopputuloksena syntyi lista Fintrafficille olennaisista vastuullisuusaiheista.

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

Alla oleva taulukko sisältää tiedot, jotka perustuvat muuhun EU-lainsäädäntöön, kuten on lueteltu ESRS 2 liitteessä B. Taulukossa on myös merkitty, missä tiedot ovat raportissa ja mitkä tiedot on arvioitu "Olennaisiksi".



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvoasetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	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		Oleellinen	48
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan e alakohta	Riippumattomien hallituksen jäsenten prosenttiosuus			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Oleellinen	48
ESRS 2 GOV-4	30 kohta	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 10				Oleellinen	51
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		Oleellinen	
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		Oleellinen	
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		Oleellinen	
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		Oleellinen	



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonantovelvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvoasetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
ESRS E1-1	14 kohta	Siirtymäsuunnitelma ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	Oleellinen	75
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 – Ilmastomuutokseen 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		Oleellinen	
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 – Ilmastomuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 6 artikla		Oleellinen	80–83
ESRS E1-5	38 kohta	Fossiilisista lähteistä peräisin olevan energian kulutus eriteltynä lähteiden mukaan (vain ilmastovaikutuksiltaan merkittävät alat)	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5 ja taulukon 2 indikaattori 5				Epäoleellinen	
ESRS E1-5	37 kohta	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5				Epäoleellinen	
ESRS E1-5	40–43 kohta	Energiaintensiteetti, joka liittyy toimintaan ilmastovaikutuksiltaan merkittävillä aloilla	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 6				Epäoleellinen	



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonantovelvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvoasetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Olellainen/ epäolellainen	Sivunumero
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		Olellainen	86
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 – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 8 artiklan 1 kohta		Epäolellainen	86
ESRS E1-7	56 kohta	Kasvihuonekaasujen poistot ja päästöhyvitykset				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	Epäolellainen	
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	Olellainen	87
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 – Ilmastonmuutokseen liittyvä fyysinen riski: Vastuut, joihin kohdistuu fyysinen riski			Olellainen	



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonantovelvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvoasetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
ESRS E1-9	66 kohdan c alakohta	Sellaisten merkittävien omaisuuserien sijaintipaikka, joihin kohdistuu oleellinen fyysinen riski					Oleellinen	87
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			Oleellinen	
ESRS E1-9	69 kohta	Ilmatoon liittyvien mahdollisuuksien huomioiminen salkussa			Delegoitu asetus (EU) 2020/1818, liite II		Oleellinen	
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				Epäoleellinen	
ESRS E3-1	9 kohta	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 7				Epäoleellinen	
ESRS E3-1	13 kohta	Kohdennetut toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 8				Epäoleellinen	
ESRS E3-1	14 kohta	Merien ja valtamerten kestävyys	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				Epäoleellinen	
ESRS E3-4	28 kohdan c alakohta	Kierrätetyn ja uudelleen käytetyn veden kokonaismäärä	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.2				Epäoleellinen	



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
ESRS E3-4	29 kohta	Kokonaisvedenkulutus kuutiometreinä oman toiminnan liikevoittoa kohti laskettuna	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.1				Epäoleellinen	
ESRS 2-IRO-1-E4	16 kohdan a alakohdan i alakohta		Liitteen I taulukon 1 indikaattori 7				Epäoleellinen	
ESRS 2-IRO-1-E4	16 kohdan b alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 10				Epäoleellinen	
ESRS 2-IRO-1-E4	16 kohdan c alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 14				Epäoleellinen	
ESRS E4-2	24 kohdan b alakohta	Kestävät maata tai maataloutta koskevat käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 11				Epäoleellinen	
ESRS E4-2	24 kohdan c alakohta	Kestävät meriin liittyvät käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				Epäoleellinen	
ESRS E4-2	24 kohdan d alakohta	Metsäkatoon puuttumista koskevat toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 15				Epäoleellinen	
ESRS E5-5	37 kohdan d alakohta	Kierrättämätön jäte	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 13				Epäoleellinen	
ESRS E5-5	39 kohta	Vaarallinen jäte ja radioaktiivinen jäte	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 9				Epäoleellinen	
ESRS 2-SBM-3-S1	14 kohdan f alakohta	Pakkotyötapauksen riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 13				Epäoleellinen	
ESRS 2-SBM-3-S1	14 kohdan g alakohta	Lapsityövoimatapausten riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 12				Epäoleellinen	
ESRS S1-1	20 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Oleellinen	94



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
ESRS S1-1	21 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence-käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Oleellinen	96–97
ESRS S1-1	22 kohta	Ihmiskaupan ehkäisemistä koskevat prosessit ja toimenpiteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 11				Epäoleellinen	95
ESRS S1-1	23 kohta	Työtaturmien ehkäisemistä koskevat toimintaperiaatteet tai hallintajärjestelmä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 1				Oleellinen	95–96
ESRS S1-3	32 kohdan c alakohta	Epäkohtien tai valitusten käsittelyjärjestelmät	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 5				Oleellinen	97
ESRS S1-14	88 kohdan b ja c alakohta	Kuolemantapausten lukumäärä ja työtaturmien lukumäärä ja osuus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 2		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Oleellinen	106
ESRS S1-14	88 kohdan e alakohta	Loukkaantumisten, onnettomuuksien, kuolemantapausten tai sairauksien vuoksi menetettyjen päivien määrä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 3				Oleellinen	106
ESRS S1-16	97 kohdan a alakohta	Sukupuolten välinen tasoittamaton palkkaero	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 12		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		Oleellinen	106
ESRS S1-16	97 kohdan b alakohta	Toimitusjohtajan suhteettoman suuri palkka	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 8				Oleellinen	51, 106
ESRS S1-17	103 kohdan a alakohta	Syrjintätapaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 7				Oleellinen	107
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		Epäoleellinen	
ESRS 2-SBM-3-S2	11 kohdan b alakohta	Huomattava lapsityövoiman tai pakkotyön käytön riski arvoketjussa	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 12 ja 13				Epäoleellinen	



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
ESRS S2-1	17 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Epäoleellinen	
ESRS S2-1	18 kohta	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 11 ja 4				Epäoleellinen	
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		Epäoleellinen	
ESRS S2-1	19 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence-käytännöt			Delegoitu asetukset (EU) 2020/1816, liite II		Epäoleellinen	
ESRS S2-4	36 kohta	Arvoketjun alku- ja loppupäähän liittyvät ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Epäoleellinen	
ESRS S3-1	16 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Oleellinen	94
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		Oleellinen	111
ESRS S3-4	36 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Oleellinen	111
ESRS S4-1	16 kohta	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				Oleellinen	113-114



Tiedonantovaatimus	Tietopiste	Kestävyys selvitys	Viittaus tiedonanto-velvoiteasetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Oleellinen/ epäoleellinen	Sivunumero
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		Oleellinen	113-114
ESRS S4-4	35 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				Oleellinen	111
ESRS G1-1	10 kohdan b alakohta	Korruption vastainen Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 15				Oleellinen	118
ESRS G1-1	10 kohdan d alakohta	Väärinkäytösten paljastajien suojeleminen	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 6				Oleellinen	111
ESRS G1-4	24 kohdan a alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevien lakien rikkomisesta määrättyt sakot	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 17		Delegoitu asetukset (EU) 2020/1816, liite II		Oleellinen	118
ESRS G1-4	24 kohdan b alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevat normit	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 16				Oleellinen	118



Monialaiset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS 2	Yleiset tiedot	Kappale	Sivu	Lisätietoja
BP-1	Kestävyysselvitysten yleiset laatimisperusteet	Vastuullisuusraportin yleiset laatimisperusteet	47–48	
BP-2	Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot	Fintrafficin vastuullisuussuunnitelmat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä	48	
GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	48	
GOV-2	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	48–49	
GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	50–51	
GOV-4	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista		51	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	51	
SBM-1	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	56–57	
SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset	56, 59	
SBM-3	Olenaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Olenaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	52–55, 59–60	
IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	60–61	
IRO-2	Yrityksen kestävyyselvityksissä huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	Yrityksen kestävyyselvityksissä huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	61–74	



Ympäristöön liittyvät standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS E1	Ilmastonmuutos	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, GOV-3	Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	75	
E1-1	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	75-76	
ESRS 2, SBM-3	Olellaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	Olellaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	76-77	
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	77-78	
E1-2	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	78-79	
E1-3	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	79-80	
E1-4	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	80-83	
E1-6	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	84-86	
E1-9	Olellisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoitavat taloudelliset vaikutukset	Olellisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoitavat taloudelliset vaikutukset	87	



Sosiaaliset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS S1	Oma työvoima	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset	91	
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	91–94	
S1-1	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	94–96	
S1-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	96–97	
S1-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	97–98	
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	98–102	
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	103	
S1-6	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	104	
S1-8	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	105	
S1-9	Monimuotoisuuden mittarit	Monimuotoisuuden mittarit	105	
S1-10	Riittävä palkka	Riittävä palkka	105	
S1-13	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	105	
S1-14	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	106	
S1-15	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa indikaattorit	106	
S1-16	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)	106	
S1-17	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	107	



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	56, 59, 108-109	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt	52-55, 59-60	
S3-1	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi	109-111	
S3-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa	111	
S3-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiintuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelemiseksi	111	
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	111-112	
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	112	
ESRS S4	Kuluttajat ja loppukäyttäjät	Kappale		Lisätietoja
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	Sidosryhmien edut ja näkemykset; Toimintaperiaatteet vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen huomioimiseksi	56, 59	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus liiketoimintamallin kanssa	Kuluttajat ja loppukäyttäjät	52-55, 59-60	
S4-1	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	113-114	
S4-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	Prosessit yhteydenpitoon kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	114	
S4-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiintuomiseksi	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajien ja loppukäyttäjien huolenaiheiden käsittelemiseksi	114	
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	114	
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	114-115	



Hallinnolliset standardit

Tiedonantovaatimukset

ESRS G1	Liiketoiminnan harjoittaminen	Kappale	Sivu	Lisätietoja
ESRS 2, GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	48	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien hallinta, mittarit ja tavoitteet	116	
G1-1	Yrityskulttuuri ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	Liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	116	
G1-2	Suhteet toimittajiin	Suhteet toimittajiin	117-118	
G1-3	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	118	
G1-4	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	118	
G1-5	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	118	

E1 Ilmastonmuutos

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

Fintrafficcissa noudatetaan yhtiön hallituksen hyväksymiä johdon palkitsemisperiaatteita sekä valtion omistajaohjauksen suosituksia. Näihin sisältyvät muun muassa valtioneuvoston omistajapoliittisen periaatepäätöksen (2024) kannanotto valtiomisteisten yhtiöiden johdon palkitsemisesta sekä soveltuvien osin hallinnointikoodi 2020.

Fintrafficin palkitsemisperiaatteet ja -käytännöt on kuvattu tarkemmin kohdassa ESRS 2 GOV-3 (sivu 50).

Strategia

Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma (E1-1)

Fintrafficin siirtymäsuunnitelma kuvaa, miten yhtiö mukauttaa strategiansa ja toimintamallinsa vastaamaan kestävään talouteen siirtymistä sekä

Pariisin sopimuksen 1,5 °C tavoitetta ja EU:n ilmastolain hiilineutraaliustavoitetta vuodelle 2050. Fintrafficin toiminta koostuu pääosin valtakunnallisista digitaalisista ja operatiivisista liikenteenohjauspalveluista, jotka eivät ole taksonomian mukaisia taloudellisia toimintoja.

Fintraffic on määrittänyt Science Based Targets initiative (SBTi) kriteerien mukaiset, 1,5 °C:n polkua noudattavat päästövähennystavoitteet (scope 1, 2 ja 3): -63 % vuoteen 2035 ja -90 % vuoteen 2050 mennessä. Nämä tavoitteet ovat linjassa globaalia 1,5 °C -tavoitetta tukevien vähähiilisten kehityspolkujen kanssa.

Keskeisiä hiilestä irtautumisen toimia ovat:

- fossiilivapaaseen energiaan siirtyminen
- ajoneuvokaluston sähköistäminen ja uusiutuvien polttoaineiden käyttö
- energiatehokkuuden parantaminen toimitiloissa ja teknisessä infrastruktuurissa
- vähäpäästöisten hankintojen ohjeistaminen ja systemaattinen mittarointi
- varavoimajärjestelmien (mm. varavoimakoneet) muuttaminen vähäpäästöisiksi

Toimenpiteet kattavat sekä oman toiminnan (scope 1 ja 2) että laajan hankintaketjun (scope 3), joka muodostaa 93 prosenttia Fintrafficin kokonaispäästöistä.



Koska Fintrafficin toiminta ei kuulu EU-taksonomian taloudellisiin toimintoihin, investointeja ja rahoitusta arvioidaan suoraan ilmastovaikutusten ja vähähiilisyystavoitteiden näkökulmasta. Rahoituksen painopisteet ovat:

- energiatehokkuusinvestoinnit
- vähäpäästöisiin teknologioihin siirtyminen (mm. varavoima, ajoneuvot)
- infrastruktuurin ja järjestelmien modernisointi
- arvoketjun vähähiilisyttä tukevat hankinnat

Fintrafficin liiketoiminta ei perustu hiili-intensiivisiin omaisuususeriin, eikä yhtiö ole merkittävästi altistunut hiili-, öljy- tai kaasutoiminnoille. Mahdollisia päästölukkiutumia tarkastellaan erityisesti

- energiantensiivisissä toimitiloissa ja infrastruktuurissa
- varavoimaratkaisuisissa ja lämmitysjärjestelmissä
- hankintaketjuun liittyvissä pitkäaikaisissa sopimuksissa.

Näiden vaikutukset arvioidaan osana siirtymäriskien hallintaa. Koska Fintrafficin digitaaliset ja operatiiviset liikenteenohjauspalvelut eivät ole EU taksonomian mukaisia taloudellisia toimintoja, yhtiö ei laadi taksonomiaperusteisia sopeutumista koskevia tavoitteita. Sen sijaan toiminnan kehittäminen kytkeytyy Fintrafficin siirtymäsuunnitelmaan, joka on linjassa Pariisin 1,5 °C -tavoitteen, EU:n ilmasto-

lain (hiilineutraalius 2050) sekä kansallisten ilmastotavoitteiden kanssa.

Fintraffice ilmoittaa läpinäkyvästi, ettei sen toiminta kuulu EU-tason päästöintensiivisten vertailuarvojen soveltamisalaan. Siirtymäsuunnitelma integroidaan Fintrafficin strategiaan, jossa älykäs ja vähäpäästöinen liikennejärjestelmä on keskiössä. Suunnitelma vaikuttaa investointien kohdentamiseen, hankintojen ohjaukseen sekä ilmastovaikutusten mittarointiin. Siirtymäsuunnitelma valmistellaan ja viedään päätöksentekoon vuoden 2026 aikana.

Fintraffice on jo edennyt merkittävästi ilmastotavoitteissaan:

- kokonaispäästöt laskivat 46,1 % vuosien 2024 ja 2025 välillä
- scope 3 -laskentaa tarkennettiin
- hankintojen vähähiilisyyskehityspolku laajeni
- uusiutuvan energian osuus kasvoi.

Fintraffice ei ole vielä eritelty ilmastonmuutoksen hillintään liittyvälle siirtymäsuunnitelmalle kohdennettuja OpEx- tai CapEx-resursseja erillisenä budjettina. Siirtymää tukevat investoinnit ja toimitamenot sisältyvät yhtiön normaaliin talous- ja investointisuunnitteluun ja niiden numeerista erittelyä kehitetään tulevilla raportointikausilla. Lisäksi Fintrafficin toiminta ei sisällä hiilivoimaan, öljyyn tai maakaasuun liittyviä taloudellisia toimintoja eikä niihin kohdistu pääomakustannuksia.

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

Fintraffice on tunnistanut ilmastonmuutokseen liittyviä riskejä osana konsernin riskienhallintaa ja strategista suunnittelua. Tunnistetut riskit jakautuvat kahteen pääluokkaan:

- Ilmatoon liittyvät fyysiset riskit: Näitä ovat erityisesti sään ääri-ilmiöistä, tulvista, myrskyistä ja lämpötilavaihteluista aiheutuvat riskit, jotka voivat vaikuttaa liikennejärjestelmän infrastruktuurin luotettavuuteen sekä Fintrafficin operatiivisiin toimitiloihin ja teknisiin järjestelmiin.
- Ilmatoon liittyvät siirtymäriskit: Näihin kuuluvat sääntelyn muutokset, ilmastotavoitteisiin liittyvät vaatimukset, markkinamuutokset sekä toimitusketjun vähähiilistymistarpeet, jotka ovat Fintrafficeille merkittäviä erityisesti hankintojen kautta (scope 3).

Strategian ja liiketoimintamallin ilmastokestävyys

Resilienssianalyysin laajuus

Resilienssianalyysi on kohdistettu Fintrafficin ydintoimintaan eli digitaalisiin ja operatiivisiin liikenteenohjauspalveluihin, mukaan lukien keskeiset toimitilat, energiankulutus, tekniset järjestelmät sekä laaja hankintaketju, joka muodostaa 93 prosenttia yhtiön kokonaispäästöistä.

Analyysin ulkopuolelle on jätetty arvoketjun vähämerkityksiset kategoriat, jotka eivät ole olellaisia Fintrafficin ilmastovaikutusten tai riskien kannalta. Olellaisiksi tunnistetut fyysiset ja siirtymäriskit perustuvat TCFD-viitekehykseen ja CSRD / ESRS E1 -vaatimuksiin.

Resilienssianalyysin toteutus

Resilienssianalyysi on tehty osana ilmastoskenaarioperusteista riskien arviointia, joka on yhdenmukaisesti ESRS 2 IRO 1 -vaatimusten kanssa vuoden 2024 raportoinnista alkaen. Analyysissa on:

1. Hyödynnetty ilmastoskenaarioita, jotka tarkastelevat siirtymää vähähiiliseen talouteen ja erilaisia fyysisiä ilmastokehityskulkuja.
2. Tehty kriittiset oletukset, jotka liittyvät
 - energijärjestelmän muutoksiin (fossiilisista lähteistä kohti uusiutuvia)
 - teknologian käyttöönoton nopeuteen (esim. energiatehokkuusteknologiat)
 - makrotaloudellisiin kehityssuuntiin ja sääntelyn kiristymiseen
3. Sovellettu eri aikahorisontteja, jotka ovat linjassa Fintrafficin ilmastotavoitteiden kanssa:
 - lyhyt aikaväli (1–5 vuotta)
 - keskipitkä aikaväli (5–15 vuotta)
 - pitkä aikaväli (vuoteen 2050, mikä vastaa myös päästövähennystavoitteiden aikaprofiilia [E14])



4. Huomioitu taloudelliset vaikutukset ja hillintätoimet, jotka liittyvät erityisesti energiankulutukseen, toimitilojen lämmitysratkaisuihin, ajoneuvokaluston sähköistämiseen ja arvoketjun vähähiilistämiseen. Taloudellisten vaikutusten tarkka kvantifiointi on vielä kesken ja arvioidaan tällä hetkellä pääosin laadullisesti.

Resilienssianalyysin tulokset

Resilienssianalyysin perusteella Fintrafficin liiketoimintamalli on kokonaisuutena ilmastokestävä, mutta sisältää tunnistettuja kehitystarpeita erityisesti toimitilojen energiaratkaisujen, teknisen infrastruktuurin varautumisen ja arvoketjun vähähiilistämisen osalta.

Analyysissa on tunnistettu seuraavat keskeiset näkökulmat:

Epävarmuustekijät, jotka vaikuttavat Fintrafficin investointi- ja varautumistarpeisiin sekä strategiaan prioriteetteihin:

- ilmastoskenaarioiden erilaiset toteutumismäärät (+1,5 °C / +3–4 °C)
- äärisääilmiöiden lisääntyminen
- toimitusketjujen muutokset ja päästövähennyspaineet.

Strateginen mukautumiskyky eri aikajänteillä:

- Lyhyellä aikavälillä yhtiö kykenee optimoimaan energiankäyttöään, parantamaan toimitilojen päästöprofiilia ja vahvistamaan riskienhallintaa.
- Keskipitkällä aikavälillä Fintrafficin on suunniteltava teknologian ja kiinteistöjen päivitykset siten, että kriittisten järjestelmien ilmasto-resilienssi paranee (muun muassa varavoimaratkaisut sekä viestintä- ja ohjausjärjestelmät).
- Pitkällä aikavälillä yhtiöllä on valmius muuntaa omaa palvelu- ja teknologia-arkkitehtuuriaan sekä tarvittaessa uudelleensijoittaa tai korvata infrastruktuuria.
- Rahoituksen saatavuuden ei arvioida muodostavan merkittävää riskiä, koska toiminta ei ole fossiiliriippuvaista, eikä yhtiö ole altistunut hiili-, öljy- tai kaasualojen omaisuuksille.

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

Fintrafficin ilmastoon liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis ja arviointiprosessi perustuu kattavaan kaksoisolennaisuusanalyysiin, jossa huomioidaan sekä vaikutukset ilmastonmuutokseen että ilmastonmuutoksen aiheuttamat riskit ja mahdollisuudet yhtiölle. Arviointi kattaa koko

arvoketjun ja perustuu ESRS:n, TCFD viitekehyksen ja GHG protokollan mukaisiin menetelmiin.

Prosessit ilmastovaikutusten (kasvihuonekaasupäästöjen) tunnistamiseksi

Fintrafficin tunnistaa ja arvioi ilmastovaikutuksensa analysoimalla kaikki olennaiset kasvihuonekaasupäästöjen lähteet omassa toiminnassaan ja arvoketjussa:

- Kasvihuonekaasupäästöt koko arvoketjussa (olennaisuusarvo 6,12): Suurimmat tosiasialliset päästölähteet ovat hankinnat (ICT, rakennus ja kunnossapitopalvelut, sähkö ja kaasua), energiankulutus (ostoenergia ja lämpö) sekä kaluston polttoaineet.
- Päästölähteet tunnistetaan seulomalla kaikki toiminnot systemaattisesti ja vertaamalla niitä GHG protokollan määritelmiin.
- Päästölaskenta perustuu operatiiviseen kontrolliin, tarkennettuihin päästökertoimiin ja vuosittaiseen parantamiseen.

Prosessit ilmastoon liittyvien fyysisten riskien tunnistamiseen ja arviointiin

Fintrafficin arvioi fyysisiä riskejä lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä hyödyntäen IPCC:n RCP-kasvihuonekaasuskenaariota ja kansainvälisen energiajärjestö IEA:n ilmastoskenaarioita.

Tunnistetut olennaiset fyysiset riskit käsittävät ilmastoon liittyviä vaaroja:

- Äärisääilmiöiden aiheuttamat häiriöt (olennaisuusarvo 6,53): Myrskyt, tulvat, rankkasateet ja energiansaannin katkokset voivat aiheuttaa vahinkoja ohjausjärjestelmille, toimitiloille ja tekniselle infrastruktuurille.
- Äkilliset luonnonilmiöt ja operatiiviset häiriöt (olennaisuusarvo 5,07): Luonnonilmiöt voivat keskeyttää liikenteenohjauspalveluja ja heikentää liikenteen sujuvuutta.

Altistumisen ja herkkyyden arvioinnissa huomioidaan:

- kriittiset toimipaikat, ohjausjärjestelmät ja liikenteenohjausinfrastruktuuri
- altistuminen ilmastovaaroille (sääilmiöt, hydrologinen vaihtelu ja energiansaannin häiriöt)
- riskin toteutumisen todennäköisyys, vaikutuksen vakavuus ja kesto.

Fyysiset riskit arvioidaan Fintrafficilla pääosin rajautuneiksi ja lyhytkestoisiksi, mutta kriittisiin palveluihin vaikuttaviksi.



Prosessit ilmastonmuutoksen siirtymäriskien ja -mahdollisuuksien tunnistamiseen

Fintraffic tunnistaa siirtymäriskit ja -mahdollisuudet vertaamalla omaa toimintaansa 1,5 °C -skenaarion sekä EU:n ja kansallisten ilmastopolitiikkojen kehityspolkuihin.

Tunnistetut siirtymäriskit (ei olennainen / olennainen luokituksen mukaan):

- Energiaan liittyvät transitoriskit (olennaisuusarvo 7,20, ei olennainen): Kiristytävä energiasäätely, energiapula tai merkittävä hinnan nousu voi vaikuttaa kustannuksiin ja investointitarpeisiin.
- Kustannustason nousu ilmastonmuutoksen seurauksena (olennaisuusarvo 5,87, ei olennainen): Vakuutusten, vuokrien, kunnossapidon ja henkilöstökustannusten nousu.
- Palvelukysynnän muutokset ilmastotoimien seurauksena (olennaisuusarvo 3,87, ei olennainen): Muutokset liikennemuotojen kysynnässä (esim. lentoliikenteessä).

Tunnistetut siirtymämahdollisuudet (merkittäviä ja monia olennaisia):

- Liikenteen päästöjen vähentäminen (olennaisuusarvo 10,43, olennainen): Digitaalisen liikenteenohjauksen ja reaaliaikaisen datan avulla liikenteen tehokkuus kasvaa ja päästöt vähenevät.
- Multimodaalisten kuljetusketjujen mahdollisuudet (olennaisuusarvo 9,06, olennainen):

Fintraffic mahdollistaa uusien vähähiilisten palvelujen ja liiketoimintamallien kasvun.

- Vähähiilisen liikenteen tuomat mahdollisuudet (olennaisuusarvo 7,04, olennainen): Ekosysteemin muutos kasvattaa Fintrafficin strategista roolia.
- Oman toiminnan päästövähennykset (olennaisuusarvo 5,32, ei olennainen): Etätyö, vähäpäästöiset hankinnat ja uusiutuvat polttoaineet vähentävät suorita päästöjä.
- Energiatehokkuus ja uusiutuva energia (olennaisuusarvo 5,79, ei olennainen):

Skenaarioanalyysi on integroitu Fintrafficin riskienhallintaan ja strategiseen suunnitteluun.

Skenaarioanalyysi tukee Fintrafficin kykyä varautua energiamarkkinoiden muutoksiin, kehittää vähähiilisiä palveluita sekä hallita riskit, jotka voivat vaikuttaa palvelukykyyn tai kustannusrakenteeseen.

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

Fintrafficin ilmastonmuutoksen hallinta perustuu kestäväen kehityksen periaatteisiin ja tieteeseen pohjautuvaan päätöksentekoon. Toimintaperiaatteet on laadittu tukemaan sekä ilmastonmuutoksen hillintää että siihen sopeutumista ja ne kattavat oman toiminnan sekä koko arvoketjun vaikutukset.

Ilmastonmuutoksen hillintä

Ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät toimintaperiaatteet ohjaavat yrityksen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä siirtymäriskien hallintaa eri aikajännteillä.

Toimintaperiaatteet kattavat muun muassa oman toiminnan (scope 1 ja 2) päästöjen vähentämisen fossiilivapilla energiaratkaisuilla, energiatehokkuuden parantamisella ja ajoneuvokaluston sähköistämällä sekä arvoketjun (scope 3) päästöjen vähentämisen hankintojen ilmastovaikutusten arvioinnilla ja kumppanien ohjaamisella vähähiilisiin ratkaisuihin.

Fintrafficin ilmastotyö perustuu siirtymäsuunnitelmaan ja tieteeseen perustuviin päästövähennysohjelmaan ja tavoitteisiin (SBTi), jotka varmistavat yhtiön toiminnan olevan linjassa Pariisin sopimuksen 1,5 °C -tavoitteen, EU:n ilmastolain hiilineutraaliväitteen (2050) sekä kansallisten ilmastotavoitteiden kanssa.

Fintrafficin ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät toimintaperiaatteet sisältyvät vastuullisuusohjelmaan. Niiden toimeenpanoa ohjaavat määritellyt toimenpiteet, joiden edistymistä seurataan asetettujen tavoitteiden ja mittareiden avulla osana strategian ja toiminnansuunnittelun seurantaa.

Edistymisestä raportoidaan säännöllisesti vastuullisuusohjelman edistymisraportoinnissa.

Periaatteiden soveltamista, vaikuttavuutta ja mahdollisia päivitystarpeita arvioidaan vuosittain vastuullisuusohjelman vuosihuollon yhteydessä.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Sopeutumista koskevat toimintaperiaatteet keskittyvät fyysisten ilmastoriskien ja niihin liittyvien siirtymäriskien hallintaan. Niihin sisältyvät toiminnan jatkuvuuden varmistaminen äärimmäisten sääilmiöiden aikana sekä infrastruktuurin ja kriittisten järjestelmien riskien arviointi.

Ilmastoriskien arviointi perustuu TCFD-viitekehukseen ja on yhdenmukaistettu CSRD:n ja ESRS-vaatimusten kanssa raportointivuodesta 2024 alkaen.

Toimintaperiaatteiden merkitys ja kattavuus

Toimintaperiaatteiden tavoitteena on varmistaa systemaattinen ja läpinäkyvä tapa tunnistaa, arvioida ja hallita yrityksen ilmastonmuutokseen liittyviä olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia. Ne ovat osa yrityksen kokonaisvaltaista riskienhallintaa ja tukevat strategista päätöksentekoa.

Toimintaperiaatteet on laadittu ESRS 2 MDR P:n mukaisesti ja ne muodostavat perustan sekä hillintään että sopeutumiseen liittyvien keskeisten vaikutusten hallinnalle.



Yhtiön toimintaperiaatteet kattavat päästövähennysten suunnittelun ja toteuttamisen, siirtymäriskien hallinnan, energiatehokkuuden parantamisen, hankintaketjun ilmastovaikutusten huomioon ottamisen sekä tieteeseen pohjautuvan päästövähennyspolun, joka ulottuu vuoteen 2050 saakka.

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

Fintraffic toteuttaa ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyviä toimia, jotka kohdistuvat sekä omaan toimintaan että arvoketjuun. Toimien keskiössä ovat energiankulutuksen vähentäminen, fossiilivapaiden energialähteiden käyttöönotto, ajoneuvokaluston sähköistäminen ja hankintaketjun päästövähennystoimet. Nämä toimet tukevat hiili-neutraali Suomi 2035 tavoitetta ja pitkän aikavälin nettonollatavoitetta. Toimien toteuttamiseen on osoitettu resursseja energiatehokkuuteen, vähähii-lisiin hankintoihin ja prosessien kehittämiseen.

Fintrafficin ilmastotoimet perustuvat tieteeseen perustuviin (SBTi) päästövähennystavoitteisiin, ja niitä toteutetaan osana pitkän aikavälin siirtymä-suunnitelmaa. Keskeisiä tavoitteita ovat oman toiminnan (scope 1 ja 2) päästöjen ja arvoketjun (scope 3) päästöjen vähentäminen jopa 63 prosenttia vuoteen 2035 mennessä, verrattuna vuoteen 2024.

Suunniteltuihin toimiin kuuluvat energiatehokkuus-investoinnit, sähköistyminen sekä hankintaketjun vähähiilisyyden vahvistaminen tulevissa kilpailutuksissa.

Fintraffic kuvaa ilmastotoimensa ja niihin liitettävät resurssit läpinäkyvästi huomioiden aika-jänteen, tavoitteiden suhteen olennaisen vaikutuksen ja riippuvuuden resursseista. Toimien läpivienti edellyttää investointeja, operatiivista kehittämistä ja hankintojen ohjausta.

Fintrafficin hiilestä irtautumisen keinoja ovat fossiilivapaaseen energiaan siirtyminen, hankinta-ketjun päästövähennykset (93 % päästöistä syntyy hankinnoista), ajoneuvokaluston sähköistäminen sekä energiatehokkuutta parantavat tekniset ratkaisut.

Raportointivuonna saavutettiin 46,1prosentin kokonaispäästövähennemä verrattuna vuoteen 2024 (29 387 tCO₂e → 15 841 tCO₂e).

Arvoketjussa (scope 3) Fintrafficin keskeiset päästövähennyskeinot liittyvät aineellisiin investointeihin:

	Vähennyspotentialiaali	Aikataulu	Toimenpiteen nykytila
Vähähiiliset investoinnit ja hankintakriteerit	Korkea (koskee >80 % scope 3:sta, mutta ei kvantifioitu).	2025–2035	Hankintaprosessissa otetaan käyttöön tunnistettuja parhaita käytäntöjä, esim. elinkaarilaskennat, ympäristömerkinnät, kriteeripankki
Rakentamisen ja kunnossapidon päästöt	Korkea , erityisesti materiaalien ja logistiikan osalta (ei laskettu tCO ₂ e)	2025–2035	Kategorioiden päästöinventaari käynnissä, laskentaa kehitetään Motivan tuella
ICT- ja digipalveluhankinnat	Keskitaso , sähkö- ja laitepäästöjen kautta	2025–2030	Pyrkimyksenä pidentää laitteiden elinikää, ja käyttää energiatehokkaita pilvipalveluita ja ohjelmistoja
Kumppaneiden ja palveluiden ilmasto-ohjaus	Vielä tunnistamaton , mutta potentiaalisesti hyvin korkea vaikutus pitkällä aikavälillä	2027–2035	Pyrittävä sisällyttämään sopimusehtoihin ja hankintakäytäntöihin konkreettisina toimina



Kaikki Fintrafficin keskeiset sidosryhmät liittyvät ilmastosiirtymäsuunnitelman kehittämiseen ja toteutukseen (mm. kumppaneiden ja palveluiden ilmasto-ohjaus).

Sidosryhmä	Sidosryhmän rooli Fintrafficin ilmastosiirtymäsuunnitelmalle	Yleistä sidosryhmätyöstä
Asiakkaat ja kumppanit	<ul style="list-style-type: none"> Fintrafficin keskeisiä kumppaneita ovat esimerkiksi Väylävirasto, Finavia, lentoyhtiöt, Traficom, satamat, kaupungit, Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos Fintrafficilla on vakiintuneet toimintatavat keskeisten kumppaneiden kuulemiseen ja keskusteluun heidän strategiastaan ja odotuksistaan, jotka vaikuttavat Fintrafficin siirtymäsuunnitelman kehittämiseen 	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffic on sitoutunut läpinäkyvään ja totuudenmukaiseen raportointiin ilmastosiirtymäsuunnitelmaan liittyen, ml. Fintrafficin toiminnan ja arvoketjun vaikutuksista ilmastoon (päästölaskenta), päästövähennystavoitteista sekä suunnitelmasta ja toimenpiteistä, joilla se pyrkii saavuttamaan tavoitteet Fintraffic ottaa siirtymäsuunnitelman päivityksissä huomioon sidosryhmien odotusten lisäksi esimerkiksi lainsäädännön muutokset Fintraffic ottaa sidosryhmien näkemykset huomioon myös kaksois-olennaisuusarviointiprosessin kautta Sidosryhmiltä saatua palautetta raportoidaan säännöllisesti Fintrafficin johdolle, hallitukselle ja omistajalle Fintraffic hyödyntää ilmastosiirtymätyössä syntyneitä yhteistä tilannekuvaa sidosryhmien kanssa käytävissä keskusteluissa (esim. Liikennevisio)
Julkinen sektori (pl. asiakkaat)	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffic osallistuu aktiivisesti julkiseen keskusteluun liikennealan toimintaympäristön teemoista, ml. ilmastoasiat Fintraffic korostaa liikenteenohjauksen ja liikenteen digitalisaatioasteen nostamisen vaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisessä ja siihen liittyvässä päätöksenteossa 	
Kansalaiset/loppukäyttäjät	<ul style="list-style-type: none"> Fintrafficilla ei ole vakiintunutta toimintamallia loppukäyttäjäasiakkaiden, erityisesti kuluttajien, kanssa käytävään dialogiin Fintraffic pyrkii nostamaan suuren yleisön tietoisuutta Fintrafficin ilmastosuunnitelmasta, -roolista ja -toimista ja parantaa sitä kautta osaltaan Fintrafficin tunnettuutta ja työnantajakuvaa 	
Sovelluskehittäjät ja datan hyödyntäjät	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffic tekee yhteistyötä dataekosysteemin toimijoiden kanssa (yli 200 yritystä ja organisaatiota), joiden kanssa pyritään edistämään liikenteeseen liittyvää ilmastotyötä datan avulla osana muuta keskustelua Fintrafficilla on aktiivinen rooli ekosysteemin koordinaattorina ja koollekutsujana 	

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

Fintraffic on asettanut ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyviä tavoitteita, jotka tukevat yhtiön ympäristövastuun periaatteita ja koko liikennejärjestelmän vähähiilistymistä.

Tavoitteet perustuvat tieteeseen perustuviin menetelmiin (SBTi) ja ovat linjassa 1,5 °C lämpenemisrajoituksen kanssa.

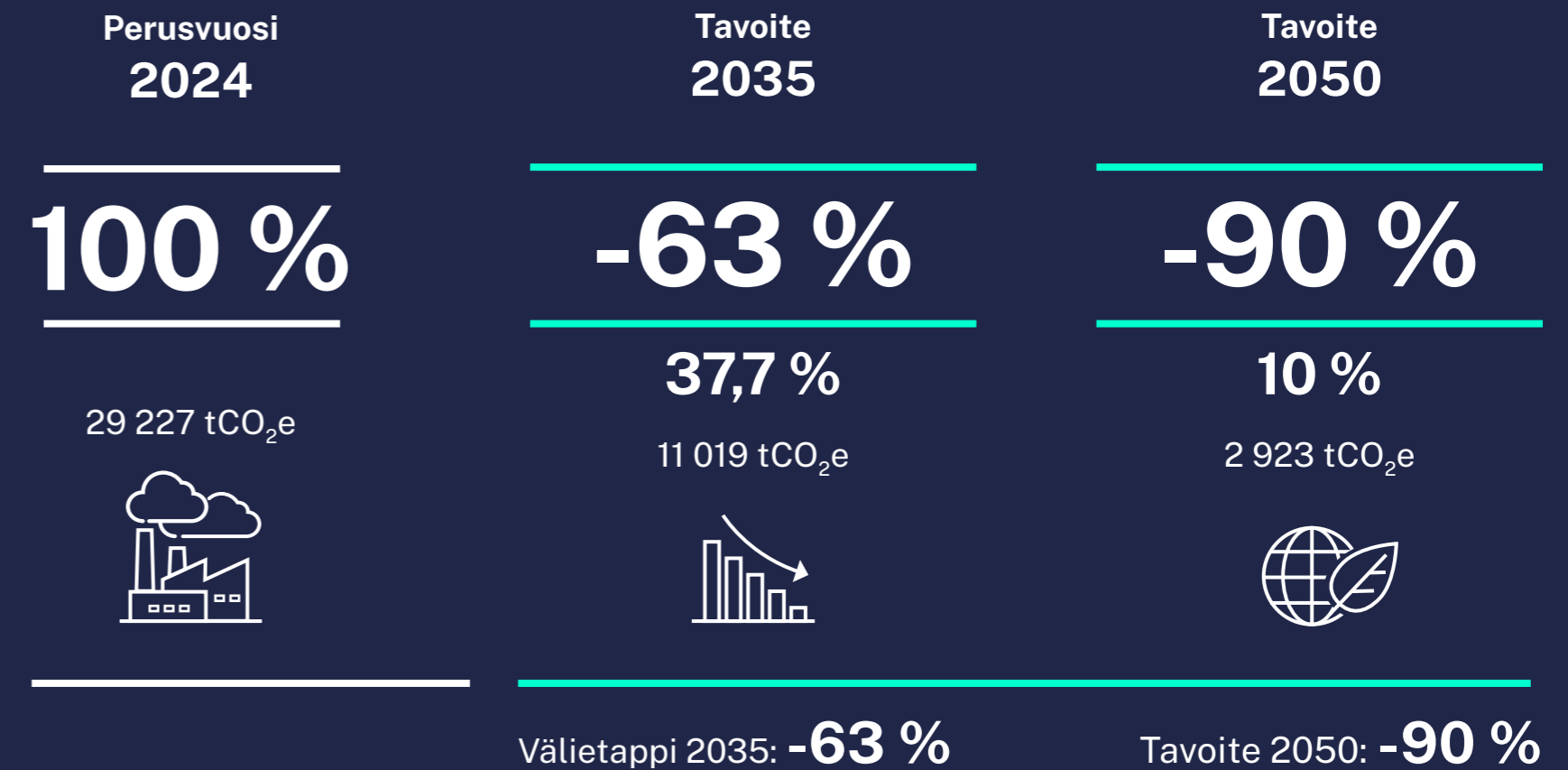
Yhtiö on määritellyt kattavat päästövähennystavoitteet scope 1-, scope 2- ja scope 3 -päästöille.

Tavoitteet on asetettu absoluuttisina päästövähennyksinä, eikä niiden saavuttamisessa käytetä päästöhyvityksiä tai kasvihuonekaasujen poistoja. Scope 2 päästöt lasketaan markkinaperusteisesti.

Tavoitteiden rajausta vastaa Fintrafficin kasvihuonekaasuinventaarion rajausta.

Päästövähennystavoitteet

Kaikki scopet (1-3)





Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet (oma liiketoiminta)

Teema	2026 tavoite	2030–2035 tavoite	Keskeiset toimet
Oma toiminta Scope 1 ja 2 1. 63 % vähennys 2035 mennessä 2. 90 % vähenemä 2050 mennessä (SBTi:n mukainen nettonollatavoite)	Tarkat kustannukset selvillä ja hyväksytyt varavoimakoneiden osalta, ~40 % autokannasta sähköistetty Sähkö ja kaukolämpö 99,9 % alkuperätakuiden piirissä	Varavoimakoneet siirtyneet päästöttömiin energiamuotoihin yli 80 % Autokannan sähköistyminen yli 80 %	Energiasopimusten muuttaminen, alkuperätakuun hankinta: <ul style="list-style-type: none"> Selvitetään matkustajainformaationäyttäjien, valvontakameroiden sekä matkustajakuulutusjärjestelmien sähkönkäytön alkuperävarmennus yhteistyössä VR:n kanssa Ahvenanmaan energiasopimuksen muuttaminen, alkuperätakuun hankinta Polttoaineen vaihto varavoimassa Tien osalta, selvitetään varavoimakoneiden uusimisaikataulut infran elinkaaripäivitysten mukaisesti Luukkolan DGPS-asema, Puumala ja Kirsöön energiasopimusten muuttaminen, alkuperätakuun hankinta Energiatehokkuustoimenpiteet: <ul style="list-style-type: none"> Aloitetaan Oulun ja Kouvolan energiatehokkuustoimenpiteiden suunnittelu Tampereen jäähdytysjärjestelmän modernisointi ja hukkalämmön hyödyntäminen lämpöpumpputekniikalla Suurten tunnelirakennushankkeiden energiatehokkuussuunnittelu Laittilojen energiatehokkuus (viilennys/lämmitys) Energian omavaraisuus (aurinkopaneelit), etäseuranta- ja säätömahdollisuus Tunneleiden valaistusuusinnat Nykyiset tunneleiden ilmanvaihtosäädöt tietoon ja faktaan perustuvaa, operaattoriperehdytys
Arvoketju Scope 3 1. 63 % vähennys 2035 mennessä (kategoria 1 – ostetut tuotteet ja palvelut) 2. 90 % vähenemä 2050 mennessä (SBTi:n mukainen nettonollatavoite)	Edistetään merkittävien hankintojen vähähiilisyttä*. Jatketaan merkittävimmille hankinnoille vähähiilisyys-toimenpiteiden suunnittelua ja käyttöönottoa liiketoimintojen yhteisellä päätöksellä Hankinnan päästölaskenta >50 % osuudelle päästöistä aktiviteettipohjainen	Merkittävät hankinnat vähähiilisiä (2035).	<ul style="list-style-type: none"> Toteutetaan päätökset toimenpiteiden kohdistamisesta tunnistettuihin merkittävimpiin hankintoihin Kehitetään ja seurataan mittarointia Käyttöön otetaan vähimmäisvastuullisuusvaatimukset hankinnoissa kategorioittain Päivitetään voimassa olevat sopimukset vastuullisuusvaatimusten ja raportointivelvoitteen osalta Koulutetaan hankintahenkilöstöä Vuonna 2026 selvitetään mahdollisuudet ulottaa vähähiilisyysvaatimukset olemassa oleviin sopimuksiin Päivitetään Vastuullisuus hankinnoissa -koulutusmateriaali, roolikohtainen pakollinen koulutus Kehitetään päästölaskentaa kohti aktiviteettipohjaisia päästöjä, mikä mahdollistaa päästöjen vähentämisen toimenpiteitä tekemällä myös laskennallisesti

* Merkittävimmät hankinnat tarkoittavat vähähiilisyyspotentiaaliltaan merkittävimpiä hankintoja.

Tieteellinen pohja ja yhdenmukaisuus 1,5 °C -polkuun

Tavoitteet perustuvat Science Based Targets initiative kriteereihin ja niiden määrittämisessä on hyödynnetty 1,5 °C -kehityspolkuja. Laskennassa on käytetty ajantasaisia päästövähennyskertoimia. Perusvuosi 2024 on valittu edustamaan Fintrafficin toiminnan tavanomaista päästötasoa. Päästökehitystä seurataan vuosittain.

Hiilestä irtautumisen keinot

Fintrafficin päästövähennystoimet sisältävät muun muassa:

- siirtyminen fossiilittomaan sähkөөn
- energiatehokkuuden parantaminen, erityisesti kiinteistöissä
- ajoneuvojen sähköistäminen ja biopolttoaineiden käyttö
- kaukolämmön päästöjen vähentämistoimet
- arvoketjun päästöjen vähentäminen hankintojen kautta.



Toimien määrällinen kontribuutio esitetään yhtiön vuosittaisessa päästövähennyspolussa ja kytketään tavoitteisiin.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja riskienhallinta

Fintraffic huomioi fyysiset ja siirtymäriskit osana strategista suunnittelua ja riskienhallintaa. Arviointi perustuu TCFD-viitekehykseen ja sitä on yhdenmukaistettu CSRD- ja ESRS-vaatimusten kanssa.

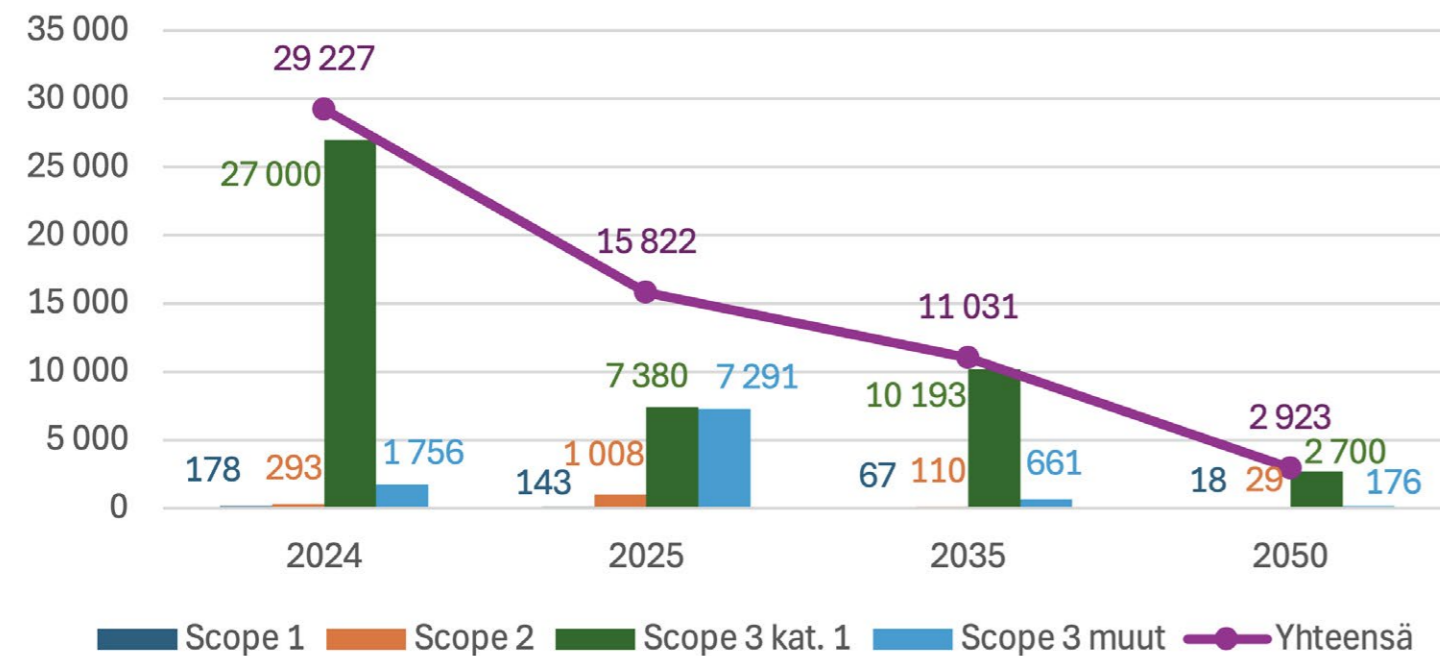
Ilmastonmuutokseen sopeutumisen tavoitteet liittyvät erityisesti energiaintensiivisten toimintojen riskien vähentämiseen ja liikennejärjestelmän toimintaedellytysten turvaamiseen.

Scope 1 & 2 -päästöt (tCO ₂ e)	Perusvuosi (2024)	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK-päästöt	471,4	177,4	Scope 1 + 2 laskettu 8,48 %/v	47,2	Scope 1 + 2 laskettu 8,48 %/v
Polttoaineen vaihto	114	42,7	Proportionaalinen jako scope 1-tavoitteeseen	11,5	Proportionaalinen jako scope 1-tavoitteeseen
Sähköistäminen	64,8	24,3	Proportionaalinen jako scope 1-tavoitteeseen	6,5	Proportionaalinen jako scope 1-tavoitteeseen
Fossiilivapaan energian käyttö	292,6	110,4	Suhteellinen vähennys 8,48 %/v	29,2	Suhteellinen vähennys 8,48 %/v
Scope 1-kasviuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	-	111,8	Laskettu	160,8	Laskettu
Prosenttiosuus scope 1-kasviuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	-	62,5 %	Laskettu	89,9 %/v	Laskettu
Scope 1-kasviuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteetti-arvo	-	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasviuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	-	1121,2	Laskettu	1620,7	Laskettu
Prosenttiosuus sijaintiperusteisten scope 2 -kasviuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	-	63 %	Laskettu	90 %	Laskettu
Sijaintiperusteisten scope 2 -kasviuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteetti-arvo	-	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)
Markkinaehtoisten scope 2 -kasviuonepäästöjen absoluuttinen vähennys	-	182,2	Laskettu	263,4	Laskettu
Prosenttiosuus markkinaehtoisten scope 2 -kasviuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	-	63,3 %	Laskettu	90 %	Laskettu

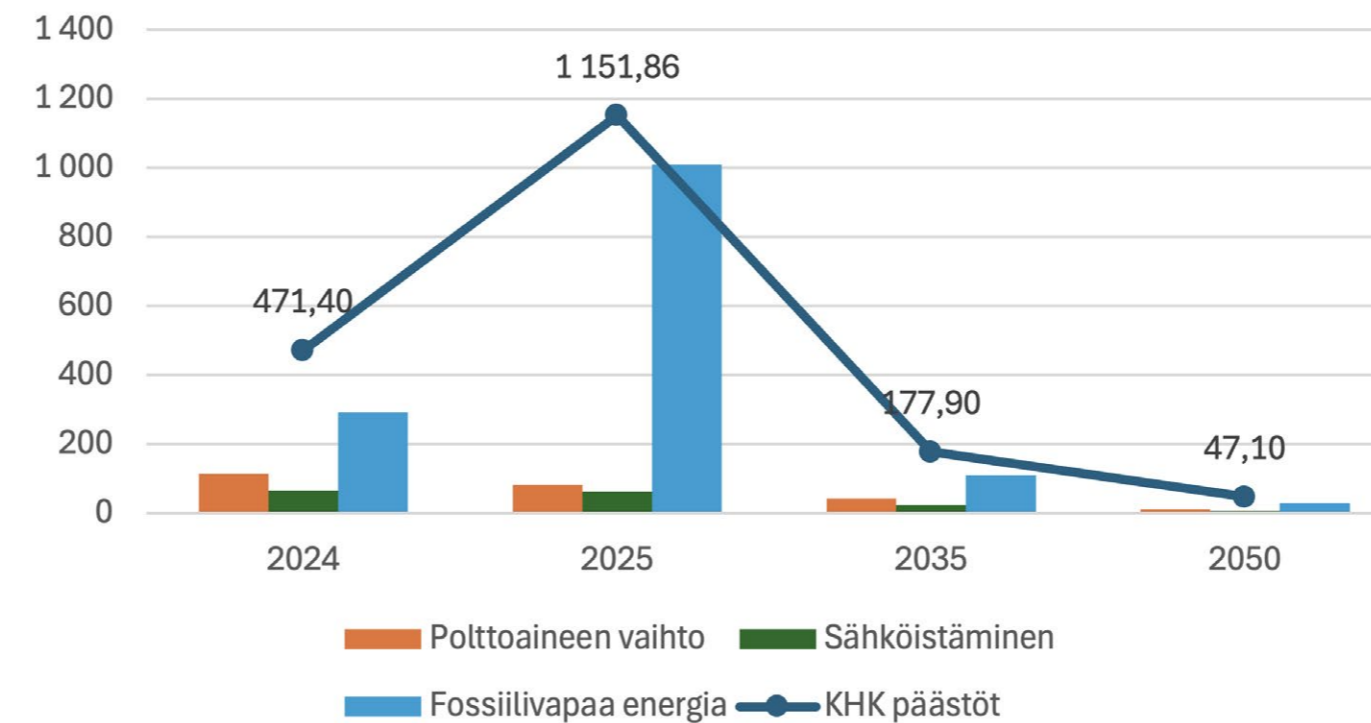


Scope 3 -päästöt	Perusvuosi (2024)	2035 tavoite	Viite	2050 tavoite	Viite: monialaisen vähennyspolun viitearvot
KHK-päästöt (t CO ₂ e)	28 756	10 854	Scope 3 laskettu 8,48 %/v	2 876	Scope 3 laskettu 8,48 %/v
Scope 3-kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttinen vähennys	-	17 902	Laskettu	25 880	Laskettu
Prosenttiosuus scope 3-kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksestä (perusvuoden päästöjen suhteessa)	-	62,25 %	Laskettu	90 %	Laskettu
Scope 3-kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen intensiteetti-arvo	-	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)	8,48 %/v	Johdettu (suhteellinen polku)

Kasvihuonekaasupäästöjen kehitys scopeittain 2024–2050 (tCO₂e)



Scope 1 ja 2





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

Kasvihuonekaasupäästöjen laskentametodologia

Fintraffic raportoi kasvihuonekaasupäästönsä GHG-protokollan (GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard ja Corporate Value Chain [Scope 3] Accounting and Reporting Standard) sekä ESRS E1 -vaatimusten mukaisesti. 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) soveltuvin osin. Huomioitavaa on, että vuodesta 2024 alkaen (perusvuosi) myös scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt raportoidaan merkittävien päästölähteiden osalta tarkemmin kuin aiempina vuosina. Laskentaa, sen kattavuutta ja tarkkuutta tarkennetaan jatkuvan parantamisen periaatteiden mukaisesti myös vuoden 2025 laskennassa.

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. Ekvi-

valenttilukua 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 sekä sähköautojen latauksista. Kaukolämpöpäästöt lasketaan kaikista omista ja vuokratoimitiloista. Operationaalisen kontrollin mukaisesti scope 2:ssa lasketaan kaikkien Fintrafficin hallinnassa olevien tilojen päästöt riippumatta siitä ovatko ne Fintrafficin omistamia vai vuokraamia.

GHG-protokollan mukaisesti scope 2 -hiilidioksidipäästöt lasketaan kahdella eri laskentamenetelmällä: markkinaperusteisesti ja sijaintiperusteisesti. Markkinaperusteisessa menetelmässä käytetään tuottajakohtaisia päästökertoimia, joita täyden-

netään kansallisilla jäännösjakaumasähkön päästökertoimilla jäljittämättömän ostosähkön osalta. Sijaintiperusteisessa menetelmässä käytetään maakohtaisia kulutetun sähkön ja lämmön keskimäärisiä päästökertoimia.

Scope 3 -laskennassa on käytetty määräpohjaista kulutustietoa aina, kun se on saatavilla. Jos määräpohjaista tietoa ei ole ollut saatavilla, päästöt on laskettu rahamäärien perusteella. Scope 3 -inventaarioon sisällytetään myös kategorioita, joissa kasvihuonekaasujen määrä ei ole merkittävä. Laskentaan sisällytetyt ja sen ulkopuolelle jätetyt Fintrafficille epäolennaiset kategoriat luetellaan taulukossa alkaen sivulta 62.

Scope 1 – suorat kasvihuonekaasupäästöt

Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt (GHG) vähenivät 34 t CO₂e vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Suurin tekijä päästövähennykselle oli vähentynyt fossiilipolttoaineiden käyttö varavoimakoneissa ja työsuhdeautoissa.

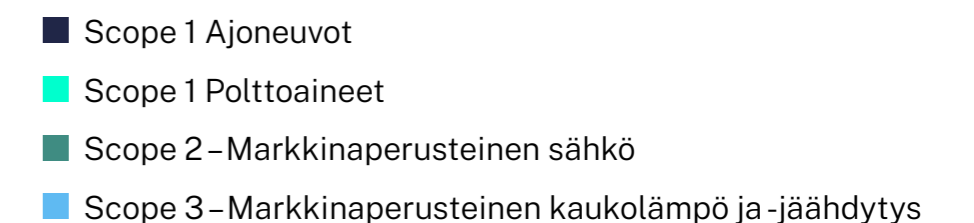
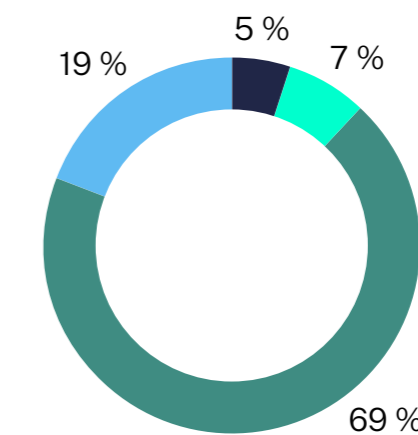
Scope 2 – ostoenergiaan liittyvät epäsuorat päästöt

Scope 2:ssa päästöt kasvoivat, koska vuokrattujen Fintrafficin hallinnassa olevien tilojen päästöt sisällytettiin vuoden 2025 laskennassa scope 2:een. Fossiiliperäisten polttoaineiden käyttö on laskenut viime vuonna ja sen seurauksena myös sijaintiperusteisen laskennan keskipäästöt ovat laskeneet.

Markkinaperusteisessa scope 2 -laskennassa on huomioitu uusiutuvan sähkön sopimukset sekä alkuperätakuut niiltä osin, kuin niitä on hankittu.

Kiinteistöjen kaukolämmitys toteutetaan tällä hetkellä sekatuotantoon perustuvalla lämmöllä. Tavoitteena on vaihtaa lämmön alkuperä fossiilivapaaksi lähivuosina.

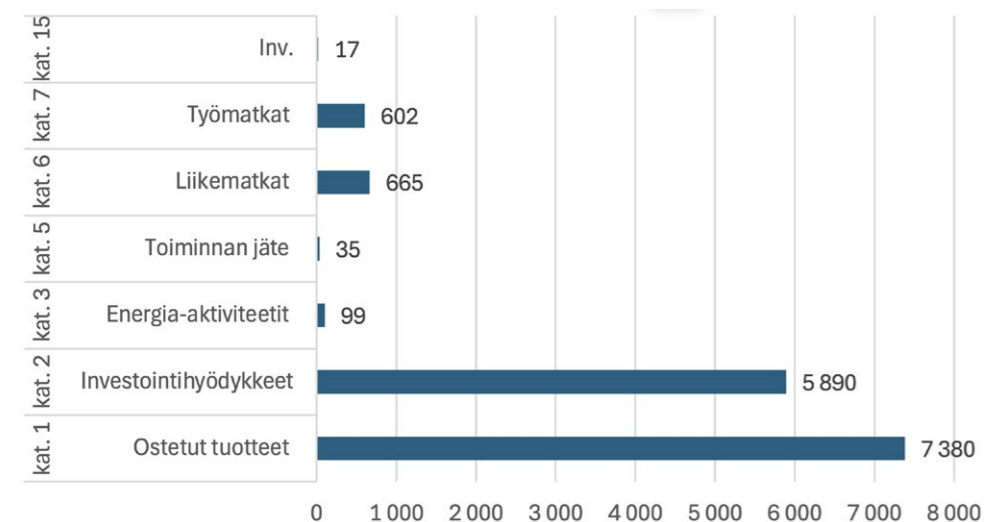
Päästöjakauma lähteittäin 2025



Scope 3 – arvoketjun epäsuorat päästöt

Scope 3 -päästöjen laskentatarkkuudessa tehtiin muutoksia vuoden 2025 laskennassa verrattuna aiempiin laskentoihin. 2025 raportointivuoden kokonaispäästöt ovat merkittävästi pienemmät kuin aiemmassa raportoinnissa. Muutos johtuu ensisijaisesti laskennan rakenteen ja kohdistusten korjaamisesta GHG-protokollan mukaisiksi, ei varsinaisista toiminnan muutoksista.

Scope 3 -päästöt kategorioittain 2025



Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt

Suurin vaikutus kohdistuu scope 3:n kategorioihin 1 (Purchased goods and services) ja 2 (Capital goods). Vuoden 2025 laskentaa tehdessä huomattiin, että aiemmassa laskennassa kategoriaan 1 on sisällytetty eriä, jotka GHG-protokollan mukaisesti kuuluvat muihin päästöluokkiin ja -kategorioihin.

- Rakennusten ja kiinteistöjen käytöstä syntyvät päästöt raportoidaan scope 2:ssa, eikä vuokran maksuja siten tule sisällyttää erikseen kategoriaan 1
- Vuokrattujen laitteiden, koneiden ja ajoneuvojen käytön aikaiset päästöt sisältyvät scope 1:een ja 2:een polttoaineiden ja energiankäytön osalta. Vuokrattujen hyödykkeiden alkutuotannon päästöt voidaan vapaaehtoisesti laskea kategoriassa 8, mutta niitä ei ole sisällytetty Fintrafficin laskentaan
- Polttoaineiden käytöstä syntyvät suorat päästöt kuuluvat scope 1:een ja niiden alkutuotannon päästöt raportoidaan scope 3:n kategoriassa 3 eli polttoaineostojen päästöjä ei huomioida kategoriassa 1.

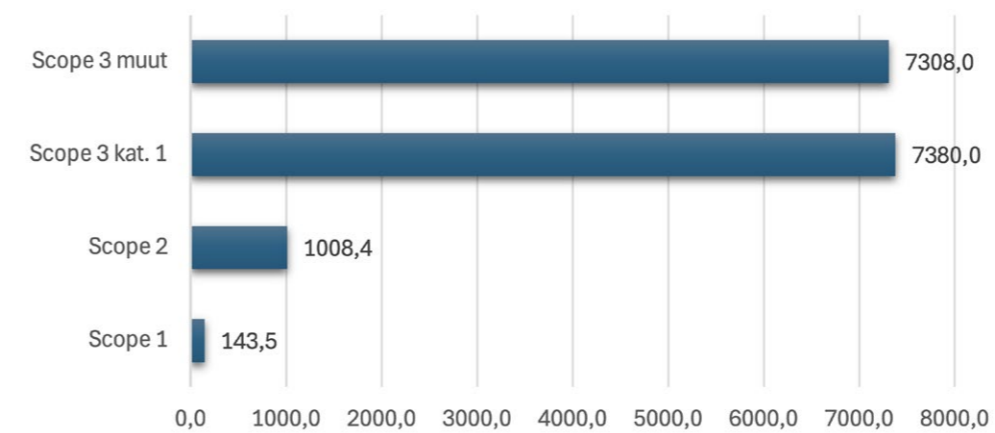
Kategoriaan 2 on eroteltu investoinnit, joten jatkossa Fintraffic voi paremmin tunnistaa vuoden aikana ostamiensa tuotteiden ja palvelujen päästöt pidempiaikaisista investoinneista.

Aiemmissa laskennoissa on mahdollisesti kategoriaan 1 sisällytetty myös sellaisia eriä kuten veroja, luottokorttien välitilejä, perimiskuluja, leasing-palveluita tai muita hallinnollisia kuluja, jotka eivät GHG-protokollan mukaisesti kuulu kyseiseen kategoriaan.

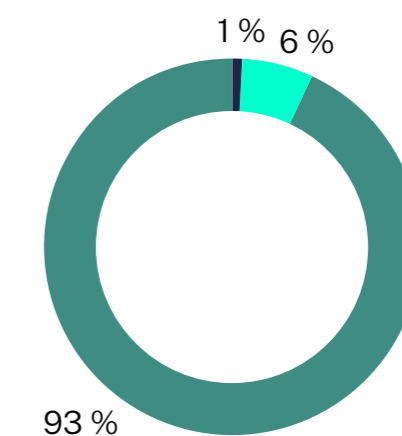
Tarkentuneiden rajausten lisäksi toinen merkittävä kokonaispäästöihin vaikuttava tekijä on päästökertoimien tarkentuminen. Kulurivit on kohdistettu tilikartan mukaisesti aiempaa yksityiskohtaisemmin, jolloin kullekin tilille on voitu soveltaa tarkempaa päästökerrointa yleisluonteisen keskiarvokertoimen sijaan. Kohdistusten tarkentuminen johtaa tyypillisesti aiempaa realistisempaan ja usein pienempään kokonaispäästöarvioon.

Muiden scope 3 -kategorioiden osalta laskennassa on ollut normaalia vuosivaihtelua.

Kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen (scope 1–3, tCO₂e)



Päästöjakauma scope-luokittain 2025



■ Scope 1
■ Scope 2
■ Scope 3



Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt

Brutto scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ e)	143
Osuus scope 1 -päästöistä säännellyissä päästökauppajärjestelmissä (%)	0 %

Scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt

Brutto scope 2 -päästöt (sijaintiperusteinen) (tCO ₂ e)	1 881
Brutto scope 2 -päästöt (markkinaperusteinen) (tCO ₂ e)	1 010

Merkittävät scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt

Brutto epäsuorat scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt yhteensä (tCO ₂ e)	14 671
1. Ostetut tavarat ja palvelut	7 380
2. Investointihyödykkeet (käyttöomaisuus)	5 890
3. Polttoaine ja energiaan liittyvät toiminnot (ei sisälly scope 1 tai 2 -päästöihin)	99
4. Saapuva kuljetus ja jakelu	0
5. Toiminnassa syntyvä jäte	35
6. Liikematkustus	665
7. Työmatkaliikenne	602
8. Ylävirran vuokratut omaisuuserät	0
9. Lähtevä kuljetus	0
10. Myytyjen tuotteiden jatkojalostus	0
11. Myytyjen tuotteiden käyttö	0
12. Myytyjen tuotteiden elinkaaren lopun käsittely	0
13. Alavirran vuokratut omaisuuserät	0
14. Franchise-toiminnot	0
15. Sijoitukset	0

Kasvihuonekaasupäästöt yhteensä

Kasvihuonekaasupäästöt yhteensä (sijaintiperusteinen) (tCO ₂ e)	16 695
Kasvihuonekaasupäästöt yhteensä (markkinaperusteinen) (tCO ₂ e)	15 824

Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt

	Perusvuosi (2024)	Vertaileva (2025)	% N / N-1	2035	2050	Vuotuinen % tavoite / perusvuosi
Bruttomääräiset scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ e)	178		-19,66 %	67	18	8,48 % (suhteellinen)
Prosenttiosuus scope 1 -kasvihuonekaasupäästöistä säännellyissä päästökauppajärjestelmissä (%)	-	0 %	-	-	-	-

Scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt

Bruttomääräiset sijaintiperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ e)	1 800,5	1 801	+ 4,47 %	679	180	8,48 %
Bruttomääräiset markkinaperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ e)	293	1 010	+244,71 %	110	29	8,48 %

Merkittävät scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt

Kokonaiset bruttomääräiset epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ e)	28 756	14 688	-48,92 %	10 854	2 876	8,48 %
1. Ostetut tavarat ja palvelut	27 000	7 380	-72,67 %	10 193	2700	8,48 %
Muut (kat. 2-15)	1 756	7308	+316,17 %	661	176	8,48 %

Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt

Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset) (tCO ₂ e)	30 734,5	16 712	-45,6 %	11600,3	2923	8,48 %
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset) (tCO ₂ e)	29 227	15 841	-45,8 %	11031	3073,8	8,48 %

Merkittävät scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt

	Vertaileva (2025)	N (2024)	% N / N-1
Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt (sijaintiperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO ₂ e/rahayksikkö)	62,43	121,17	-48,5 %
Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt (markkinaperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO ₂ e/rahayksikkö)	59,17	115,26	-48,7 %

	2025	2024
Kasvihuonekaasuintensiteetin laskemiseen käytetty liikevaihto	267,7	253,6
Liikevaihto (muut)	-	-
Liikevaihto yhteensä (tilinpäätöksessä)	267,7	253,6



Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoitavat taloudelliset vaikutukset E1-9

Fintraffic on arvioinut ilmastonmuutokseen liittyvien olennaisten fyysisten riskien ja siirtymäriskien vaikutukset ESRS E1 standardin ja skenaarioanalyysiin perustuvan resilienssiarvion mukaisesti. Arviointi kattaa lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin vaikutukset.

Olennaiset fyysiset riskit ja niiden taloudelliset vaikutukset

Fintrafficingin toimintaan kohdistuvat fyysiset riskit liittyvät erityisesti sääilmiöiden intensiteetin kasvuun, kuten myrskyihin, tulviin ja sään aiheuttamiin infrastruktuurihäiriöihin. Näillä voi olla vaikutuksia liikenteenohjausjärjestelmien toimivuuteen, toimitilojen käytettävyyteen ja palvelutuoannon jatkuvuuteen.

Skenaarioanalyysin perusteella fyysisten riskien kohteena olevat kriittiset omaisuuserät (mm. liikenteenohjauskeskukset, konesalit, tutka- ja sensorijärjestelmät, kriittiset tietoliikenneyhteydet, varavoimaratkaisut) muodostavat rajatun osuuden yhtiön kokonaisvarallisuudesta, mutta niiden operatiivinen merkitys on korkea. Taloudelliset vaikutukset voivat näkyä kasvaneina ylläpito- ja korjauskustannuksina, häiriötilanteiden hallinnan kustannuksina ja

mahdollisina palvelukatkoksen aiheuttamina tulonmenetyksinä (arvoketju). Osaan omaisuudesta kohdistetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista tukevia toimia, joiden avulla riskejä pienennetään.

Olennaiset siirtymäriskit ja niiden taloudelliset vaikutukset

Yhtiön tunnistamat siirtymäriskit muodostuvat vähähiiliseen talouteen siirtymisen taloudellisista ja operatiivisista vaikutuksista (ml. investointitarpeet), sääntely-ympäristön kiristymisestä, julkisten politiikkatoimien ja omistajaohjauksen vaikutuksista sekä markkina- ja teknologiarakenteiden muutoksista.

Fintrafficingin toiminnassa keskeisiä siirtymäriskejä ovat:

- kiristyvät ilmasto ja energiatehokkuusvaatimukset
- päästövähennyksiin vaikuttavat hankintakriteerit
- teknologiset muutokset liikennejärjestelmissä
- asiakkaiden ilmastovaatimusten kasvu

Arvio taloudellisista vaikutuksista on johdettu Fintrafficingin hyväksytyistä päästövähennystavoitteista (-63 % vuoteen 2035 mennessä ja -90 % vuoteen 2050 mennessä, perusvuosi 2024). Arvio perustuu nykyiseen päästörakenteeseen, jossa scope 3-päästöt muodostavat noin 93 % kokonaispäästöistä ja liittyvät pääosin hankintoihin, palveluihin, investointeihin sekä energiankäyttöön arvoketjussa.

Suurimmat taloudelliset vaikutukset kohdistuvat hankintaketjuun ja investointipäätöksiin. Päästö- vähennystavoitteiden saavuttaminen voi edellyttää vähäpäästöisten ratkaisujen priorisointia kilpailutuksissa, toimittajavaatimusten kiristämistä sekä elinkaarikustannusten nykyistä laajempaa huomiointia. Tämä voi kasvattaa lyhyen ja keskipitkän aikavälin kustannuksia erityisesti ICT-järjestelmien, liikenteenohjausjärjestelmien, kiinteistöjen energia- tehokkuusratkaisujen sekä ajoneuvojen osalta.

Lisäksi siirtymä voi vaikuttaa tiettyjen omaisuusarvoon. Riski kohdistuu erityisesti sellaisiin järjestelmiin, laitteistoihin tai sopimuksiin, jotka perustuvat korkeapäästöiseen energiaan tai teknologiaan ja joiden taloudellinen käyttöikä voi lyhentyä sääntelyn kiristymisen tai teknologisen kehityksen seurauksena. Tämä voi johtaa nopeutettuihin poistoihin tai ennakoimattomiin korvausinvestointeihin.

Ilmastoon liittyvät mahdollisuudet

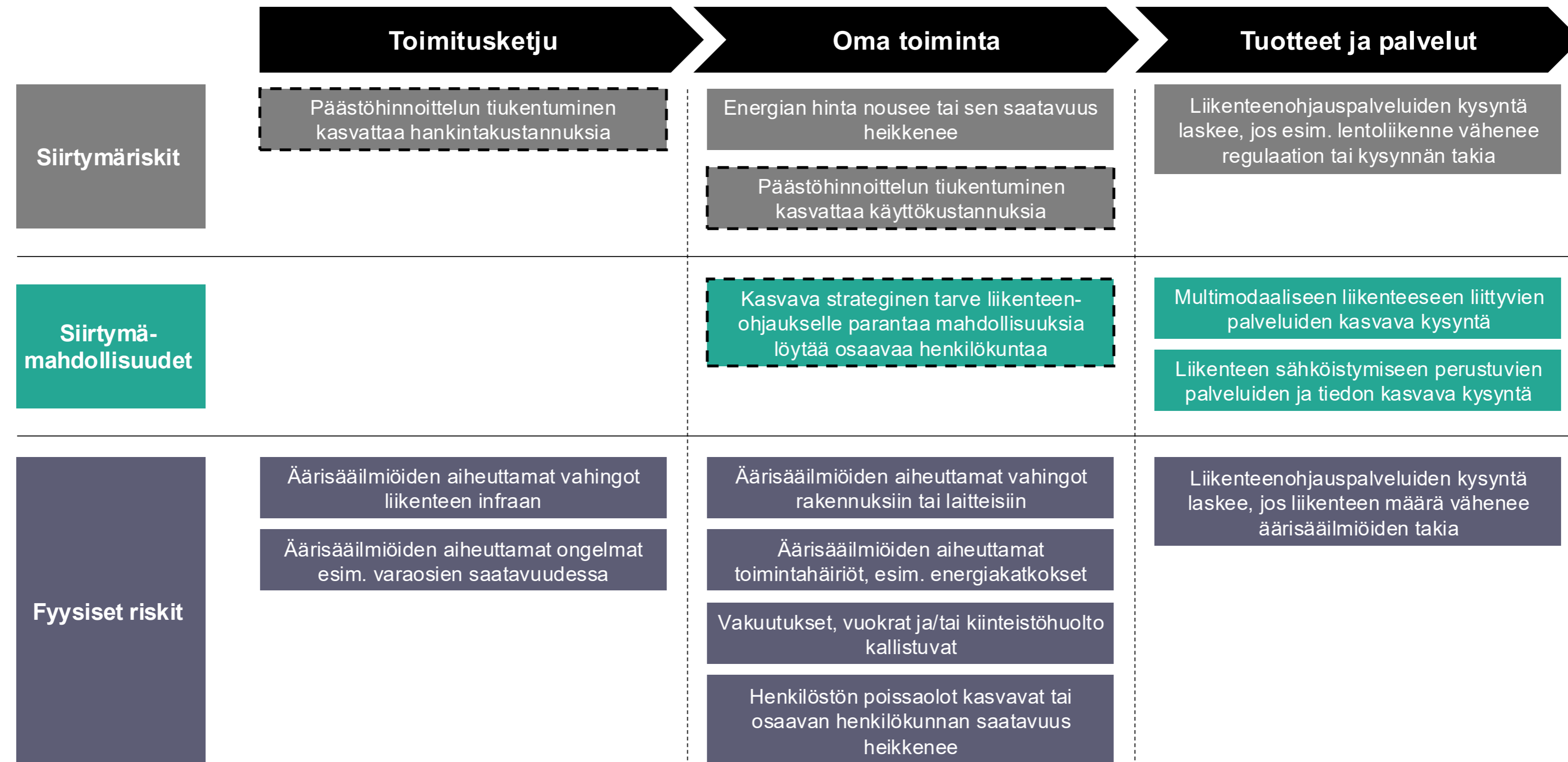
Ilmastoon liittyvillä mahdollisuuksilla on Fintrafficingille merkittävä taloudellinen potentiaali. Keskeisimpiä mahdollisuuksia ovat:

- Liikenteen energiatehokkuuden parantaminen: Fintrafficingin palvelut (mm. reittien optimointi, häiriöiden hallinta, liikennedata) vähentävät polttoainekulutusta ja päästöjä koko liikennejärjestelmässä.

- Vähähiiliset palveluratkaisut: Digitaalisten palveluiden ja tiedolla johtamisen kasvu lisää kysyntää Fintrafficingin asiantuntija- ja teknologiapalveluille.
- Kustannussäästöt omassa toiminnassa: Fossiilivapaan energian käyttö, sähköistyminen ja energiankulutuksen optimointi vähentävät pitkän aikavälin kustannuksia.

Mahdollisuuksilla on positiivinen vaikutus sekä liikevaihdon kehitykseen että operatiiviseen tehokkuuteen ja niiden hyödyntäminen tukee siirtymää kohti nettonollatavoitteita.

Tunnistetuissa ilmatorisikeissä korostuvat fyysiset riskit läpi arvoketjun: siirtymä voisi luoda kysyntää uusille palveluille



Potentiaalinen riski/mahdollisuus

Päästöjen vähentäminen on kriittinen osa siirtymäriskien hallintaa; mahdollisuudet osaksi liiketoiminnan kehitystä

	Siirtymäriski/mahdollisuus	Vaikutusmekanismi	Vaikutuksen suuruus	Todennäköisyys	Aikataulu	Mahdolliset hallintakeinot
RISKI	Päästöhinnon tiukentuminen kasvattaa hankintakustannuksia	Kustannusten kasvu	<i>Ei arvioitu (kohtalainen?)</i>	<i>Ei arvioitu (60–80 %, >80 %?)</i>		<ul style="list-style-type: none"> Hankintakriteerien päivitys sisältämään päästöjen tarkastelun
	Energian hinta nousee tai sen saatavuus heikkenee	Kustannusten kasvu	●●●○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> Energiatehokkaammat ratkaisut Hintojen suojausmekanismit
	Liikenteenohjauspalveluiden kysyntä laskee, jos esim. lentoliikenne vähenee regulaation tai kysynnän takia	Liikevaihdon lasku	●●●○○	●●○○○		<ul style="list-style-type: none"> Ei juurikaan omia keinoja Yleinen tehokkuuden lisääminen esim. ekosysteemipalveluita rakentamalla
	Päästöhinnon tiukentuminen kasvattaa käyttökustannuksia	Kustannusten kasvu	<i>Ei arvioitu (pieni?)</i>	<i>Ei arvioitu (20–40 %)</i>		<ul style="list-style-type: none"> Oman toiminnan päästöjen (erityisesti fossiilisen energian) vähentäminen
MAHDOLLISUUS	Kasvava strateginen tarve liikenteenohjaukselle parantaa mahdollisuuksia löytää osaavaa henkilökuntaa	Liikevaihdon kasvu	<i>Ei arvioitu (pieni?)</i>	<i>Ei arvioitu (40–60 %)</i>		<ul style="list-style-type: none"> Työnantajaviestintä
	Multimodaaliseen liikenteeseen liittyvien palveluiden kasvava kysyntä	Liikevaihdon kasvu	●●●○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> Markkinaseuranta Kyvykkyyksien kasvattaminen
	Liikenteen sähköistymiseen perustuvien palveluiden ja tiedon kasvava kysyntä	Liikevaihdon kasvu	●●○○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> Markkinaseuranta Kyvykkyyksien kasvattaminen

Potentiaalinen riski/mahdollisuus

Alle 5 vuotta
 5–10 vuotta
 Yli 10 vuotta

Fintrafficin liiketoiminta on keskimääräistä alttiimpi fyysisille riskeille, varautuminen erilaisiin olosuhteisiin on tärkeää

	Fyysinen riski	Vaikutusmekanismi	Vaikutuksen suuruus	Toden- näköisyys	Aikataulu	Mahdolliset hallintakeinot
FYYSINEN RISKI	Äärisääilmiöiden aiheuttamat vahingot liikenteen infraan	Liikevaihdon lasku	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	• Omaan infraan kohdistuvat muutokset (suojaukset)
	Äärisääilmiöiden aiheuttamat ongelmat esim. varaosien saatavuudessa	Kustannusten kasvu, liikevaihdon lasku	<i>Ei arvioitu (kohtalainen?)</i>	<i>Ei arvioitu (<20 %?)</i>	▶▶▶▶▶	• Riittävät varastot
	Äärisääilmiöiden aiheuttamat vahingot rakennuksiin tai laitteisiin	Kustannusten kasvu, liikevaihdon lasku	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	• Omaan infraan kohdistuvat muutokset (suojaukset)
	Äärisääilmiöiden aiheuttamat toimintahäiriöt, esim. energiakatkokset	Kustannusten kasvu, liikevaihdon lasku	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	• <i>Omaan infraan kohdistuvat muutokset (suojaukset)</i>
	Vakuutukset, vuokrat ja/tai kiinteistöhuolto kallistuvat	Kustannusten kasvu	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	• Suojausmekanismit • <i>Kustannusten ennustaminen</i>
	Henkilöstön poissaolot kasvavat tai osaavan henkilökunnan saatavuus heikkenee	Kustannusten kasvu, liikevaihdon lasku	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	• Järjestetään toiminta, toimipaikat ja työmahdollisuudet siten, että vaihtoehtoisia työskentelymalleja löytyy
	Liikenteenohjauspalveluiden kysyntä laskee, jos liikenteen määrä vähenee äärisääilmiöiden takia	Liikevaihdon lasku	●●○○○	●●○○○	▶▶▶▶▶	• Varaudutaan poikkeusoloihin ja tuetaan liikenteenohjauksella operaattoreita ääriolosuhteiden aiheuttamissa ongelmissa

Alle 5 vuotta 5–10 vuotta Yli 10 vuotta

S1 Oma työvoima

Sidosryhmien edut ja näkemykset (SBM-2)

Fintrafficin oman työvoiman edut, näkemykset ja oikeudet otetaan huomioon sen strategiassa ja liiketoimintamallissa siten, että työntekijöiden näkemyksiä kuullaan useiden eri foorumien kautta. Koska Fintraffic toimii vain Suomessa, sen työntekijöiden oikeudet turvataan Suomen lainsäädännön mukaisesti.

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 säännöllisesti toteutettavan riskikar-

toituksen yhteydessä. Strategian päivittämisen yhteydessä 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, joita ei suomalaisen työoikeuskäytännön mukaan katsota työntekijöiksi vaan yhtiön lakisääteisiksi toimielimiksi. Fintrafficin hyväksyi työskentelee vain satunnaisesti itsenäisiä ammatinharjoittajia, esimerkiksi sisällöntuotantoa tekeviä freelancer-toimittajia. Suoraan Fintrafficin työnjohdon alaisuudessa työskentelevää vuokratyövoimaa käytetään erittäin vähän. Muiden yritysten palveluksessa olevia konsultteja työskentelee eri hankkeissa ja projekteissa, raportointihetkellä 467 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 Fintrafficile 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 työturvallisuuteen ja -terveyteen liittyvät kielteiset vaikutukset on arvioitu Fintrafficile oleelliseksi aihealueeksi. Koska Fintraffic tuottaa liikenteenohjauksen palveluja ympäri vuorokauden, noin 64 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.

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 urakehitykseen ja työmotivaatioon. Jotta henkilöstön osaamista voitaisiin kehittää strategian kannalta oleellisilla osa-alueilla, Fintraffic on käynnistänyt strategisten osaamisten osaamiskartoituksen mittaamaan sitä, miten sen osaamistavoitteet ja tämänhetkinen osaamisen taso kohtaavat. Strategian kannalta kriittisten osaamisten määrittely sekä sanoittaminen myös auttavat henkilöstöä ymmärtämään paremmin strategiaa ja sen asettamia edellytyksiä osaamisille.

Strategian kannalta keskeisiä osaamisasia on kartoitettu yhdessä liiketoimintojen kanssa. Vuoden 2025 aikana osaamiskartoitus toteutettiin kaikkien asiantuntijatyötä tekevien kanssa. Liikenteenohjaustyötä tekevien kriittiset osaamiset määriteltiin vuoden 2025 aikana ja niitä kartoitettiin vuoden 2025 lopussa. Kartoitustyö jatkuu vuoden 2026 puolelle.

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 inklusiivisuus, reilut mahdollisuudet edetä ja riittävä kompensatio, edistävät työntekijöiden hyvinvointia ja motivaatiota. Tasa-arvoisuuden ja yhdenvertaisuuden kehittymistä on arvioitu kysymällä sitä vuotuisessa henkilöstötyytyväisyyskyselyssä. Vuoden 2025 tutkimuksessa syrjimättömyys oli parantunut vuoteen 2024 verrattuna (3,55 → 3,66). Työelämän tasapaino ja hyvinvointiosio oli parantunut myös mitattavasti (3,79 → 4,08).

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen on arvioitu Fintrafficile olennaiseksi omaa työvoimaa koskeväksi aihealueeksi. Fintraffic pyrkii eri toimin vahvistamaan työntekijöidensä terveyttä ja hyvinvointia. Fintrafficile on myönnetty vuosille 2022–2026 Mieli ry:n Hyvän mielen työpaikka-merkki. Fintrafficilla on käytössä lakisääteistä merkittävästi laajempi työterveyshuolto, joka kuuluu kaikille Fintrafficilla työsuhteessa oleville työntekijöille työsuhteen laadusta ja kestosta riippumatta. Työterveyshuolto edistää terveellistä työympäristöä ja turvallisia työoloja. Lakisääteisen ennaltaehkäisevän työterveyshuollon lisäksi Fintraffic tarjoaa työntekijöilleen kattavat vapaaehtoiseen työterveyshuoltoon sisältyvät yleislääkäri- ja erikoislääkärita-

soiset sairaanhoitopalvelut. Myös työfysioterapeutin (ml. suoravastaanotto), fysioterapeutin sekä työterveyspsykologien palvelut ovat työntekijöiden käytettävissä. Lyhytpsykoterapiaa tarjotaan työterveyslääkärin ja työterveyspsykologin lähetteellä sitä tarvitseville. Työterveyspalvelut Fintrafficile tuottaa Suomen Terveystalo Oy.

Osana hyvinvoinnin palveluita käytössä 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 2025 Fintraffic tuki henkilöstönsä hyvinvointia liikuntakampanjoin, kattavalla työterveyshuollolla ja matalan kynnyksen mielen hyvinvointipalvelun Happi Healthin avulla. Työsuhdepyörä oli suosittu etu myös vuonna 2025. Vuoden lopussa se oli käytössä lähes 300 fintrafficlaisella.

Fintrafficin työterveyskumppanin Terveystalon mukaan yhtiö huolehtii erittäin kattavasti sairauspoissaolojen seurannasta ja työkykyneuvotteluista. Terveystalon tuottaman hyvinvointi-indeksin trendi on positiivinen: Vuonna 2025 hyvinvointi-indeksi oli 93,73 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 93,33 prosenttia. Indeksikuva niiden henkilöiden osuutta, joilla ei esiinny ongelmia seuraavilla



osa-alueilla: puutteellinen työnhallinta, ristiriita työn ja muun elämän yhteensovittamisessa, puutteellinen työn palkitsevuus, puutteellinen sosiaalinen tuki työssä, kuormittuneisuus ja tyytymättömyys. Hyvinvointi-indeksi muodostuu Terveystalon terveystarkastuksen vastausten perusteella.

Terveystalon keväällä 2025 toteuttaman Työ-Optimi-hyvinvointikyselyn mukaan Fintrafficin vastaajista voi hyvin 82 prosenttia (2024: 82 % ja 2023: 77 %). Terveystalon kattavassa, yli 10 000 vastaajaa sisältävässä vertailuaineistossa hyvin ilmoitti voivansa 66 prosenttia vastaajista. Uupumisuuskassa tai uupuneita oli Fintrafficin henkilöstössä puolet vähemmän kuin Terveystalon vertailuaineistossa (8 % vs. 16 %).

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

Fintraffic on tukenut henkilöstönsä painonhallintaa monin tavoin ja luvuissa on päästy merkittävästi alaspäin. Vielä vuonna 2022 ylipainoisia oli peräti 27 prosenttia. Terveystalon vertailuaineistossa ylipainoisia on 25 prosenttia eikä tämä ole muuttunut vastaavalla ajanjaksolla.

Yksi merkittävistä painonhallintaan liittyvistä toimenpiteistä on ollut Fintrafficin urauurtava hyvinvointihanke Fit For Future Fintraffic, jonka tavoitteena oli herättää oivalluksia pysyvään painonhallintaan ja vahvistaa motivaatiota oman hyvin-

voinnin vaalimiseen moniammatillisen tiimin tukemana. Valmennukseen hakeneet ja työterveys-huollon ilmoittautuneiden joukosta valitsevat osallistujat saivat painonhallinnan tueksi myös painonhallinnan lääkityksen, jota käytettiin työterveyslääkärin ohjauksessa. Ohjelman tulokset ovat olleet erinomaisia.

Yllä luetellut myönteiset vaikutukset kohdistuvat koko omaan työvoimaan.

Riskit, mahdollisuudet ja riippuvuudet

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia Fintrafficille oleellisiksi henkilöstöön liittyviksi riskeiksi on tunnistettu työntekijöiden osaamispuutteet, osaavan työvoiman saatavuus sekä työtaistelutoimenpiteet. Riskit koskevat koko henkilöstöä ja kohdistuvat maantieteellisesti Suomeen, jossa kaikki Fintrafficin toiminta tapahtuu.

Fintrafficin toiminta perustuu asiantuntijapalveluiden tuottamiseen, minkä vuoksi se on vahvasti riippuvaista osaavan ja riittävän henkilöstön saatavuudesta. Tämä edellyttää sekä nykyisen henkilöstön osaamisen jatkuvaa kehittämistä että kykyä rekrytoida työmarkkinoilta tarvittavaa erityisosaamista. Liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita tuotetaan ympäri vuoden, kaikkina vuorokauden-aikoina. Henkilöstön poissaolot tai palvelutuotannon keskeytyminen voisivat aiheuttaa merkittäviä häiriöitä liikenteelle ja logistiikalle. Korkea järjestä-

tymisaste lisää ammattiyhdistysliikkeiden mahdollisuuksia työtaistelutoimenpiteiden toteuttamiseen, mikä muodostaa riskin palveluiden jatkuvuudelle. Työtaistelutoimenpiteet voivat vaikuttaa sekä liikenteenohjauksen operatiiviseen toimintaan että asiantuntijapalveluiden tuottamiseen laajemmin.

Kaksoisolennaisuusanalyysissa on tunnistettu myös mahdollisuus vahvan ja houkuttelevan työnantajakuvan kautta. Fintrafficissa on käynnissä yrityskulttuurin kehittämishanke, jonka tavoitteena on vahvistaa yhteistä toimintakulttuuria ja sitoutumista. Vuonna 2025 valmistui Fintrafficin yrityskulttuurikäsikirja, jota työstettiin yhdessä henkilöstön kanssa. Lisäksi valtaosa henkilöstöstä kokee työnsä merkitykselliseksi. Näiden tekijöiden katsotaan tukevan Fintrafficin kykyä houkutellessa, sitouttaa ja kehittää osaavaa työvoimaa pitkällä aikavälillä.

Siirtymäsuunnitelmiin liittyvät vaikutukset

Fintrafficin omasta liiketoiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt ovat tyypillisiä asiantuntijapalveluita tuottavalle organisaatiolle ja syntyvät pääosin hankinnoista. Fintrafficin fossiiliriippuvuus on jo tällä hetkellä vähäistä ja valtaosa ostetusta energiasta on tuotettu fossiilivapaasti.

Fintrafficin tieteelliseen tietoon perustuvien päästövähennystavoitteiden, joilla edistetään hiili-neutraali Suomi 2035 -tavoitetta sekä ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin

ilmastosopimuksen mukaisesti, ei arvioida aiheut-tavan omassa liiketoiminnassa merkittäviä kielteisiä vaikutuksia henkilöstöön, kuten rakenneuudistuk-sista johtuvia henkilöstövähennyksiä.

Fossiilisista polttoaineista irtautuminen voi kuitenkin tulevaisuudessa vaikuttaa liikennejärjes-telmätasolla eri kuljetusmuotojen välisiin paino-tuksiin ja toimintamalleihin. Näiden muutosten mahdollisia vaikutuksia Fintrafficin palvelutar-jontaan tai henkilöstötarpeisiin ei voida raportointi-hetkellä arvioida luotettavasti.

Teknologisen kehityksen ja automaation lisään-tyessä tarve ihmisen suorittamalle operatiiviselle liikenteenohjaustyölle voi vähentyä, millä saattaa olla vaikutuksia operatiivisen työn määrään. Tämä kehitys on osin nähtävissä jo nykytilanteessa: puhtaasti operatiivista liikenteenohjaustyötä tekevien määrä on vähentynyt samalla, kun asiantun-tijatyötä tekevien määrä on kasvanut. Automaation eteneminen voi siten kohdistua kielteisesti erityisesti liikenteenohjaustyötä tekeviin henkilöstöryhmiin. Toisaalta manuaalisen työn automaation lisäänty-minen voi mahdollistaa työn sisällön monipuolistu-misen ja mielekkäämpien työtehtävien syntymisen. Myös tekoälyn kehityksellä voi tulevaisuudessa olla merkittäviä vaikutuksia toimisto- ja asiantuntija-työhön, mutta näiden vaikutusten laajuutta ei voida raportointihetkellä arvioida luotettavasti.



Muutoksiin varautumiseksi Fintrafficcissa on käynnissä strategisten osaamisten kartoitus, jossa arvioidaan henkilöstön osaamisen tasoa suhteessa strategian toteuttamisen kannalta kriittisiin osaamistarpeisiin. Asiantuntijahenkilöstön osalta kartoitus on valmistunut, ja operatiivisen henkilöstön osalta työ on raportointihetkellä käynnissä. Kartoituksen tulosten perusteella asiantuntijoiden koulutuksia on jo kohdennettu, ja vastaavia toimenpiteitä tullaan toteuttamaan myös operatiivisen henkilöstön osalta. Kohdennettujen koulutusten avulla pyritään ehkäisemään henkilöstöön kohdistuvia mahdollisia kielteisiä vaikutuksia ja tukemaan osaamisen kehittymistä muutostilanteissa. Vaikutusten hallintaan kohdennetut resurssit koostuvat osaamiskartoitukseen hankitusta ohjelmistosta sekä henkilöstöhallinnon, asiantuntijoiden ja esihenkilöiden työpanoksesta.

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. Fintraffic on sitoutunut 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. Yhtiö kunnioittaa keskeisiä ihmisoikeusjulistuksia, kuten ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) julistusta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista, mukaan luettuna järjestäytymisvapaus ja kollektiivisen neuvottelu-oikeuden 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 koskevat menettelyt toteutetaan osana yrityksen yleistä riskien arviointia.

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 henkilöstö-tyytyväisyyskyselyn kautta, jossa on mahdollisuus myös avoimeen palautteeseen. Vuoden 2025 Pulssi-kyselyssä avoimina palautteina annettiin yhteensä 1 851 kommenttia. 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 liikennemuotoikohtaisia yhteistoi-

mintakokouksia, joissa käsitellään kyseiseen liikennemuotoon liittyviä asioita. Kokouksissa henkilöstön edustajia informoidaan ja heitä kuullaan, ja yhteistointalain tarkoittamissa asiakokonaisuuksissa heillä on myös mahdollisuus osallistua päätöksentekoon. Työnantajan edustajina kokoukseen osallistuu kunkin liiketoiminnan 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 liiketoiminnan 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



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. Uusin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelma on laadittu vuoden 2025 lopussa. Fintrafficissa tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta on jokaisen henkilön oikeudenmukainen kohtelu riippumatta hänen sukupuolestaan, iästään, etnisestä taustastaan, uskonnostaan, terveydentilastaan, mahdollisesta vammaisuudesta, seksuaalisesta suuntautumisesta, sukupuoli-identiteetistään tai muusta henkilöön liittyvästä tekijästä.

Fintrafficissa tavoitteena on yksilöiden yhdenvertainen kohtelu, epätasa-arvoisuuden puuttuminen, oikeudenmukainen ja välittävä johtaminen, luotta-

muksellisuuden kasvattaminen, asioiden avoin käsittely, vuorovaikutteinen ja aktiivinen viestintä sekä kaikenlaisen syrjimyksen estäminen. Lain-säädäntöön ja moraalisiin näkökulmiin perustuvan syrjimättömyyden ja yhdenvertaisuuden lisäksi Fintrafficissa korostetaan monimuotoisuuden (ikä, sukupuoli, etninen tausta, fyysiset kyvyt, arvot, erot työtehtävissä jne.) johtamista liiketoiminnallisesta näkökulmasta. Työntekijöiden monimuotoisuuden johtamisen ja diversiteettiä arvostavan ilmapiirin katsotaan tuovan kilpailuetua ja parantavan tuottavuutta.

Sitoumukset ja puuttuminen

Vuosina 2024–2025 vaiheittain käyttöön otetuissa Helsingin toimitiloissa 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 sekä sisällytetty loppuvuodesta 2025 valmistuneeseen kulttuurikäsikirjaan.

Fintraffic ei ole toistaiseksi tehnyt muita toimintaperiaatteisiin liittyviä sitoumuksia, jotka koskevat inklusiota tai positiivista 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 henkilöstötyytyväisyyskyselyn kautta, jossa on mahdollista antaa myös avointa palautetta. Vuoden 2025 Pulssi-kyselyssä avoimena palautteena annettiin yhteensä 1 851 kommenttia. Palautteeseen perehdytään tarkkaan myös ylimmän johdon toimesta. Koska kysely on anonyymi, voidaan ajatella tämän tarjoavan mahdollisuuden matalan kynnyksen mielipiteen 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 tilaisuu-

deda on mahdollista esittää kysymyksiä sekä tuoda esiin näkemyksiä ja ideoita. Info nauhoitetaan ja tallenne julkaistaan yhtiön intranet-sivuilla. Tämä yhteydenpito on tyypiltään kuulemista.

Fintraffic pitää yhteyttä henkilöstöön myös henkilöstön edustajiensa välityksellä. Fintrafficin yhteistoimintaryhmä, jossa käsitellään koko konsernia koskevat asiat, kokoontuu neljä kertaa vuodessa. Lisäksi järjestetään liiketoimintakohtaisia 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 liiketoiminnan toimitusjohtaja tai hänen valtuuttamansa henkilö sekä henkilöstöjohtaja tai työsuhteopäällikkö. 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 liiketoiminnan toimitusjohtajalla. Jos yhteistoiminta neuvottelut 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 yhtiökohtaiset 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 kehittämissuhteita 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 osana vuosittain toteutettavaa henkilöstötyytyväisyys-

tutkimusta. Tämä yhteydenpito on tyypiltään kuulemista.

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 henkilöstövähennysvaikutuksia. Jos vaikutuksia tulisi, henkilöstöä kuullaan ennen päätöksentekoa yhteistoimintalain edellyttämällä tavalla ja työntekijöiden näkemykset huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa.

Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiintuomiseksi (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 yhteistoimintalain mukaisesti kuvatulla tavalla. Tähän kuuluu muun muassa lakisäätötoimintasuunnitelman laatiminen. Fintrafficilaiset voivat ilmoittaa huolenaiheistaan ja tarpeistaan joko omalle esihenkilölleen, henkilöstö-

hallinnolle, luottamusmiehelle tai -henkilölle, työsuojeluvaltuutetulle tai työterveyshuoltoon.

Kaikilla fintrafficilaisilla on myös pääsy anonyymiin ilmiäntokanavaan (whistleblowing), jolla he voivat tuoda havaitsemansa epäkohdat yhtiön ylimmän johdon tietoon. Kanavassa on mahdollista eritellä, minkä konserniyhtiön toimintaa ilmiänto koskee.

Anonyymi ilmiäntokanava on Fintrafficin vuonna 2022 perustama ja ulkopuolisen palveluntarjoajan toteuttama ja hallinnoima. Ilmiäntokanavaan on linkki sekä yhtiön intranetissä että ulkoisilla verkkosivuilla. Ilmiäntokanavaan tulleet ilmoitukset osoitetaan varatoimitusjohtajan ja henkilöstöjohtajan käsiteltäviksi, 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. Ilmiäntokanavaan tehtyjen ilmoitusten käsittelyssä noudatetaan ilmoittajan suojelemlain (1171/2022) mukaisia määräaikoja. Vuosittaisessa henkilöstökyselyssä tiedustellaan, ovatko työntekijät tietoisia anonyymistä ilmiäntokanavasta. 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 Lupa- ja valvontaviraston työsuojeluosaston puoleen tai viime kädessä saattaa riita-asian toimivaltaisen 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. Omaan

työvoimaan liittyvien riskien ja mahdollisuuksien vaikutusta strategiaan ja liiketoimintamalliin sekä strategian ja liiketoimintamallin vaikutuksia omaan henkilöstöön käsitellään osana strategiaprosessia.

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 ja -henkilöiden sekä työsuojeluvaltuutettujen kanssa.

Fintrafficin henkilöstöosastolla työskentelee 16 alan ammattilaista. Toimintaa johtaa kokenut henkilöstöjohtaja, joka on konsernin johtoryhmän jäsen ja raportoi konsernin toimitusjohtajalle. Palkanlaskenta on ulkoistettu kumppanille. Sekä henkilöstöosaston työntekijät, erityisesti HR Business Partnerit, työsuohdepäälliköt ja henkilöstöjohtaja, että liiketoimintojen johto, käyvät säännöllistä vuoropuhelua henkilöstön edustajien kanssa. Koko konsernin yhteistoimintaryhmä, johon kuuluu luottamusmiehiä ja -henkilöitä ja työsuojeluvaltuutettuja kaikista liiketoiminnoista ja yhteisistä palveluista sekä liiketoimintojen 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 järjestetävässä anonyymissä henkilöstökyselyssä. Vuonna 2025 kyselyssä annettiin avointa palautetta 1 851 kommenttia. Aiempina vuosina Pulssi-henkilöstökyselyissä saadun palautteen perusteella on muun muassa otettu käyttöön suositut työsuohdepyörät ja Fintrafficin vaihto-oppilasohjelma, jossa henkilöstö tutustuu yhden päivän ajan toisen yksikön työhön. Henkilöstön mielipidettä kysytään myös erilaisissa hankkeissa, esimerkiksi yrityskulttuurityön yhteydessä.

Kielteiset vaikutukset

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. Riskiä hallitaan asianmukaisin teknisin suojaustoimenpitein sekä kouluttamalla henkilöstöä havaitsemaan ja ilmoittamaan poikkeamista.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden terveyden, turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistäminen on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi

aihealueeksi. Koska yhtiö tuottaa liikenteenohjauksen palveluja ympäri vuorokauden, noin 64 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, tukemalla henkilöstön hyvinvointia erilaisten hankkeiden kautta (vuonna 2025 mm. Fit For Future Fintraffic -painonhallinnan pilottihanke), 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, Fintraffic on toteuttanut strategisten osaamisten osaamiskartoituksen mittaamaan sitä, miten osaamistavoitteet ja tämänhetkinen osaamisen taso kohtaavat. Strategian kannalta kriittisten osaamisten määrittely ja sanoittaminen myösauttavat henkilöstöä ymmärtämään paremmin strategiaa ja sen tuomia edellytyksiä osaamisille.

Osaamiskartoituksen yhteydessä jokainen työntekijä laatii esihenkilönsä kanssa henkilökohtaisen kehitymissuunnitelman, johon kirjataan, mitä osaamisasia ensisijaisesti pitää kehittää ja millä keinoin sitä tehdään. Kehitymissuunnitelma kytketään kerran vuodessa käytäviin kehityskeskusteluihin, eli toimenpiteet siirtyvät henkilöstötietojärjestelmän kehityskeskustelupohjaan.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia yhdenvertainen ja tasa-arvoinen työyhteisö on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Fintraffic haluaa edistää henkilöstönsä syrjimättömyyttä ja yhdenvertaisuutta. Tasa-arvoinen työyhteisö, jossa huomioidaan inklusiivisuus, reilut mahdollisuudet edetä ja riittävä kompensatio, edistävät työntekijöiden hyvinvointia ja motivaatiota. Helsingin toimilatahankkeessa huomioitiin jo suunnitteluvaiheessa sukupuolten moninaisuus sosiaalituloja määritel-

täessä sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuus liikkua kiinteistössä.

Fintraffic on laatinut psykologisesti turvallisemman työpaikan periaatteet yhteistyössä työsuojelun ja työnantajan edustajien kanssa. Periaatteet on sisällytetty vuoden 2025 lopussa valmistuneeseen yrityskulttuurikäsikirjaan. Kokemusta yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon toteutumista on kartoitettu osana vuosittaista henkilöstötyytyväisyyskyselyä. Kokemus on mitattavasti parantunut.

Osana kaksoisolennaisuusanalyysia työntekijöiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen on arvioitu Fintrafficille oleelliseksi aihealueeksi. Työntekijöiden terveyttä ja hyvinvointia edistetään lukuisin eri toimenpitein. Työnantajan toimet henkilöstönsä hyvinvoinnin tukemiseen on arvioitu omaan työvoimaan kohdistuviksi olennaisiksi myönteisiksi vaikutuksiksi.

Fintrafficille on myönnetty vuosille 2022–2026 Mieli ry:n Hyvän mielen työpaikka -merkki. Fintrafficilla on käytössä lakisäätteistä merkittävästi laajempi työterveyshuolto, joka kuuluu kaikille Fintrafficilla työsuhteessa oleville työntekijöille työsuhteen laadusta ja kestosta riippumatta. Työterveyshuolto edistää terveellistä työympäristöä ja turvallisia työoloja. Lakisäätöisen ennaltaehkäisevän työterveyshuollon lisäksi Fintraffic tarjoaa työntekijöilleen kattavat vapaaehtoiseen työterveyshuoltoon

sisältyvät yleis- ja erikoislääkäritasoiset sairaanhoitopalvelut. Myös työfysioterapeutin (ml. suora vastaanotto), fysioterapeutin sekä työterveyspsykologien palvelut ovat työntekijöiden käytettävissä. Lyhytpsykoterapiaa tarjotaan työterveyslääkärin ja työterveyspsykologin läheteellä sitä tarvitseville. Työterveyspalvelut Fintrafficille tuottaa Suomen Terveystalo Oy. Fintrafficilaisten hyvinvointi on mitattavasti paremmalla tasolla, kuin Terveystalon kaikki asiakkaat kattavassa vertailuaineistossa.

Osana hyvinvoinnin palveluita käytössä 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 työyhteisötäidoista.

Vuonna 2025 Fintraffic tuki henkilöstönsä hyvinvointia liikuntakampanjoin, kattavalla työterveyshuollolla ja matalan kynnyksen mielen hyvinvointipalvelun Happi Healthin avulla. Työsuuhdepyörä oli suosittu etu myös vuonna 2025 – vuoden lopussa se oli käytössä jo lähes 300 fintrafficilaaisella.

Fintrafficin työterveyskumppanin Terveystalon mukaan yhtiö hoitaa työkykyasioita poikkeuksellisen systemaattisesti, kattavasti ja tuloksellisesti. Vuonna 2025 hyvinvointi-indeksi oli 93,73 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 93,33 prosenttia. Indeks-

kuva niiden henkilöiden osuutta, joilla ei esiinny ongelmia seuraavilla osa-alueilla: puutteellinen työnhallinta, 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 2025 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 2024 vertailuluku Fintrafficin osalta oli myös 82 prosenttia, eli raportoitu hyvinvointi on säilynyt korkealla tasolla. Uupumisuhkassa tai uupuneita oli Fintrafficin henkilöstössä puolet vähemmän, kuin Terveystalon vertailuaineistossa (8 % vs. 16 %).

Fintrafficin henkilöstöstä noin 20 prosenttia on ylipainoisia, ja heistä suurella osalla on vähintään yksi ylipainoliitännäinen sairaus, kuten diabetes. Fintraffic on tukenut henkilöstönsä painonhallintaa monin tavoin ja luvuissa on päästä merkittävästi alaspäin. Vielä vuonna 2022 ylipainoisia oli peräti 27 prosenttia. Terveystalon vertailuaineistossa ylipainoisia on 25 prosenttia eikä tämä ole muuttunut vastaavalla ajanjaksolla (2022–2025). Yksi keskeisistä hankkeista painonhallintaan liittyen oli urauurtava hyvinvointihanke Fit For Future



Fintraffic, jonka tavoitteena oli herättää oivalluksia pysyvään painonhallintaan ja vahvistaa motivaatiota oman hyvinvoinnin vaalimiseen moniammatillisen tiimin avustuksella. Valmennukseen hakeneet ja työterveyshuollon ilmoittautuneiden joukosta valitsemat osallistujat saivat painonhallinnan tueksi myös painonhallinnan lääkkityksen, jota käytettiin työterveyslääkärin ohjauksessa. Ohjelman tulokset olivat erinomaisia. Ohjelmaan osallistuneiden painonpudotus oli keskimäärin noin 12 kiloa henkilöä kohti. Eniten painoa pudottaneet kevenivät jopa 18–23 kiloa. Merkittävään painon pudotukseen pääsi 67 prosenttia ohjelmaan osallistuneista. Terveystalon palautekyselyn mukaan osallistujat olivat erittäin tyytyväisiä ohjelmaan.

Omaan työvoimaan liittyviä riskejä on kuvattu osana kaksoisolennaisuusanalyysiä. Fintrafficin toiminta koostuu asiantuntijapalveluiden myynnistä, joten toiminta on täysin riippuvaista asiantuntevasta henkilöstöstä. Osaavan työvoiman saatavuus on tunnistettu olennaiseksi riskiksi. Riskiä torjuakseen Fintraffic kouluttaa henkilöstöään varsin kattavasti.

Fintrafficin raideliikenteenohjauksessa on koulutusohjelmat operaatioiden eri tehtäviin sekä työnopastajan tehtävään. Lisäksi liiketoiminnalla on Väyläviraston myöntämät koulutuslaitosoikeudet Ratatyöturvallisuuspätevyys (TURVA), Perusteet rautatiejärjestelmästä (Pera) ja Liikenneohjaaja

-pätevyyskoulutuksiin. Peruskoulutusten ja pätevyyskoulutusten lisäksi toteutettavien säännöllisten kertaus- ja täydennyskoulutusten tarkoituksena on, että organisaatiossa työskentelee osaava ja oikea-aikaisesti koulutettu henkilöstö.

Fintrafficin lennonvarmistuksessa henkilöstön koulutus on jatkuvaa ja säännönmukaista. Koulutusten avulla varmistetaan henkilöstön osaamistason jatkuva ylläpito. Lennonvarmistuksen osana toimiva Avia College järjestää lennonjohtajien ja -tiedottajien pohjakoulutuksen sekä tämän lisäksi yksiköiden yksikkö- ja täydennyskoulutuksen. Avia College toteuttaa edellisten lisäksi myös työpaikkakouluttajien sekä pätevyyden arvioijien perus- ja kertauskoulutuksen. Lennonneuvojien peruskoulutus, pätevyyden ylläpito ja kertauskoulutukset sekä yksikön omat sisäiset koulutukset toteutetaan lennonneuvontayksikön kouluttajien toimesta. Lentopelastuskeskus toteuttaa lentopelastusjohtajien, kouluttajien ja muun henkilöstön peruskoulutuksen, pätevyyksien ylläpidon ja kertauskoulutukset sekä yksikön muut sisäiset koulutukset. Lentopelastuskoulutuksen lisäksi lentopelastuskeskus tuottaa viranomaisopimukseen perustuvaa koulutusyhteistyötä. Ilmatilan hallintayksikkö toteuttaa henkilöstönsä peruskoulutuksen, pätevyyksien ylläpidon ja kertauskoulutukset sekä yksikön muut sisäiset koulutukset. Lisäksi yksikkö toteuttaa eri ilmatilanvaraajille suunnattuja koulutuksia ilmatilan varaa-

misen prosesseista. Lennonvarmistustekniikan perus- ja järjestelmäkoulutukset järjestetään yhdessä Czech Air Navigation Institutin kanssa. Pätevyyksien ylläpito sekä laite- ja kertauskoulutukset toteutetaan sisäisesti tekniikan henkilöstön toimesta.

Fintrafficin meriliikenteenohjauksessa järjestetään alusliikennepalvelulain mukaiset koulutukset alusliikenneohjaajille ja vuoropäälliköille. Alusliikenneohjaajan peruskoulutus on kuvattu laatujärjestelmässä. Projektipäälliköiden, hankeomistajien ja projektitiimiläisten oppimispolut on kuvattu konsernin intranetissä. Operatiivinen henkilöstö harjoittelee simulaattoreissa ammattiosaamiseen liittyviä tilanteita. Molemmissa Fintrafficin meriliikennekeskuksissa on simulaattorivastaava, jonka tehtävä on yhdessä koulutusorganisaation kanssa rakentaa ja toteuttaa tarkoituksenmukaisia harjoituksia.

Fintrafficin 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 laadusta 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 Fintraffic on mukana Väestöliiton perheystävällinen työpaikkaohjelmassa sekä pilottirytyksenä EU-osarahoituksessa Care4Career-hankkeessa.

Fintraffic tarjoaa henkilöstölleen koulutusta, jonka arvioidaan vaikuttavan positiivisesti henkilön urakehityksen ja työmotivaatioon. Tähän liittyvästä



osaamiskartoitushankkeesta on kerrottu edempänä tässä vastuullisuusraportissa.

Laadukkaaseen johtamiseen liittyvistä mittareista kolme koostuu henkilöstötyytyväisyystutkimuksen mittareista. Näitä ovat arvojen mukainen toiminta, esihenkilöindeksi sekä johdon onnistuminen. Muita laadukkaaseen johtamisen mittareita ovat yhteisten palveluiden sisäinen asiakastyytyväisyyskysely ja T-Median tekemä maineutkimus.

Hyvinvoivaan ja tyytyväiseen henkilöstöön liittyvät mittarit koostuvat henkilöstötyytyväisyystutkimuksen mittareista eNPS, kokonaistulos ja kuormitus. Näiden lisäksi seurataan sairauspoissaolo-prosentin kehitystä. Tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta koskevana mittarit ovat osa henkilöstötyytyväisyystutkimusta, jonka toteuttaa Fintrafficin kumppani Balentor.

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 tietoturvallisuushavainnot ja -poikkeamia käsitellään, valvotaan ja seurataan turvallisuusilmoitusten ja riskienhallinnan järjestelmissä. Fintrafficin tietoturvan ohjausryhmä sekä liiketoimintojen tieto-

turvavastaavat 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 toiminnansuunnittelun priorisointiprosessia. Kehitystoimenpiteitä priorisoimalla on jätetty osa toimenpiteistä odottamaan myöhempiä vuosia ja pyritty vapauttamaan työaika kaikkein kriittisimpien toimenpiteiden toteuttamiseen. Vuoro- ja yötyötä koskevia toimenpiteitä on käsitelty liiketoimintojen johdossa. Vuoro- ja yötyön kielteisiä vaikutuksia vireystilan hallintaan on pyritty pienentämään 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. Liiketoimintakohtaisista koulutuksista on kerrottu edempänä tässä vastuullisuusraportissa.

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. Fintraffic kunnioittaa työntekijöiden oikeuksia eikä lakkojen merkitystä työnantajan toiminnalle pystytä tästä syystä täysin poistamaan työnantajan käytettävissä olevin keinoin.

Avainhenkilöiden sitouttaminen ja tarvittavien kyvykkyysien 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 valmistui vuoden 2025 lopussa Fintrafficin yrityskulttuurikäsikirja, jonka tekemiseen koko henkilöstöllä oli mahdollisuus osallistua.

Suunnitelmat ja toimenpiteet mahdollisuuksien hyödyntämiseksi

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

Asiantuntijoiden osalta toteutetussa ja operatiivisen henkilöstön osalta käynnissä olevassa osaamiskartoituksessa selvitettiin sitä, minkälainen osaamistaso Fintrafficilla on tietyissä, strategian kannalta kriittisissä osaamisissa. Kartoituksen perusteella tehtiin gap-analyysi, jota käytetään koulutusten suunnittelussa. Tarkoituksena on, että osaamisen kehittämistoimia suunnataan oikeisiin asioihin eli erityisesti niihin osaamisiin, joissa koetaan suurinta osaamisvajetta. 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 Fintraffic on mukana Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelmassa sekä toimii pilottiryhtymänä EU-osarahoitteisessa Care4Career-hankkeessa. Perheystävällinen



työpaikka -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. Care4Career-hanke edistää niin ikään sukupuolten tasa-arvoa, työn ja perheen yhteensovittamista sekä perheystävällisiä käytäntöjä työelämässä. Hanke toteutetaan Työterveyslaitoksen, Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) ja Mothers in Business (MiB) ry:n yhteistyönä.

Vuoden 2025 Pulssi-henkilöstötyytyväisyyskyselyssä kysyttiin toista 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 4,0. Vertailuvuonna 2024 tämä oli 3,9, eli suotuisaa kehitystä on tapahtunut.

Suomalainen yksityisyydensuojalainsäädäntö estää työnantajaa keräämästä tietoa tiettyyn vähemmistöryhmään kuulumisesta. Fintraffic on selvittänyt sitä, mahdollistaisiko Pulssi-kyselyn kaltainen anonyymi kysely sen, että voidaanko vastaajilta kysyä kuuluvatko nämä johonkin vähemmistöryhmään, jotta voidaan selvittää, eroaako erilaisiin vähemmistöryhmiin kuuluvien työntekijöiden kokemus työntekijöiden enemmistön kokemuksesta, mutta tästä ajatuksesta luovuttiin, koska kysymys

saatettaisiin kokea tungettelevana. Syrjimättömyydelle on erillinen mittaristo Balentorin kanssa vuosittain tehtävässä henkilöstötyytyväisyystutkimuksessa, jota voidaan käyttää sen seuraamiseen, miten Fintraffic on onnistunut tällä osa-alueella. Viime vuosina tämä mittari on kehittynyt suotuisasti (v. 2023: 3,34 → v. 2024: 3,55 → v. 2025: 3,66).

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, vaihtoehtoista 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. Muutosneuvotteluelvoitteen 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 kolmeen viikkoon, henkilöstön on mahdollista tuoda esiin näkemyksensä ja huolenaiheensa työnantajan suunnitelmista. Henkilöstön näkemykset ja mielipiteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan päätöksenteossa. Vuonna 2025 käydyistä muutosneuvotteluista on kerrottu tarkemmin edempänä.

Resurssit

Yhteistoimintaan suunnatuista resursseista on kerrottu tarkemmin edempänä tässä vastuullisuusraportissa. Henkilöstöjohtaja, HR Business Partnerit, työsuhdepäälliköt, toimitusjohtajat sekä muu liiketoimintojen johto käyvät säännöllistä vuoropuhelua henkilöstön edustajien kanssa.

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. Vastuullisuusohjelman perusteella 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	2026 tavoite	2030 tavoite	Keskeiset toimet
Henkilöstön hyvinvoinnin ja työturvallisuuden varmistaminen	Työntekijöiden terveyden tukemiseen on löydetty konkreettisia keinoja. Fintraffacin henkilöstö voi paremmin kuin vertailuyrityksissä. Henkilöstön kokema kuormitus on vähentynyt. Vuorotyön haittojen lieventäminen.	Työntekijöiden terveyden tukemiseen on löydetty konkreettisia keinoja ja työntekijöiden terveys on kohentunut suhteutettuna väestötason tietoihin. Fintraffacin henkilöstö voi paremmin kuin vertailuyrityksissä.	<ul style="list-style-type: none"> • Fit For Future Fintraffic-ohjelman jatko tai korvaava ohjelma • Henkilöstökerhojen tuki ja henkilöstön aktiivisuuden tukeminen käynnissä • Kuormituksen hallinta hankkeiden priorisoinnin kautta • Fintraffic Raiteessa toteutetun vireystilan arvioinnin pilottitutkimuksen tulosten arviointi ja jatkosta päättäminen
Tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden vahvistaminen	Esihenkilöiden osaaminen on koulutuksen myötä lisääntynyt DEI-asioissa sekä syrjintään ja häirintään puuttumisessa. Fintraffacin perheystävällisyyden parantaminen: Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelman mukaiset tavoitteet ja toimenpiteet. Fintraffacin ikäohjelman mukaiset toimenpiteet.	Henkilöstö arvioi syrjimättömyyden ja yhdenvertaisuuden kehittyneen suotuisasti. Henkilöstö kokee Fintraffacin perheystävällisyyden parantuneen mitattavasti. Työntekijät raportoivat, että kokevat Fintraffacissa olevan tarjolla ratkaisuja eri elämänvaiheiden ja työn yhteensovittamiseen (nuoret, harjoittelijat, ikääntyneet).	<ul style="list-style-type: none"> • Esihenkilöiden kouluttaminen DEI-teemoissa ja puuttumisessa sekä näiden teemojen esilläpito myös kulttuurityössä • Henkilöstökyselyiden tulosten arviointi ja toimenpiteistä päättäminen • Väestöliiton perheystävällinen työpaikka -ohjelman mukaiset toimenpiteet • Fintraffacin ikäohjelman mukaiset toimenpiteet
Henkilöstön osaamisen kehittäminen	Fintrafficilla on selkeä käsitys organisaation osaamisesta keskeisiin strategisiin teemoihin liittyen. Koulutustarjonta laaditaan osaamiskartoituksen pohjalta. On-boarding-prosessin kehittäminen. Oppimispolkujen laatiminen aloitetaan.	Kohdennettujen koulutusten ja tiettyjen rekrytointien myötä osaamiskapeikot ovat vähentyneet. Erityisesti liikennemuodot ylittävien urasiirtymien tukemiseen on toimiva malli ja henkilöstön osaamista hyödynnetään yli liikennemuotorajojen	<ul style="list-style-type: none"> • Gap-analyysi operatiivisten työntekijöiden osaamiskartoitukseen perustuen sekä suunnitelma strategian edellyttämän osaamisen kouluttamisesta / hankkimisesta / muista toimenpiteistä (tehtäväkierrot ym.) • On-boarding-prosessin kehittäminen • Oppimispolkujen laatiminen aloitetaan

Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet (S1-6)

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

Työntekijöiden määrä keskimäärin (hlöä)*	2025	2024
Miehet	901	907
Naiset	292	291
Työsuhteiset työntekijät yhteensä	1 193	1 198

* Henkilöstömäärät on raportoitu vastaavasti tilinpäätöksen liitetiedoissa.

projekti- tai kausiluonteisuus, kysynnän vakiintumattomuus ja työntekijän oma pyyntö. Osa-aikaisista työsuhteista 76 prosenttia on lähtöisin työntekijän aloitteesta.

Työntekijöiden vaihtuvuus	2025	2024
Työsuhde päättynyt (hlöä)*	60	70
Vaihtuvuusprosentti	4,99	5,85

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

$$\text{Vaihtuvuus, \%} = \frac{\text{Palveluksesta lähteneiden henkilöiden määrä 1.1.–31.12.}}{\text{Henkilöstön määrä 31.12.}} \times 100$$

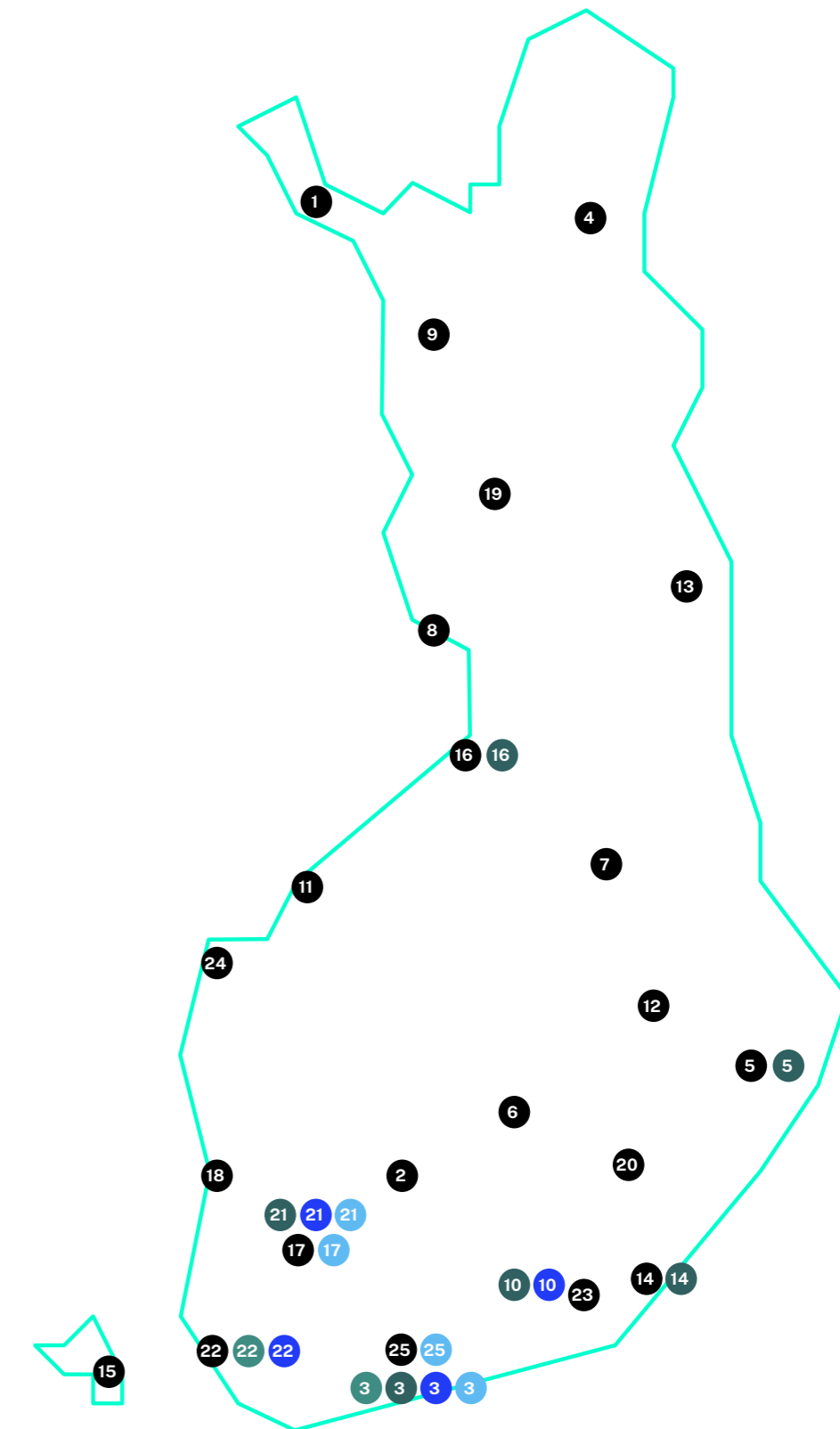
Työsuhdetyypit 31.12.2025	Naiset (hlöä)	Miehet (hlöä)	Yhteensä
Työsuhteisten työntekijöiden määrä	299	903	1 202
Vakinaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	279	874	1 153
Määräaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	20	29	49
Vaihtelevalla työajalla työskentelevien työsuhteisten työntekijöiden määrä*	7	31	38
Kokoaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	266	828	1 094
Osa-aikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä	26	44	70

* Mukana myös tarvittaessa töihin kutsuttavat.

Toimipisteet yhtiöittäin 31.12.2025

- Enontekiö 1
- Halli 1
- Helsinki 372
- Ivalo 5
- Joensuu 4
- Jyväskylä 11
- Kajaani 4
- Kemi 4
- Kittilä 4
- Kouvola 89
- Kruunupyy 4
- Kuopio 14
- Kuusamo 3
- Lappeenranta 3
- Maarianhamina 3
- Oulu 87
- Pirkkala 17
- Pori 5
- Rovaniemi 16
- Savonlinna 1
- Tampere 154
- Turku 78
- Utti 3
- Vaasa 6
- Vantaa 313

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





Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu (S1-8)

Valtaosa Fintraffacin henkilöstöstä, 84 prosenttia, on työehtosopimusten piirissä. Määrällisesti suurin osa Fintraffacin henkilöstöstä, 28 prosenttia, kuuluu asiakaspalvelua, liikenteenhoitoa ja -ohjausta sekä hallinnollisia ja muita toimistotehtäviä koskevan työehtosopimuksen (1.4.2025–31.3.2028) piiriin, jota sovelletaan Fintraffacin raideliikenteen-ohjauksessa. Toiseksi eniten, 16 prosenttia, kuuluu Fintraffacin lennonvarmistuksen lennonjohtajia koskevan työehtosopimuksen (1.5.2024–30.4.2027) piiriin. Fintraffacin lennonvarmistuksessa on toinen laaja työehtosopimus (27.3.2025–29.2.2028), jonka piiriin kuuluu 11 prosenttia konsernin henkilöstöstä. Kymmenen prosenttia konsernin henkilöstöstä kuuluu Rautatiealan toimihenkilöitä koskevan työehtosopimuksen (voimassa 31.3.2028 saakka) piiriin. Suurin osa tieliikenteenohjauksen henkilöstöstä kuuluu Fintraffic Tien työehtosopimukseen (voimassa 31.3.2028 saakka) ja suurin osa meriliikenteenohjauksen henkilöstöstä Fintraffic Meriliikenteenohjauksen työehtosopimuksen (voimassa 31.3.2028 saakka) piiriin, yhteensä 17 prosenttia konsernin henkilöstöstä. Ilmailutietoteknisten työehtosopimuksen piiriin kuuluu noin kaksi prosenttia konsernin henkilöstöstä (voimassa 28.2.2026 saakka). Noin 16 prosenttia konsernin

henkilöstöstä ei kuulu työehtosopimusten piiriin, vaan heidän työsuhteittensa ehdot määräytyvät työopimuksen ja työnantajan noudattamien politiikojen ja periaatteiden perusteella.

Kattavuusaste	Työsopimusneuvottelujen kattavuus	Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu
	Työsuhteiset työntekijät – ETA-alue	Edustus työpaikalla
0–19 %		
20–30 %		
40–59 %		
60–79 %		
80–100 %	Suomi	Suomi

Fintraffacilla 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 31.12.2025

Ikäryhmä	Työntekijöiden määrä ikäryhmässä (henkilöä)	Työntekijöiden osuus henkilöstöstä (%)
alle 30-vuotiaat	69	6 %
30–50-vuotiaat	698	58 %
Yli 50-vuotiaat	435	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 työopimuksen perusteella. Alin työopimuksen perusteella kokoaikaiselle työntekijälle maksettava palkka on 75 prosenttia Suomessa maksettavasta bruttomääräisestä mediaanipalkasta.

Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit (S1-13)

Säännöllinen tulos- ja urakehitysarviointi tehtiin vuonna 2025 84 prosentille työntekijöistä.

Kattavuusaste	Vuosi 2025		Vuosi 2024	
	Naiset*	Miehet**	Naiset*	Miehet**
Tulos- ja urakehitysarviointi	87 %	89 %	85 %	84 %
Koulutustuntien määrä (tuntia)	7 011	28 690	6 758	22 661

* 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 %) kuuluu lakisääteisen työterveyshuollon piiriin. Palvelun tarjoajana toimii Suomen Terveystalo Oy. Työterveyshuollon sisältö on kuvattu Fintrafficin ja palveluntarjoajan välisessä hankintasopimuksessa ja palvelukuvauksessa. Työperäisistä vammoista ja työperäisistä terveysongelmista johtuvien kuolemantapausten määrä vuonna 2025 oli nolla.

Fintrafficin henkilöstölle sattui 11 työpaikatapaturmaa ja 15 työmatkatapaturmaa. Työpaikalla tapahtuneista tapaturmista aiheutui yhteensä 19 työkyvyttömyyspäivää, joten vuoden 2025 tapaturmataajuus oli 1,27. Tapaturmat olivat pääosin liukastumisia, kaatumisia ja kompastumisia.

Fintrafficilla ei ollut raportointikaudella työntäjän 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 2025		Vuosi 2024	
Kattavuusaste	Naiset*	Miehet**	Naiset*	Miehet**
Perhevapaata käyttäneet työntekijät	5,1 %	6,1 %	3,8 %	4,9 %

* 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)

	Liikenteen-ohjaajat	Muu henkilöstö	TESin ulkopuoliset	Kaikki henkilöt
Tie	1,02	1,04	N/A	0,86*
Lennonvarmistus	0,99	0,92	0,75*	0,77
Meriliikenteenohjaus	1,13	1,01	N/A	1,02
Raide	1,00	0,96	1,14	1,02
Yhteiset palvelut	N/A	N/A	0,82**	0,82**
Kaikki	0,97	0,93	0,74*	0,92

Taulukossa kuvattu naisten palkkojen suhdetta miesten palkkoihin.

* Palkkaero selittyy sillä, että vaativuustasoltaan vaativimmissa 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.

	Vuosi 2025	Vuosi 2024
Toimitusjohtajan vuosiansio, kiinteä osuus	297 487 €	298 680 €
Toimitusjohtajan vuosiansio, muuttuva osuus	51 584 €	45 788 €
Yhteensä	349 071 €	344 468 €
Henkilöstön keskimääräinen vuosiansio, kiinteä osuus	74 005 €	70 764 €
Henkilöstön keskimääräinen vuosiansio, muuttuva osuus	2 472 €	2 075 €
Yhteensä	76 477 €	72 839 €
Henkilöstön ja toimitusjohtajan palkan välinen suhde	1:4,6	1:4,7



Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset (S1-17)

Raportointikaudella työnantaja on sopinut Helsingin käräjäoikeudessa vireillä olleen oikeusriidan, joka koski työntekijänä olleen miehen kannetta syrjinnästä perheenhoitovelvollisuuden perusteella.

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. Käräjäoikeuden tuomio, jossa työnantajan katsottiin toimineen oikein, ei ole lainvoimainen, vaan kantajat valittivat asiasta hovioikeuteen. Kolme henkilöä raportoi henkilöstökyselyssä kokeneensa seksuaalisuuteen tai sukupuoleen perustuvaa häirintää ja kaksi henkilöä häirintää rasistisen tai sovinnostisen puheen muodossa.

S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt

Olenaisuusanalysissa korostui Fintrafficin yhteiskunnallinen vaikuttavuus eli liikenteen ekosysteemille ja käyttäjille tuotetut hyödyt. Fintrafficin palveluiden vaikutusten kohteena olevat yhteisöt on kuvattu tämän raportin yleisessä osiossa SBM-2:ssa.

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

Fintraffic on huomionut omassa toiminnassaan ja siitä raportoitessa keskeiset vaikutusten kohteena olevat yhteisöt.

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 vauhdittamisen avulla
- reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja sen jakaminen sekä 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 liikennejärjestelmässä
- 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 toimi-joiden kanssa kaikille avointa liikennealan dataeko-systeemiä, jossa tietoa aiempaa paremmin hyödyntä-mällä voidaan edistää alan palveluiden kehitystä. Fintrafficin koordinoiman liikenteen dataekosys-teen tavoitteena on kehittää kotimaiseen ja kansain-väliseen markkinaan tarjottavia kilpailukykyisiä ja skaalattavia liikenne- ja liikkumispalveluita, jotka mahdollistavat liikennemuotoja yhdistäviä turvallisia, vähäpäästöisiä ja käyttäjälähtöisiä matka- ja logistiik-kaketjuja. Fintraffic toimii työssä ennen kaikkea muiden liiketoiminnan mahdollistajana.

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

Dataekosysteemi synnyttää suoria hyötyjä liikenteen parissa toimivien yhtiöiden liike-toimintaan, 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. Lentoliikenteessä on julkaistu Fintraffic Sky -sovellus, joka mahdollistaa muun muassa matalailmatilassa tapahtuvan dronelii-kenteen tilannekuvan parantamisen. Tarkentuva tilannekuva ja tiedon hyödyntäminen tehostavat logistiikkaa, millä on suuri vaikutus yritysten ja kotitalouksien kustannuksiin.

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. Raideliikenteessä raiteiden kapasiteettia voidaan kasvattaa merkittä-västi 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 esimerkiksi tieliikenteenohjauksen tiedonvälitys-kyvyn parantaminen, matalailmatilan tilannekuvan rakentaminen ja meriliikenteen ilmoituspalvelu sekä sähköiset rahtikirjat.

Fintraffic perusti vuonna 2024 liikenteen data-palveluiden vientiä edistävän vientiklusterin. Tavoit-teena on edistää Suomessa toimivien yritysten kansainvälistä liiketoimintaa.

Fintraffic on sitoutunut toimimaan tehokkaasti, ja sillä on sisäinen tehostumisohjelma sekä EU-sään-telystä tulevia taloustavoitteita osassa liiketoimin-nassaan. Näillä varmistetaan, että julkisten organi-saatioiden 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. Toimintaperiaat-teita on käsitelty yhtiön vastuullisuusohjelmassa, ja niihin sisältyvät:

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

Fintrafficin palveluiden kohteena olevia yhteisöjä koskevat olennaiset vaikutukset, keskeiset riskit ja mahdollisuudet on tunnistettu yhtiön riskienhallin-taprosessin periaatteisiin perustuvassa kaksoisolennaisuusanalyysissä.

Vastuullisuus on integroitu keskeiseksi osaksi Fintrafficin strategiaa, liiketoimintaa ja muuta päätöksentekoa. Yhtiö päivittää vuosittain olennaiset vastuullisuusvaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet. Vastuullisuuteen liittyviä riskejä hallitaan osana riskienhallintajärjestelmää. Fintraffic valvoo vastuul-lisuuden noudattamista ja toteutumista sekä ryhtyy tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin.

Fintraffic on määritellyt konsernin johtoryhmässä vastuuhenkilön keskeisille sidosryhmille. Vastuu-henkilö 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 vastuullisuusohjelmaansa, joka päivitettiin joulukuussa 2025.

Fintrafficin keskeiset sidosryhmät ovat asiakkaat (tilaajat ja viranomaiskumppanit, loppukäyttäjä-asiakkaat sekä sovelluskehittäjät ja datan hyödyntäjät), omistaja, henkilöstö, ministeriöt, tutkimusyhteisö, elinkeinopoliittiset etujärjestöt, maakunnat ja kunnat, poliitikot ja media. Edellä kuvatut toiminta-periaatteet kattavat kaikki vaikutusten kohteena olevat yhteisöt.

Fintraffic toimii kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti. Asiasta on kerrottu tarkemmin kohdassa S1-1. Joulukuussa 2024 Fintrafficin hallituksessa hyväksytyyn vastuullisuuspolitiikan mukaisesti yhtiö noudattaa EU:n vastuullisuussäätelyä sekä valtio-omistajan ohjeistuksia. YK:n Global Compact -periaatteet ohjaavat yhtiön toimintaa. Fintraffic soveltaa toiminnassaan Arvopaperimarkkinayhdistyksen hallinnointikoodia sekä OECD:n Corporate Governance -suosituksia. Fintraffic kunnioittaa keskeisiä ihmisoikeusjulistuksia, kuten ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) julistusta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista.

Fintraffic tuottaa palveluita Suomessa. Yhtiö toimii kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti.

Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmä	Sidosryhmän odotukset	Hallintakeinot	Yhteydenpito
Asiakkaat, viranomaiset, yritykset ja yhteisöt, sovelluskehittäjät ja datan hyödyntäjät, kansalaiset	<ul style="list-style-type: none"> Palveluiden korkean turvallisuustason ja toimintavarmuuden sekä tehokkuuden ylläpitäminen Maa- ja liikenteen luokan 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 	<ul style="list-style-type: none"> Palveluiden ja datan korkean laadun ja kattavuuden sekä toimintavarmuuden jatkuva kehittäminen Jatkuva yhteydenpito, selkeät asiakkuudenhoitomallit Asiakastytyväisyyskyselyt ja yrityskuvatutkimus Asiakasymmärryksen kartuttaminen Panostukset palvelutuotannon toimintavarmuuteen 	Jatkuvaa
Liikenne- ja viestintäministeriö	<ul style="list-style-type: none"> Valtion Liikenne12-suunnitelman edistäminen Omistajapoliittisen periaatepäätöksen noudattaminen Omistajastrategian noudattaminen Vaikuttavuushyötyjen tuottaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Fintrafficin strategian toimeenpanon varmistaminen Jatkuva yhteydenpito Tiivis yhteistyö alan sidosryhmien kanssa 	Jatkuvaa
Henkilöstö	<ul style="list-style-type: none"> Merkityksellinen työ Oikeudenmukainen palkkaus ja kilpailukykyiset henkilöstöedut Laadukas esihenkilötyö Hybridityö sekä laadukkaat ja tarkoituksenmukaiset työvälineet Hyvä yrityskulttuuri Osaamisen kehittäminen ja työmarkkinakelpoisuuden ylläpito 	<ul style="list-style-type: none"> Tiivis ja avoin yhteydenpito henkilöstöjärjestöjen kanssa Palkkausjärjestelmät ja edut Esihenkilötyökalujen ja koulutusten kehittäminen Kulttuurin ja osaamisen kehittäminen Kyselyt 	Jatkuvaa
Tutkimusyhteisö ja koulutus	<ul style="list-style-type: none"> Tieteen edistäminen ja tutkimustiedon jakaminen, yhteistyön edistäminen Harjoittelupaikkojen tai lopputöiden tarve Vaikuttaminen liikennejärjestelmän tietopohjaiseen kehittämiseen 	<ul style="list-style-type: none"> Osallistuminen tutkimushankkeisiin Näkyvyyden lisääminen oppilaitoksissa Harjoittelupaikkojen tarjoaminen 	Tarvittaessa
Elinkeinopoliittiset etujärjestöt	<ul style="list-style-type: none"> Avoin ja aktiivinen dialogi Yhteisten etujen ajaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Tiedonvaihto alan foorumeilla Suomessa ja kansainvälisesti Aktiivinen osallistuminen valittujen järjestöjen toimintaan 	Tarvittaessa
Kunnat ja maakunnat	<ul style="list-style-type: none"> Valtion ja kuntien liikennedatoiden integrointi Yhteistyön sujuvuuden varmistaminen Saavutettavuuden kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vuoropuhelu kuntien ja maakuntien kanssa Digitalisaation hyödyntäminen ja ratkaisujen tarjoaminen Palvelut koko Suomelle 	Jatkuvaa
Poliitikot	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen Säätelyä ja määräyksiä koskevien vaatimusten täyttäminen ja noudattaminen Läpinäkyvä ja tehokas toiminta, kattava raportointi Tiedon tarjoaminen päätöksenteon perustaksi 	<ul style="list-style-type: none"> Maa- ja liikenteen ohjauksen, digipalveluiden ja datan tuottaminen Liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuuden takaaminen Säätelyn ja määräyksien mukainen toiminta, ja niiden noudattaminen Tiivis yhteistyö poliittisten toimijoiden kanssa, tiedon tuottaminen 	Tarvittaessa
Media	<ul style="list-style-type: none"> Aktiivinen tiedonjako Mielenkiintoinen sisältö 	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva tiedotus eri kanavissa Taustatapaamiset Median palvelu 	Tarvittaessa



Fintrafficingin tiedossa ei ole tapauksia, joissa yhtiön toiminta olisi miltään osin ristiriidassa YK:n tai ILO:n periaatteiden kanssa.

Fintrafficingilla on eettiset ohjeet, joita se noudattaa liiketoiminnassaan. Ohjeet on kuvattu tarkemmin G-osiossa.

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

Yhteydenpitokäytäntöjä on kuvattu ESRS:n yleisessä osiossa sekä S3:n SBM-2:ssa ja SBM-3:ssa.

Vaikutusten tunnistaminen:

Olennot 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 Fintrafficingin strategiaa ja liiketoimintaa. Yhtiön sidosryhmävaatavat koordinoivat yhteydenpitoa sidosryhmiin, tuovat näiden odotukset ja huolenaiheet konsernin strategiseen suunnitteluun ja arvioivat niiden vaikutuksia liiketoimintaan. Sidoryhmävastaavan tehtävänä on luodata kyseisen sidoryhmän

odotuksia ja tuoda sidosryhmään liittyvät odotukset, mahdollisuudet ja riskit konsernin strategia-prosessiin, toiminnansuunnitteluun sekä kaksoisolennaisuusanalyysiin. Sidoryhmissä tapahtuvia muutoksia seurataan tiiviin yhteydenpidon lisäksi media- ja verkkoseurantatyökaluilla sekä kyselyillä. Fintrafficingissa on käytössä whistleblowing-kanava, joka löytyy sekä yhtiön intranetistä että ulkoisilta verkkosivuilta.

Fintrafficing tuottaa palveluita Suomessa. Yhtiö toimii kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusjulistusten sekä kansallisten sääntöjen mukaisesti. Fintrafficingin tiedossa ei ole tapauksia, joissa yhtiön toiminta olisi miltään osin ristiriidassa YK:n tai ILO:n periaatteiden kanssa.

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

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

1. Epäkohtien korjaaminen:

Yhtiöllä on käytössä whistleblowing-kanava, jonka kautta sidoryhmät 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:

Fintrafficing 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 Fintrafficingin strategiaan ja liiketoimintaan. Yhtiö päivittää vuosittain liiketoimintansa olennaiset vaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet (kaksoisolennaisuusanalyysi). Riskejä hallitaan osana riskienhallintajärjestelmää. Kaksoisolennaisuusanalyysi integroidaan vähitellen osaksi riskienhallintajärjestelmää, jolloin osana riskiprosessia tarkastellaan Fintrafficingin toiminnan aiheuttamia riskejä sidoryhmille sekä sidoryhmien toiminnan aiheuttamia riskejä Fintrafficingille.

Fintrafficingissa vastuullisuus jakautuu vastuuseen ympäristöstä (E), ihmisistä ja yhteisöistä (S) sekä

hyvästä hallinnosta (G). Teemoihin liittyvät tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit sekä vastuullisuuden johtamisen vastuut on kuvattu Fintrafficingin Vastuullisuusohjelma-dokumentissa. Vastuullisuusohjelman toimenpiteiden toteutumista seurataan yhdessä strategian toteutumisen seurannan kanssa ja niistä raportoidaan yhtiön hallitukselle.

Fintrafficingissa vastuu ympäristöstä keskittyy ilmastopäästöjen vähentämiseen omassa toiminnassa ja hankinnoissa. Yhtiön vastuu 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.

Fintrafficingin palveluiden vaikutukset voidaan jakaa välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin. Fintrafficing seuraa palveluidensa vaikutuksia sidoryhmilleen osana strategian toteutumisen ja vastuullisuusohjelman seurantaan sekä kehittämällä jatkuvasti vaikuttavuusmittareitaan, joista kerrotaan tarkemmin yhtiön julkaisemassa vuosikertomuksessa. Lisäksi yhtiö luotaa sidoryhmien odotuksia Fintrafficingia kohtaan osana sidoryhmätoimintaansa.



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

Fintraffacin 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.

Olenneiden kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olenneiden 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.

Teema	2026 tavoite	2030 tavoite	Keskeiset toimet
Turvallisen, sujuvan ja ympäristöystävällisen liikenteen edistäminen	Liikenteenohjauksen kehittäminen- ja Liikennejärjestelmän kehittäminen tiedolla -ohjelmien edistäminen strategian mukaisesti	Maailmanluokan liikenteenohjauspalvelut ja liikennejärjestelmän kehittäminen tiedolla vauhdittavat Suomen kehittymistä turvallisen, sujuvan ja vähäpäästöisen liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi	<ul style="list-style-type: none"> • MROT, FINEST, Ilmatila 2027 • Digiradan ja liikenteenhallinnan uudistamisen (ATLAS) edistäminen • Digitie, elinkaarenhallinnan kehitys, tiedolla johtaminen • Future VTS, eVäylä • Sähköiset rahtikirjat, digikaksosen kehitys, datan analytiikka ja tekoälyn käyttö • Liikennejärjestelmän kehittäminen tiedolla
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	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennemuotojen varautumisen toimenpiteet (strategia 2025–2030)
Taloudellisesti tehokkaan liikenteen mahdollistaminen	Konsernin ja lentoliikenteen tehokkuustavoitteiden toteuttaminen sekä alan palvelukehityksen tehostaminen digitaalisten ekosysteemipalveluiden avulla	Maailman kärjessä olevat liikenteenohjaus- ja digitaaliset ekosysteemipalvelut sujuvoittavat liikennettä ja auttavat markkinaa kehittämään alalle tehokkaita ratkaisuja.	<ul style="list-style-type: none"> • 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteenohjauksen palveluiden kehittäminen strategian mukaisesti • EU:n sähköiset rahtikirjat • Ekosysteemi ja 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 (esim. onnettomuudet, päästöt) sekä lisäämään positiivisia vaikutuksia (esim. 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.

Fintrafficilla on eettiset ohjeet, joita se noudattaa liiketoiminnassaan. Ohjeet on kuvattu tarkemmin G-osiossa.

Viestintä toimintaperiaatteista

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



Toimintamallin kehittäminen

Vuoteen 2026 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 vuodelle 2026:

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

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

Nykyiset ratkaisut, kuten Liikenteen asiakaspalvelu (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 2026:

- 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 vuodelle 2026:

- luodaan toimintamalli olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan, jotta toimintamallin avulla voidaan arvioida jatkossa 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 sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan.

Kehitystavoitteet vuodelle 2026:

- määrittellään tavoitteet ja kehitetään niitä tukevat prosessit osana vuoden 2026 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	Maailman kärjessä olevat liikenteenohjauspalvelut ja digitaaliset ekosysteemipalvelut vauhdittavat Suomen kehittymistä turvallisen, sujuvan ja vähäpäästöisen liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi Fintrafficin liikenteen palvelut kuluttajille ovat Suomen suosituimmat	<ul style="list-style-type: none">• MROT, FINEST, Ilmatila 2027• Digiradan ja liikenteenhallinnan uudistamisen (ATLAS) edistäminen• Digitie, elinkaarenhallinnan kehitys, tiedolla johtaminen• Future VTS, eVäylä• Sähköiset rahtikirjat, digikaksosen kehitys, datan analytiikka ja tekoälyn käyttö• Liikennejärjestelmän kehittäminen tiedolla• Liikenteen tietopohjan ja tilannekuvapalveluiden 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	<ul style="list-style-type: none">• Liikennemuotojen varautumisen toimenpiteet (strategia 2025–2030)
Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen	Matkatiedon kehittäminen, ekosysteemyön ja alan yhteistyön kehittäminen	Maailman kärjessä olevat liikkumisen digitaaliset ekosysteemipalvelut sujuvoittavat liikennettä ja auttavat markkinaa kehittämään alalle tehokkaita ja asiakasystävällisiä ratkaisuja Suomalaiset joukkoliikenteen tietopalvelut ovat maailman kehittyneimmät	<ul style="list-style-type: none">• Liikkumisen digitaalisten palveluiden kehittäminen• SoTe-matkatiedon kerääminen• Liikenteen dataekosysteemin toiminta
Uusien, innovatiivisten ja kustannustehokkaiden palveluiden edistäminen liikenteessä	Liikenteen dataekosysteemin vaikuttavuuden kasvattaminen ja liikenteen tietopohjan kehittäminen sekä liikennepalveluiden saavutettavuuden edistäminen (esteettömyystieto)	Maailman parhaiten toimiva suomalainen liikenteen dataekosysteemi mahdollistaa tehokkaimman palvelukehityksen	<ul style="list-style-type: none">• Liikenteen dataekosysteemin toiminta• Fintrafficin datapalvelut• Matkatiedon kehittäminen, ml. esteettömyystieto• Vientiklusteritoiminta

G1 Liiketoiminnan harjoittaminen

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

Riskit kartoitetaan organisaatiokohtaisesti liiketoimintoittain, palveluittain ja toimintoittain kattaen 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 otettu käyttöön riskien keräämisessä ja käsittelyssä sekä raportoinnissa ja 2/2025 riskikartoitus on toteutettu uuden mallin mukaan. Seuraavaa kartoitusta ja raportointia kehitetään sääntelyn muutosten, tarpeiden, saatujen kokemusten ja palautteen mukaan.

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, jotka on päivitetty viimeksi vuoden 2025 lopussa.

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

Yhtiössä käynnistettiin vuonna 2024 strategiaohjelman mukainen yrityskulttuurin kehittämishanke, joka on jatkunut vuonna 2025. Hankkeella tavoitellaan konsernin yhtenäistä yrityskulttuuria ja edistetään siihen sitoutumista. Hankkeessa on käynnissä useita yrityskulttuuria vahvistavia ohjelmia. Merkittävimpänä tuloksena on vuoden 2025 lopussa valmistunut yrityskulttuurikäsikirja. Sen laatimiseksi järjestettiin eri puolilla Suomea 27 kulttuurikahvilaa, joissa kerättiin henkilöstön näkemyksiä sekä yrityskulttuurin kehittämisestä että käsikirjan sisällöstä, painotuksista ja ilmiasusta.



Whistleblowing-kanava

Fintrafficcissa on kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja yhteisöjen huolenaiheiden käsittelymiseksi 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.

Fintrafficcissa 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 2026 aikana.

Fintraffic on saanut whistleblowing-kanavan kautta tietoonsa kaiken kaikkiaan 38 tapausta niiden vuosien aikana, kun kanava on ollut käytössä. 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 mukaisesti suorituskyky-suunnitelmiin, jossa tehostamisesta hyötyvät kaikki lentoliikennealan toimijat. Kesällä 2025 EU-komissio vahvisti vuosia 2025–2029 koskevan suorituskyky-suunnitelman RP4 linjaten tehokkuustavoitteet seuraavalle viisivuotiskaudelle.

Fintraffic tavoittelee raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa 30 miljoonan euron tehostumista ajanjaksolla 2023–2028. Vuosien 2023–2025 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. Tehostumista on syntynyt myös pitkäjänteisellä omaisuudenhallinnalla.

Lennonvarmistuksessa liikennemäärät eivät ole kehittyneet suorituskyky-suunnitelma RP4:n mukai-

sesti. Venäjän hyökkäyssodan vuoksi asetettujen pakotteiden ohella kiinalaisten lentoyhtiöiden supistunut Suomen ilmatilan käyttö on rajoittanut lentovolyymien määrää selvästi suorituskyky-suunnitelman määriteltyihin volyymeihin nähden. Siten vuonna 2025 yksikkökustannuskehityksen osalta ei päästy tavoitteisiin. Toteutuneet kustannukset sen sijaan alittivat suorituskyky-suunnitelman määritetyt kustannukset.

Suhteet toimittajiin (G1-2)

Fintraffic on merkittävä tavaroiden ja palveluiden ostaja. Sen hankintoja ohjaa hankintalainsäädäntö (liiketoiminnasta riippuen joko laki julkisista hankinnoista tai erityisalojen hankintalaki) ja konsernin hankintojen toimintasuunnitelma sekä hankintapolitiikka. Vastuullisia hankintoja edistetään hankintalainsäädännön lisäksi eettisten ohjeiden ja vuonna 2025 käyttöön otetun Code of Conductin avulla, jotka liitetään osaksi Fintrafficin hankintasopimuksia. Fintraffic on määritellyt vähähiilisyyspotentiaalliltaan merkittävimmät hankinnat ja asettanut kyseisille hankinnoille vähähiilisyystoimenpiteet. Jokaiselle päähankintakategorialle on myös laadittu yhteiset vastuullisuuden vähimmäisvaatimukset.

Kilpailutusten yhteydessä tarjoajille asetetaan vaatimuksia ja hankintoihin on sopimusehtojen perusteella mahdollista tehdä sisäisiä tarkastuksia, joilla varmistetaan, ettei niihin liity väärinkäytöksiä.

Toimittajien tulee noudattaa lakeja, ihmisoikeuksia ja kestävän kehityksen periaatteita sekä vahvistaa, että niitä eivät koske kansainvälisesti asetetut pakotteet.

Fintrafficin hankintojen toimintasuunnitelma ja sisäiset toimintaohjeet määrittävät hankinnan vastuut ja toimintatavat. Toimittajilta edellytetään lakien, säädösten, hyvän kauppataavan ja kestävän kehityksen periaatteiden noudattamista sekä vastuullisuutta. Fintrafficin hankintatoimen toimintatapoja kehitetään tavoitteellisesti, jotta vastuullisuuden eri osa-alueiden huomioiminen ja sovellettavuus pystytään varmistamaan kaikissa palvelusopimuksissa hankintakokonaisuuden edellyttämässä laajuudessa. Fintrafficin luomat suhteet toimittajiin perustuvat luottamukseen ja avoimuuteen. Toimittajien kanssa pyritään jatkuvaan ja avoimeen vuoropuheluun, sekä ennen hankintoja koskevia kilpailutuksia että sopimuskauden aikana. Fintraffic on määritellyt strategisesti merkittävimmät toimittajat ja käy aktiivista vuoropuhelua kyseisten toimittajien kanssa.

Fintrafficin hankintoihin osallistuvalla henkilöstölle koulutetaan säännöllisesti hankintojen toteuttamisesta, ja keskeiset koulutukset on määritetty pakolliseksi vastuuhenkilöille. Henkilöstölle suunnatun hankintakoulutuksen ansiosta Fintrafficcilla on edellytykset varmistaa, että hankinnoissa huomioidaan kestävän kehityksen tavoitteet ja sopimus-



kumppaneiksi valikoituu vain velvoitteet asianmukaisesti täyttäneet toimittajat. Tämä parantaa toimittajasuhteiden kestävyyttä. Fintraffic hankkii suuren osan käyttämistään tavaroista, palveluista ja muista hyödykkeistä Suomesta, suomalaisilta toimittajilta. Fintrafficin hankintapolitiikassa noudatetaan määriteltyä tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden periaatetta niin toimittajien valinnoissa kuin yhteistyön aikana.

Fintraffic määrittää hankintasopimuksissaan ja muissa tilauksissa itse maksuehdot, joissa yleisesti käytetään toistuvaislaskutuksessa maksuehtona 21 tai 30 päivää, ja vain poikkeuksellisesti käytetään tätä pidempää maksuaikaa. Sopimuksen mukaan maksuja suoritetaan myös ennakkomaksuina. Lähtökohtaisesti kaikki laskut maksetaan ajallaan ja sovittujen maksuehtojen mukaisesti.

Fintraffic huomioi laajasti tilaajavastuulain mukaisten velvoitteiden noudattamisen ja tämä tarkistetaan lähtökohtaisesti kaikilta uusilta toimittajilta, vaikka sopimus ei kuuluisi tilaajavastuulain soveltamisalaan. Tavoitteena on, että kaikki Fintrafficin hankintasopimukset tehdään vastuullisten toimittajien kanssa, jotka pystyvät osoittamaan näiden velvoitteiden täyttämisen.

Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen (G1-3)

Fintrafficissa on ollut sen perustamisesta lähtien voimassa eettiset ohjeet. Ohjeiden mukaisesti yhtiössä on korruption suhteen nollatoleranssi. Fintrafficissa on otettu käyttöön korruptionvastainen toimintaohje, joka sisältää toimintaohjeita, joilla ennaltaehkäistään korruptiota ja väärinkäytöksiä organisaatiossa.

Korruptioon liittyvää koulutusta kehitetään vuoden 2026 aikana.

Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset (G1-4)

Vuonna 2025 whistleblowing-kanavan kautta jätettyjen raporttien määrä oli 11. Fintrafficin tietoon ei tullut epäiltyjä tai vahvistettuja korruptio- tai lahjontatapauksia raportointijaksolla 2025, 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 2025 aikana Fintraffic edisti liikenteenohjaukseen ja liikennetietoon liittyvien säädösten kehittämistä sekä tarjosi tietoa ja näkemyksiä samoihin teemoihin liittyvien hankkeiden edistämiseen.

Fintraffic noudattaa avoimuusrekisteriin liittyvää lainsäädäntöä ja raportoi vaikuttamistoimistaan viranomaisen (valtionalouden tarkastusvirasto) ylläpitämään raportointijärjestelmään kaksi kertaa vuodessa. Yhtiön vaikuttamistoiminnan valvonnasta vastaavat Fintrafficin ja sen liiketoimintojen toimitusjohtajat.



FINTRAFFIC, PL 71, 00241 HELSINKI