



Årsöversikt 2025

Vision om världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

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

Vi vill vara en utmärkt och attraktiv arbetsplats för toppexperter. Vi har 1 193 medarbetare.

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2025

Strategi, centrala händelser 2025 och översikt över hållbarheten.



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2025

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

[Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2025

Beskrivning av bolagets verksamhet 2025 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

[Läs rapporten här.](#)

Moderbolaget

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillhandahåller trafiklednings- och styrningstjänster inom alla trafikslag samt levererar digitala tjänster och öppen data till olika aktörer.

Dotterbolag

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster.

Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för sjötrafikledningen.

Fintraffic Järnväg Ab svarar för styrningen och ledningen av järnvägstrafiken.

Fintraffic Väg Ab svarar för styrningen och ledningen av vägtrafiken.

Innehåll

År 2025

Verkställande direktörens översikt	5
Nyckeltal för 2025	8
Affärsverksamhetsområdena i korthet	9
Prestationer 2025	10

Strategi och roll i samhället

Strategi 2024–2028	12
Ansvarsfullhet	17
Effektivitet	23

Affärsverksamhet

Flygtrafiktjänsten	31
Sjötrafikstyrning	34
Järnvägstrafikstyrning	37
Vägtrafikstyrning	40
Digitala ekosystemtjänster	43

Ansvarsrapport

Allmän information	47
Miljöansvar	75
Socialt ansvar	91
Ekonomiskt ansvar	116



År 2025



Med dig i trafiken

När ett flygplan landar, ett tåg anländer i tid, ett fraktfartyg följer sin farled eller en bilist får en varning om ett hinder på vägen, ligger kompetens, samarbete och omtanke bakom. Vår uppgift är att säkerställa att det är tryggt, smidigt och hållbart att röra sig i Finland – varje dag, varje stund.

För att genomföra uppgiften producerar vi trafikstyrningstjänster i världsklass och aktuell information. Genom att agera smart kan vi förebygga olyckor, förkorta restider och underlätta övergången från ett transportmedel till ett annat. Samtidigt minskar vi utsläppen från trafiken samt sparar resurser från hushåll, företag och offentliga aktörer.

Trafikinformation styr vårt dagliga arbete. Vi vet vad som händer i trafiken varje sekund av dygnet, och ser till att alla aktörer i branschen kan utnyttja denna realtidsinformation på ett effektivt sätt.

I framtidens Finland rör sig människor och varor säkrare, smidigare och miljövänligare än någonsin tidigare. Rörligheten är smart, tjänsterna lättillgängliga och hela transportsystemet fungerar som en helhet. Den information som trafikstyrningen producerar hjälper oss att förutse kommande händelser. Detta förebygger olyckor, sparar tid och minskar utsläppen.

Den här framtidsbilden blir möjlig när den fysiska infrastrukturen kompletteras med ett allt mer omfattande digitalt skikt. Ett skikt som ger så träffsäkra prognoser som möjligt om läget i hela transportsystemet och dess tjänster. Inom detta skikt kan enskilda aktörer enkelt dela information och därigenom skapa tjänster som fungerar sömlöst tillsammans.

På så sätt skapar vi ett nätverk av trafikaktörer i Finland som skickligt utnyttjar data, utan motsvarighet i världen. Detta är ett tillfälle att skapa något unikt och ge vårt land ett exceptionellt försprång. Vi gör Finland till en föregångare inom smart trafik och logistik. Vi skapar arbete och tjänster. Vi förbättrar konkurrenskraften.

Vi finländare behöver Fintraffics kompetens, varje sekund, varje dag, året runt.

Vi på Fintraffic är en del av den finländska vardagen – ofta obemärkt, men alltid närvarande. Vi bygger en framtid där det är tryggt och smidigt att röra sig överallt.



VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ÖVERSIKT

Säkerhet och smidighet i fokus i ett instabilt världsläge

År 2025 såg flera utmaningar för trafiken, till exempel det instabila världspolitiska läget, varierande väderförhållanden och många störningssituationer. Under dessa förhållanden framhövdes Fintraffics centrala uppgift: att säkerställa en säker och smidig trafik och funktionssäkerheten inom alla trafikformer. Även vår roll som knutpunkt för trafikinformation stärktes.





- Inom handelssjöfarten ingrep vi proaktivt i fartygstrafiken cirka 18 000 gånger och säkerställde en säker och smidig framfart för såväl frakt- och passagerarfartyg som tankfartyg. Under året förhindrade vi också åtta potentiella grundstötningar.
- Inom vägtrafiken skickade vi 11 000 trafikmeddelanden och varnade bilisterna för olika störnings- och undantagssituationer.

Fintraffics tjänsteproduktion effektiviserades ytterligare. Vårt mål är att uppnå en effektivisering på 30 miljoner euro före utgången av 2028. Enligt vår bedömning uppnår vi målet i förtid.

Strategin genomfördes

alltjämt via tre program

Produktifierade digitala ekosystemtjänster

Fintraffic stärkte sin ställning som en central knutpunkt för trafikinformation. Våra digitala tjänster utvecklades enligt planerna. De stödde både medborgare och företag i utnyttjandet av trafikinformation i realtid och hanteringen av undantagssituationer. Användningen av digitala tjänster ökade med nästan 50 procent. Samtidigt bereddes de nya uppgifterna i anslutning till trafikinformation som lagen om

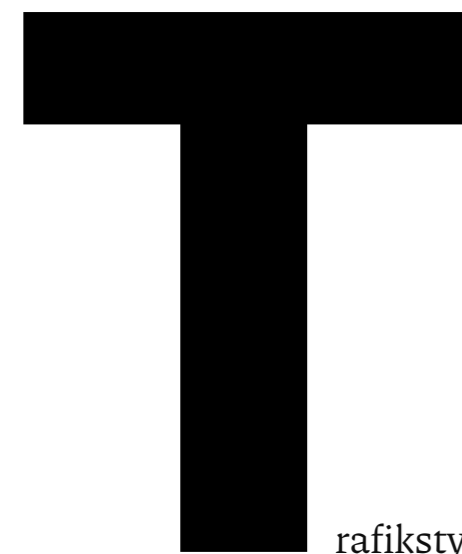
digitala informationstjänster för trafiksystemet som trädde i kraft i början av 2026 medför för oss.

Utveckling av trafikstyrningen

Inom järnvägstrafikstyrningen inledde vi en betydande investering i ett nytt system för trafikstyrning och trafikledning av tågtrafiken. Det nya systemet förbättrar tågtrafikens smidighet och säkerhet i Finland. Även förnyandet av tågkontroll i Digispår-projektet tillsammans med våra partner framskred som planerat. Vi gjorde också betydande förbättringar av verksamhetens kontinuitet och beredskap på flera olika nivåer och tog våra nya lokaler i huvudstadsregionen i bruk.

Inom flygtrafiktjänsten utvecklade vi flygledningstjänster inom flera långsiktiga projekt: reformen av flygtrafiktjänstens huvudsystem framskred när upphandlingsavtalet TopSky ATCOne undertecknades som ett internationellt samarbete. Dessutom framskred konkurrensutsättningen av fjärrflygledningsprojektet som planerat, och planeringen tillsammans med Estlands leverantör av flygtrafiktjänster för att intensifiera samarbetet mellan flygtrafiktjänsterna fortsatte. Även förnyelsen av Finlands luftrum framskred.

Trafikstyrningen hölls funktionssäker och kvaliteten på tjänsterna var hög under hela året.



Trafikstyrningen i alla former hölls funktionssäker och kvaliteten på tjänsterna var hög hela året:

- Över 240 000 flygningar erbjöds flygtrafiktjänsten och enligt kundnöjdhetssenkäten var det totala betyget för tjänsterna år 2025 4,0 (skala 1–5).
- På spåren ansvarade vi för över 580 000 säkra och smidiga tågresor. Tågens punktlighet förbättrades med 5,1 procentenheter jämfört med året innan och uppgick till nästan 93 procent.



Inom vägtrafikstyrningen slutfördes framgångsrikt det mångåriga projektet med att förnya huvudstadsregionens trafikledningscentral som nått slutet av sin livscykel. Samtidigt förbättrades vägtrafikcentralernas funktionssäkerhet ytterligare genom att stärka beredskapen för reservanvändning mellan dem. Livscykelreformer genomfördes i stor utsträckning av trafikordningar och trafikstyrningssystem längs vägen.

Sjötrafikledningen stärkte fartygstrafikens säkerhet genom att kartlägga ytterligare behov av skyddsområden för specialtransporter, såsom LNG- och LPG-tankfartyg, vid Finlands kust. Skyddsområden säkerställer en säker framfart för specialtransporter. Vi utvecklade också en lägesbildstjänst som stöder ledningen av handelssjöfarten vid störningar i satellitpositioneringen.

Enhetliga verksamhetsätt

Genom att utveckla beredskapen och kontinuitets- hanteringen samt förbättra den övergripande riskhanteringen förberedde vi oss på CER-direktivet som främjar kritiska samhällsaktörers motståndskraft.

Vår personals tillfredsställelse med sin arbets- plats samt personalens arbetshälsa och välfärd i

arbetet har utvecklats positivt. Många indikatorer visar att vi är på en utmärkt nivå.

Även kännedomen om Fintraffic och responsen från intressentgrupperna förbättrades ytterligare.

Riktlinjer för framtiden

Under året uppdaterade vi vår strategi fram till år 2030. Vår tyngdpunkt kommer även i fortsättningen att ligga på att producera trafikstyrningstjänster samt lagstadgade digitala tjänster och öppna data. Vårt mål är att öka vår samhällsliga genomslagskraft i synnerhet när det gäller att säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken, producera funktionssäkra tjänster samt stödja våra partners framgång.

Vi vill säkerställa att Fintraffic gagnar Finland som en funktionssäker och reformvänlig aktör inom trafikbranschen av stor samhällslig betydelse. Vi utvecklar trafikstyrningen för trafikledsägarnas, slutanvändarnas och underhållarnas samt försvars- och säkerhetsmyndigheternas särskilda behov. Dessutom för vi branschen framåt med hjälp av information. Vi strävar efter att Fintraffic ska vara Finlands viktigaste sammanställare och tillhandahållare av trafikdata. Tillsammans med våra partner bygger vi bit för bit en digital tvilling för trafiken.

Vi fortsätter att satsa på företagskultur, ledarskap och arbetsförmåga. Utveckling av kompetens och förmågor, hantering av arbetsbelastning, beaktande av mångfald och förmåga att förnya sig prioriteras i vår personalledning. Vi vill locka och engagera kunniga arbetstagare så att vi kan säkerställa Fintraffic's långsiktiga utveckling och förmåga att svara på föränderliga behov. Ansvarsfullhet är fortfarande en central del av vår strategi, våra utvecklingsprojekt och vår vardag.

År 2025 visade att Fintraffic kan säkerställa trafiksäkerheten och en smidig trafik även i det utmanande världsläget. Mitt varmaste tack till personalen, kunderna, myndigheterna, samarbetspart- nerna och alla intressentgrupper för förtroendet, det aktiva samarbetet och det gemensamma engage- manget för att säkerställa en säker och smidig trafik.

Pia Julin

Verkställande direktör



Nyckeltal för 2025

Omsättning (253,6 M €)

267,7 M €

Resultat före skatt (15,1 M €)

18,1 M €

Antal anställda i genomsnitt (1 198)

1 193

Index för chefsarbete (4,3)

4,3

Allvarliga olyckor orsakade av Fintraffics verksamhet (0)

0

Förhindrade grundstötningar (14)

8

Värdeskapande inom trafikens dataekonomi (2022: 40 M €)

54 M €

Antalet besök i digitala tjänster (7,8 milj.)

11 miljoner

Minskat utsläpp i väg- och flygtrafiken (28 700 t)

97 200 t

Affärsområdena i korthet

Flygtrafiktjänsten

Omsättning 96,9 (88,7) M €
Personal 436 (425)



Våra tjänster

- kontroll av luftrumsanvändningen i Finland samt flygrutt- och flygtrafiktjänster på 22 flygplatser i Finland
- planering och underhåll av den infrastruktur och de system som flygtrafiktjänsten behöver i Finland samt tekniska underhållstjänster på fem flygplatser i Sverige
- specialuppgifter i anslutning till flygräddning och områdesbevakning
- utbildnings- och konsulttjänster
- tjänster för drönarflygare

Sjötrafikledning

Omsättning 23,2 (20,8) M €
Personal 110 (106)



Våra tjänster

- fartygstrafiktjänster
- säkerhetsradioverksamhet
- övervakning av internationella havsområden
- radionavigeringstjänster
- tjänster med sjötrafikens lägesbilder för myndigheter
- sjötrafikens digitala tjänster för fartyg och intressentgrupper
- expert- och konsulttjänster
- sjötrafikens anmälningstjänster för fartyg, fartygsrepresentanter och myndigheter
- tjänster och utvecklingsprojekt som höjer sjötrafikens miljöeffektivitet

Järnvägstrafikstyrning

Omsättning 88,8 (86,5) M €
Personal 475 (495)



Våra tjänster

- järnvägstrafikstyrning
- trafikplanering för samordning av banarbete och trafik
- kapacitetshantering
- driftcentral
- passagerarinformationstjänster i anslutning till tågresor
- lägescentral inkl. bantrafikcentralen
- övervakning av säkerheten
- Experttjänster inom Digispåret

Vägtrafikstyrning

Omsättning 55,1 (54,5) M €
Personal 98 (96)



Våra tjänster

- vägtrafikstyrnings- och kontrolltjänster på vägtrafikcentralerna
- trafikkontrollsystem på landsvägarnas öppna och tunnelavsnitt samt vid gränsövergångsställena
- drift- och övervakningssystem för trafikljus samt infrastruktur för automatisk hastighetsövervakning
- anordningar, system och analyser för vägväder
- trafikmätning och trafikanalyser

Digitala ekosystemtjänster

Omsättning 4,0 (3,4 M €)
Personal 8 (7)



Våra tjänster

- främjande av samarbetet mellan aktörerna inom trafikbranschen: Möjliggörande och styrande samordning av driften av ekosystemet för trafikdata
- utveckling av den digitala infrastrukturen för trafiken: teknisk ataplattform, data och bastjänster för den digitala affärsverksamheten
- samordning av exportklustret för trafikdata: marknadsutredning och hitta rätt aktörer, fokuserade försäljningsresor
- sammanställning av en digital regelbok: mallar, standardavtal, standarder för samarbete och dataöverföring
- fortlöpande utveckling av färdiga tjänster: bl.a. Fintraffic Appen, Digi-traffic, Trafikläget-tjänsten, Fintraffic Matka, Responskanalen, Digitransit, Finap



Prestationer 2025

FUNKTIONSSÄKERHET

Funktionssäkerheten i våra trafikstyrnings-tjänster förblev god trots händelserna i verksamhetsmiljön. Med våra tjänster förbättrade vi hela tiden trafiksäkerheten, smidigheten och miljövänligheten samt stödde myndigheternas viktiga arbete.

KUNDER

Som helhet är kunderna nöjda med de tjänster som Fintraffic producerar.

EFFEKTIVITET

Effektiviteten i vår serviceproduktion förbättrades ytterligare och vi är på god väg att uppnå vårt effektiviseringsmål.

TRAFIKSTYRNING

- Vi inledde projektet Atlas där vi bygger ett nytt trafikstyrnings- och ledningssystem för tågtrafiken. Syftet är att förbättra tågtrafikens smidighet och säkerhet i Finland samt höja kvaliteten på

trafikledningen och utnyttja automatisering i större grad. Tillsammans med Digispår-projektet sätter denna reform Finland i spetsen av utvecklingen av spårtrafiken i Europa.

- I farlederna för handelssjöfart utvidgade vi skyddsområdena för specialtransporter, genom vilka man tryggar till exempel LNG-tankfartygens framfart.
- Vi förnyade huvudstadsregionens styrcentraler för spår- och vägtrafiken som nått slutet av sin livscykel. De nya lokalerna säkerställer driftsäkra och effektiva tjänster för de kommande åren.
- Vi lanserade tjänsten Fintraffic Sky. Den centrala luftfartsinformationen är sammanställd i en huvudsakligen avgiftsfri realtidstjänst som gör det enkelt för flygare att skapa en lägesuppfattning och planera flygningar.
- Vi publicerade säkerhetsinformation för vägtrafiken och trafikinformation i realtid som är tillgänglig för alla via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med EU-bestämmelserna. Publiceringen stärker vårt

engagemang för principerna om öppna data och förbättrar förutsättningarna för säkerhet och smidighet i trafiken i hela nätet.

DIGITALA TJÄNSTER

Våra digitala tjänster fortsatte att öka i popularitet och besöken ökade med nästan 50 procent jämfört med året innan. Fintraffic Appen laddades ner av 68 000 nya användare. I slutet av året hade Fintraffic Appen 128 000 nedladdningar.

Verksamheten i exportklustret som vi samordnar medförde försäljning värd 13 miljoner för våra partner och leads på 20–30 miljoner.

HÅLLBARHET

Vi förde målmedvetet vårt ansvarsarbete framåt och säkerställde att vårt program för samhällsansvar förverkligades. Vi förband oss att införa vetenskapsbaserade mål för att minska utsläppen.

SAMARBETE

Allt fler nya medlemmar anslöt sig till arbetet med dataekosystemet som främjar digitaliseringen av trafiken. I slutet av året hade hela 237 organisationer anslutit sig. Dataekosystemet hjälper hela trafikbranschen att utnyttja information i större grad.

ATT JOBBA PÅ FINTRAFFIC

- Personalnöjdheten hölls på en hög nivå. Arbetsmiljön förbättrades ytterligare 4,3, liksom chefsarbetet 4,3 (skala 1–5). Även välfärdsindexet steg rekordhøgt.
- Vi utformade visionen för företagskulturen och kulturhandboken tillsammans med personalen runtom i Finland.



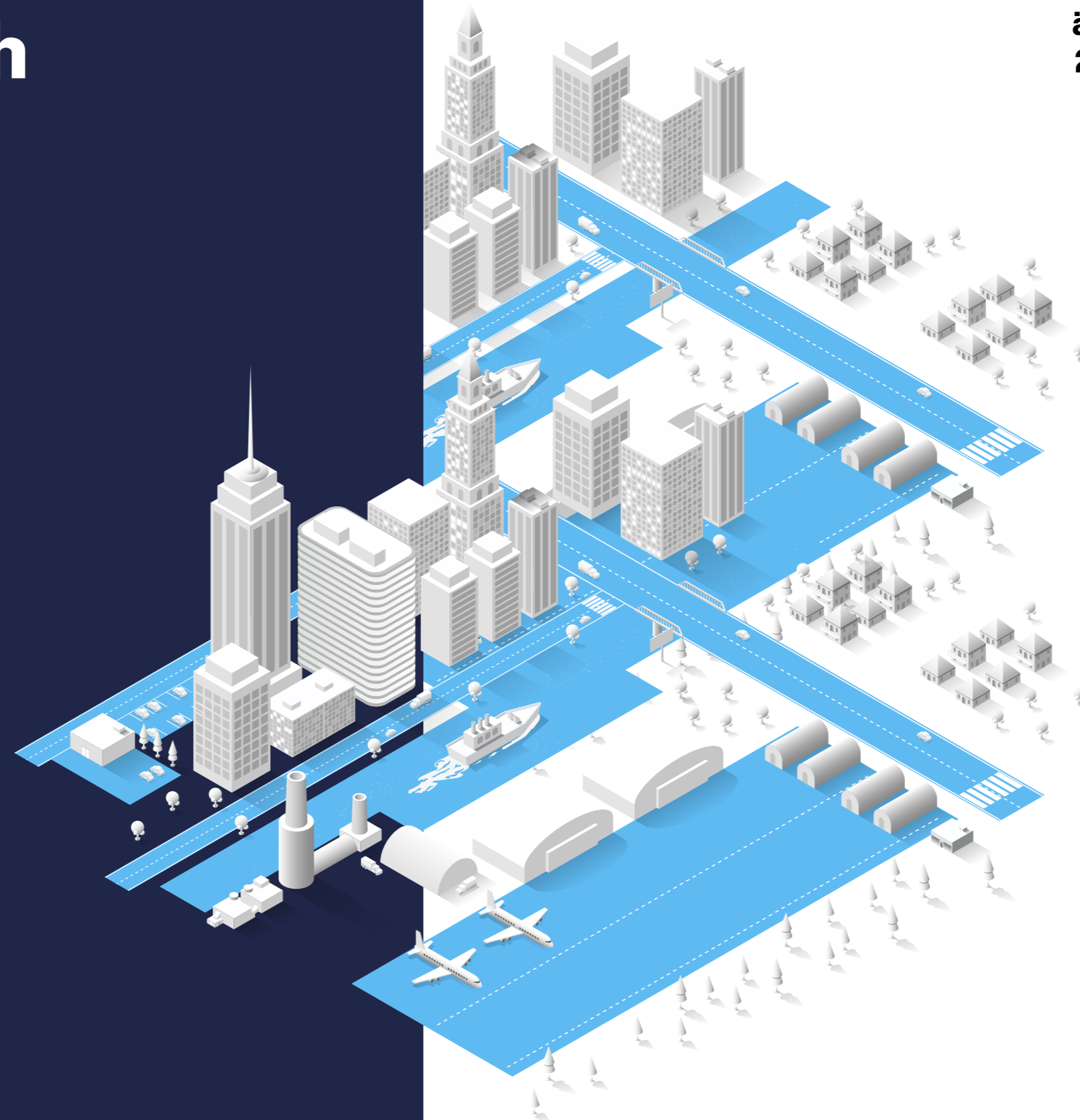
Strategi och roll i samhället



STRATEGI 2024–2028

Vision om världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

Vårt mål är att i Finland skapa världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik. Våra ansvarsfullt producerade tjänster av hög kvalitet och ett nära samarbete med aktörer inom trafikbranschen påskyndar Finlands väg mot att bli ett föregångarland för hållbar och effektiv trafik. Detta är viktigt för att minska utsläppen och riskerna i trafiken samt för att minimera trafik kostnaderna. De fördelar vi skapar för samhället står i centrum för vår strategi.



Vår strategi baserar sig på Fintraffic's ägarstrategi, som godkändes den 16 oktober 2019. Statsrådet tilldelar Fintraffic följande uppgifter:

1

Att producera och utveckla trafikstyrnings- och ledningstjänster som samhället, näringslivet och myndigheterna behöver.

2

Att tillhandahålla och utveckla trafikstyrnings- och ledningstjänster för försvars- och säkerhetsmyndigheternas behov.

3

Att samla in och använda trafikstyrningsinformation, tillhandahålla denna likvärdigt för andra aktörer samt skapa möjligheter för ny affärsverksamhet som grundar sig på automation för omfattande användning av både information och nya affärsmodeller.



År 2025 genomförde vi vår strategi i tre program:



Utveckling av trafikstyrningen

Vi förnyar trafikstyrningens verktyg och verksamhetsmodeller. Vi utnyttjar den tekniska utvecklingen och ökar automatiseringen. Vi har utrustningens och systemens livscykel under kontroll. Vi förbättrar beredskapsnivån och verksamhetens effektivitet ytterligare. Vi utvecklar det kunskapsunderlag vi skapat och vår förmåga att utnyttja det. I centrum för utvecklingen står kontinuerlig förbättring av trafiksäkerheten.



Produktifierade digitala ekosystemtjänster

Vi utvecklar och erbjuder produktifierade digitala tjänster för applikationsutvecklare, företag och slutanvändare. Vi främjar samarbetet inom branschen i trafikens dataekosystem. Tack vare samarbetet och de högklassiga plattformstjänsterna bygger vi bit för bit den digitala tvillingen i trafiken samt ännu bättre fungerande rese- och transportkedjor. Vi vill vara den viktigaste aktören för data för både den lagstadgade och den kommersiella trafiken i Finland.



Enhetliga verksamhetssätt

En stark, enhetlig företagskultur och gemensamma värderingar styr vår verksamhet. Vi identifierar och säkerställer den kompetens och de förmågor som strategin förutsätter. Vårt ledningssystem är tydligt och vi arbetar effektivt tillsammans. Ledarskapet och chefsarbetet är målinriktat, respektfullt, inkluderande och beaktar individerna. Riskhantering och beredskap är en central del av vår verksamhet.

Våra framsteg i genomförandet av strategin 2025

1. Trafikstyrningstjänsterna fungerade pålitligt och högklassigt inom alla trafikformer hela året. Vårt arbete för att främja trafiksäkerheten gav resultat.
2. Arbetet för att utveckla trafikstyrningens metoder och system framskred. Genom att utveckla beredskapen och kontinuitetshanteringen samt förbättra den övergripande riskhanteringen förberedde vi oss på CER-direktivet som främjar kritiska samhällsaktörers motståndskraft.
3. De nya lokalerna i huvudstadsregionen togs i bruk fullt ut.

4. I arbetet med dataekosystemet för att främja digitalisering av trafiken deltar 237 organisationer.
5. Fintraffics roll som knutpunkt för trafikinformation stärktes. Lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet trädde i kraft den 1 januari 2026. Utvecklingen av Fintraffics digitala tjänster för företag, myndigheter, applikationsutvecklare och konsumenter fortsatte som planerat, och användningen av tjänsterna slog nytt rekord (+50 %).
6. Fintraffics tjänsteproduktion effektiviserades ytterligare. Vårt mål är att effektivisera produktionen av de tjänster som vi tillhandahåller för Trafikledsverket med 30 miljoner euro 2023–2028, och vi ser ut att uppnå målet i förtid.

7. Utvecklingen av Fintraffics verksamhetssätt framskred som planerat. Vi främjade implementeringen av hållbarhet och rapporteringen om effekterna. Vi förband oss att införa vetenskapsbaserade mål för att minska utsläppen.
8. Personalens nöjdhet med Fintraffic som arbetsplats förbättrades ytterligare. Även sjukfrånvaron minskade och var trots det stora antalet skiftarbetare mycket låg (2,3 %).
9. Medvetenheten om vårt gemensamma varumärke Fintraffic stärktes ytterligare bland finländarna.



Effektiviseringen av Fintraffics tjänsteproduktion framskred i snabb takt.

Vår verksamhetsmiljö förändras – kraven och förväntningarna på oss ökar

Den skärpta världspolitiska situationen förutsätter att vi kontinuerligt förbättrar beredskap och funktionssäkerhet. De allt vanligare extrema väderfenomenen och trafikinfrastrukturens reparations-skuld ökar trycket på trafikstyrningens funktion och återhämtningen från exceptionella situationer.

Budgetnedskärningarna och den osäkra marknaden för flygtrafiken skapar ett tryck på Fintraffics fortsatta effektivisering samt på att hitta tillväxt, nya kunder och affärsmodeller.

Det är viktigt att påverka lagstiftningen om trafiken och dataekonomin i genomförandet av strategin. Regleringen ökar ställvis investeringsbehoven.

Den ökade regleringen och rapporteringsskyldigheten ska kunna utnyttjas även i strävan efter affärsnytta.

Samhället efterfrågar trafikstyrning i världsklass och högklassiga data- och plattformstjänster, eftersom man med hjälp av dem kan förbättra trafikens hållbarhet och tjänster, trafiksystemets funktion samt de logistiska kedjornas effektivitet.

Personbilstrafikens popularitet består och medför efterfrågan på vägtrafiktjänster samtidigt som det finns begränsat med utrymme för tillväxt på marknaden för trafiktjänster. Marknaden för trafiktjänster växer i synnerhet internationellt och

Fintraffics kan hjälpa företag i branschen att internationalisera sin verksamhet.

Kommunernas trafikinformation integreras i den nationella lägesbilden, vilket stärker Fintraffics ställning som ett centrum för trafikdata. Trafikens olika delar producerar mer information än någonsin, och takten enbart ökar. Förändringen förutsätter att trafiksystemets informationsförmedlingsförmåga förbättras, och här spelar Fintraffics en stor roll.

Utnyttjandet av teknologiska möjligheter (bl.a. artificiell intelligens) öppnar nya möjligheter, men förutsätter snabbt lärande, förnyelse och skalning samt förmåga att utnyttja information i allt högre grad. Informationsledning får en allt viktigare roll.

Konkurrensen om den önskade arbetskraften skärps igen under de kommande åren, varvid det blir allt viktigare att locka nya arbetstagare och engagera dem.

Genom att utveckla företagskulturen och ledningen säkerställs Fintraffics förmåga att engagera och hålla fast vid en kompetent och allt mångsidigare arbetskraft. Viljan att utveckla Fintraffics gemensamma kultur har ökat i organisationen. Ledning av arbetsförmågan och beaktande av mångfalden blir allt viktigare. Kompetensutveckling och förnyelseförmåga bör säkerställas.

Uppdaterad strategi för 2026–2030

Utifrån förändringarna i verksamhetsmiljön och föregående strategiperiods åtgärder som framskridit väl uppdaterade vi 2025 vår strategi för åren 2026–2030. Som en del av uppdateringen av strategin preciserade vi våra strategiska program. Förnyandet av trafikstyrningen pågår fortfarande och vi utvecklar trafiksystemet med hjälp av information. Utöver dessa säkerställer vi interna förmågor som gör framtiden möjlig.

VISION

VÄRLDENS TRYGGASTE, SMIDIGASTE OCH MILJÖVÄNLIGASTE TRAFIK

MÅLET ÄR SAMHÄLLELIG GENOMSLAGSKRAFT OCH NÖJDA KUNDER OCH ANSTÄLLDA

- Trygg, smidig och miljövänlig trafik
- Samhällelig beredskap och funktionssäkra trafik tjänster
- Ekonomiskt effektiv trafik
- Smidigt samarbete mellan aktörerna i trafikbranschen
- En växande trafikdataekonomi, marknad och export

DETTA BYGGER VI UPP TILLSAMMANS

STRATEGISKA PROGRAM

- Utveckling av trafikstyrningen
- Utveckling av trafiksystemet med information
- Framtidens möjliggörare

FINTRAFFICS STRATEGI 2026–2030

MISSION

VÄRLDSLEDANDE TRAFIKLEDNING OCH INTELLIGENTA TRAFIKTJÄNSTER. TILLSAMMANS.



VÄRDEN

VI SÄKERSTÄLLER, BRYR OSS OCH VISAR VÄGEN. TILLSAMMANS.

Fintraffics kunder



Myndigheter
– försvars- och
säkerhetsaktörer,
samt andra
offentliga aktörer

De lösningar för trafikstyrning och digitala tjänster som produceras för myndigheterna stöder myndigheternas verksamhetsförutsättningar och Finlands försörjningsberedskap och konkurrenskraft. Lägesbilden i realtid och annat stöd hjälper myndigheterna att genomföra sina egna uppgifter.



**Medborgare /
slutanvändare**

Våra tjänster främjar säkrare och smidigare rese- och transportkedjor, underlättar planeringen av resor, främjar hållbara färdmedel och minskar trafik kostnaderna. Vi eftersträvar ännu nöjdare kunder.



**Företag och
sammanslutningar**

Effektiv logistik, utveckling av tjänster och ny affärsverksamhet är viktigt för företagen. Dessa stöds med säkra och högklassiga trafikstyrningstjänster, öppna data och digitala tjänster samt ekosystemsamarbete.



**Applikationsutvecklare
och dataanvändare**

Tillförlitliga och ändamålsenliga plattformstjänster och gränssnitt samt data av god kvalitet är ett livsvillkor för utvecklingen av trafiksystemets tjänster.



HÅLLBARHET

Ansvarsfullhet är en del av Fintraffics affärsverksamhet och vardag

Fintraffics uppgift är att producera driftsäkra och högklassiga trafikstyrningstjänster på land, till havs och i luften samt att främja ett hållbart trafiksystem med hjälp av sina tjänster, öppna data och nära partnersamarbete.

S

om ett statligt specialuppgiftsbolag har vi en viktig roll i att lösa trafikens ansvarsfrågor, såsom att minska utsläppen och förbättra trafiksäkerheten. Vi vill uppfylla de förväntningar som ställs på oss och därför har vi integrerat ansvarsfullhet som en viktig del av vår strategi, affärsmodell och premiering. Kärnan i vår strategi är miljömässiga och sociala konsekvenser och konsekvenser som anknyter till god förvaltning.

Genom sin verksamhet främjar Fintraffics uppnåendet av målet om ett kolneutralt Finland 2035 samt att begränsa klimatuppvärmningen till 1,5 grader i enlighet med Parisavtalet och har ställt upp utsläppsminskningssmål som grundar sig på vetenskap.

Vi följer EU:s ansvarsreglering och statsägarens anvisningar. FN:s Global Compact-principer styr vår verksamhet. I vår verksamhet tillämpar vi Värdepappersmarknadsföreningens förvaltningskod och OECD:s Corporate Governance-rekommendationer. Vi respekterar de centrala förklaringarna om mänskliga rättigheter, såsom den allmänna förklaringen om mänskliga rättigheter samt Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.

Vi har förbundit oss att främja FN:s mål för hållbar utveckling (Sustainable Development Goals, Agenda 2030) i vår verksamhet. Med vår verksamhet strävar vi efter att både främja uppnåendet av målen och minska de negativa konsekvenserna för dem.

Verksamheten inom trafikbranschen gör det livsviktigt för Fintraffics att sörja för säkerheten: vår kärnuppgift är att främja den övergripande säkerheten i trafiken. Det instabila världspolitiska läget har ökat behovet av utvecklingsåtgärder i anslutning till informations- och cybersäkerhetsrisker. Fintraffics har utsatts för överbelastningsattacker, men tack vare arbetet med att utveckla informationssäkerheten har konsekvenserna varit mycket begränsade.

Ansvarsfullhet har integrerats i Fintraffics strategi och affärsverksamhet

Vi uppdaterar årligen de väsentliga konsekvenserna, riskerna och möjligheterna för vår affärsverksamhet. Riskerna hanterar vi som en del av riskhanteringssystemet. Vi utvecklar aktivt ansvarskompetensen på organisationens olika nivåer.

I slutet av 2023 genomförde vi för första gången en process för identifiering och bedömning av väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter beträffande ansvarsfullhet i enlighet med principen för dubbel väsentlighet i EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD).

Dubbel väsentlighet bedöms årligen i ansvarsgruppen, koncernens ledningsgrupp och revisionskommittén. Efter valideringen godkänner styrelsen slutresultaten av analysen av dubbel väsentlighet.

Väsentlighetsanalysprocessen och de väsentliga hållbarhetsämnena beskrivs närmare i hållbarhetsrapporten.

Programmet för samhällsansvar

Vårt ansvar delas in i ansvar för miljön (E), människor och samhällen (S) samt god förvaltning (G).

Fintraffics program för samhällsansvar fastställer målen, åtgärderna och indikatorerna för de centrala delområdena inom samhällsansvaret. Programmet beskriver också de centrala rollerna i ledningen av



samhällsansvaret och intressentgrupperna samt de centrala intressentgruppernas förväntningar och hanteringsmetoder.

Ansvarsmål och åtgärder

Ansvar för miljön (E)

Fintraffic främjar ett kolneutralt Finland och en begränsning av klimatuppvärmningen till 1,5 grader i enlighet med Parisavtalet. Bolagets miljöansvar grundar sig på principerna för hållbar utveckling samt på vetenskapligt baserade klimatmål som omspannar hela värdekedjan.

Våra centrala klimatmål:

- Vi minskar utsläppen från vår egen verksamhet med 63 procent fram till 2035 (från 2024 års nivå).
- Vi minskar utsläppen från upphandlingar med 63 procent före 2035.
- Vårt mål är netto-nollutsläpp i hela värdekedjan före 2050, dvs. vi vill uppnå en utsläppsminskning på minst 90 procent.

Ansvar för människor och samhällen (S)

Vårt mål är att förbättra personalens välbefinnande och säkerhet i arbetet. Fintraffic vidtar många olika åtgärder för att förbättra arbetstagarnas hälsa och minska belastningen, och vi har åstadkommit en positiv utveckling. Resultaten av den årliga personalnöjdhetsundersökningen som genomförs av en utomstående tjänsteleverantör är utmärkta och har

Samhällsansvar* står i centrum för vårt arbete



Ansvar för miljön

Kolneutralitet i vår egen verksamhet och i våra upphandlingar



Ansvar för människor och samhällen

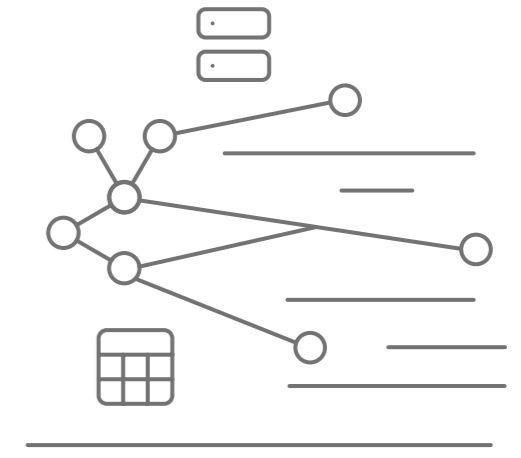
En välmående, jämlik och kompetent personal

En trygg arbetsplats

Främjande av säker, smidig och miljövänlig trafik

Driftsäkra och effektiva tjänster

Ett smidigt samarbete mellan trafikbranschens aktörer, en växande dataekonomi och tjänster som utvecklas



Ansvar för godförvaltning

En kostnadseffektiv ekonomi

Etisk affärspraxis: Vi tolererar inte korruption och bestickning

Fungerande dataskydd och cybersäkerhet

Ett fungerande ledningssystem

Ansvarsfull användning av artificiell intelligens



De mest relevanta av förenta nationernas hållbarhetsmål för vår verksamhet och våra intressenter.

*I Fintraffic's program för samhällsansvar fastställs mål, åtgärder och indikatorer för samhällsansvaret.



stigit för varje år. Särskilt bedömningarna av chefsarbetet, förverkligandet av företagets värderingar i vardagen och utnyttjandet av resultaten av personalnöjdhetsundersökningen är på en hög nivå.

Under 2025 har vi främjat företagskulturen på många olika sätt. Vi har bland annat ordnat 27 kulturkaféer runtom i Finland och färdigställt Fintraffics kulturhandbok om företagskultur, som har arbetats fram tillsammans med hela personalen. Fintraffic ansluter sig till Befolkningsförbundets program Familjevänlig arbetsplats, vilket främjar jämställdheten. Dessutom deltog vi som pilotföretag i Arbetshälsoinstitutets EU-finansierade projekt Care4Career som främjar jämställdhet mellan könen, samordning av arbete och familj samt familjevänlig praxis i arbetslivet.

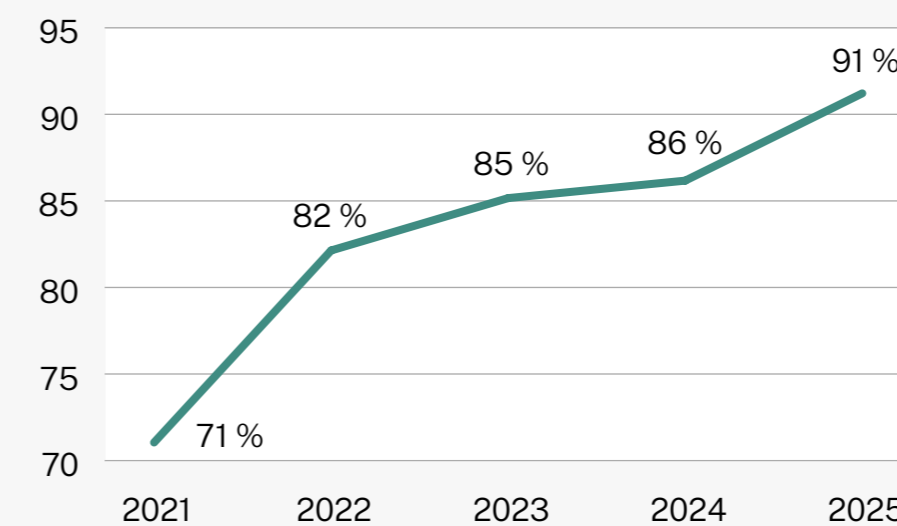
Vårt ansvar för människor – fokus på personalens arbetshälsa och välfärd i arbetet

Vår personals arbetshälsa och välfärd i arbetet har utvecklats i en positiv riktning från år till år, även under en längre granskningsperiod på fem år, och ligger på en klart bättre nivå än jämförelsematerialet. Svarsprocenten i personalnöjdhetsundersökningen har ökat år efter år, och 2025 var den hela 91 procent. En förklaring till den höga svarsprocenten är enligt vår samarbetspartner Balentor, som utför enkäten, att personalen ger utnyttjandet av enkätresultaten högt betyg. År 2025 är betyget för utnyttjandet av

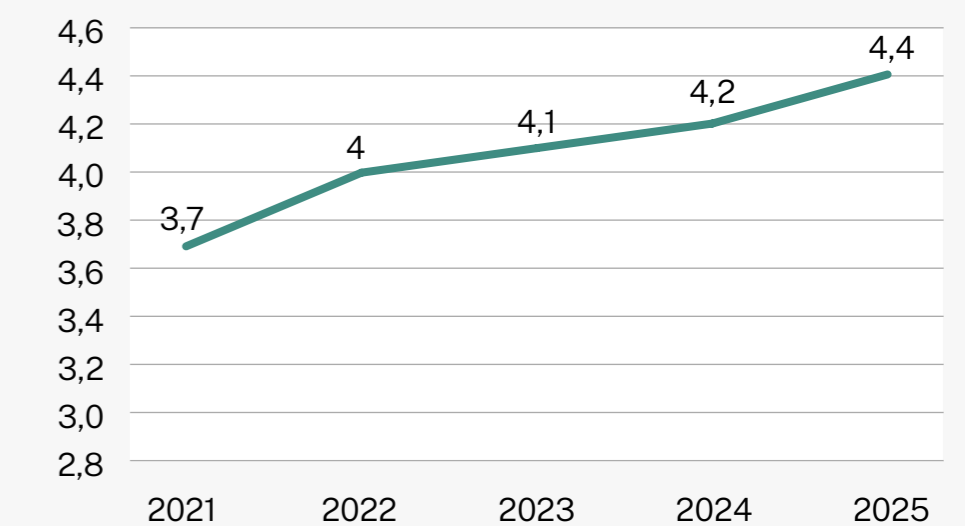
resultaten 4,4 på skalan 1–5, medan det fem år tidigare var 3,7 och svarsprocenten då var 71.

Personalen är särskilt nöjd med chefsarbetet. I personalnöjdhetsundersökningen gav arbetstagarna chefsarbetet betyget 4,3 år 2025 (skala 1–5, där 5 är det bästa betyget). Året innan fick chefsarbetet betyget 4,2 och 2021 betyget 3,8. Betyget för arbetsklimatet har under samma femårsperiod stigit från 3,7 till 4,2. Även tron på bolagets positiva framtid har stärkts; betyget har stigit från 3,3 till 3,9 på fem år.

Svarsprocent



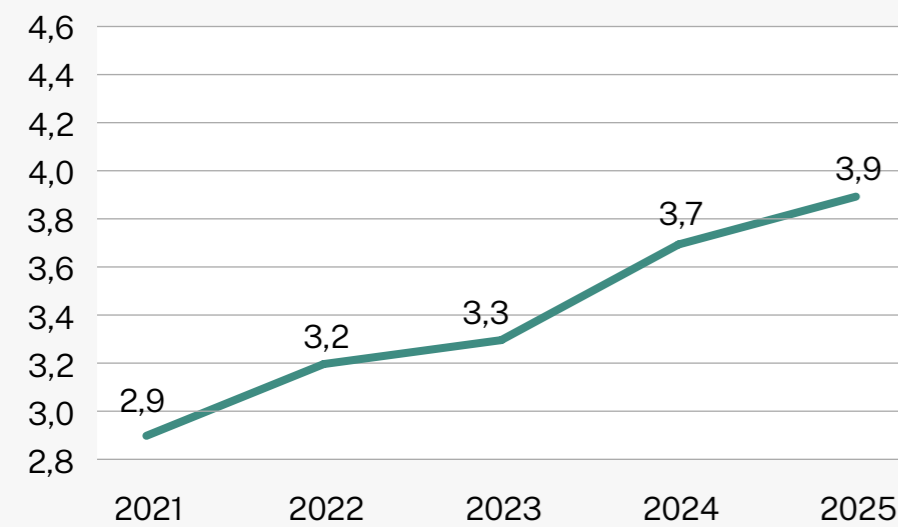
Utnyttjande av personalenkäten, vitsord (1–5)



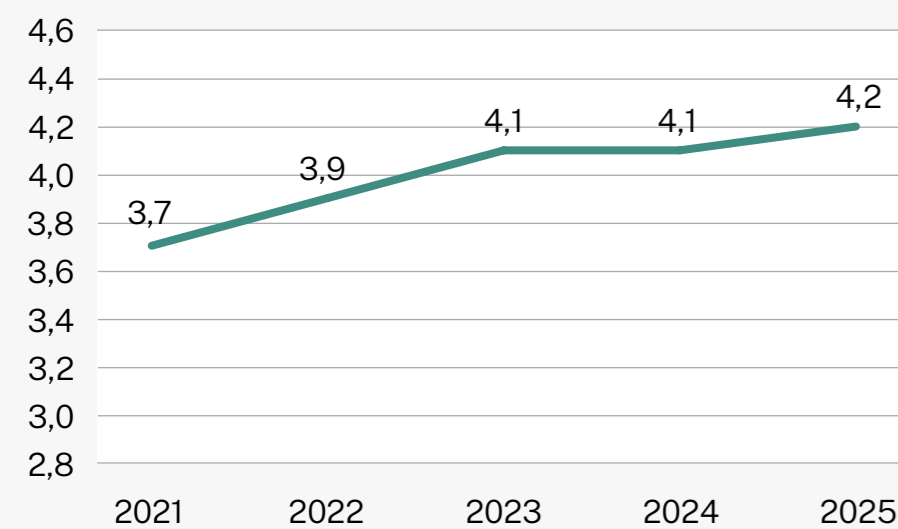


Samarbetet mellan affärsverksamheterna har också blivit mätbart bättre under granskningsperioden på fem år (2,9 → 3,9). Vi har aktivt utvecklat vår företagskultur och på olika sätt stött personalen att bekanta sig med varandra över organisationsgränserna. Vi har till exempel ordnat ett internt utbytes-

Samarbete med andra trafikformer

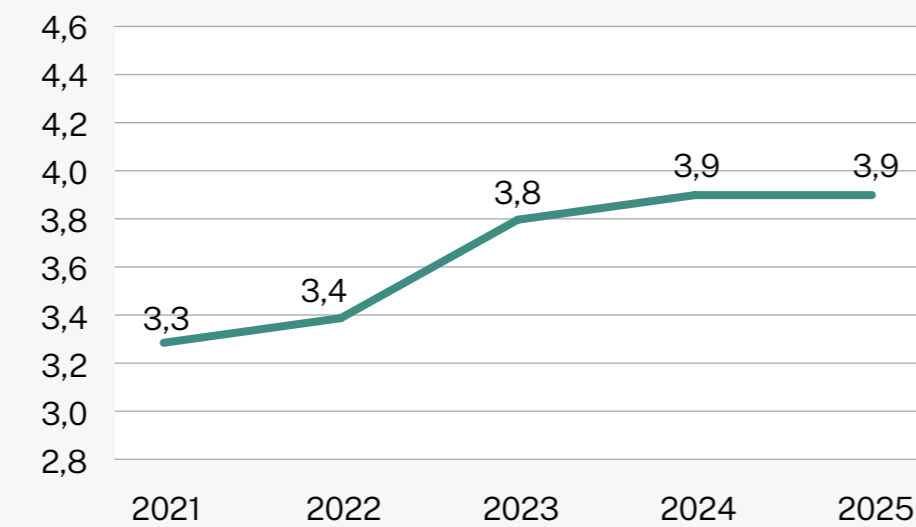


Arbetsklimat

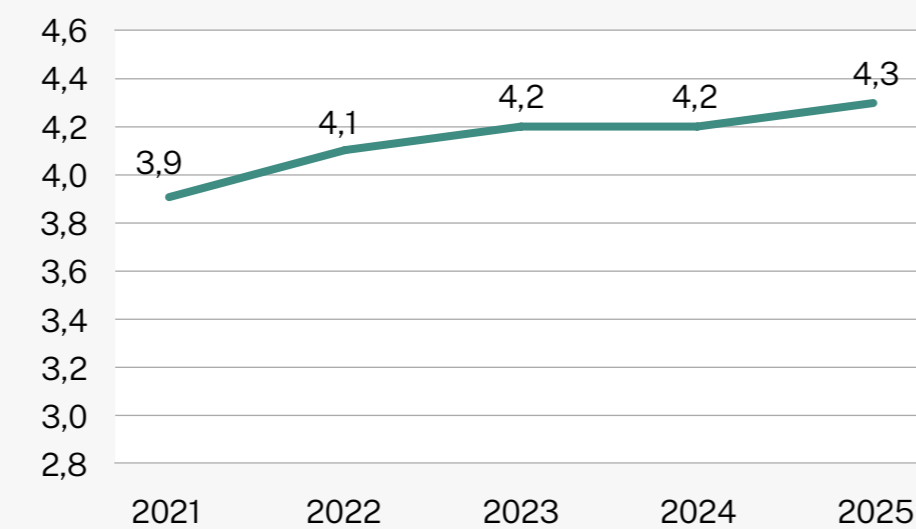


program där personalen får bekanta sig med verksamheten vid en annan enhet för en dag. Erfarenheterna av programmet har varit utmärkta. I slutet av 2025 färdigställde vi kulturhandboken som utarbetats tillsammans med personalen, personalrepresentanterna och ledningen. För att utveckla

Framtidens riktning



Chefsarbete



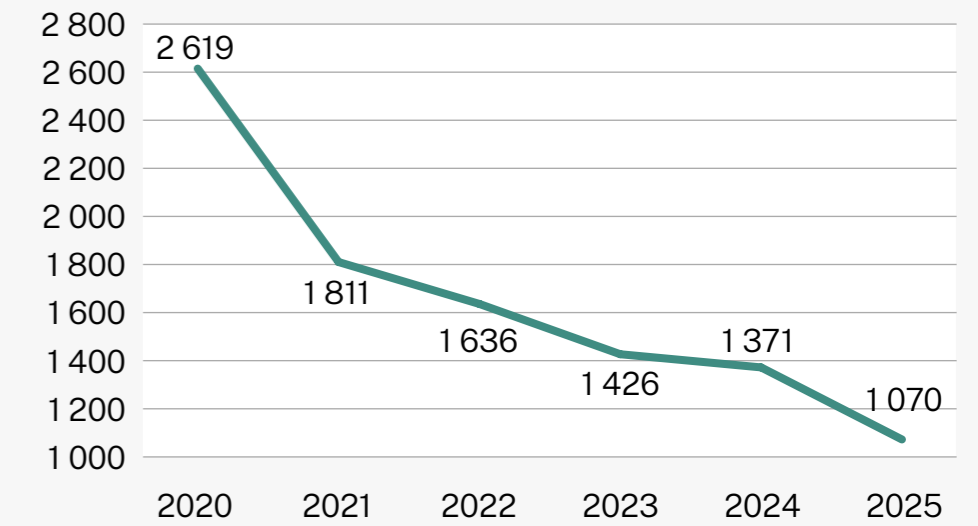
innehållet i kulturhandboken ordnade vi bland annat 27 olika kulturkaféer vid Fintraffics verksamhetsställen runtom i Finland samt enkäter på intranätet som var öppna för alla.

Varje år mäter Terveystalo personalens välbefinnande. År 2025 var välfärdsindexet 93,7 procent, medan det ett år tidigare var 93,3 procent. Fem år tidigare var detta index 86,7 procent. Med andra ord har personalens välbefinnande ökat med upp till sju procentenheter på fem år. Indexet beskriver andelen personer som inte har problem inom följande delområden: bristfällig arbetshantering, konflikt i samordningen av arbetet och det övriga livet, bristande meningsfullhet i arbetet, bristande socialt stöd i arbetet, belastning och missnöje. Välfärdsindexet bildas utifrån svaren i Terveystalos hälsoenkät.

Frånvaro på grund av den psykiska hälsan har minskat både jämfört med året innan och under en längre granskningsperiod. År 2025 uppgick frånvaron på grund av psykisk ohälsa till sammanlagt 1 070 dagar, medan motsvarande året innan var 1 371 dagar. Från 2020 till 2025 minskade frånvaron på grund av den psykiska hälsan med hela 60 procent och ligger på en lägre nivå än Terveystalos jämförelsematerial. Sedan 2020 har frånvaro på grund av den psykiska hälsan minskat varje år samtidigt som arbetstillfredsställelsen har ökat.

Största delen av Fintraffics personal utför operativt arbete där man arbetar under alla tider på

Frånvarodagar av psykiska hälsoskäl 2020–2025



dygnet, även nattarbete. Därför har Fintraffic upplevt det som särskilt viktigt att stärka personalens ork och välbefinnande. Det finns också ett betydande ekonomiskt incitament att hålla sjukfrånvaroprocenten låg, eftersom personalfrånvaro i trafikledningsarbetet i praktiken nästan alltid måste lösas med övertidsarbete vilket medför betydande kostnader för arbetsgivaren. Vi sörjer för personalens välbefinnande bland annat genom en omfattande företagshälsovård, förstklassig praxis för tidigt ingripande och bedömning av arbetsförmågan samt genom att stödja personalens rekreation och sunda levnadsvanor.

Vi har också åstadkommit mätbara framgångar. Ett exempel på detta är Fintraffics banbrytande projekt för viktkontroll och livsstil Fit For Future Fintraffic. Målet med projektet var att väcka insikt



om bestående viktkontroll och stärka motivationen att värna om sitt eget välmående med hjälp av ett multiprofessionellt team. De deltagare som sökte till coachningen och de som valdes ut bland dem som företagshälsovården anmält fick också medicinering som stöd för viktkontrollen. Medicineringen stod under företagsläkarens uppsikt. Programmets resultat är utmärkta. 67 procent av deltagarna i programmet uppnådde en betydande viktnedgång och i genomsnitt tappade deltagarna 12 kilogram i vikt.

På det hela taget har personalens välbefinnande förbättrats även inom detta delområde. Ännu 2022 var 27 procent överviktiga av hela Fintraffics personal, medan denna siffra 2025 endast var cirka 20 procent. En stor del av de överviktiga har minst en överviktsrelaterad sjukdom, såsom diabetes. Diabetes är ett hinder för arbete nattskiten och är därmed en betydande fråga i anslutning till personalens användbarhet. I Terveystalos jämförelsematerial är 25 procent överviktiga, och detta har inte förändrats under motsvarande femårsperiod.

Vid Fintraffic syns ansvarstagandet i ledarskapet, säkerställandet av omställningsförmågan och en företagskultur där man visar uppskattning. Företagskulturen grundar sig förutom på gemensamt definierade värderingar även på accepterade bemötande, öppenhet och gemensamt arbete. Vi

utför arbete som har betydelse för samhället och där alla arbetsinsatser är viktiga, oavsett arbetsuppgifter och titlar.

Fintraffic har flera år beviljats märket Må bra av jobbet® som ett erkännande för engagemanget i främjandet av den psykiska hälsan.

Vårt ansvar för samhällena

Vi främjar säker, smidig och miljövänlig trafik genom att utveckla trafikstyrningen och de digitala ekosystemtjänsterna. Genom att sörja för samhällelig beredskap och driftsäkra trafiktjänster kan vi effektivt och tillförlitligt svara på samhällets behov. Detta hjälper trafiksystemet att producera fördelar för hela samhället, men samtidigt minskar vårt arbete de negativa aspekterna av trafik (bl.a. utsläpp och olyckor).

Utan nära partnerskap med intressentgrupperna skulle vårt ambitiösa mål inte kunna förverkligas. I våra partnerskap främjar vi förtroende, öppenhet och ansvarsfulla verksamhetssätt.

Kontinuerlig utveckling av intressentgruppernas arbete är en förutsättning för att vi tillsammans ska kunna producera så stor nytta som möjligt för företagen, medborgarna och hela Finland.

Vårt mål är att förebygga farliga situationer, förkorta restiderna samt minska trafikstockningar och resornas utsläpp med hjälp av trafikstyrning och

Företagskulturen är inte ett färdigt tillstånd. När vi lever enligt våra värderingar, värnar om säkerhet och vågar förnya oss bygger vi upp en arbetsplats där det är betydelsefullt att vara och växa. Det är ett löfte till varandra och till dem som överväger att ansluta sig till oss. Med Fintraffics anställdas ord:

”Vår uppgift är viktig för samhället. Vi har en fantastisk möjlighet att utveckla den finländska trafiken. Vi på Fintraffic bryr oss genuint om vårt arbete och våra arbetskamrater. Vi gör alltid vårt bästa för kunderna. Arbetet är en trygg plats och vi är medmänniskor för varandra.”

”Vi har en stark grund: gemensamma värderingar och en vilja att skapa en arbetsplats där var och en kan känna sig trygg, uppskattad och genuint som en del av gemenskapen.”

”Vi har ett fint bolag och en fantastisk arbetsgemenskap. Vi utför ett viktigt arbete för Finland och finländarna. Man kan vara stolt över denna helhet och det lönar sig att utveckla den tillsammans.”

”De värderingar som skapas tillsammans med personalen skapar en bra grund för företagskulturen och jag anser att de har lyckats mycket bra. Värderingarna syns bra i den dagliga verksamheten.”



digitala ekosystemtjänster. Samtidigt vill vi förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och utveckla nya, innovativa och kostnadseffektiva tjänster som bättre motsvarar konsumenternas och slutanvändarnas behov.

Inom trafikledningen hölls säkerheten på en god nivå inom alla trafikformer 2025. Utöver trafiksäkerheten är informations- och cybersäkerheten ett spetstema i vårt säkerhetsarbete.

Ansvar för god förvaltning (G)

Fintraffics ekonomiska ansvar grundar sig på de fördelar vi kan producera för samhället med de resurser vi har till vårt förfogande. Vi tillhandahåller landsomfattande trafikstyrnings- och trafikledningstjänster rätt dimensionerade, kostnadseffektivt och med måttlig lönsamhet. Vi främjar en smidig, säker och effektiv trafik, vilket minskar trafikutsläppen, trafikstockningarna och olyckorna.

Vi moderniserar trafikstyrningstjänsterna och utvecklar trafikens dataekosystem genom att förädla effektiviteten i resekedjorna och logistiken och genom att på detta sätt förbättra den finländska konkurrenskraften.

Vi är en ansvarsfull och pålitlig partner både för den offentliga sektorn och för privata aktörer som tillhandahåller trafikrelaterade tjänster eller utnyttjar den information som Fintraffic producerar.

Vi har förbundit oss till en ansvarsfull och kostnadseffektiv användning av medlen. Detta innebär att vi följer noggranna förfaranden och praxis

för att se till att medlen används på ett effektivt och ansvarsfullt sätt.

Vi betonar starkt god förvaltningssed och accepterar inte korruption eller bestickning. Detta är av största vikt för oss och vi är stolta över att kunna säga att vi följer en strikt etisk affärspraxis. Dataskydd och cybersäkerhet är viktigt vid Fintraffic. Vi utvecklar och säkerställer kontinuerligt att våra datasystem är säkra och att personuppgifter behandlas konfidentiellt och säkert. Att följa vårt ledningssystemets anvisningar och policyer är centralt i vårt arbete och bidrar till att säkerställa att alla åtgärder och beslut fattas på ett transparent och konsekvent sätt.

Vi förstår möjligheterna med artificiell intelligens och identifierar risker i anslutning till den. Därför strävar vi efter att utnyttja artificiell intelligens med eftertanke, ansvarsfullt och etiskt.

Läs mer om vårt ansvar och våra åtgärder i ansvarsrapporten.

EFFEKTIVITET

Fördelar för hela Finland: minskande störningar, väntetider och utsläpp samt tjänster som utvecklas

Fintraffics tjänster och öppna data påverkar i stor utsträckning trafiksystemets funktion och säkerhet, Finlands och dess olika regioners tillgänglighet, hushållens vardag, företagens verksamhet och hela det finländska samhället.

V

årt mål är att tillsammans med våra samarbetspartners bidra till att trafiksystemet skapar nytta för samhället på framför allt följande områden:

1. Säker, smidig och miljövänlig trafik.
2. Samhällelig beredskap och driftsäkra trafiktjänster.
3. Ekonomiskt effektiv trafik.
4. Smidigt samarbete mellan aktörer inom trafikområdet.
5. Den växande dataekonomin, marknaden och exporten inom trafiken.

Trafikstyrningstjänster, digitala tjänster för företag och konsumenter samt uppdaterad trafikinformation påskyndar Finlands utveckling till en föregångare då

det gäller hållbar trafik och logistik. En effektivisering av trafiksystemet ger enorma möjligheter: År 2022 var de finländska företagens logistikkostnader i genomsnitt 13,8 procent av omsättningen (Logistikutredning 2023, Åbo universitet). År 2022 använde de finländska hushållen cirka 13,5 procent av sina disponibla inkomster för transport och mobilitet (Statistikcentralen 2023).

En effektivisering av rese- och transportkedjorna med till exempel fem procent genom bland annat kortare väntetider skulle innebära att hushållens transportkostnader sjunker med cirka 700 miljoner euro och företagens kostnader med 2,5 miljarder euro. Effektiviseringen skulle i väsentlig grad också bidra till minskade trafikutsläpp.

Fintraffics tjänster minskar klimatutsläppen från trafiken i större omfattning än vad produktionen av dem



	Andel inflygningar under plané (huvudflygplats)	Flygruttseffektivitet	Flygruttstjänstens enhetspris
Finland	60,4 %	96,28 %*	78,09 €
Sverige	47,1 %	98,28 %	94,70 €
Norge	57,5 %	98,39 %	54,32 €
Danmark	46,0 %	98,56 %	90,67 €

* Flygruttseffektiviteten påverkas av sanktionerna som införts mot ryska flygbolag och användningen av det internationella havsområdet. Utan UMKK-trafiken (Ryssland-Kaliningrad) skulle Finlands effektivitetstal vara 98,4 %
Källa: Eurocontrol

orsaker. Vårt koldioxidhandavtryck är kännbart större än vårt koldioxidfotavtryck.

Våra påverkningsmetoder

Våra metoder för att producera nytta för Finland omfattar att

- Sätta fart på utvecklingen av nya rese- och logistik-tjänster med hjälp av digitalisering, gemensamma spelregler och förfaranden inom branschen.
- Skapa en lägesbild av trafiken i realtid och dela den, öppna data.
- Optimera rutter, hastigheter och avstånd mellan fordon i syfte att bekämpa högbelastning, förebygga farliga situationer och minska utsläppen med hjälp av trafikstyrningstjänster.

- Förbättra informationsgången mellan olika aktörer i syfte att förebygga och avhjälpa störningar.
- Dra nytta av den effektivitet som automatiseringen ger.
- Med hjälp av data optimera trafikledsinvesteringarna och underhållet samt användningen av trafiklederna.
- Göra kollektivtrafiken mer attraktiv bland annat genom att minska effekterna av störningar och bygga upp ett enhetligare dataunderlag för kollektivtrafikoperatörerna.
- Övervaka trafiken och dela data som stöd för effektiv myndighetsverksamhet.

Läs mer om trafikstyrningens metoder att skapa nytta för trafiksystemet och samhället i avsnitten om affärsverksamheter.

Dataekonomin skapar redan ett värde på hundratals miljoner euro i trafiken

Fintraffic påverkar samhället förutom genom trafik-formsvisa trafikledningstjänster också genom att på många sätt främja interoperabiliteten mellan trafikformerna och trafiksystemets verksamhet som helhet.

Tillsammans med andra aktörer bygger vi för trafiksektorn upp ett dataekosystem som är öppet för alla och där man genom bättre utnyttjande av data kan främja utvecklingen av branschens tjänster. Målet med trafikens dataekosystem, som koordineras av Fintraffic, är att utveckla konkurrenskraftiga och skalbara trafik- och mobilitetstjänster som erbjuds på den inhemska och internationella marknaden och som möjliggör säkra, utsläppsnåla och användarorienterade rese- och logistikkedjor som förenar trafikformerna.

Baserat på EU-kommissionens utredningar skapar dataekonomin redan ett värde på hundratals miljoner euro i trafiken i Finland. Enligt en utredning som Fintraffic och konsultbyrå FLOU gjorde 2024 har Fintraffic's andel av trafikens dataekonomi ökat från fyra procent till sex procent mellan 2023 och 2024. Detta beror på ökad datadelning och nya slutanvändartjänster, såsom Fintraffic's mobilapplikation.

År 2024 uppskattades de direkta fördelarna med trafikens dataekonomi som Fintraffic producerar till över 20 miljoner euro. Den mer omfattande samhällseliga nyttan inklusive Fintraffic's mervärde för dataekonomin uppskattas till cirka 54 miljoner euro.

Användningen av Fintraffic's digitala tjänster ökade med nästan 50 procent 2025 jämfört med 2024 års nivå. Antalet medlemmar i ekosystemet ökade till 237 under samma period.

Siffrorna visar att effekterna av trafikens dataekonomi är betydande och ständigt ökar, vilket gynnar både företagen och samhället bland annat i form av förbättrad säkerhet, minskade restider och lägre kostnader.



Fintraffics data påverkar varje finländares liv

Fintraffics data	Dataanvändare (tjänster/organisationer)	Uppskattad effekt (t.ex. antal användare/vecka)
Lägesbild av vägtrafiken och störningsmeddelanden för konsumenter	<ul style="list-style-type: none"> Yle Radio Suomi (trafikinformation i radio) och Radio Nova (kommersiell radio) och Bauer Medias övriga kanaler Google Maps, Apple Maps, Waze, HERE, TomTom m.fl. kart-/navigeringstjänster Tilannehuone 	<ul style="list-style-type: none"> Yle Radio Suomi ~1,5 miljoner lyssnare per vecka Radio Nova ~1,0 miljoner lyssnare per vecka Totalt ca 2–2,5 milj. användare per vecka (varav Google Maps ~2 milj.) Tilannehuone har tiotusentals användare per vecka. Utnyttjas också av nästan alla medier
Lägesbild av vägtrafiken, störningsmeddelanden och trafikstatistik för yrkespersoner	<ul style="list-style-type: none"> Destia (underhåll av vägnätet) Tietorahdin kartta (applikation för yrkesförare) Trafikstatistik: flera finländska företag. 	<ul style="list-style-type: none"> Det riksomfattande vägunderhållet utnyttjar lägesbilsdata i stor utsträckning Användare ~25 000 förare av tung trafik Trafikstatistiken utnyttjas bland annat av försäkringsbolag och servicestationskedjor i planeringen av sin affärsverksamhet
Väglagskamerabilder och vägväderinformation	<ul style="list-style-type: none"> Meteorologiska institutet Foreca Kelikamerat.info + flera andra tjänster 	<ul style="list-style-type: none"> Foreca.fi: ~400 000–500 000 användare per vecka Meteorologiska institutet utnyttjar Fintraffics data i sina prognoser och tjänster, effekten är betydande Webbplatsen med olika väglagskameror har tiotusentals besökare per vecka. Väglagskamerabilder laddades ner från Digitraffic sammanlagt 3,37 Mrd gånger 2025.
Uppgifter om kollektivtrafikens rutter och tidtabeller (hållplatser, linjer, tidtabeller)	<ul style="list-style-type: none"> HRT och Waltti-städernas kollektivtrafik VR, Matkahuolto Apple, Google (ruttsöknings- och tidtabellstjänster) Spårtrafikens passagerarinformation (t.ex. perronger) 	<ul style="list-style-type: none"> ~2,5 miljoner kollektivtrafikresenärer per vecka utnyttjar rutt- och tidtabellstjänsterna
Digitransits läges- och ruttdata	<ul style="list-style-type: none"> Etuovi.com (bostäders geografiska information och närservice-data) Aktörer inom turism 	<ul style="list-style-type: none"> Över 800 000 olika användare per vecka (Etuovi.com)
Respons via Responskanalen (användarnas observationer av vägens skick och säkerhet)	<ul style="list-style-type: none"> Underhållsentreprenörer (avtalsentreprenörer för vägunderhåll) 	<ul style="list-style-type: none"> cirka 1 000 yrkespersoner inom vägunderhåll utnyttjar responsen (data effektiviserar underhållsåtgärderna och förbättrar trafiksäkerheten i allmänhet)

Digitaliseringen av trafiken skapar nya möjligheter

Genom att öppna information och kombinera realtidsdata kan man nå en ny nivå i optimeringen av människors och varors rörlighet. Ett exempel på en digital tjänst som främjar trafikens funktion är Fintraffic Appen. Via applikationen förmedlas informationen till dem som använder vägar och spår, och utifrån den kan de se uppgifter om väglag och smidighet samt tåguppgifter. Tjänsten ökar säkerheten och smidigheten i trafiken.

Data kan samlas in och vidareförädlas genom crowdsourcing inte bara från Fintraffics egna och partnernätverkets källor, utan också i annan riktning genom att utnyttja data som produceras av trafikanterna och allt smartare fordon.

Inom järnvägstrafiken kan banornas kapacitet utvidgas betydligt med hjälp av ett nytt trafikövervakningssystem (Digispår-projektet). Också i de andra trafikformerna pågår många digitaliseringsgrundade utvecklingsprojekt som skapar förutsättningar för att optimera hela trafik ekosystemet. Dessa omfattar bland annat att förbättra kapaciteten för informationsgången i trafikstyrningen, bygga upp en situationsbild för det lägre luftrummet och en anmälingstjänst samt elektroniska fraktsedlar för sjötrafiken.

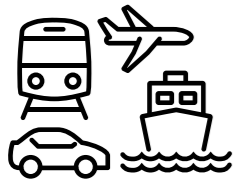


PÅ DETTA SÄTT SKAPAR VI VÄRDE FÖR SAMHÄLLET

Vision om världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

DETTA GÖR VI:

Trafikstyrnings- och trafikledningstjänster



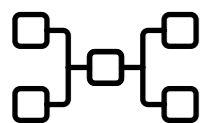
- Flygtrafiktjänst
- Styrning och ledning av järnvägstrafiken
- Styrning och ledning av vägtrafiken
- Styrning och ledning av sjötrafiken

Digitala slutanvändartjänster (digitala tjänster)



- Lägesbild över trafiken
- Informationstjänster för kollektivtrafik och logistik
- E-tjänster för olika kundgrupper

Dataekosystemet och exportklustret



- Kartläggning av marknadsmöjligheter och kundarbete

Sammanställning och distribution av trafikinformation



- Insamling, förädling och delning av data
- Främjande av crowdsourcing av data
- Utveckling av en digital tvilling

FÖRDELAR SOM VI PRODUCERAR TILLSAMMANS MED VÅRA SAMARBETSPARTNER:

Säker trafik

Smidig och effektiv trafik

Minskning av trafikutsläppen

Samarbete i dataekosystemet & växande dataekonomi



Effekterna av Fintraffics tjänster 2025

Säker trafik

Säkerhetsnivån för passagerare i tågtrafiken, EU-placering **1/29**

Olyckor eller allvarliga tillbud som orsakats av flygtrafiktjänsten **0**

Betydande olyckor som orsakats av järnvägstrafikstyrningen **0**

Sjötrafikledningen ingrep proaktivt cirka **18 000** gånger i fartygens framfart och säkerställde på detta sätt säkerheten och smidigheten i trafiken

Antal tillbud som förhindrats i sjötrafiken **16**, varav **8** förhindrande av potentiella grundstötningar

Minskning i antalet olyckor som leder till personskador tack vare trafikstyrningens tjänster, cirka **150 st.** per år***

Effektiv trafik

Antal flygminuter som inbesparats tack vare att fördröjningar inte uppkommit i finskt luftrum **416 500 (=41 miljoner €)**, jfr EU-genomsnittet*

Punktligheten i fjärrtågtrafiken i Finland **89 %** (2024: 78,5 %) och i närtrafiken **95,4 %** (2024: 92,8 %)

Inbesparad restid, cirka **500 000 fordonstimmar** per år***

D/S POLO förbättrar maritim logistik genom realtids- och situationsinformation och uppnår ett kundnöjdhetsscore på **4,59/5**

Vägtrafikstyrningens ekonomiska nytta för samhället, **75 miljoner euro*****

Trafik som begränsar klimatförändringen

CO₂-utsläpp som sparats tack vare Finlands obehindrade luftrum uppgår till **69 500 ton** jfr EU-genomsnittet*

CO₂-volym som inbesparats tack vare slutlig inflygning under kontinuerlig plané **14 700 ton** jfr EU-genomsnittet*

Järnvägstrafiken minskade kalkylmässigt CO₂-utsläppen med **740 000** ton**, vilket motsvarar utsläppen från över 389 000 personbilar per år

Inbesparade CO₂-utsläpp från vägtrafiken cirka **13 000 ton*****

Samarbete i dataekosystemet

Antal aktörer som engagerat sig i dataekosystemet **237**

Det värde som Fintraffic skapar för trafikens dataekonomi uppgår till uppskattningsvis **54 miljoner euro** (jfr 40 miljoner euro 2022)

Nyttan av ekosystemet som aktörerna upplever (1–5) (Enkät 12/2025)

- allmänt betyg för ekosystemets funktion (**3,85**)
- upplevd nytta av ekosystemet för den egna affärsverksamheten (**3,88**)

Försäljning som främjats av exportklustret **13,5 miljoner euro**

Ökning i mängden data som Fintraffic distribuerat till ekosystemet nästan **50 %**

Antalet gränssnittsanrop i gränssnitt för öppna data **20+ miljarder**

Antalet personer som Fintraffic når i Finland **4,1 miljoner**

Antal företag i resekedjorna som tillhandahåller förmedlings- och sammanslagningstjänster, **66** (60 år 2024, Traficom: Trafikmarknadsöversikt) (2024: 60 kpl, Traficom: Liikennemarkkinakatsaus)

*Beräkningarna grundar sig på inputvärden som producerats av Eurocontrol

**Enligt antagandet att tågtrafik ersätter vägtrafik i persontrafiken.

***Källa: Fintraffic Vägs utredning, grundar sig på VTT NEXT-ITS 2 Evaluation-kalkylen



Våra påverkningsmetoder inom flygtrafiken

Flygtrafiken förbättrar Finlands och dess olika regioners tillgänglighet. Den höga kvaliteten på Fintraffics flygtrafiktjänster garanterar ett säkert och ekonomiskt luftrum, direkta flygrutter och gröna inflygningar till Helsingfors-Vanda flygplats, vilket minskar klimatutsläppen, bullerolägenheterna och flygkostnaderna. Tjänsterna är säkra, smidiga och utan fördröjningar och stöder en effektiv verksamhet för luftrumsanvändarna. Målet är att göra Finlands luftrum till Europas mest effektiva och miljövänliga genom att optimera flygrutterna, utnyttja allt större datamängder och öka automatiseringen. Enligt kundnöjdhetsenkäten 2025 har tjänsterna hållits fungerande och säkra, och det allmänna betyget för samarbetet med olika intressentgrupper inom luftfartsbranschen har blivit bättre.

I projektet Ilmatila2027 uppdateras Finlands luftrum till att motsvara luftfartens förändrade användarbehov. I projektet beaktas säkerhet, grön energi, minskning av utsläpp, nya användarbehov, obemannad trafik och användning av det undre luftrummet. Dessutom strävar man efter att frigöra luftrummet för nya aktörer och stödja uppnåendet av miljömålen på både nationell nivå och EU-nivå.

Våra påverkningsmetoder inom sjötrafiken

Finland har förbundit sig till EU:s mål för att minska utsläppen och Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s mål för att minska utsläppen från sjötrafiken. Fintraffics sjötrafikledning arbetar för att Östersjön ska bevara sin ställning som ett av världens mest konkurrenskraftiga områden där rörligheten är smidig, säker och beaktar den sköra marina miljön.

Fintraffics sjötrafiklednings starka Östersjökompetens säkerställer smidig navigering för handelssjöfarten i grunda hav fullt med grynnor samt säker sjötrafik under vintersäsongen. Fintraffics fartygstrafiktjänster och säkerhetsradioverksamhet säkerställer också en säker och smidig fartygstrafik. Övervakning dygnet runt och yrkeskunniga fartygstrafikledare förebygger olyckor och miljöolägenheter som de orsakar i Östersjön och Saimen. Detta främjar Finlands utrikeshandel, sjöfartens säkerhet och skyddet av den marina miljön.

Dessutom utvecklar vi nya servicemodeller för informations- och lägesbildstjänster, till exempel D/S POLO, där ett tätt samarbete mellan marina aktörer och nya digitala lösningar främjar datautbytet inom sjöfarten och dess logistiska kedjor och skapandet av en lägesbild. D/S POLO användes redan i över 30 hamnar och är ett dagligt verktyg för hundratals människor. Applikationen används i över 30 hamnar i Finland, Sverige och Tyskland och i cirka ett par hundra olika organisationer. POLO erbjuder utöver bättre möjlighet till kommunikation och delning av information, till exempel ankomst- och avgångstider i realtid för fartyg, kaj- och resursplanering, fartygsanmälningar till EU-området, faktureringsfunktionalitet, utsläppsberäkning, beställningar av bogserbåtar och lotsar, lossnings- och förtöjningstjänster samt beställningar av vatten och avfallshantering. Med hjälp av tjänsten kan man både effektivisera verksamheten i hamnen och stärka verksamheten enligt principen om hållbar utveckling.



Våra påverkningsmetoder inom järnvägstrafiken

Fintraffics järnvägstrafiktjänster förbättrar tågtrafikens smidighet, säkerhet och passagerarnas upplevelse och gör järnvägarna mer attraktiva och miljövänliga.

Trafikstyrningen, kapacitetshanteringen och trafikplaneringen säkerställer att gods och passagerare kan nå sin destination på ett säkert sätt och enligt tidtabellen.

Driftcentralen säkerställer elsäkerheten och de spänningsavbrott som behövs för banarbetena. Järnvägstrafiken är en mycket säker trafikform och Finland har i EU-jämförelsen varit på första plats i tågtrafikens passagerarsäkerhet åren 2013–2023.

Fintraffic erbjuder aktuell information om tågtrafiken och eventuella förseningar i sin passagerarinformationstjänst. Tjänsterna producerar bl.a. innehåll för stationernas infoskärmar, kungörelser och tjänsten

Tågavgångar (Junalähdöt.fi). Fintraffics lägescentral producerar en lägesbild för aktörer inom järnvägsbranschen och mediekommunikation för konsumenter. Framförhållning och datadelning är viktigt även då det gäller att förhindra olyckor, fördröjningar och miljöskador.

Fintraffic arbetar målmedvetet för beredskap bland annat i den tekniska dubbleringen av sina datasystem.

Våra påverkningsmetoder inom vägtrafiken

Fintraffics vägtrafikstyrningstjänster säkerställer en smidig och säker trafik i Finland dygnet runt. Detta uppnås genom kontinuerlig uppföljning av trafiken och väglaget samt genom att dela en aktuell lägesbild med olika användargrupper. Fintraffic producerar dagligen 300 000 bilder med väglagskameror och samlar i framtiden in fler observationer genom crowdsourcing.

Trafikens smidighet och säkerhet förbättras bland annat med trafikljus, tunnelteknik, vägväderinformation och variabla hastighetsbegränsningar. Fintraffic möjliggör också Polisens automatiska trafikövervakning. Trafikcentralsverksamheten producerar trafikmeddelanden som omfattar hela vägnätet och säkerställer en effektiv hantering av störningar genom myndighetssamarbete.

Lösningar med öppna data gör det möjligt att dela information till exempel till bilarnas navigatörer och medierna utan dröjsmål. Trafikinformationen har en väsentlig roll i väghållningen och beslutsfattandet.

Vägvädertjänster: Vägvädertjänsterna täcker hela Finlands vägnät och deras inverkan är betydande särskilt när det gäller att minska antalet olyckor. Vägvädertjänsterna minskar antalet olyckor som leder till personskador med 67 fall per år, vilket leder till besparingar på nästan 30 miljoner euro*.

Automatisk övervakning: Den automatiska övervakningen har en betydande inverkan på minskningen av olyckor. Automatisk övervakning minskar antalet olyckor som leder till personskador med 48 fall per år, vilket medför besparingar på över 21 miljoner euro.

Trafikljus: Trafikljusen har också en betydande inverkan på minskningen av olyckor. Trafikljus minskar olyckor som leder till personskador med 23 fall per år, vilket medför besparingar på över 10 miljoner euro.

Fintraffics vägtrafikstyrningstjänster skapar stora samhällsliga fördelar även genom att minska restiderna, olyckorna och koldioxidutsläppen. Den totala samhälls-ekonomiska nyttan av tjänsterna är cirka 75 miljoner euro per år*.

* Bedömning av effekterna av Fintraffic Vägs tjänster 2024, Traficon Oy (baserat på data från 2023)



Affärsverksamhet

FLYGTRAFIKTJÄNST

Flygtrafiken säkerställer effektivt Finlands tillgänglighet

Fintraffics flygtrafiktjänst erbjuder säkra, exakta och konkurrenskraftiga flygtrafiktjänster. Vi ansvarar för kontroll av luftrumsanvändningen i Finland samt flygrutt- och flygtrafiktjänsterna vid 22 flygplatser.

Utöver att övervaka och leda flygtrafiken i Finlands luftrum och på flygplatserna ansvarar vi också för planeringen och underhållet av den infrastruktur och de system som behövs i verksamheten enligt internationella krav. Den tekniska flygtrafiktjänsten omfattar bland annat underhåll av radarsystem, navigationsutrustning och radioutrustning i Finland och Sverige. Vi erbjuder också utbildnings- och konsulttjänster samt tjänster för drönarflygare. Till våra uppgifter hör dessutom särskilda uppgifter inom flygräddning och territorialövervakning.



Omsättning (88,7 M €)

96,9 M €

Antal anställda i genomsnitt (425)

436

Kundnöjdhet (4,0)

4,0

Antal överflygningar (65 661)

55 613

Antal flygningar i Finlands luftrum (241 876)

240 597

Starter och landningar på Helsingfors-Vanda (153 142)

157 782



G

enom samarbete på

EU-nivå minskas miljökonsekvenserna av luftfarten samt förbättras säkerheten och kostnadseffektiviteten. Målet för Single European Sky (SES), dvs. det gemensamma europeiska luftrummet, är en digitalisering av flygtrafiktjänsterna så att luftfartsdata kan hanteras och delas centraliserat.

Flygtrafiktjänster tillhandahölls för nästan 220 000 flygningar och på Helsingfors–Vanda flygplats för cirka 158 000 starter och landningar. Antalet flygningar över Finland minskade till cirka 55 600, då de kinesiska flygbolagen minskade sina flygningar i Finlands luftrum.

Högklassiga och avancerade flygtrafiktjänster

Enligt den årliga kundnöjdhetsenkäten anser kunderna fortfarande flygtrafiktjänsterna var fungerande och säkra. Det totala medelvärdet för flygtrafiktjänsterna var 4,0. I fråga om tillförlitlighet och säkerhet var motsvarande siffra 4,2.

VÅRA STRATEGISKA MÅL



Vi är bäst i Europa när det gäller punktlighet, beredskap för undantags-situationer och miljöeffektivitet inom flygtrafiken, flygtrafik är det säkraste färd sättet. Våra tjänster hör till de mest kostnadseffektiva i Europa.



Vår verksamhetsmiljö motsvarar våra kunders behov i fråga om luftrumets konstruktioner, användningen av luftrummet och infrastrukturen, och är kostnadseffektiv beträffande flygtrafiktjänsten.



För en del av fälten produceras tjänsterna med hjälp av fjärrflygledning.



Tillsammans med Estlands Flygtrafik-tjänstbolag EANS ansvarar vi för Finlands och Estlands flygruttstjänster.



Vi har mycket kommersiell försäljning av flygtrafiktjänster på särskilt överenskomna marknadsområden.

HUR FRAMSKRED VI MOT MÅLEN 2025?

Konkurrensutsättningen av fjärrflygledningsprojektet (MROT – Multi Remote Operating Tower) slutfördes i juli, och efter en bedömning av anbuderna hittades en vinnare. Projektet gick emellertid vidare till marknadsdomstolen, och på grund av besvärprocessen kunde avtalsförhandlingar inte inledas. Projektets tidtabell och närmare detaljer preciseras i förhandlingarna.

Beredningen av den gränsöverskridande flygtrafiktjänsten (FINEST) fortsatte med bolaget

Estonian Air Navigation Services (EANS), som producerar flygtrafiktjänster i Estland. Konsekvenserna av förändringarna i verksamhetsmiljön har analyserats i de nuvarande verksamhetsmodellerna och beträffande dem har man tillsammans kommit överens om FINEST-metoderna. Beredningen av de nationella fördragen fortsatte.

Utöver flygsäkerheten är de centrala målen i projektet Ilmatila2027 att beakta försvarets

behov, konkurrenskraft och tillgänglighet, miljömål och ansvarsfullhet samt att beakta alla användare av luftrummet. De ändringar som projektet medför har planerats och simulerats. Den preliminära ändringsgranskningen blev klar i december.

Försäljningen av flygtrafiktjänster fortsatte framgångsrikt. Som en ny kundrelation utbildades azerbajdzjanska yrkespersoner inom flygväder vid Avia College. Även finländska flygledare utbildades 2025.

Ett bevis på den höga kvaliteten på flygtrafiktjänstens verksamhet är kvalitetscertifikatet ISO 9001 som bolaget beviljats tidigare samt i certifikatet ISO 27001 som beviljades 2025 och som också visar att informationssäkerhet och riskhantering är på en hög och systematisk nivå.

Luftfartens lägesbildsapplikation Fintraffic Sky lanserades på våren. Tjänsten är öppen för alla och sammanställer central flyginformation i realtid på ett och samma ställe och erbjuder bl.a. möjlighet att göra upp flygplaner. Webbtjänsten utvecklades i slutet av året i samarbete med Meteorologiska institutet genom att utöka de lagstadgade flygvädertjänsterna och skräddarsydda vädertjänster för flygare.

Upphandlingsavtalet TopSky ATCOne för flygtrafiktjänstens huvudsystem undertecknades i december. Upphandlingen genomförs i samarbete med flygtrafiktjänstorganisationerna i Estland och Tjeckien.

Läs mer om flygtrafiktjänsten:

www.fintraffic.fi/sv/flygtrafiktjanst





SJÖTRAFIKLEDNING

Finland lever på sjöfart

En fungerande och effektiv marinlogistik är i nyckelposition för att Finlands utrikeshandel ska lyckas och för att konkurrenskraften ska upprätthållas, eftersom 96 procent av vår export och import går sjövägen. Fintraffics sjötrafikledning har till uppgift att kontinuerligt övervaka att fartygstrafiken är säker, smidig och störningsfri.



Potentiella grundstötningar förhindrade (14)

8

Omsättning (20,8 M €)

23,2 M €

Proaktivt ingripande i fartygstrafiken

18 000

Antal anställda i genomsnitt (106)

110

Antal användare, D/S POLO

+25 %



intraffics sjötrafikledning säker-

ställer sjöfartens säkerhet och konkurrenskraft i Finland samtidigt som den öppnar för nya möjligheter att utnyttja digitaliseringen genom att utveckla nya digitala tjänster för aktörer inom sjötrafiken. Arbetet utförs mångsidigt särskilt inom sjötrafikens lednings- och kontrolltjänster samt i informationshanteringssystemen. Samtidigt har serviceutbudet utökats med tjänster som effektiviserar marinlogistiken och hamnfunktionerna samt främjar hanteringen av miljöutsläpp.

Fartygstrafiken var smidig och säker hela året

I och med det skärpta säkerhetsläget i Europa har sjöfartens verksamhetsmiljö förändrats under de senaste åren, särskilt i Finska viken. De många GNSS-störningarna och den ryska skuggflottans verksamhet kräver större vaksamhet än tidigare även vid Fintraffics sjötrafikcentraler.

VÅRA STRATEGISKA MÅL



Vi levererar världsledande sjötrafikledning och högkvalitativa digitala tjänster för sjötrafik och sjölogistik.



Vi verkar ansvarsfullt, investerar i smarta lösningar och stöder samarbete mellan intressenter. Vi visar vägen för branschens utveckling med innovativa tjänster och ny teknik som förbättrar säkerheten, effektiviserar logistiken och minskar miljöpåverkan.



Vi gör sjötrafiken säkrare och mer utsläppssnål samt förbättrar effektiviteten i Finlands sjölogistik. Detta sänker logistikkostnaderna, vilket i sin tur innebär lägre produktionskostnader för industrin och lägre priser för konsumenterna – samtidigt som Finlands konkurrenskraft stärks.

HUR FRAMSKRED VI MOT MÅLEN 2025?

Vi publicerade de första S-100-baserade digitala navigeringstjänsterna enligt internationella standarder som utgör grunden för fartygens framtida digitala navigeringsmiljö. Den fortsatta utvecklingen finansieras med EU-stöd inom NELSON-projektet som samordnas av Fintraffic.

Vi utvecklade en lägesbildstjänst som kan användas för att hantera ökade störningar i satellitpositioneringen inom handelssjöfarten. Tjänsten är avsedd för både myndigheter och sjöfarande.

Vi lyckades få den tekniska produktionsförmågan för det nationella informationshanteringssystemet för sjöfarten Nemo i överensstämmelse med EU-förordningen. Den nya tidtabellen för ibruktagandet av Nemo-systemet fastställdes och det obligatoriska ibruktagandet av systemet börjar den 1 januari 2027.

Vi fick nya användare och funktioner i tjänsten D/S POLO: antalet användare ökade med 25 procent och i applikationen lades bland annat till lägesuppgifter om vintersjöfarten.

Vi säkerställde kontinuiteten i affärsverksamheten genom en kontinuitetshanteringsmodell (ISO 22301) som omfattar hela bolaget. Förverkligandet av dataskyddet stöddes med en i kvalitets- och ledningssystemet integrerad förvaltningsmodell.

År 2025 var sjötrafikcentralernas driftssäkerhet på en god nivå, och den trafikledningen förblev högklassig och avtalsenlig.

Vi styrde trafiken och informerade fartygen om faktorer som påverkar deras färd, såsom övrig trafik, farliga situationer under utveckling, väder- och isförhållanden samt fel i säkerhetsanordningar. Under året förhindrade vi åtta potentiella grundstötningar, hjälpte fartyg att navigera samt förhindrade tillbud från att utvecklas till olyckor, samtidigt som vi skyddade den känsliga marina miljön. Sjötrafikcentralerna skötte också den nationella säkerhetsradiokommunikationen till havs och nödradiotrafiken i Saimenområdet.

År 2025 befastes fartygstrafikens säkerhet genom att kartlägga ytterligare behov av säkerhetszonen för specialtransporter vid Finlands kust. Säkerhetszonerna säkerställer säker trafik för specialtransporter, såsom LNG- och LPG-tankfartyg. En separat säkerhetszon

bildas runt tankfartygen dit andra fartyg inte får komma utan tillstånd. Detta garanterar fri passage för specialtransporter i livligt trafikerade farleder eller i farleder där förhållandena kräver särskild försiktighet. Fintraffics sjötrafikcentral inrättar säkerhetszonen på behovsbasis samt övervakar och styr trafiken i områdena. Nya säkerhetszonen tas i bruk från och med den 1 januari 2026 i Torneås och HaminaKotkas farleder för handelssjöfart.

Läs mer om sjötrafikledningen:

www.fintraffic.fi/sv/sjotrafik





JÄRNVÄGSTRAFIKSTYRNING

Säker, effektiv och miljövänlig tågtrafik

Vår uppgift är att i nära samarbete med våra samarbetspartners säkerställa att järnvägsresorna och järnvägstransporterna är trygga, smidiga och miljövänliga. Vårt arbete är betydelsefullt för hela Finland, eftersom över en halv miljon tåg och tiotals miljoner passagerare färdas på bannätet varje år.



Omsättning (90,1 M €)

88,8 M €Punktlighet (i tid eller tidigare)
(+5,1 % jfr 2024)**92,9 %**

Antal anställda i genomsnitt (495)

475

Felanmälningar (-20,0 % jfr 2024)

14 638

Antal tåg (+6,0 % jfr 2024)

582 978

Antal telefonsamtal (-13,7 % jfr 2024)

1 525 730



V

åra tjänster omfattar järnvägstrafikstyrning, kapacitetshantering och trafikplanering i syfte att samordna banarbeten och tågtrafiken.

Vi producerar också passagerarinformationstjänster.

Vår driftcentral ansvarar för övervakningen och användningen av elektrifierade banor. Säkerhetsövervakningstjänsten ansvarar för bannätets övervakningskameror.

Vår lägescentral ansvarar för den riksomfattande övervakningen av bannätet och trafikledningen och för samordningen av verksamheten i störnings- och olyckssituationer. Servicehelheterna omfattar bantrafikcentralen, tjänsten lägessamordnaren och kontrollrummet för trafik kvaliteten. Lägescentralen ser till att bannätets lägesbild produceras för de intressentgrupper som är verksamma i järnvägssystemet och för medierna.

Vi ansvarar för att som en tjänst genomföra utvecklings- och verifieringsfasen i Digispår-projektet, som syftar till att förnya tågövervakningen.

Under 2025 tog vi stora steg mot något nytt för Fintraffics järnvägstrafikstyrning. Under året utvecklade vi målmedvetet spårtrafiken i Finland i syfte att främja säkerhet,

STRATEGISKA MÅL



Vi förnyar trafikstyrnings- och trafikledningssystemet för att förbättra säkerheten, smidigheten och möjliggöra miljövänligare trafik.



Vi utvecklar den operativa verksamheten så att den blir säkrare, mer fungerande och effektivare.



Vi främjar enhetligheten i informationen om spårtrafiken för att möjliggöra skapandet av en digital tvilling av spårtrafiken.

HUR FRAMSKRED VI MOT MÅLEN 2025?

Vi inledde Atlas-projekthelheten för att förnya trafikstyrnings- och trafikledningssystemen.

Vi gjorde betydande förbättringar av verksamhetens kontinuitet och beredskap på flera olika nivåer.

Vi förbättrade järnvägssäkerheten.

Vi inledde rekryteringen till trafikledarutbildningen och fick nästan 3 000 ansökningar.

Vi samlade aktörer inom järnvägsbranschen för att skapa en gemensam vägkarta för att bygga upp en interoperabel informationshantering.

Kapacitetsstyrningen utvidgades till att omfatta hela Finland och Saaga-systemet togs i bruk på bangårdarna.

De nya lokalerna i huvudstadsregionen togs i bruk fullt ut.

smidighet och miljövänlig trafik samt effektivisera verksamheten. Vår roll som utvecklare och drivkraft för digitaliseringen innebär att vi bygger upp nya teknologier och digitala lösningar. Vi uppdaterade också strukturen för vår verksamhet så att den bättre ska motsvara vår nya utvecklingsresa.

År 2025 utvidgades våra tjänster inom trafikstyrning och trafikledning. Vi inledde betydande satsningar på att utveckla ett nytt trafikstyrnings- och ledningssystem för tågtrafiken (Atlas-projektet). Det nya systemet förbättrar tågtrafikens smidighet, säkerhet och trafikledningens kvalitet samt möjliggör ett mer omfattande utnyttjande av automatisering. Projektets tidtabell följer tidtabellen för Digispår och dess kostnadskalkyl är 200 miljoner euro fram till 2040.

Digispåret stod fortfarande i centrum för vårt utvecklingsarbete och dess utvecklings- och verifieringsfas framskred planenligt. Konsekvenserna för den operativa verksamheten och arbetsredskapen bedömdes i ett omfattande samarbete mellan järnvägstrafikstyrningens olika funktioner och intressentgrupper. Byggandet av det första kommersiella banavsnittet av Digispåret (Lielax–Björneborg/Raumo) framskred och på banavsnittet Kouvola–Kotka/Fredrikshamn testades det sameuropeiska radiobaserade systemet ETCS och ett automatiskt körsystem (ATO). Man har kommit överens med Trafikledsverket om att fortsätta samarbetet enligt

alliansmodellen för Digispårets utvecklings- och verifieringsfas.

Arbetet med att förnya fjärrstyrningssystemen för spårtrafiken fortsatte och införandet av fjärrstyrningssystemet i norra Finland framskred planenligt.

Inom kapacitetshanteringstjänsterna togs systemet för styrning av bangårdar (Saaga) i bruk på riksnivå och nya trafikidkare har inkluderats i systemet. Vi inledde också arbetet med att utveckla det nya kapacitetshanteringssystemet (Sofia). Systemet ersätter det nuvarande systemet som nått slutet av sin livscykel.

Under 2025 genomförde vi en utredning av en digital tvilling av spårtrafiken, där man sammanställde branschens gemensamma syn på kraven på byggandet av grunden för en digital tvilling. Arbetet förtydligade nuläget för spårtrafikinformationen och gav beredskap att samordna en fungerande informationsutveckling. Utvecklingen av informationsunderlaget för spårtrafiken gör det möjligt att utnyttja mer avancerade kunskapsbaserade lösningar och att få full nytta av Digispåret och Atlas-projektet för hela branschen.

I säkerhetsutvecklingen fokuserade vi på att förbättra säkerheten vid banarbeten tillsammans med Trafikledsverket. Dessutom förbättrade vi kontinuiteten och beredskapen i vår verksamhet.

Läs mer om järnvägstrafikstyrning:
www.fintraffic.fi/sv/raide





VÄGTRAFIKSTYRNING

Säker och smidig trafik på landsvägarna dygnet runt

Person- och godstrafiken i Finland grundar sig på smidig och effektiv trafik på landsvägarna. Fintraffics vägtrafikstyrning tillhandahåller och utvecklar tjänster som möjliggör säker och smidig trafik på vägnätet året runt. Vårt mål är att tillsammans med smarta tjänster och ett omfattande nätverk av samarbetspartners möjliggöra världens säkraste, smidigaste och miljövänligaste vägtrafik.



Omsättning (54,5 M €)

55,1 M €

Antal anställda (96)

98

Trafikmeddelanden

11 000

Antal telefonsamtal

100 000

Entreprenörsmeddelanden

46 000

Automatiska meddelanden om trafik- och väderförhållanden i tunnlrar och öppna vägvagnitt

530 000



ör att vår operativa trafikstyrning ska fungera innefattar vårt arbete allt mellan att planera tekniska system vid landsvägar och tunnlar och att producera vägväderinformation, fortlöpande följa upp trafiken samt bilda en lägesbild i realtid och dela den. Allt detta bygger på vår kunniga och välmående personal.

Satsningar på funktionssäkerhet och förnyelse av systemen

Inom vägtrafikstyrningen år 2025 fortsatte arbetet med att stärka funktionssäkerheten och förnya utrustningen enligt dess livscykel. Nya genomföranden gjordes för flera tunnelobjekt samt datakommunikationsnätet, trafikräkningen och styranordningarna och styrsystemen längs vägen. Det nationella och internationella samarbetet fortsatte för en mer heltäckande lägesbild och en så säker verksamhet som möjligt i störningssituationer.

VÅRA STRATEGISKA MÅL



Vi bygger Digitie: Vi lägger grunden för en smartare, hållbarare och säkrare vägtrafik. Genom Digitie automatiserar vi styrningen och hanteringen av vägtrafiken, vilket gör det möjligt att erbjuda förutseende tjänster och tjänster i realtid. Vi utnyttjar smarta digitala lösningar till fullo och svarar samtidigt på regleringskraven i branschen och på informationsbehovet av en digital tvilling av förvaltningsområdet.



Vi sörjer för landsvägsinfrastrukturens konkurrenskraft: Vår egendom förvaltas med en kunskapsbaserad livscykelhanteringsmodell som möjliggör ett övergripande, förutsebart och kostnadseffektivt underhåll och ersättningsinvesteringar. Vi gör kostnadseffektiva ersättningsinvesteringar med produktifierade lösningar och bedömer konsekvenserna.



Vi leder organisationer med information: Vi utnyttjar avancerad analys och modern teknologi. Med högklassig information gör vi det möjligt att bygga upp digitala tjänster och en digital tvilling.



HUR FRAMSKRED VI MOT MÅLEN 2025?

Vi upprätthöll funktionssäkerheten genom att förnya huvudstadsregionens trafikledningscentral som nått slutet av sin livscykel. Vägtrafikcentralen i Helsingfors är också en del av centralen.

Vi förbättrade funktionssäkerheten genom att utveckla beredskapen för reservdrift mellan vägtrafikcentralerna ännu längre än tidigare.

Vi svarade på förändringarna i verksamhetsmiljön och de skärpta kraven genom att stärka informationssäkerheten samt utveckla kontinuitets- och informationshanteringen.

Vi publicerade tekniska gränssnitt via vilka säkerhets-(SRTI) och trafikinformation i realtid (RTTI) var tillgängliga för alla i enlighet med EU:s ITS-direktiv (Intelligent Transport Systems). Samtidigt fortsätter EU:s samarbete Data for Road Safety under den nya perioden fram till 2029. Under samarbetet samlas trafikinformation in som utnyttjas i forskningen och det praktiska trafikarbetet för att förbättra trafiksäkerheten i olika länder. Dessutom fortsatte vi forskningssamarbetet med olika universitet som använder artificiell intelligens för att bland annat bedöma trafikrisker.

Livscykelreformer genomfördes i stor utsträckning av trafikordningar och trafikstyrningssystem längs vägen. Den EU-stödfinansierade livscykelreformen av de tekniska systemen i Nordsjötunneln inleddes och tunnelns omledningsväg förbättrades och testades. Vi undertecknade också ett alliansavtal för projektet om E18 vid Reso centrum. Under året framskred projektet mot utvecklingsfasen.

Serviceproduktionen moderniserades och nya teknologilösningar pilottestades och togs i bruk bland annat i trafikmättnings- och observationsanordningar för vägväder samt i trafikljus.

Trafiken löpte bra – informationen och tjänsterna fungerade tillförlitligt

Trafiken i vägnätet löpte ganska bra, och avvikande situationer med omfattande konsekvenser undveks. Vi samlade in data och förädlade dem till dataflöden. Utöver från våra samarbetspartners inkom data till oss från våra sammanlagt cirka 20 000 trafiklednings- samt väglags- och väderanordningar. Informationen om väglag, förhållanden och störningar förmedlades mellan olika myndigheter, såsom polisen, räddningstjänsten och vägtrafikcentralerna. Väglagsdata i realtid utnyttjades i stor utsträckning också i vägunderhållet, där väglagsinformationens betydelse framhövdes särskilt under vintersäsongen.

Informationen om väglag och förhållanden strömmade också direkt till väganvändarna, som hörde vårt trafikmeddelande bland annat på radio eller fick informationen direkt till navigatören i bilen. Vi skickade totalt 11 000 trafikmeddelanden och tog emot 100 000 kundsamtal.

Undersökningen av trafikanttilfredsställelsen 2025 bekräftade att informationen om störningar i landsvägstrafiken var tillförlitlig och hölls på en god nivå liksom tidigare år.

Läs mer om vägtrafikstyrningen:
www.fintraffic.fi/sv/vagtrafik





DIGITALA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Användningen av Fintraffics digitala tjänster fortsatte att öka

År 2025 var fortfarande ett betydande tillväxtår för digitala tjänster. Antalet besök i tjänsterna ökade med nästan 50 procent jämfört med året innan. Vi förberedde oss också aktivt på lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet som trädde i kraft i början av 2026. Lagändringen innebar ytterligare uppgifter för Fintraffic som distributör av trafikinformation och stärkte vår roll som knutpunkt för trafikinformation.



Omsättning (3,4 M €)

4,0 M €

Antal anställda (7)

8

Dataekosystemets medlemmars upplevelse av nyttan med arbetet

3,88

Antal besök i digitala tjänster (7,8 milj.)

11 milj.

Nedladdningar av Fintraffic Appen (56 000)

130 000

Dataslag som delas

79



A

nvändningen av

Fintraffic Appen utgjorde 70 procent av användningen av Fintraffic digitala tjänster. Antalet nya nerladdningar var 68 000, och i slutet av året hade applikationen redan laddats ner nästan 130 000 gånger. Vi utvecklade också användarupplevelsen av Fintraffic Appen, tjänsten Trafikläget samt den riksomfattande ruttjästen Fintraffic Matka och inkluderade nya dataslag i tjänsterna.

Vi förberedde oss på lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet som trädde i kraft i början av 2026. I anslutning till detta publicerade vi **Trafikdatakatalogen** och utvidgade våra informationstjänster till att även omfatta sammanställning och distribution av data i laddningsnätet för elbilar.

Inom logistiken främjade vi produktionsberedskapen för EU:s förordning om elektroniska dokument (eFTI) och påverkade regleringen.

VÅRA STRATEGISKA MÅL



Fintraffic är Finlands viktigaste och populäraste sammanställare och tillhandahållare av trafikdata. Bit för bit bygger vi en digital tvilling för trafiken.



Fintraffic påskyndar samarbetet inom branschen. Aktörerna inom trafikbranschen litar på Fintraffic och vågar bygga sin affärsverksamhet på Fintraffic datatjänster.



Fintraffic påskyndar exporten inom branschen.



Fintraffic's tjänster har en betydande inverkan på samhället.

HUR FRAMSKRED VI MOT MÅLEN 2025?

Lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet trädde i kraft den 1 januari 2026. År 2025 deltog vi i beredningen av lagen och utarbetade en åtgärdsplan. Dessutom gjorde vi en ansökan om statsbidrag och informerade intressentgrupperna om lagreformen. Lagen gör Fintraffic till en allt viktigare sammanställare och tillhandahållare av trafikdata.

Samarbetet med aktörerna inom trafikbranschen fortsatte aktivt. I reseinformationen inledde vi förenhetligandet av hållplatsdata. Även det internationella samarbetet intensifierades särskilt inom utvecklingen av resekedjorna. Vi skapade förutsättningar för att bygga upp internationella resekedjetjänster där man kan boka och betala på ett och samma ställe.

Värdet på exportklustrets leads var 20–30 miljoner euro. Handel som grundar sig på klustrets verksamhet gav upphov till 13 miljoner euro.

Genomslagskraften blev större när användningen av digitala tjänster ökade med nästan 50 procent. När fordonsparken förnyas har dessutom allt fler bilar inbyggd trafikinformation i navigatorerna. Över 20 miljarder sökningar gjordes i Fintraffic's gränssnitt för öppna data som delar trafikinformation.

Arbets- och näringsministeriet kallade vårt ekosystemarbete ett modellexempel för främjande av dataekonomin. Ett bra exempel på detta är den lägesbildshelhet som motsvarar den kommande regleringen av flygplatsmiljön och som färdigställdes som ett samarbete mellan Fintraffic, Finavia, Siili, Meteorologiska institutet och Vaisala. Lösningen förbättrar flygtrafikens smidighet, förutsägbarhet och kapacitet. Lösningen har förts ut i världen via exportklustret.

Nöjdheten hos aktörerna inom trafikens dataekosystem hölls på en god nivå. Nyttan av verksamheten fick betyget 3,88 och dess entusiasm 3,85. Målet för ekosystemarbetet är att skapa nya verksamhetsmodeller för trafikbranschen, effektivisera verksamheten genom att dela och utnyttja information, spara kostnader genom samutveckling och minska trafikutsläppen.

Arbetet inom det exportkluster som samordnas av Fintraffic och som främjar finländska företags export framskred framgångsrikt. **Verksamheten har varit till konkret hjälp för medlemmarna att öppna dörrar**. Året rymde för flera noggrant skraddarsydda exportresor till bland annat Kroatien och Grekland.





Ansvarsrapport



ESRS 2 Allmänna upplysningar

Allmän grund för utarbetande av ansvarsrapporten (BP-1)

Basuppgifter

Fintraffic-koncernen utgörs av trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och dess dotterbolag. Till koncernen hör dotterbolagen Fintraffic Flygtrafik-tjänst Ab, Fintraffic Sjötrafikledning Ab, Fintraffic Järnväg Ab och Fintraffic Väg Ab som ägs av moderbolaget (Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab) till 100 procent.

Affärsområden är flygtrafiktjänst, sjötrafikledning, järnvägstrafikstyrning vägtrafikstyrning samt digitala ekosystemtjänster.

Ansvarsrapporteringen görs i samma omfattning som den ekonomiska rapporteringen i koncernbokslutet, dvs. omfattar hela Fintraffic-koncernen, inklusive ovan nämnda dotterbolag och affärsverksamheter.

Grunder för utarbetande

Rapporteringsperioden motsvarar räkenskapsperioden för den ekonomiska rapporteringen 1.1.2025–31.12.2025.

Ansvarsrapporten publiceras som en del av årsrapporten för 2025. Rapporten har upprättats i enlighet med EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) samt kompletterande europeiska standarder för hållbarhetsrapportering (European Sustainability Reporting Standards, ESRS). Rapporten är inte en hållbarhetsrapport enligt bokföringslagen eller en del av styrelsens verksamhetsberättelse.

De ursprungliga riktlinjerna i CSRD-regleringen förpliktade Fintraffic-koncernen att stegvis rapportera hållbarhetsupplysningar i enlighet med EU-regleringen. Tidtabellerna och kraven för tillämpningen av CSRD har senare preciserats och delvis skjutits upp i samband med EU:s s.k. Omnibuspaket. Fintraffic följer aktivt utvecklingen av regleringen och säkerställer att sin rapporteringspraxis är aktuell i enlighet med gällande lagstiftning. Före 2024 har Fintraffic rapporterat sina hållbarhetsupplysningar med hjälp av referensramen Global Reporting Initiative (GRI) Universal Standards.

Fintraffic har systematiskt gått mot att rapportera enligt CSRD sedan 2024. Rapporteringen utvecklas och kompletteras årligen när regleringen, anvisningarna och god rapporteringspraxis preciseras. Ansvarsrapporten för 2025 har inte verifierats.

Ansvarstemana i rapporten och nyckeltalen för hållbarhet grundar sig på en analys av dubbel väsentlighet som genomfördes vid Fintraffic hösten 2023



och som styrelsen preciserade genom sina beslut av den 30 augusti 2024 och den 7 november 2025. Den uppdaterade analysen utgör rapportens innehållsmässiga grund och styr tyngdpunkterna i rapporteringen. Mer information om analysen av dubbel väsentlighet och dess resultat finns på sidorna 56–57.

Utifrån analysen av dubbel väsentlighet rapporterar Fintraffic om följande hållbarhetsteman som identifierats som väsentliga för koncernen:

- ESRS E1 Klimatförändringar
- ESRS S1 Den egna arbetskraften
- ESRS S3 Berörda samhällen
- ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare
- ESRS G1 Ansvarsfullt företagande

Ändringar i beredningen och presentationen av ansvarsuppgifter

Ansvarsrapporten har utarbetats av Fintraffic-koncernens experter tillsammans med medlemmarna i styrgruppen för ansvarsfullhet. Rapporten har behandlats i Fintraffic-koncernens ledningsgrupp och revisionskommitté och har granskats av koncernens styrelse.

Fintraffics ansvarsplaner på medellång och lång sikt (BP-2)

Fintraffics ansvarsrapport har upprättats i enlighet med EU:s direktiv om företagens hållbarhetsrappor-

tering (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) samt kompletterande europeiska standarder för hållbarhetsrapportering (European Sustainability Reporting Standards, ESRS), med beaktande av andra tillämpliga lagar och anvisningar.

Vid utarbetandet av rapporten har man inte avvikit från de principer som förutsätts i ESRS-standarderna och som gäller tidsspänn som använts i rapporteringen, utvärdering av värdekedjan, beskrivning av osäkerhetsfaktorer i utvärderingar och resultat, förändringar i beredning eller presentation av upplysningar om ansvarsfullhet, hantering av fel under tidigare rapporteringsperioder samt andra upplysningskrav som föranleds av lagstiftningen och allmänt godkänd praxis för ansvarsrapportering. Dessutom har man i rapporteringen följt bestämmelserna om användningen av hänvisningar och det stegvisa ibruktagandet.

Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll (GOV-1) Styrelse

Styrelsen består av sex medlemmar varav en är ordförande. Styrelsens könsfördelning är tre kvinnor och fyra män. Arbetstagarna är inte representerade i styrelsen. Styrelsemedlemmarna ska ha mångsidig erfarenhet som främjar bolagets affärsverksamhet. Alla styrelsemedlemmar är oberoende av bolaget.

Ledningsgrupp

Fintraffic-koncernens ledningsgrupp har tio medlemmar och bolagets verkställande direktör är ordförande. Ledningsgruppens könsfördelning är 40/60 och består av fyra kvinnor och sex män. Arbetstagarna är inte representerade i ledningsgruppen. Medlemmarna i ledningsgruppen ska ha mångsidig erfarenhet som främjar bolagets affärsverksamhet.

Styrelsens kommittéer

Styrelsen har till uppgift att svara för bolagets förvaltning och för att dess verksamhet är ändamålsenligt organiserad samt för att tillsynen över bolagets bokföring och kapitalförvaltning är ordnad på behörigt sätt. Styrelsen kan tillsätta permanenta eller tillfälliga kommittéer för att behandla vissa helheter. Styrelsen har tillsatt en revisionskommitté och en personal- och premieringskommitté, för vilka arbetsordningar har fastställts.

Styrelsens revisionskommitté består av fyra medlemmar och personal- och premieringskommittén av fyra medlemmar. Könsfördelningen i styrelsens båda kommittéer är 50/50.

Ledningens roll

Styrelsen behandlar riskbedömningen två gånger om året och ställer upp mål för den. I enlighet med ansvarspolicyn har ansvarsfullhet integrerats i

Fintraffics strategi och affärsverksamhet. Vi uppdaterar årligen de väsentliga inverkningarna, riskerna och möjligheterna för vår affärsverksamhet. För hanteringen av inverkningsrisker och möjligheter används särskilda tillsynsåtgärder och förfaranden som definieras i riskhanteringspolicyn och i anvisningen för intern revision. Vi utvecklar aktivt kompetensen i anslutning till ansvarsfullhet på olika nivåer i organisationen.

Vårt ansvar delas in i ansvar för miljön (E), människor och samhällen (S) samt god förvaltning (G). Målen, åtgärderna och indikatorerna i anslutning till temana samt ansvaret för ledningen av samhällsansvaret beskrivs i Fintraffics dokument om programmet för samhällsansvar.

Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan (GOV-2)

Fintraffics förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan behandlar regelbundet hur målen i programmet för samhällsansvar framskrider. Programmet för samhällsansvar innehåller policyer, mål, åtgärder, resurser och mått för miljöansvar, socialt ansvar och god förvaltningssed. Programmet för samhällsansvar följs upp på kort, medellång och lång sikt som



en del av genomförandet av Fintraffics strategi och verksamhetsplaneringen.

Med hjälp av praxisen nedan säkerställer Fintraffic att förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen får aktuell och heltäckande information om bolagets väsentliga inverknings-, risker och möjligheter i anslutning till hållbarhet.

- Fintraffics förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan får regelbundet rapporter om hållbarhetsfrågor och frågor i anslutning till dem. På detta sätt säkerställs att organens medlemmar får tillräckligt med information och kan sköta sina uppgifter effektivt.
- Resultaten av analysen av dubbel väsentlighet presenteras för styrelsen en gång per år. Vid styrelsens möten behandlas regelbundet också översikter över hållbarhetens olika delområden som presenterats av koncernens operativa ledning och experter.
- I Fintraffics ansvarsrapport beskrivs hur förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen beaktar inverknings-, risker och möjligheter när de övervakar bolagets strategi, beslut som gäller stora affärsverksamheter och riskhanteringsprocessen. I rapporten ges också information om väsentliga inverknings-, risker och möjligheter som förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen har behandlat under rapporteringsperioden.

I Fintraffics program för samhällsansvar beskrivs nedanstående praxis med hjälp av vilka Fintraffic säkerställer att förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen får aktuell och heltäckande information om väsentliga inverknings-, risker och möjligheter, genomförandet av processerna för tillbörlig aktsamhet samt om resultaten och effektiviteten av de policyer, åtgärder, indikatorer och mål som är avsedda för behandlingen av dem:

Fintraffics medarbetare

- Ser i sina uppgifter till att policyerna för ansvarsfullhet följs.

Affärsverksamheter och stödtjänster

- Säkerställer i sina egna verksamhetsplaner och sin verksamhet att riktlinjerna i strategin och programmet för samhällsansvar förverkligas.
- Deltar i beredningen av strategiska riktlinjer och programmet för samhällsansvar.

Ansvarsgruppen

- Utgör en styrgrupp för koncernens ansvarsarbete och utvecklar och samordnar ansvarsarbetet vid Fintraffic.
- Utarbetar programmet för samhällsansvar på koncernnivå inklusive mål och ansvarspolicy.
- Gör upp en årsplan och samordnar årligen uppdateringen av definitionen av dubbel väsentlighet.
- Ser till att ansvarsrapporten upprättas och informerar intressentgrupperna om ansvarsfullhet.
- Främjar ansvarskompetensen i organisationen.

Koncernens ledningsgrupp

- Säkerställer att riktlinjerna för samhällsansvar integreras i strategin och affärsverksamheterna samt att åtgärderna för samhällsansvar verkställs.

Revisionskommittén

- Följer upp och utvärderar regelbundet utvecklingen av strategin och programmet för samhällsansvar. Bistår styrelsen i ledningen och övervakningen av ansvarsfrågor.
- Rapporterar till styrelsen om ansvarsrapporteringens enhetlighet, process och verifiering.
- Följer upp kontrollprocesserna för ansvarsrapporteringen, bedömer ändamålsenligheten i Fintraffics kontroller och informerar styrelsen om resultaten av kontrollen.

Fintraffics styrelse

- Godkänner koncernens strategi, ansvarspolicy och programmet för samhällsansvar jämte långsiktiga mål.
- Godkänner definitionen av dubbel väsentlighet samt den offentliga ansvarsrapporten.
- Följer upp genomförandet av riktlinjerna för ansvarsfullhet. Styrelsen säkerställer att hållbarhetsrapporten överensstämmer med bestämmelserna.
- Styrelsen ansvarar för valet av det verifierande organet.

Ansvarsfullhet är kärnan i Fintraffics affärsverksamhet. I strategi- och verksamhetsplaneringen beaktas programmet för samhällsansvar. På så sätt säkerställer man att ansvarsmålen är kopplade till Fintraffics strategi. Programmet för samhällsansvar bidrar till att säkerställa att bolagets verksamhet är ansvarsfull.

Slutrapporten för Fintraffics analys av dubbel väsentlighet uppdaterades i november 2025. Den innehåller en omfattande förteckning över väsentliga inverknings-, risker och möjligheter.



Fintraffics väsentliga ansvarsteman

Temaspecifik ESRS-standard	Väsentliga ESRS-hållbarhetsfrågor	Samband med Fintraffics verksamhet
ESRS E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	<ul style="list-style-type: none"> Minskning av växthusgasutsläppen från trafiken, främjande av multimodala rese- och transportkedjor samt koldioxidsnål trafik med tanke på minskade utsläpp och nya affärsmöjligheter. Utsläpp av växthusgaser från hela vardagen. Resor, upphandlingar och bränsleförbrukning.
	Anpassning till klimatförändringar	<ul style="list-style-type: none"> Extrema väderfenomen kan skada trafikstyrningens infrastruktur, försämra Fintraffics förmåga att producera trafikstyrning och äventyra trafikens säkerhet och smidighet.
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor: Hälsa, säkerhet och välfärd, social dialog	<ul style="list-style-type: none"> Främjande av personalens hälsa, säkerhet och välfärd. Särskilt förebyggande av utmattning och stress till följd av arbetsbelastningen.
	Likabehandling och lika möjligheter för alla, andra rättigheter	<ul style="list-style-type: none"> Kompetensutveckling och tillgång till kompetent arbetskraft. Stridsåtgärdernas inverkan på servicenivån. Främjande av en jämlik och inkluderande arbetsgemenskap samt dess inverkan på arbetsgivarbilden och förmågan att rekrytera. De anställdas trivsel (inklusive informationssäkerhet).
ESRS S3 Berörda samhällen	Samhällens ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics tjänsters inverkan på samhällets övergripande säkerhet (inklusive cybersäkerhet). Regional och internationell tillgänglighet samt främjande av smidig logistik. Fördelarna med automatisering och digitalisering av trafiken för samhället.
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Personlig säkerhet och social inkludering för konsumenter och/eller slutanvändare	<ul style="list-style-type: none"> Främjande av trafikanternas säkerhet. Förbättring av kollektivtrafikens tillgänglighet och ökad attraktionskraft. Utveckling av trafikens datacentrering och därmed Fintraffics attraktivitet som samarbetspartner.
ESRS G1 Ansvarsfullt företagande	Etisk verksamhet och god förvaltning	<ul style="list-style-type: none"> Ansvarsfull och kostnadseffektiv användning av skattemedel. God förvaltningssed och bekämpning av korruption och mutor.

Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentsystem (GOV-3)

Fintraffic använder ett incitamentsystem som omfattar alla personer som omfattas av Fintraffics arbets- eller verkställande direktörsavtal och som uppfyller de fastställda arbetsvillkoren.

Fintraffic följer de av bolagets styrelse godkända premieringsprinciperna för ledningen samt statens ägarstyrningsrekommendationer, såsom statsrådets ägarpolitiska principbeslut 2024 samt i tillämpliga delar Koden för bolagsstyrning 2020.

Bolagets styrelse beslutar på förslag av personal- och premieringskommittén om betalning av incitamentpremier till verkställande direktör och medlem i ledningsgruppen som rapporterar direkt till den verkställande direktören.

Styrelsen beslutar årligen om helhetspolicyn för premiering av personalen, som innehåller villkoren för incitamentpremie systemet.

Syftet med premieringen av hela personalen är att

- locka yrkeskunnig och motiverad arbetskraft till koncernen
- engagera koncernens anställda i koncernens tjänst och koncernens mål
- motivera de anställda att uppnå målen som satts upp av arbetsgivaren.



Hela bolagets personal omfattas av ett kortsiktigt (årligt) resultatbonussystem. Med resultat avses här att bolagets olika mål gällande säkerhet, verksamhetens kontinuitet och effektivitet, ansvarsfullhet och ekonomiska resultat uppfylls i vid utsträckning.

Enligt riktlinjerna för ägarstyrningen ska statsägda bolag kunna rekrytera och engagera ledningen och de anställda enligt konkurrenskraftiga villkor. Premieringen ska vara skälig och rättvis. Enligt styrelsens ensidiga beslut kan resultatbonusarna dras in, skjutas upp eller anpassas efter behov.

Ansvarsfullheten har beaktats i uppställandet av mål och i resultatbonussystemen. Av den högsta ledningens incitamentspremier 2025 bestäms 60–70 procent (genomsnitt 68 %) enligt målen för ansvarsfullhet. Verkställande direktören och alla medlemmar i koncernens ledningsgrupp hade till exempel ett mål för socialt ansvar, närmare bestämt icke-diskriminering, med en numerisk indikator. För den övriga personalen varierade antalet ansvarsmål beroende på uppgift och arbetstagargrupp, men ansvarsmålen var betydande för alla som omfattas av resultatpremierna.

Incitamentpremier för Fintraffic-koncernens verkställande direktör och ledningsgrupp är på målnivån 15 procent av årsinkomsterna. För en exceptionell prestation kan detta utgöra 30 procent av årsinkomsterna. Motsvarande procenttal för

medlemmarna i dotterbolagets ledningsgrupper är 10 och 20 procent och för chefer och sakkunniga 5 och 10 procent. Den övriga personalen omfattas av ett premiesystem som grundar sig på gemensamma mål, dvs. inga personliga mål ställs upp för dem. Typiska sådana yrkesgrupper är trafikledare och andra arbetstagare som utför operativt arbete.

Koncernens verkställande direktör ställer tillsammans med dotterbolagets verkställande direktör upp årliga gemensamma mål för dotterbolaget. Målen godkänns i bolagens styrelser. De mätbara målen anknyter till bolagets ekonomiska, operativa och säkerhetsmål samt genomslagskraft och ansvarsfullhet. Resultatpremiens maximibelopp är två procent av den sammanlagda årslönen under intjäningsåret för de arbetstagare som omfattas av bolagets premieringsmodell.

Redogörelse för due diligence-processen gällande hållbarhet (GOV-4)

Fintraffic redovisar information om due diligence-processen under olika avsnitt i denna rapport.

Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering (GOV-5)

Riskhanterings krav, roller och ansvar beskrivs i Fintraffic-koncernens riskhanteringspolicy. Policyn kompletteras vid behov av bolagsspecifika verksam-

hetsmodeller och förfaringssätt enligt tillämpliga normer, anvisningar och krav. Styrelsens och ledningsgruppens rapporteringsskyldigheter beskrivs i Corporate Governance-modellen samt i kompletterande verksamhetshandböcker och processbeskrivningar, inklusive beskrivningarna av intern kontroll och det interna kontrollsystemet. Riskerna i anslutning till ansvarsfullhet är en del av koncernens normala riskhantering, riskbehandling och övervakning.

År 2025 integrerades ansvarsriskerna i Fintraffic's övergripande riskhantering och deras tillämpningsområde omfattar hela koncernen och alla affärsverksamheter. Som en del av riskhanteringsprocessen fastställs, bedöms och följs ansvarsrisker i verksamhetsmiljön samt förändringar i dem upp systematiskt minst två gånger per år.

Risker rapporteras regelbundet till Fintraffic's ledningsgrupp, revisionskommitté och styrelse som en del av koncernens strategiska och operativa uppföljning. Affärsverksamheterna sammanställer nyckelriskregister utifrån sina egna riskregister, och nyckelregistren fungerar som input till riskhanteringen på koncernnivå. I koncernens gemensamma tjänster och affärsverksamheter fastställs åtgärder som gäller identifierade risker och möjligheter, hur åtgärderna ska genomföras samt hur åtgärdernas effektivitet följs upp och utvärderas.

Riskbedömningen görs för varje affärsverksamhet enligt en enhetlig process samt enligt tjänst och funktion. Genom att fastställa och bedöma riskerna kan resurserna för riskhanteringen riktas till de mest betydande riskerna. De mest kritiska och eventuellt kritiska riskerna rapporteras två gånger per år till Fintraffic's ledningsgrupp, styrelsens revisionskommitté och styrelsen.

Inte en enda ansvarsrisk hamnade på koncernens nyckelriskkarta 2025. De största ansvarsriskerna rapporteras separat som en del av koncernens ansvarsrapportering till styrelsen och ledningsgruppen, vilket säkerställer att riskerna syns och följs upp på strategisk nivå.



Tematiska ESRS	Hållbarhetsfråga	Innehåller del-underämnen	Kort beskrivning av IRO	Närmare beskrivning av IRO	Typ	Uppskattad plats i värdekedjan	Faktisk/potentiell effekt eller ekonomisk effekt	Uppskattat eventuellt tidsintervall för genomförandet (Kort sikt = en redovisningsperiod) (Medellång sikt = slutet av redovisningsperioden och upp till fem år) (Lång sikt = mer än fem år)
ESRS E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringarna	N/A	Växthusgasutsläpp i hela värdekedjan	Fintraffics största direkta växthusgasutsläpp orsakas av energiförbrukning (köpt energi och värme) samt affärs- och arbetsresor. Utsläpp uppstår dessutom från den egna fordonsparkens bränsleförbrukning samt från anskaffningar (ICT-, bygg-, reparations- och underhållstjänster samt el och gas).	Negativ effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS E1 Klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	N/A	Konsekvenser av störningar som beror på extrema väderfenomen för människor, företag och samhället	Extrema väderfenomen såsom stormar, översvämningar och regn kan orsaka skador på trafikstyrningens byggnader eller anordningar och påverka Fintraffics förmåga att producera trafikstyrning. Även avbrott i, reglering av eller begränsningar i energitillförseln kan påverka serviceförmågan vid störningar vilket påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken.	Negativ effekt	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringarna	N/A	Affärsmöjligheter som koldioxidsnål trafik medför	Koldioxidsnål trafik förändrar också trafikens ekosystem (t.ex. laddningstidernas inverkan på land- och sjötrafiken, nya behov av att styra och organisera trafiken, behovet av ny slags information). Att framgångsrikt bidra till uppkomsten av denna förändring kan göra Fintraffic mer attraktivt bland sina samarbetspartners.	Möjlighet	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringarna	N/A	Affärsmöjligheter som främjandet av multimodala rese- och transportkedjor medför	Fintraffics tjänster gör rese- och transportkedjorna smidigare och främjar därmed multimodal trafik och utvecklingen av nya tjänster. En lyckad facilitering av den multimodala trafiken kan ge Fintraffic affärsmöjligheter.	Möjlighet	Egen verksamhet	Potentiell	Lång
ESRS E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringarna	N/A	Minskning av trafikutsläppen	Fintraffics aktuella trafikinformation och trafikstyrningstjänster ökar trafikens effektivitet och minskar bränsleförbrukningen och därmed även utsläppen (t.ex. flygrutternas effektivitet, NEMO och andra fördelar med digitaliseringen). Dessutom förbättrar de nya informationshanteringslösningarna hanteringen av störnings- och trängselsituationer, vilket minskar utsläppen.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla



Tematiska ESRS	Hållbarhetsfråga	Innehåller del-underämnena	Kort beskrivning av IRO	Närmare beskrivning av IRO	Typ	Uppskattad plats i värdekedjan	Faktisk/potentiell effekt eller ekonomisk effekt	Uppskattat eventuellt tidsintervall för genomförandet (Kort sikt = en redovisningsperiod) (Medellång sikt = slutet av redovisningsperioden och upp till fem år) (Lång sikt = mer än fem år)
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Likabehandling och lika möjligheter för alla	Utbildning och kompetensutveckling	Risker orsakade av brister i arbetstagarnas kompetens	Brist på kompetens och erfarenhet hos arbetstagarna kan leda till att arbetstillfredsställelsen minskar, men också till att olika säkerhetsrisker ökar.	Risk	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Likabehandling och lika möjligheter för alla	Utbildning och kompetensutveckling	Positiva effekter av kompetensutveckling	I och med digitaliseringen förändras arbetslivets kompetensbehov och utvecklingen av arbetstagarnas kompetens har en positiv inverkan på personens karriärutveckling och arbetsmotivation.	Positiv effekt	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Likabehandling och lika möjligheter för alla	Jämställdhet och lika lön för likvärdigt arbete, Mångfald	En jämlik och jämställd arbetsgemenskap	En jämlik arbetsgemenskap där inkludering, rättvisa möjligheter att avancera och tillräcklig kompensation beaktas främjar arbetstagarnas välbefinnande och motivation.	Positiv effekt	Egen verksamhet	Faktisk	Alla
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Likabehandling och lika möjligheter för alla		Kränkningar av de anställdas personliga integritet	Fintraffics kan på grund av verksamhetens natur vara särskilt utsatt för data- och cybersäkerhetshot och därför är även personalens personliga uppgifter utsatta för eventuella informationsläckor.	Negativ effekt	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Trygg anställning, Arbetstid, Rimliga löner, Social dialog, Föreningsfrihet, förekomsten av företagsråd och arbetstagarers rätt till information, samråd och deltagande, Kollektivavtalsförhandlingar, inbegripet andelen arbetstagare som omfattas av kollektivavtal, Balans mellan arbete och privatliv, Hälsa och säkerhet	En stark och lockande arbetsgivarbild	Rättvisa arbetsförhållanden och arbetsvillkor, satsningar på arbetshälsa och välfärden i arbetet samt en positiv bild av arbetsgivaren beträffande arbetsgemenskapens mångfald och inkludering främjar rekryteringen av framtida experter och att bra arbetstagare stannar kvar.	Möjlighet	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Social dialog, Föreningsfrihet, Kollektivavtalsförhandlingar, inbegripet andelen arbetstagare som omfattas av kollektivavtal	Stridsåtgärder	Fintraffics verksamhet är beroende av den kompetenta personalens arbetsinsats. På grund av strejk eller någon annan stridsåtgärd kan verksamheten avstanna helt och hållet och orsaka en sämre servicenivå och till och med inkomstbortfall.	Risk	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång



Tematiska ESRS	Hållbarhetsfråga	Innehåller del-underämnena	Kort beskrivning av IRO	Närmare beskrivning av IRO	Typ	Uppskattad plats i värdekedjan	Faktisk/potentiell effekt eller ekonomisk effekt	Uppskattat eventuellt tidsintervall för genomförandet (Kort sikt = en redovisningsperiod) (Medellång sikt = slutet av redovisningsperioden och upp till fem år) (Lång sikt = mer än fem år)
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Trygg anställning, Arbetstid, Rimliga löner, Social dialog, Föreningsfrihet, förekomsten av företagsråd och arbetstagares rätt till information, samråd och deltagande, Kollektivavtalsförhandlingar, inbegripet andelen arbetstagare som omfattas av kollektivavtal, Balans mellan arbete och privatliv, Hälsa och säkerhet	Tillgången på kompetent arbetskraft	Med tanke på Fintraffics verksamhet är det kritiskt att engagera nyckelpersoner och rekrytera nödvändiga förmågor. Eventuella negativa konsekvenser i anslutning till arbetsvillkoren eller arbetsförhållandena kan skapa dåligt rykte, varvid rekryteringen och därmed även bolagets verksamhet försvåras.	Risk	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Hälsa och säkerhet	Främjande av arbetstagarnas hälsa och välfärd	Olika hälsofrämjande tjänster såsom företagshälsovård och rådgivningstjänster samt utveckling av arbets säkerheten.	Positiv effekt	Egen verksamhet	Faktisk	Alla
ESRS S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Hälsa och säkerhet	Negativa effekter på arbets säkerheten och arbetshälsan	Olycksfall i arbetet och olika arbetsrelaterade hälsoproblem såsom utmattning och stress som beror på arbetsförhållandena (t.ex. skift- och nattarbete) och arbetsbelastningen kan påverka både arbetstagarens fysiska och psykiska hälsa negativt.	Negativ effekt	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S3 Berörda samhällen	Samhällens ekonomiska rättigheter (egna)	Tillräckliga bostäder	Kostnadsbesparingar som automatiseringen och digitaliseringen medför för Fintraffic	Ökningen av automatiseringen av Fintraffics trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och utnyttjandet av digitaliseringen minimerar riskerna, gör verksamheten smidigare och effektivare och medför kostnadsbesparingar.	Möjlighet	Senare led	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S3 Berörda samhällen	Säkerhetsrelaterade inverknings	Säkerhetsrelaterade inverknings	Informations- och cybersäkerhetsrisker som riktas mot Fintraffic	På grund av det geopolitiska läget och Finlands Nato-medlemskap har risken för cyberattacker och andra störningar mot Fintraffic framhävt. Angreppen kan orsaka betydande ekonomiska och operativa skador.	Risk	Senare led	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S3 Berörda samhällen	Säkerhetsrelaterade inverknings	Säkerhetsrelaterade inverknings	Positiva konsekvenser för samhällets övergripande säkerhet	Fintraffic sköter i enlighet med sin grundläggande uppgift produktionen av trafikstyrningstjänster som är kritiska för samhällets funktion. Dessutom deltar Fintraffic i upprätthållandet av den nationella säkerheten genom samarbete med försvars- och säkerhetsmyndigheterna och är en central aktör med tanke på Finlands försörjningsberedskap.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS S3 Berörda samhällen	Säkerhetsrelaterade inverknings	Säkerhetsrelaterade inverknings	Försämrade trafiksäkerhet	Om trafikstyrningens servicenivå försämras avsevärt eller funktionssäkerheten hotas.	Negativ effekt	Senare led	Potentiell	Medellång-lång



Tematiska ESRS	Hållbarhetsfråga	Innehåller del-underämnena	Kort beskrivning av IRO	Närmare beskrivning av IRO	Typ	Uppskattad plats i värdekedjan	Faktisk/potentiell effekt eller ekonomisk effekt	Uppskattat eventuellt tidsintervall för genomförandet (Kort sikt = en redovisningsperiod) (Medellång sikt = slutet av redovisningsperioden och upp till fem år) (Lång sikt = mer än fem år)
ESRS S3 Berörda samhällen	Samhällens ekonomiska rättigheter (egna)	Tillräckliga bostäder	Fördelar med automatisering och digitalisering av trafiken för samhället	En ökning av automatiseringen av Fintraffics trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och digitaliseringsgraden gör resekedjorna smidigare och effektivare och medför kostnadsbesparingar för samhället.	Positiv effekt	Senare led	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S3 Berörda samhällen	Säkerhetsrelaterade inverknings	Säkerhetsrelaterade inverknings	Främjande av regional och internationell tillgänglighet samt smidig logistik	Fintraffics tjänster förbättrar tillgängligheten i Finland och dess olika områden bland annat genom att skapa förutsättningar för regioncentrumens förbindelser. Information i realtid på trafiksystemnivå gör resekedjorna smidigare genom att effektivisera logistiken och stärka samhällets konkurrenskraft.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Tillgång till varor och tjänster	Tillgång till varor och tjänster	Framgångsrik utveckling av dataekosystemet	En framgångsrik utveckling av Fintraffics dataekosystem för trafiken kan förbättra kännedomen om Fintraffic som samarbetspartner och skapa nya affärsmöjligheter även för Fintraffic.	Möjlighet	Senare led	Potentiell	Medellång-lång
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Tillgång till varor och tjänster	Tillgång till varor och tjänster	Möjliggörande av nya kollektivtrafiktjänster	Fintraffics dataekosystem för trafiken gör det möjligt att skapa nya kollektivtrafiktjänster som konsumenterna kan använda.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Tillgång till varor och tjänster	Tillgång till varor och tjänster	Ökning av kollektivtrafikens attraktionskraft	Fintraffics tjänster förbättrar kollektivtrafikens smidighet (pålitlighet, använd tid) och ökar på så sätt dess attraktivitet.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Icke-diskriminering	Icke-diskriminering	Förbättrad tillgänglighet i trafiken	Via Fintraffics tjänster kan tillgänglighetsinformation erbjudas personer med nedsatt rörlighet. Dessutom ska tjänster, webbplatser och mobilapplikationer planeras så att tillgängligheten, särskilt för personer med funktionsnedsättning, är bättre.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare	Personlig säkerhet för konsumenter och/eller slutanvändare	Hälsa och säkerhet	Förbättring av trafikanternas säkerhet	Fintraffics tjänster förbättrar trafiksäkerheten på land, till havs och i luften genom att minska antalet olyckor och förebygga uppkomsten av farliga och hotfulla situationer.	Positiv effekt	Senare led	Faktisk	Alla
ESRS G1 Ansvarsfullt företagande	Korruption och mutor	Förebyggande och upptäckt, inklusive utbildning	Ansvarsfull och kostnadseffektiv användning av skattemedel	Genom Fintraffics tjänster styrs skattemedel till mål som är viktiga för hållbar utveckling, vilket gynnar människor, miljö och samhället i stort.	Positiv effekt	Egen verksamhet	Potentiell	Medellång-lång



Strategi, affärsmodell och värdekedja (SBM-1)

Fintraffics mål är att i Finland skapa världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik. Ansvarsfullt producerade tjänster och ett nära samarbete med aktörer inom trafikbranschen påskyndar Finlands väg mot att bli ett föregångarland för hållbar och effektiv trafik. Detta är viktigt för att minska utsläppen och riskerna i trafiken samt för att minimera trafikkostnaderna. Nyttan för samhället samt kund- och personalnöjdheten står i centrum för vår strategi. Fintraffics tjänster och öppna data påverkar i stor utsträckning trafiksystemets funktion och säkerhet, Finlands och dess olika regioners tillgänglighet, hushållens vardag, företagets verksamhet och hela det finländska samhället.

Vårt mål är att tillsammans med våra samarbetspartners bidra till att trafiksystemet skapar nytta för samhället på bland annat följande områden:

1. säker, smidig och miljövänlig trafik
2. samhällelig beredskap och funktionssäkra trafiktjänster
3. ekonomiskt effektiv trafik
4. smidigt samarbete mellan aktörer inom trafikbranschen
5. den växande dataekonomin, marknaden och exporten inom trafiken.

Strategin som godkändes av Fintraffics styrelse den 29 september 2025 (beskrivs i årsrapporten s. 15) grundar sig på Fintraffics ägarstrategi som statsrådet fastställde den 16 oktober 2019. Statsrådet tilldelar Fintraffic följande uppgifter:

1. att producera och utveckla trafikstyrnings- och ledningstjänster som samhället, näringslivet och myndigheterna behöver
2. att tillhandahålla och utveckla trafikstyrnings- och ledningstjänster för försvars- och säkerhetsmyndigheternas behov
3. att samla in och använda trafikstyrningsinformation, tillhandahålla denna likvärdigt för andra aktörer samt skapa möjligheter för ny affärsverksamhet som grundar sig på automation för mer omfattande användning av både information och nya affärsmodeller.

Omsättningen för Fintraffics trafikstyrnings- och trafikledningstjänster samt digitala ekosystemtjänster består huvudsakligen av väg- och järnvägstrafikstyrningstjänster samt sjötrafikledningstjänster som produceras för Trafikledsverket samt av flygtrafiktjänster som produceras för flygbolag och flygplatser. Koncernen producerar också tjänster för bland annat Traficom, städer och hamnar samt sina internationella kunder. Affärsverksamheterna med tillhörande tjänster och omsättningssiffror presenteras på sidan 9 i årsöversikten.

Under 2025 gjordes inga betydande ändringar i de tjänstehelheter som Fintraffic producerar.

Fintraffic har segmenterat sina kunder (kundsegmenten presenteras i årsrapporten s. 16) och utvecklar kontinuerligt sin modell för hantering av kundrelationer. Det skedde inga betydande förändringar i kundrelationerna 2025.

Fintraffics hela personal arbetar i Finland. Närmare information om personalen finns i del S1 av rapporten. Fördelningen av totalinkomsterna enligt betydande ESRS-områden har tills vidare inte fastställts. Fintraffic följer utvecklingen av regleringen och rapporterar när regleringen preciseras.

Fintraffic har genomfört sin strategi 2025 i tre strategiska program: utveckling av trafikstyrningen, produktifierade digitala ekosystemtjänster och enhetliga verksamhetssätt. På sidan 55 beskrivs hur de strategiska programmen anknyter till koncernens strategiska mål. Av bilden framgår också programmets viktigaste innehåll. Genom åtgärderna i de strategiska programmen förverkligar Fintraffic centralt de mål som ställts upp i programmet för samhällsansvar. I programmet för samhällsansvar beskrivs åtgärder, indikatorer och nödvändiga resurser för varje mål. Åtgärderna i anslutning till varje delområde av ansvarsfullheten beskrivs separat i avsnitten E, S och G.

Intressenters intressen och synpunkter (SBM-2)

(a) Intressentkontakter:

i. Företagets viktigaste intressenter

Fintraffics strategiska kunder och samarbetspartners är Trafikledsverket, Finavia, flygbolagen, Traficom samt hamnarna och städerna. Kundgrupperna och de tjänster som tillhandahålls dem presenteras i översiktens strategiavsnitt på sidan 16.

Våra övriga centrala samarbetspartners omfattar bland annat Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Polisen, NTM-centralerna och trafikbranschens tjänsteoperatörer.

ii. Samarbete med intressentgrupper:

Fintraffics strategi uppdateras årligen. Input i det årliga underhållet av strategin kommer från ägarstrategin (statsrådet 19.10.2019), det ägarpolitiska principbeslutet, Transport- och kommunikationsverkets koncernstrategi, förändringar i verksamhetsmiljön, såsom utveckling av lagstiftningen, samt förväntningar från centrala kunder, såsom Trafikledsverket och Finavia, strategier och andra intressentgrupper.

Fintraffics uppgifter och affärsverksamhet

FINTRAFFICS UPPGIFTER ¹⁾

Att producera och utveckla **trafikstyrnings- och ledningstjänster** som samhället, näringslivet och myndigheterna behöver

Att bygga upp **samarbetsnätverk** och främja utvecklingen av **internationellt konkurrenskraftiga affärs ekosystem** inom trafikbranschen

Att påskynda **utvecklingen** av marknadsbaserade produkter och **tjänster** samt sektorns företags- och **exportdrivna tillväxt**

Att skapa nya **plattformslösningar** som mer omfattande delar och utnyttjar trafikinformation samt främja ny **databaserad serviceaffärsverksamhet** och **värdeskapande**

¹⁾ Fintraffics ägarstrategi 16.10.2019

BOLAGETS AFFÄRSVERKSAMHET

Trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

- Flygtrafiktjänst
- Styrning och ledning av järnvägstrafiken
- Styrning och ledning av vägtrafiken
- Styrning och ledning av sjötrafiken

Digitala slutanvändartjänster (digitala tjänster)

- Lägesbild över trafiken
- Informationstjänster för kollektivtrafik och logistik
- E-tjänster för olika kundgrupper

Exportklustret

Sammanställning och distribution av trafikinformation

- Insamling, förädling och delning av data
- Främjande av crowdsourcing av data
- Utveckling av en digital tvilling

AFFÄRSVERKSAMHETENS UTVECKLING OCH GENOMSLAGSKRAFT

Vi vidareutvecklar trafikstyrningens verktyg och verksamhetsmodeller

- Säkerhet, smidighet och miljövänlighet
- Funktionssäkerhet och beredskap
- Ekonomisk effektivitet

Vi främjar samarbetet inom branschen

- Arbete mot öppen arkitektur och avlägsnande av hinder för att samla in, berika och använda data av god kvalitet
- Snabbare utveckling av tjänster, påskyndande av nya innovationer
- Effektiva och fungerande resor och transporter
- Marknadstillväxt tillsammans

Vi erbjuder bästa trafikdata och lägesbilden i Finland samt utökar användningen av digitala tjänster

- Andra aktörer vågar bygga sin affärsverksamhet på Fintraffics data och digitala tjänster som sätter fart på utvecklingen av deras affärsverksamhet.
- Transport- och resetjänsterna förbättras

Fintraffics strategiska program 2026–2030

STRATEGISKA MÅL

SÄKER, SMIDIG OCH MILJÖVÄNLIG TRAFIK

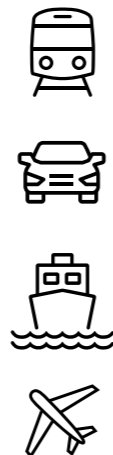
FUNKTIONSSÄKERHET OCH BEREDSKAP

EKONOMISK EFFEKTIVITET

UTVECKLING AV TRAFIKSTYRNINGEN

FÖR VEM SKAPAR VI NYTTA?

Vi utvecklar trafikstyrningen för trafikledsägarnas, slutanvändarnas och underhållarnas samt försvars- och säkerhetsmyndigheternas särskilda behov.



NYCKELÅTGÄRDER

Vi förnyar trafikstyrningens verktyg och verksamhetsmodeller. Vi utnyttjar den tekniska utvecklingen och ökar automatiseringen. Vi har utrustningens och systemens livscykel under kontroll. Vi förbättrar beredskapsnivån och verksamhetens effektivitet ytterligare. Vi utvecklar det kunskapsunderlag vi skapat och vår förmåga att utnyttja det. I centrum för utvecklingen står kontinuerlig förbättring av trafiksäkerheten.

STRATEGISKA MÅL

EN VÄXANDE DATA-EKONOMI, MARKNAD OCH EXPORT INOM TRAFIKEN

SÄKER, SMIDIG OCH MILJÖVÄNLIG TRAFIK

SMIDIGT SAMARBETE MELLAN AKTÖRER INOM TRAFIKOMRÅDET

UTVECKLING AV TRAFIKSYSTEMET MED INFORMATION

FÖR VEM SKAPAR VI NYTTA?

Vi utvecklar tjänster som utnyttjar information för ekosystemaktörer såsom företag, organisationer, offentliga aktörer, applikationsutvecklare och passagerare.



NYCKELÅTGÄRDER

Vi vill vara den viktigaste aktören för data för både den lagstadgade och den kommersiella trafiken i Finland. Vi siktar på en betydande roll i skapandet av en digital tvilling för trafiken. Vi främjar samarbetet och förutsättningarna att lyckas i branschen samt marknadstillväxt.

STRATEGISKA MÅL

EN VÄLMÄENDE PERSONAL, EN LÄRANDE ARBETSGEMENSKAP OCH EN VINNANDE FÖRETAGSKULTUR

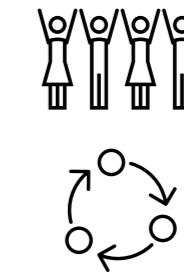
EN VÄXANDE DATA-EKONOMI, MARKNAD OCH EXPORT INOM TRAFIKEN

HÖGKLASSIG LEDNING

VI GÖR FRAMTIDEN MÖJLIG

FÖR VEM SKAPAR VI NYTTA?

Vi bygger internt upp gemensamma förmågor för våra affärsverksamheter, så att de kan uppfylla sina affärsmässiga och strategiska mål.



NYCKELÅTGÄRDER

Vår starka företagskultur och gemensamma värderingar främjar uppnåendet av våra mål och stöder vår personals välbefinnande och lärande. Vi säkerställer att vi utvecklar vår teknik medvetet och systematiskt och att vi har förmåga att bygga upp och utnyttja en digital tvilling.

VÄRDERINGAR SOM STYR VÅR VERKSAMHET, SAMHÄLLELIG GENOMSLAGSKRAFT, ANSVARSFULLT AGERANDE OCH KUNDNÖJDHET



Fintraffic deltar aktivt i den offentliga diskussionen kring teman som anknyter till trafikbranschens verksamhetsmiljö. Fintraffic anser det viktigt att de aspekter som gäller trafikstyrningen och en höjning av digitaliseringsgraden i trafiken beaktas i beslutsprocesserna så att det finländska trafiksystemet blir så tryggt, smidigt och utsläppsnålt som möjligt.

Samarbetet har intensifierats särskilt med aktörerna inom trafikens dataekosystem. I dataekosystemet verkar över 200 företag och organisationer. Tillsammans med dem arbetar vi för rättvis dataekonomi och gemensamma spelregler inom trafikbranschen. Fintraffic fungerar som samordnare och sammankallare för dataekosystemet.

Ärenden som gäller intressentgruppernas egen personal behandlas i punkt S1 (sidan 91).

iii. Hur är samarbetet organiserat:

Fintraffic har verksamhetsmodeller med centrala beställare (Trafikledsverket, Traficom, Finavia). Till exempel ordnas årligen samråds- och diskussionstillfällena med centrala aktörer inom flygtrafiken. Det finns ingen etablerad verksamhetsmodell med andra slutanvändarkunder (i synnerhet konsumenter).

iv. Syftet med samarbetet:

Interaktionen med intressentgrupper samordnas både på koncernnivå och enligt trafikform. Trafikformerna har egna team som ansvarar för relationerna

till intressentgrupperna. En viktig del av intressentgruppssamarbetet är att ha en kontinuerlig dialog, bygga upp gemensam praxis och intensifiera samarbetet med våra samarbetspartners.

I koncernens ledningsgrupp finns ansvarspersoner för viktiga intressentgrupper och utöver regelbunden kontakt ber vi aktivt om respons på vår verksamhet av våra intressentgrupper. År 2025 genomfördes riktade nöjdhetsenkäter bland våra intressentgrupper och kunder. Därtill genomfördes en undersökning om Fintraffic's företagsimage för allmänheten. Både intressentgruppsundersökningarna och imageundersökningen för allmänheten visade att förtroendet för Fintraffic ökar och att bolaget blir mer känt.

(b) Centrala intressenters synpunkter och intressen i anslutning till företagets strategi och affärsmodell:

Fintraffic beaktar intressentgruppernas synpunkter genom processen för bedömning av dubbel väsentlighet.

Som en del av processen för dubbel väsentlighet utreddes 2024 de viktiga intressentgruppernas synpunkter med hjälp av intervjuer. I synpunkterna betonades till exempel trafiksäkerhetsfrågor ur många olika perspektiv, främjande av låga utsläpp och tillgänglighet i trafiken, fördelar med dataekosystemet som Fintraffic faciliterar samt personalens hälsa och välbefinnande.

Responser från intressentgrupperna beaktas systematiskt i beslutsfattandet, i synnerhet i miljökonsekvensbedömningar och i utvecklingen av Fintraffic's digitala och gröna tjänster.

(c) Ändringar i strategin och/eller affärsmodellen:

i. Ändringar på grund av intressentgruppernas synpunkter:

Fintraffic ökade digitaliseringen inom alla trafikformer (till exempel fjärrflygledningsprojekt) och svarar i fråga om de globala kraven på ansvarsfullhet på Finlands nationella och internationella klimatmål.

ii. Planerade fortsatta åtgärder och tidtabellen för dessa:

Fintraffic fortsätter att utveckla digitala tjänster och trafikledningsverktyg för att minska utsläppen, upprätthålla säkerheten och förbättra smidigheten i trafiken. Avsikten är att åtgärderna ska genomföras stegvis under de kommande åren i enlighet med hållbarhetsmålen på nationell nivå och EU-nivå.

iii. Ändringarnas inverkan på relationerna med intressentgrupperna:

De strategiska riktlinjerna stärker relationerna till centrala intressentgrupper, eftersom Fintraffic's tjänster bättre motsvarar miljö- och effektivitetskraven.

(d) Information till förvaltnings-, lednings- och kontrollorganen:

Responser från intressentgrupper rapporteras regelbundet till Fintraffic's ledning, styrelse och ägare.

Väsentliga inverknings-, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell (SBM-3)

I väsentlighetsanalysen betonades Fintraffic's samhälleliga genomslagskraft, det vill säga nyttan för trafikens ekosystem och trafik användarna. När det gäller miljön ligger tyngdpunkten på utsläppsrelaterade frågor och förebyggande av miljöskador. Det ekonomiska ansvaret fokuserar på ansvarsfull användning av medel och god förvaltningssed. Ansvarsfrågor som har samband med personalen är fortsatt starkt representerade. Fintraffic har konstaterat att trafikstyrningens infrastruktur kan ha negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden. Det bör dock påpekas att man i analysen av dubbel väsentlighet inte har identifierat det som väsentligt att våra lokaler, som i huvudsak ligger i huvudstadsregionen, skulle ha negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på grund av lokalernas läge. Fintraffic har identifierat en risk för kränkningar av de mänskliga rättigheterna i värdekedjan. Risken omfattar risker för anseendet samt negativa konsekvenser för arbetsförhållandena och jämlikheten. Det är dock viktigt att notera att som resultat av analysen



av dubbel väsentlighet har denna risk och denna negativa effekt inte blivit väsentliga. Trots detta är det viktigt att vi aktivt fortsätter att följa upp risker och möjligheter. Vi har förbundit oss att kontinuerligt utveckla våra verksamhetssätt och reagera snabbt på eventuella förändringar.

SBM-3 behandlas i tabellen där inverknings-, risker och möjligheter kopplas till affärsmodell och strategi.

Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings-, risker och möjligheter (IRO-1)

Fintraffics process för fastställande och bedömning av väsentliga inverknings-, risker och möjligheter beträffande ansvarsfullhet genomfördes för första gången 2023 enligt principerna för dubbel väsentlighet. I bedömningen användes utredningsarbete baserat på offentligt och internt material, intervjuer med intressentgrupper, personalenkäter samt en väsentlighetsbedömning som gjordes av Fintraffics experter och ledning. Dessutom stöddes processen genom arbetsgruppsmöten som säkerställde ett mångsidigt perspektiv och en omfattande analys.

Majoriteten av koncernens ledningsgrupp deltog i bedömningsprocessen och hela ledningsgruppen validerade processens resultat. Styrelsens revisionskommitté granskade väsentlighetsbedömningen vid sitt möte den 28 november 2023, och bedömningen

fastställdes av styrelsen den 5 februari 2024. Denna process säkerställer att bedömningen stöder Fintraffics strategiska beslut och prioriteringen av ansvarsmålen.

År 2024 uppdaterade Fintraffics experter referensramen för inverknings-, risker och möjligheter (Impacts, Risks and Opportunities, IRO) i analysen av dubbel väsentlighet utifrån datapunkter framtagna av Europeiska rådgivande gruppen för finansiell rapportering (European Financial Reporting Advisory Group, EFRAG).

Analysen uppdaterades igen 2025 och dess slutresultat validerades vid Fintraffics ansvarsgrupps möte den 11 september 2025, i koncernens ledningsgrupp den 24 september 2025 och i revisionskommittén den 30 oktober 2025. Fintraffics styrelse fastställde analysens slutresultat den 7 november 2025.

Förstå kontexten: bakgrundsanalys och hörande av intressentgrupper

I bakgrundsanalysen bekantade man sig med Fintraffics interna material, såsom en tidigare väsentlighetsanalys, strategi- och riskhanteringsmaterial samt andra utredningar, till exempel om Fintraffics effektivitet. Dessutom granskades bland annat EU-lagstiftningen som rör Fintraffics, förväntningarna på ägarstyrningen och jämförelseaktörerna ur ansvarsperspektiv. I bakgrundsanalysen gick man

också igenom Fintraffics tidigare intressentenkäter och de omständigheter som framkommit i dem. Utifrån bakgrundsanalysen är Fintraffics viktigaste ansvarsteman konsumenter och slutanvändare, begränsning av klimatförändringarna, miljöförurening, den egna personalen och affärsverksamheten.

Även Fintraffics olika intressentgruppers synpunkter utreddes som en del av processen genom intervjuer med centrala intressentgrupper samt en enkät till Fintraffics personal. I intressentgruppernas synpunkter betonades till exempel trafiksäkerhetsfrågor ur många olika perspektiv, främjande av låga utsläpp och tillgänglighet i trafiken, fördelar med dataekosystemet som Fintraffics faciliterar samt personalens hälsa och välbefinnande.

Identifiering av hållbarhetsrelaterade inverknings-, risker och möjligheter

Utifrån bakgrundsanalysen identifierades ett antal negativa och positiva inverknings- och risker för människor och miljön som Fintraffics eventuellt eller de facto bidrar till genom sin egen verksamhet eller sina affärsrelationer (till exempel varuleverantörer, kunder eller andra aktörer i trafikens ekosystem) samt risker och möjligheter i anslutning till ansvarsfullhet. Inverknings-, risker och möjligheter definierades enligt förteckningarna över ansvarsfrågor i de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS 1, AR16.).

Inverknings-, risker och möjligheter identifierades på en allmän nivå, dock med beaktande av särdragen hos Fintraffics olika trafikformer. I identifieringen gjordes ingen djupare analys av enskilda funktioner, affärsrelationer eller geografiska områden. Många av de identifierade effekterna konstaterades kunna ha samband med ekonomiska risker, såsom ökade kostnader eller ett skadat anseende. Man identifierade även beroenden, till exempel främst i anslutning till personalen, och deras samband med eventuella risker, såsom i anslutning till personalens kompetens, hälsa och välbefinnande.

Bedömning av identifierade inverknings-, risker och möjligheter samt väsentlighetsdefinition

Väsentligheten av de identifierade inverkningarna, riskerna och möjligheterna bedömdes enligt principerna i standarderna (ESRS 1, kapitel 3). De negativa och positiva inverkningarnas allvarlighet (skala, omfattning och för negativa inverknings- och återställbarhet), omfattningen av de ekonomiska konsekvenserna av riskerna och möjligheterna samt sannolikheten för att dessa förverkligas bedömdes på skalan 1–4 i en intern bedömning som genomfördes av Fintraffics experter och ledning. Bedömningen av ansvarsriskerna och möjligheterna i anslutning till väsentlighetsanalysen genomfördes vid Fintraffics på företagsnivå som en separat process från riskbedömningen, men ändå med hjälp av samma bedömningsskala.



Inverkningarnas väsentlighetsvärde utgjordes av medelvärdet av allvarlighets- och sannolikhetspoängen för varje bedömd aspekt. På samma sätt utgjordes också väsentlighetsvärdet för riskerna och möjligheterna av medelvärdet av storleks- och sannolikhetspoängen för de ekonomiska konsekvenserna i anslutning till dem. Det dubbla väsentlighetsvärdet för en enskild ansvarsfråga bestämdes som medelvärdet av alla inverknings-, risker och möjligheter som bedömts för den. Som kvantitativt tröskelvärde för väsentlighet användes medianen som beräknats för alla uppskattade inverknings-, risker och möjligheter. Resultaten bedömdes slutligen också kvalitativt, och på basis av detta gjordes några preciseringar och avgränsningar i bedömningen i samförstånd.

Upplyningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring (IRO-2)

I följande tabeller listas alla upplyningskrav i ESRS 2 och sex standarder som har varit väsentliga för Fintraffic och som har styr utarbetandet av vår ansvarsrapport. Vi har utelämnat alla upplyningskrav i fråga om standarderna E2 miljöförrening, E3 vattenresurser och marina resurser, E4 biologisk mångfald och ekosystem och S2 arbetstagare i värdekedjan, eftersom de inte är väsentliga i vår verksamhet.

Tabellerna kan användas för att hitta information om ett visst upplyningskrav (DR) i hållbarhetsförklaringarna. Tabellerna visar också var vi har placerat uppgifter som hänför sig till ett visst upplyningskrav. Tabellen visar om uppgifterna har presenterats i en annan punkt i bolagets årsöversiktshelhet eller om uppgifterna finns i ett separat dokument utanför ansvarsrapporten. I fall där information för upplyningskravet fortfarande saknas görs ingen hänvisning.

Fintraffic har definierat de väsentliga uppgifter som ska ges om de inverknings-, risker och möjligheter som Fintraffic bedömer enligt följande:

Fastställande och bedömning av inverknings-, risker och möjligheter

Fintraffic's process för fastställande och bedömning av väsentliga inverknings-, risker och möjligheter beträffande ansvarsfullhet genomfördes enligt principerna för dubbel väsentlighet. I processen användes utredningsarbete baserat på offentligt och internt material, intervjuer med intressentgrupper, personalenkäten, väsentlighetsbedömning som experter och ledningen gjort samt arbetsgruppsmöten.

Att förstå kontexten

I bakgrundsanalysen bekantade man sig med Fintraffic's interna material, såsom en tidigare väsentlighetsanalys, strategi- och riskhanterings-

material samt andra utredningar, till exempel om Fintraffic's effektivitet. Dessutom granskades bland annat EU-lagstiftningen som rör Fintraffic, förväntningarna på ägarstyrningen och jämförelseaktörerna ur hållbarhetsperspektiv.

Bedömning av inverknings-, risker och möjligheter / Kvantitativt tröskelvärde för väsentlighet

Hur allvarliga inverknings-, riskerna och möjligheterna är, de ekonomiska konsekvensernas omfattning och sannolikheten för att de realiserats bedömdes på skalan 1–4. Väsentlighetsvärdet bildades utifrån medelvärdet för bedömningarna och som kvantitativt tröskelvärde användes en beräknad median. Resultaten bedömdes slutligen också kvalitativt, och på basis av detta gjordes några preciseringar och avgränsningar i bedömningen i samförstånd.

Analys av dubbel väsentlighet

En dubbel väsentlighetsanalys är en formell metod för att fastställa vilka hållbarhetsfrågor det rekommenderas att Fintraffic fokuserar på i sin strategi och verksamhet och vilka ämnen som rapporteras i hållbarhetsrapporteringen enligt CSRD. Som resultat av analysen uppstod en lista över ansvarsteman som är väsentliga för Fintraffic.

Uppgifter som grundar sig på annan EU-lagstiftning (Bilaga B):

Tabellen nedan innehåller uppgifter som grundar sig på annan EU-lagstiftning, såsom anges i bilaga B till ESRS 2. I tabellen anges också var uppgifterna finns i vår rapport och vilka uppgifter som har bedömts vara "Väsentliga".



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS 2 GOV-1	punkt 21 d	Jämnare könsfördelning i styrelserna	Indikator nr 13 tabell 1 i bilaga I		Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Väsentlig	48
ESRS 2 GOV-1	punkt 21 e	Procentandel oberoende styrelseledamöter			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	48
ESRS 2 GOV-4	punkt 30	Redogörelse för due diligence (tillbörlig aktsamhet)	Indikator nr 10 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	51
ESRS 2 SBM-1	punkt 40 d i	Inblandning i verksamheter kopplade till fossila bränslen	Indikator nr 4 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, tabell 1: Kvalitativ information om miljörisker och tabell 2: Kvalitativ information om sociala risker	Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	
ESRS 2 SBM-1	punkt 40 d ii	Inblandning i verksamheter kopplade till kemikalieproduktion	Indikator nr 9 tabell 2 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	
ESRS 2 SBM-1	punkt 40 d iii	Deltagande i verksamhet med anknytning till kontroversiella vapen	Indikator nr 14 tabell 1 i bilaga I		Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	
ESRS 2 SBM-1	punkt 40 d iv	Inblandning i verksamheter kopplade till odling och produktion av tobak			Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS E1-1	punkt 14	Omställningsplan för att uppnå klimatneutralitet senast 2050				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	Väsentlig	75
ESRS E1-1	punkt 16 g	Företag som är uteslutna från EU-referensvärdena för anpassning till Parisavtalet		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 12.1 d-g och artikel 12.2		Väsentlig	
ESRS E1-4	punkt 34	Minskingsmål för utsläpp av växthusgaser	Indikator nr 4 tabell 2 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 6		Väsentlig	80–83
ESRS E1-5	punkt 38	Energiförbrukning från fossila källor uppdelad efter källor (endast sektorer med hög klimatpåverkan)	Indikator nr 5 tabell 1 och indikator nr 5 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E1-5	punkt 37	Energiförbrukning och energimix	Indikator nr 5 tabell 1 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E1-5	punkterna 40–43	Energiintensitet förknippad med verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan	Indikator nr 6 tabell 1 i bilaga I				Oväsentlig	



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS E1-6	punkt 44	Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3	Indikator nr 1 och indikator nr 2 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 5.1, 6 och 8.1		Väsentlig	86
ESRS E1-6	punkterna 53–55	Bruttoutsläppsintensitet för växthusgasutsläpp	Indikator nr 3 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 8.1		Oväsentlig	86
ESRS E1-7	punkt 56	Upptag av växthusgaser och koldioxidkrediter				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	Oväsentlig	
ESRS E1-9	punkt 66	Referensportföljens exponering mot klimatrelaterade fysiska risker			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	87
ESRS E1-9	punkt 66 a	Uppdelning av monetära belopp efter akut och kronisk fysisk risk		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47, Mall 5: Verksamhet utanför handelslagret – Klimatförändringsrelaterad fysisk risk: Exponeringar utsatta för fysisk risk			Väsentlig	



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS E1-9	punkt 66 c	Plats för betydande tillgångar utsatta för väsentlig fysisk risk					Väsentlig	87
ESRS E1-9	punkt 67 c	Uppdelning av det redovisade värdet på sina fastighetstillgångar efter energieffektivitetsklasser		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkt 34, Mall 2: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Lån mot säkerhet i fast egendom – Säkerhetens energieffektivitet			Väsentlig	
ESRS E1-9	punkt 69	Portföljens grad av exponering mot klimatrelaterade möjligheter			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818		Väsentlig	
ESRS E2-4	punkt 28	Mängden av varje förorening som förtecknas i bilaga II till förordningen om ett europeiskt register över utsläpp och överföringar som släpps ut i luft, vatten och mark	Indikator nr 8 tabell 1 i bilaga 1, Indikator nr 1, 2 och 3 tabell 2 i bilaga 1				Oväsentlig	
ESRS E3-1	punkt 9	Vattenresurser och marina resurser	Indikator nr 7 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E3-1	punkt 13	Särskild strategi	Indikator nr 8 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E3-1	punkt 14	Hållbara oceaner och hav	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E3-4	punkt 28 c	Totalt återvunnet och återanvänt vatten	Indikator nr 6.2 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS E3-4	punkt 29	Total vattenförbrukning i m3 per nettointäkter av egen verksamhet	Indikator nr 6.1 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS 2-IRO-1-E4	punkt 16 a i		Indikator nr 7 tabell 1 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS 2-IRO-1-E4	punkt 16 b		Indikator nr 10 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS 2-IRO-1-E4	punkt 16 c		Indikator nr 14 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E4-2	punkt 24 b	Hållbara mark-/jordbruksmetoder/-policyer	Indikator nr 11 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E4-2	punkt 24 c	Hållbara metoder/policyer för hållbarhet i haven	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E4-2	punkt 24 d	Policyer för att behandla avskogning	Indikator nr 15 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E5-5	punkt 37 d	Icke-återvunnet avfall	Indikator nr 13 tabell 2 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS E5-5	punkt 39	Farligt avfall och radioaktivt avfall	Indikator nr 9 tabell 1 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS 2-SBM-3-S1	punkt 14 f	Risk att utsättas för tvångsarbete	Indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS 2-SBM-3-S1	punkt 14 g	Risk att utsättas för barnarbete	Indikator nr 12 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS S1-1	punkt 20	Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	94



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS S1-1	punkt 21	Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	96–97
ESRS S1-1	punkt 22	Processer och åtgärder för att förhindra människohandel	Indikator nr 11 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	95
ESRS S1-1	punkt 23	Strategi för förebyggande av arbetsplatsolyckor eller ett system för att hantera sådana	Indikator nr 1 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	95–96
ESRS S1-3	punkt 32 c	Mekanismer för klagomålshantering i samband med personalfrågor	Indikator nr 5 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	97
ESRS S1-14	punkt 88 b och c	Antal dödsfall och antal och andel arbetsrelaterade olyckor	Indikator nr 2 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	106
ESRS S1-14	punkt 88 e	Antal dagar förlorade på grund av skador, olyckor, dödsfall eller sjukdom	Indikator nr 3 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	106
ESRS S1-16	punkt 97 a	Ojusterad löneklyfta mellan könen	Indikator nr 12 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	106
ESRS S1-16	punkt 97 b	Överdrivet hög VD-lön	Indikator nr 8 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	51, 106
ESRS S1-17	punkt 103 a	Fall av diskriminering	Indikator nr 7 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	107
ESRS S1-17	punkt 104 a	Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer	Indikator nr 10 tabell 1 och indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Oväsentlig	
ESRS 2–SBM-3–S2	punkt 11 b	Betydande risk för barnarbete eller tvångsarbete i värdekedjan	Indikator nr 12 och indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	



Upplysningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS S2-1	punkt 17	Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS S2-1	punkt 18	Policyer för arbetstagare i värdekedjan	Indikator nr 11 och indikator nr 4 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS S2-1	punkt 19	Respekterar inte FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Oväsentlig	
ESRS S2-1	punkt 19	Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Oväsentlig	
ESRS S2-4	punkt 36	Människorättsfrågor och människorättsfall kopplade till företagets värdekedja i tidigare och senare led	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Oväsentlig	
ESRS S3-1	punkt 16	Människorättsåtaganden	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	94
ESRS S3-1	punkt 17	Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s principer eller OECD:s riktlinjer	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Väsentlig	111
ESRS S3-4	punkt 36	Människorättsfrågor och människorättsincidenter	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	111
ESRS S4-1	punkt 16	Policyer för konsumenter och slutanvändare	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	113–114



Upplyningskrav	Datapunkt	Hållbarhetsförklaringar	Referens i SFDR	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ Oväsentlig	Sidnummer
ESRS S4-1	punkt 17	Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Väsentlig	113-114
ESRS S4-4	punkt 35	Människorättsfrågor och människorättsincidenter	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	111
ESRS G1-1	punkt 10 b	FN:s konvention mot korruption	Indikator nr 15 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	118
ESRS G1-1	punkt 10 d	Skydd för visselblåsare	Indikator nr 6 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	111
ESRS G1-4	punkt 24 a	Böter för brott mot lagar mot korruption och mutor	Indikator nr 17 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	118
ESRS G1-4	punkt 24 b	Standarder för bekämpning av korruption och mutor	Indikator nr 16 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	118



Övergripande standarder

Upplyningskrav

ESRS 2	Allmänna upplysningar	Punkt/rapport	Sida	Mer information
BP-1	Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsförklaringarna	Allmän grund för utarbetande av ansvarsrapporten	47–48	
BP-2	Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter	Fintraffics ansvarplaner på medellång och lång sikt	48	
GOV-1	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	48	
GOV-2	Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan	Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan	48–49	
GOV-3	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	50–51	
GOV-4	Förklaring om tillbörlig aktsamhet	Redogörelse för due diligence-processen gällande hållbarhet	51	Fintraffics redovisar uppgifter om due diligence-processen i denna rapport under olika avsnitt
GOV-5	Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	51	
SBM-1	Strategi, affärsmodell och värdekedja	Strategi, affärsmodell och värdekedja	56	
SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	Intressenters intressen och synpunkter	56, 59	
SBM-3	Väsentliga inverknings-, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell	Väsentliga inverknings-, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	52–55, 59–60	
IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings-, risker och möjligheter	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings-, risker och möjligheter	60–61	
IRO-2	Upplyningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring	Upplyningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring	61–74	



Miljörelaterade standarder

Upplyningskrav

ESRS E1	Klimatförändringar	Punkt/rapport	Sida	Mer information
ESRS 2, GOV-3	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	75	
E1-1	Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	75-76	
ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell	76-77	
ESRS, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade inverkningar, risker och möjligheter	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade inverkningar, risker och möjligheter	77-78	
E1-2	Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	78-79	
E1-3	Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer	Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer	79-80	
E1-4	Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	80-83	
E1-6	Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3	84-86	
E1-9	Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter	Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter	87	



Sociala standarder

Upplyningskrav

ESRS S1	Den egna arbetskraften	Punkt/rapport	Sida	Mer information
ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	Intressenters intressen och synpunkter	91	
ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell	91-94	
S1-1	Policyer för den egna arbetskraften	Policyer för den egna arbetskraften	94-96	
S1-2	Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverknings	Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverknings	96-97	
S1-3	Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka den egna arbetskraften kan uppmärksamma problem	Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka den egna arbetskraften kan uppmärksamma problem	97-98	
S1-4	Åtgärder avseende väsentliga inverknings på den egna arbetskraften, och strategier för att hantera risker och möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	Åtgärder avseende väsentliga inverknings på den egna arbetskraften, och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	98-102	
S1-5	Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	103	
S1-6	Uppgifter om företagets anställda	Uppgifter om företagets anställda	104	
S1-8	Täckning av kollektivavtalsförhandlingar och dialog mellan arbetsmarknadsparter	Kollektivavtalstäckning och social dialog	105	
S1-9	Mångfaldsindikatorer	Mångfaldsindikatorer	105	
S1-10	Tillräcklig lön	Tillräcklig löner	105	
S1-13	Mått för utbildning och kompetensutveckling	Mått för utbildning och kompetensutveckling	105	
S1-14	Mått för arbetsmiljö	Mått för arbetsmiljö	106	
S1-15	Indikatorer för balans mellan arbete och privatliv	Indikatorer för balans mellan arbete och fritid	106	
S1-16	Ersättningsindikatorer (löneskillnader och total ersättning)	Ersättningsindikatorer (löneskillnader och total ersättning)	106	
S1-17	Incidenter, anmälningar och allvarliga inverknings på mänskliga rättigheter	Incidenter, anmälningar och allvarliga inverknings på mänskliga rättigheter	107	



ESRS S3	Berörda samhällen	Punkt/rapport	Sida	Mer information
ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	Intressenters intressen och synpunkter	56, 59, 108-109	
ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	52-55, 59-60	
S3-1	Policyer för berörda samhällen	Policyer för berörda samhällen	109-111	
S3-2	Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående inverknings	Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående inverknings	111	
S3-3	Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka berörda samhällen kan uppmärksamma problem	Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och uppmärksamma samhällenas problem	111	
S3-4	Åtgärder avseende väsentliga inverknings på berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller berörda samhällen, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	Åtgärder avseende väsentliga inverknings på berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna	111-112	
S3-5	Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	112	
ESRS S4	Konsumenter och slutanvändare	Punkt/rapport	Sida	Mer information
ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	Intressenters intressen och synpunkter	56, 59	
ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell	Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	52-55, 59-60	
S4-1	Policyer för konsumenter och slutanvändare	Policyer för konsumenter och slutanvändare	113-114	
S4-2	Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående inverknings	Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare	114	
S4-3	Rutiner för att gottgöra negativa inverknings och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem	Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler för att uppmärksamma konsumenters och slutanvändares problem	114	
S4-4	Åtgärder avseende väsentliga inverknings för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	Åtgärder kopplade till risker och möjligheter	114	
S4-5	Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	Mål för hur negativa inverknings ska hanteras och positiva inverknings stärkas	114-115	



Förvaltningsstandarder

Upplysningskrav

ESRS G1	Ansvarsfullt företagande	Punkt/rapport	Sida	Mer information
ESRS 2, GOV-1	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	48	
ESRS 2, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings-, risker och möjligheter	Hantering av inverknings-, risker och möjligheter, mått och mål	116	
G1-1	Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	116	
G1-2	Hantering av förbindelser med leverantörer	Hantering av förbindelser med leverantörer	117-118	
G1-3	Förebyggande arbete mot korruption och mutor	Förebyggande arbete mot och upptäckt av korruption och mutor	118	
G1-4	Fall av korruption eller mutor	Bekräftade fall av korruption och mutor	118	
G1-5	Politiskt inflytande och lobbyverksamhet	Politiskt inflytande och lobbyverksamhet	118	

E1 Klimatförändringar

Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentsystem (ESRS 2 GOV-3)

Fintraffic följer de av bolagets styrelse godkända premieringsprinciperna för ledningen samt statens ägarstyrningsrekommendationer. I dessa ingår bland annat ställningstagandet om premieringen av ledningen i statsägda bolag i statsrådets ägarpolitiska principbeslut (2024) samt i tillämpliga delar Koden för bolagsstyrning 2020.

Fintraffics premieringsprinciper och premieringspraxis beskrivs närmare i punkt ESRS 2 GOV-3 (sid. 50).

Strategi

Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna (E1-1)

Fintraffics omställningsplan beskriver hur bolaget anpassar sin strategi och verksamhetsmodell så att den motsvarar övergången till en hållbar ekonomi

samt Parisavtalets 1,5 °C-mål och målet om koldioxidneutralitet till 2050 i EU:s klimatlag. Fintraffics verksamhet består i huvudsak av riksomfattande digitala och operativa trafikstyrningstjänster som inte räknas till ekonomiska verksamheter enligt taxonomin.

Fintraffic har fastställt utsläppsminskingsmål i enlighet med kriterierna i Science Based Targets initiative (SBTi) som följer en utsläppsminskingsväg på 1,5 °C (scope 1, 2 och 3): -63 % före 2035 och -90 % före 2050. Dessa mål är i linje med de koldioxidsnåla utvecklingsvägarna som stöder det globala 1,5 °C-målet.

Centrala åtgärder för att frigöra sig från kolet är:

- övergång till fossilfri energi
- elektrifiering av fordonsmateriel och användning av förnybara bränslen
- förbättring av energieffektiviteten i lokaler och teknisk infrastruktur
- anvisningar för och systematisk mätning av utsläppsnåla upphandlingar
- byte av reservkraftsystem (bl.a. reservkraftaggregat) så att de ger låga utsläpp

Åtgärderna omfattar både den egna verksamheten (Scope 1–2) och den omfattande upphandlingskedjan (Scope 3), som utgör 93 procent av Fintraffics totala utsläpp.



Eftersom Fintraffics verksamhet inte hör till EU-taxonomin ekonomiska verksamheter, bedöms investeringar och finansiering direkt med tanke på klimatkonsekvenserna och målen för koldioxidsnålhet. Tyngdpunkterna för finansieringen är:

- investeringar i energieffektivitet
- övergång till utsläppsnål teknik (bl.a. reservkraft, fordon)
- modernisering av infrastruktur och system
- upphandlingar som stöder koldioxidsnålhet i värdekedjan

Fintraffics affärsverksamhet grundar sig inte på kolintensiva tillgångar, och bolagets exponering för kol-, olje- eller gasrelaterade verksamheter är liten.

Eventuella inlåsta utsläpp granskas särskilt:

- i energointensiva lokaler och infrastruktur
- i reservkraftslösningar och uppvärmningssystem
- i långvariga avtal som gäller upphandlingskedjan

Inverkningarna av dessa bedöms som en del av hanteringen av omställningsriskerna. Eftersom Fintraffics digitala och operativa trafikstyrningstjänster inte är ekonomiska verksamheter enligt EU-taxonomi utarbetar bolaget inga taxonomibaserade mål för anpassningen. Däremot är utvecklingen av verksamheten kopplad till Fintraffics omställningsplan, som är i linje med Parismålet på 1,5 °C, EU:s klimatlag (kolneutralitet 2050) och de nationella klimatmålen.

Fintraffic meddelar transparent att dess verksamhet inte omfattas av tillämpningsområdet för utsläppsintensiva referensvärden på EU-nivå.

Omställningsplanen integreras i Fintraffics strategi, som kretsar kring ett intelligent trafiksystem med låga utsläpp. Planen påverkar inriktningen av investeringar, styrningen av upphandlingar samt mätningen av klimatkonsekvenserna. Omställningsplanen bereds och läggs fram för beslutsfattande under 2026.

Fintraffic har redan gjort betydande framsteg i sina klimatmål:

- de totala utsläppen minskade med 46,1 procent mellan 2024 och 2025
- Scope 3-beräkningen preciserades
- vägen mot koldioxidsnåla upphandlingar breddades
- andelen förnybar energi ökade

Fintraffic har ännu inte specificerat OpEx- eller CapEx-resurserna för omställningsplanen i anslutning till begränsning av klimatförändringar som en separat budget. Investeringar och verksamhetsutgifter som stöder omställningen ingår i bolagets normala ekonomi- och investeringsplanering och den numeriska specifikationen av dem utvecklas under kommande rapporteringsperioder. Dessutom omfattar Fintraffics verksamhet inte ekonomiska verksamheter i anslutning till kolkraft,

olja eller naturgas och de är inte föremål för kapitalkostnader.

Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till affärsmodell (ESRS 2 SBM-3)

Fintraffic har identifierat risker i anslutning till klimatförändringar som en del av koncernens riskhantering och strategiska planering. De identifierade riskerna delas in i två huvudklasser:

- Fysiska risker i anslutning till klimatet: Dessa är i synnerhet risker orsakade av extrema väderfenomen, översvämningar, stormar och temperaturväxlingar som kan påverka tillförlitligheten hos trafiksystemets infrastruktur samt Fintraffics operativa lokaler och tekniska system.
- Klimatrelaterade omställningsrisker: Till dessa hör ändringar i regleringen, krav i anslutning till klimatmålen, marknadsförändringar samt behov av koldioxidsnålhet i leveranskedjan, som är betydande för Fintraffic särskilt via upphandlingar (Scope 3).

Strategins och affärsmodellens klimathållbarhet

Resiliensanalysens omfattning

Resiliensanalysen har riktats till Fintraffics kärnverksamhet, dvs. digitala och operativa trafikstyrningstjänster, inklusive centrala lokaler, energiförbrukning, tekniska system samt den omfattande

upphandlingskedjan som står för 93 procent av bolagets totala utsläpp.

Värdekedjans kategorier av mindre betydelse som inte är väsentliga med tanke på Fintraffics klimatkonsekvenser eller risker har inte tagits med i analysen. De fysiska risker och omställningsrisker som identifierats som väsentliga grundar sig på TCFD-referensramen och CSRD/ESRS E1-kraven.

Genomförandet av resiliensanalysen

Resiliensanalysen har gjorts som en del av riskbedömningen som grundar sig på klimatscenarier och som har förenhetligats med kraven i ESRS 2 IRO-1 från och med rapporteringen 2024. I analysen:

1. Klimatscenarier som granskar övergången till en koldioxidsnål ekonomi och olika fysiska klimatutvecklingsförlopp har utnyttjats.
2. Kritiska antaganden har gjorts gällande:
 - örändringar i energisystemet (från fossila källor till förnybara)
 - hur snabbt tekniken tas i bruk (t.ex. energieffektivitetsteknologier)
 - makroekonomiska utvecklingstrender och skärpning av regleringen
3. Olika tidshorisonter har tillämpats som är i linje med Fintraffics klimatmål:
 - kort sikt (1–5 år)
 - medellång sikt (5–15 år)
 - lång sikt (fram till 2050, vilket också motsvarar tidsprofilen för utsläppsminskningens målen (E1-4)



4. Ekonomiska konsekvenser och begränsningsåtgärder som särskilt hänför sig till energiförbrukning, uppvärmning av lokaler, elektrifiering av fordonsparken och koldioxidsnålhet i värdekedjan har beaktats. Den exakta kvantifieringen av de ekonomiska konsekvenserna pågår fortfarande och bedöms för närvarande huvudsakligen kvalitativt.

Resiliensanalysens resultat

Utifrån resiliensanalysen är Fintraffics affärsverksamhetsmodell som helhet klimathållbar, men den innehåller identifierade utvecklingsbehov särskilt i fråga om energilösningar för lokaler, den tekniska infrastrukturens beredskap och koldioxidsnålhet i värdekedjan.

I analysen har följande centrala perspektiv identifierats:

Osäkerhetsfaktorer som påverkar Fintraffics investerings- och beredskapsbehov samt strategiska prioriteringar:

- klimatsceniernas olika utfall (+1,5 °C / +3–4 °C)
- förekomsten av extrema väderfenomen ökar
- förändringar i leveranskedjorna och utsläppsminskningstryck

Strategisk anpassningsförmåga med olika tidshorisonter:

- På kort sikt kan bolaget optimera sin energiförbrukning, förbättra lokalernas utsläppsprofil och stärka riskhanteringen.
- På medellång sikt ska Fintraffic planera uppdateringarna av teknik och fastigheter så att klimatre-siliensen i kritiska system förbättras (bland annat reservkraftslösningar samt kommunikations- och styrsystem).
- På lång sikt har bolaget beredskap att modifiera sin service- och teknologiarkitektur samt vid behov omplacera eller ersätta infrastrukturen.
- Tillgången till finansiering bedöms inte utgöra någon betydande risk, eftersom verksamheten inte är fossilberoende och bolaget inte är exponerat för kol-, olje- eller gasrelaterade tillgångar.

Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade inverknings-, risker och möjligheter (upplysningskrav i anslutning till ESRS 2 IRO-1)

Fintraffics process för identifiering och bedömning av klimatrelaterade inverknings-, risker och möjligheter grundar sig på en omfattande analys av dubbel väsentlighet, där man beaktar både inverkningarna på klimatförändringar och de risker och möjligheter

som klimatförändringar medför för bolaget. Bedömningen omfattar hela värdekedjan och grundar sig på metoder enligt ESRS, TCFD-referensramen och GHG-protokollet.

Processer för att identifiera klimatkonsekvenser (växthusgasutsläpp)

Fintraffic identifierar och bedömer sina klimatkonsekvenser genom att analysera alla väsentliga källor till växthusgasutsläpp i sin egen verksamhet och i värdekedjan:

- Växthusgasutsläpp i hela värdekedjan (Väsentlighetsvärde 6,12): De största faktiska utsläppskällorna är upphandlingar (ICT, bygg- och underhållstjänster, el och gas), energiförbrukning (köpt energi och värme) samt materielens bränslen.
- Utsläppskällorna identifieras genom att systematiskt sortera alla funktioner och jämföra dem med definitionerna i GHG-protokollet.
- Utsläppsberäkningen grundar sig på operativ kontroll, preciserade utsläppskoefficienter och årlig förbättring.

Processer för identifiering och bedömning av fysiska risker i anslutning till klimatet

Fintraffic bedömer de fysiska riskerna på kort, medellång och lång sikt med hjälp av IPCC:s RCP-växthusgasscenario och det internationella energirådet IEA:s klimatscenarier.

Identifierade väsentliga fysiska risker omfattar risker i anslutning till klimatet:

- Störningar orsakade av extrema väderfenomen (Väsentlighetsvärde 6,53): Stormar, översvämningar, störtregn och avbrott i energitillförseln kan orsaka skador på styrsystem, lokaler och teknisk infrastruktur.
- Akuta naturfenomen och operativa störningar (Väsentlighetsvärde 5,07): Naturfenomen kan avbryta trafikstyrningstjänsterna och försämra trafikens smidighet.

Vid bedömningen av exponering och känslighet beaktas:

- kritiska verksamhetsställen, styrsystem och infrastruktur för trafikstyrning
- exponering för klimatrisker (väderfenomen, hydrologisk variation och störningar i energitillförseln)
- sannolikheten för att risken realiserar, hur allvarlig konsekvenserna blir och hur länge de varar

Fintraffic bedömer att de fysiska riskerna i huvudsak är begränsade, kortvariga men påverkar kritiska tjänster.



Processer för identifiering av risker och möjligheter vid en omställning i anslutning till klimatförändringar

Fintraffic identifierar risker och möjligheter vid en omställning genom att jämföra sin egen verksamhet med 1,5 °C-scenariot samt med EU:s och den nationella klimatpolitikens utvecklingsvägar.

Identifierade omställningsrisker (enligt klassificeringen icke-väsentlig/väsentlig):

- Energirelaterade övergångsrisker (Väsentlighetsvärde 7,20, icke-väsentlig): En skärpt energireglering, energibrist eller en betydande prishöjning kan påverka kostnaderna och investeringsbehoven.
- Ökning av kostnadsnivån till följd av klimatförändringar (Väsentlighetsvärde 5,87, icke-väsentlig): Ökade kostnader för försäkringar, hyror, underhåll och personal.
- Förändringar i efterfrågan på tjänster till följd av klimatåtgärder (Väsentlighetsvärde 3,87, icke-väsentlig): Förändringar i efterfrågan på trafikformer (t.ex. inom flygtrafiken).

Identifierade omställningsmöjligheter (betydande och många väsentliga):

- Minskning av trafikutsläppen (Väsentlighetsvärde 10,43, väsentlig): Med hjälp av digital trafikstyrning och data i realtid ökar trafikens effektivitet och utsläppen minskar.
- Möjligheter för multimodala transportkedjor (Väsentlighetsvärde 9,06, väsentlig): Fintraffic

möjliggör en ökning av nya koldioxidsnåla tjänster och affärsmodeller.

- Möjligheter som koldioxidsnål trafik medför (Väsentlighetsvärde 7,04, väsentlig): En ändring av ekosystemet ökar Fintraffic's strategiska roll.
- Utsläppsminskningar i den egna verksamheten (Väsentlighetsvärde 5,32, icke-väsentlig): Distansarbete, utsläppsnåla upphandlingar och förnybara bränslen minskar de direkta utsläppen.
- Energieffektivitet och förnybar energi (Väsentlighetsvärde 5,79, icke-väsentlig)

Scenarioanalysen har integrerats i Fintraffic's riskhantering och strategiska planering.

Scenarioanalysen stöder Fintraffic's förmåga att förbereda sig på förändringar på energimarknaden, utveckla koldioxidsnåla tjänster samt hantera risker som kan påverka serviceförmågan eller kostnadsstrukturen.

Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna (E1-2)

Fintraffic's hantering av klimatförändringar grundar sig på principerna för hållbar utveckling och beslutsfattande som grundar sig på vetenskap. Policyerna har utarbetats för att stödja både begränsningen av och anpassningen till klimatförändringar och de omfattar inverkningarna av den egna verksamheten och hela värdekedjan.

Begränsning av klimatförändringar

Policyerna för att begränsa klimatförändringen styr minskningen av företagets växthusgasutsläpp samt hanteringen av omställningsrisker med olika tidshorisonter.

Policyerna omfattar bland annat minskning av utsläppen från den egna verksamheten (Scope 1 och 2) genom fossilfria energilösningar, förbättring av energieffektiviteten och elektrifiering av fordonsparken samt minskning av utsläppen från värdekedjan (Scope 3) genom att bedöma upphandlingarnas klimatkonsekvenser och styra partner till koldioxidsnåla lösningar.

Grunden för Fintraffic's klimatarbete är omställningsplanen och vetenskapsbaserade utsläppsminskningssmål (SBTi), som säkerställer att bolagets verksamhet är i linje med Parisavtalets 1,5 °C-mål, målet om koldioxidneutralitet till 2050 i EU:s klimatlag samt de nationella klimatmålen.

Fintraffic's policyer för att begränsa klimatförändringarna ingår i programmet för samhällsansvar. Verkställandet av dem styrs av fastställda åtgärder, vars framskridande följs upp med hjälp av uppställda mål och indikatorer som en del av uppföljningen av strategin och verksamhetsplaneringen.

Framstegen rapporteras regelbundet i framstegsrapporteringen om programmet för samhällsansvar. Tillämpningen av policyerna, deras genomslagskraft

och eventuella uppdateringsbehov utvärderas årligen i samband med den årliga översynen av programmet för samhällsansvar.

Anpassning till klimatförändringar

Policyerna gällande anpassning fokuserar på hanteringen av fysiska klimatrisker och relaterade omställningsrisker. Dessa omfattar säkerställande av verksamhetens kontinuitet under extrema väderfenomen samt bedömning av riskerna i anslutning till infrastruktur och kritiska system.

Bedömningen av klimatriskerna grundar sig på TCFD-referensramen och har förenhetligats med CSRD och ESRS-kraven från och med rapporteringsåret 2024.

Policyernas betydelse och omfattning

Syftet med policyerna är att säkerställa ett systematiskt och transparent sätt att identifiera, bedöma och hantera företagets väsentliga inverkningsrisker och möjligheter i anslutning till klimatförändringar. De är en del av företagets övergripande riskhantering och stöder det strategiska beslutsfattandet.

Policyerna har utarbetats i enlighet med ESRS 2 MDR-P och utgör grunden för hanteringen av de centrala inverkningarna av både begränsning och anpassning.



Bolagets policyer omfattar planering och genomförande av utsläppsminskningar, hantering av omställningsrisker, förbättring av energieffektiviteten, beaktande av upphandlingskedjans klimatkonsekvenser samt en vetenskapsbaserad utsläppsminskningss bana som sträcker sig fram till 2050.

Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer (E1-3)

Fintraffic genomför åtgärder för att begränsa och anpassa sig till klimatförändringar. Åtgärderna riktar sig både till den egna verksamheten och till värdekedjan. Åtgärderna fokuserar på att minska energiförbrukningen, ta fossilfria energikällor i bruk, elektrifiera fordonsparken och minska utsläppen från upphandlingskedjan. Dessa åtgärder stöder målet om ett kolneutralt Finland 2035 och det långsiktiga nettonollmålet. För genomförandet av åtgärderna har resurser anvisats för energieffektivitet, koldioxidsnål upphandling och utveckling av processer.

Fintraffic's klimatåtgärder grundar sig på vetenskapsbaserade utsläppsminskningssmål (SBTi) och de genomförs som en del av den långsiktiga omställningsplanen. Centrala mål är att minska utsläppen från den egna verksamheten (Scope 1 & 2) och från värdekedjan (Scope 3) med upp till 63 procent fram till 2035 jämfört med 2024. Till de planerade åtgärderna hör investeringar i energieffektivitet, elektri-

fiering samt stärkande av upphandlingskedjans koldioxidsnålhet i kommande upphandlingar.

Fintraffic beskriver sina klimatåtgärder och de resurser som kopplas till dem på ett transparent sätt med beaktande av tidshorisonten, den väsentliga inverkan på målen och beroendet av resurser. Genomförandet av åtgärderna förutsätter investeringar, operativ utveckling och styrning av upphandlingar.

Fintraffic's metoder för att frigöra sig från kol är övergång till fossilfri energi, utsläppsminskningar i upphandlingskedjan (93 % av utsläppen uppstår från upphandlingar), elektrifiering av fordonsparken samt tekniska lösningar som förbättrar energieffektiviteten.

Under rapporteringsåret uppnåddes en total utsläppsminskning på -46,1 procent jämfört med 2024 (29 387 tCO₂e → 15 841 tCO₂e).

I värdekedjan (scope 3) hänför sig Fintraffic's centrala utsläppsminskningssmetoder till materiella investeringar:

	Minskningsspotential	Tidtabell	Åtgärdens nuläge
Koldioxidsnåla investeringar och upphandlingskriterier	Hög (gäller >80 % av scope 3, men inte kvantifierad)	2025–2035	I upphandlingsprocessen införs identifierad bästa praxis, t.ex. livscykelberäkningar, miljömärkningar, kriteriebank
Utsläpp från byggande och underhåll	Hög , särskilt när det gäller material och logistik (ej beräknat tCO ₂ e)	2025–2035	En utsläppsinventering av kategorierna pågår, beräkningen utvecklas med stöd av Motiva.
Upphandling av ICT och digitala tjänster	Medelnivå , via el- och utrustningsutsläpp	2025–2030	Man strävar efter att förlänga utrustningens livslängd och använda energieffektiva molntjänster och energieffektiv programvara
Klimatstyrning av partner och tjänster	Ännu oidentifierad men potentiellt mycket hög effekt på lång sikt	2027–2035	Man strävar efter att inkludera konkreta åtgärder i avtalsvillkor och upphandlingspraxis



Alla Fintraffics centrala intressentgrupper anknyter till utvecklingen och genomförandet av klimatomställningsplanen (bl.a. scope 3 klimatstyrning av partner och tjänster)

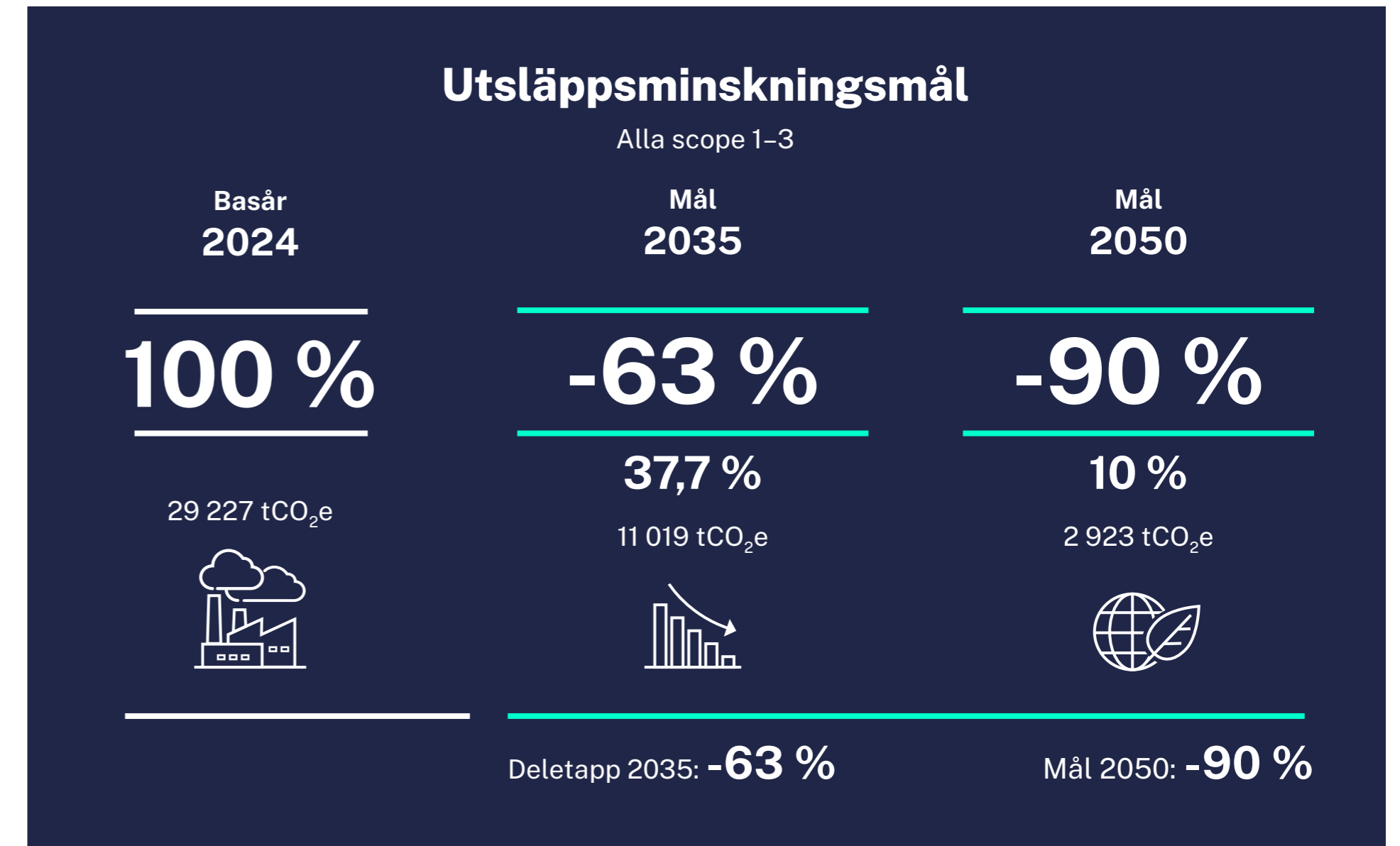
Intressentgrupp	Intressentgruppernas roll i Fintraffics klimatomställningsplan	intressentgruppsarbetet
Kunder och partner	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics centrala partner är till exempel Trafikledsverket, Finavia, flygbolag, Traficom, hamnar, städer, försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet Fintraffics har etablerade verksamhetsätt för att höra centrala partner och diskutera deras strategier och förväntningar som påverkar utvecklingen av Fintraffics omställningsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics har förbundit sig till transparent och sanningsenlig rapportering om klimatomställningsplanen, inklusive Fintraffics verksamhets och värdekedjas inverkan på klimatet (utsläppsberäkning), utsläppsminskningarna samt planen och åtgärderna för att uppnå målen I uppdateringarna av omställningsplanen beaktar Fintraffics förutom intressentgruppernas förväntningar även till exempel ändringar i lagstiftningen Fintraffics beaktar intressentgruppernas synpunkter också genom processen för bedömning av dubbel väsentlighet Respons från intressentgrupper rapporteras regelbundet till Fintraffics ledning, styrelse och ägare. Fintraffics utnyttjar den gemensamma lägesbilden som uppkommit klimatomställningsarbetet i diskussioner med intressentgrupper (t.ex. Trafikvisionen)
Offentliga sektorn (exkl. kunder)	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics deltar aktivt i den offentliga diskussionen kring teman som anknyter till trafikbranschens verksamhetsmiljö, inklusive klimatfrågor Fintraffics understryker effekterna av en höjning av trafikstyrningen och digitaliseringsgraden av trafiken på minskningen av trafikutsläppen och beslutsfattandet i anslutning till detta 	
Medborgare/ slutanvändare	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics har ingen etablerad verksamhetsmodell för dialog med slutanvändarkunder, i synnerhet konsumenter Fintraffics strävar efter att öka den stora allmänhetens kännedom om Fintraffics klimatplan, klimatroll och klimatåtgärder och därigenom förbättra kännedomen om Fintraffics och arbetsgivarbilden 	
Applikations- utvecklare och dataanvändare	<ul style="list-style-type: none"> Fintraffics samarbetar med aktörer i dataekosystemet (över 200 företag och organisationer) med vilka man strävar efter att främja klimatarbetet i anslutning till trafiken med hjälp av data som en del av den övriga diskussionen Fintraffics har en aktiv roll som samordnare och sammankallare av ekosystemet 	

Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna (E1-4)

Fintraffics har ställt upp mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna som stöder bolagets policyer för miljöansvar och koldioxidsnålheten i hela trafiksystemet. Målen grundar sig på vetenskapliga metoder (SBTi) och är i linje med målet att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader.

Bolaget har fastställt omfattande utsläppsminskning mål för utsläpp inom scope 1, 2 och 3:

Målen har ställts upp som absoluta utsläppsminskningar, och varken upptag av växthusgaser eller koldioxidkrediter används för att uppnå dem. Utsläppen inom scope 2 beräknas med en marknadsbaserad metod. Avgränsningen av målen motsvarar avgränsningen av inventeringen av Fintraffics växthusgaser.



**Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna (egen verksamhet)**

Tema	Målet för 2026	Målen för 2030–2035	Nyckelåtgärder
Egen verksamhet Scope 1 och 2	Exakta kostnader klara och godkända för reservkraftaggregat, ~40 % av bilbeståndet har elektrifierats	Över 80 % av reservaggregaten har övergått till utsläppsfria energiformer	Ändring av energiavtal, anskaffning av ursprungsgaranti: <ul style="list-style-type: none"> I samarbete med VR utreds ursprungskontrollen av elförbrukningen för passagerarinformationsskärmar, övervakningskameror och högtalaranläggningar Ändring av Ålands energiavtal, anskaffning av ursprungsgaranti Bränslebyte i reservkraft för Väg, tidtabellerna för förnyande av reservkraftaggregat enligt infrastrukturens livscykeluppdateringar utreds. Luukkola DGPS-station, Puumala och ändring av Körsös energiavtal, anskaffning av ursprungsgaranti
1. 63 % minskning fram till 2035	99,9 % av el och fjärrvärme omfattas av ursprungsgarantier	Över 80 % av bilbeståndet har elektrifierats	Energieffektivitetsåtgärder: <ul style="list-style-type: none"> Planeringen av energieffektivitetsåtgärder i Uleåborg och Kouvola inleds Modernisering av Tammerfors kylsystem och utnyttjande av spillvärme med värmepumpsteknik Energieffektivitetsplanering för stora tunnelbyggnadsprojekt Energieffektiviteten i tekniska utrymmen (kylning/uppvärmning) Energioberoende (solpaneler), möjlighet till distansuppföljning och reglering Förnyande av belysningen i tunnlar Nuvarande ventilationsinställningar i tunnlar ska basera sig på kunskap och fakta, operatörsintroduktion
2. 90 % minskning fram till 2050 (nettonollmål enligt SBTi)			
Värdekedjan Scope 3	Betydande upphandlingars koldioxidsnålhet främjas*.	Betydande upphandlingar är koldioxidsnåla (2035).	<ul style="list-style-type: none"> Beslut om att rikta åtgärder till de identifierade viktigaste upphandlingarna genomförs Mätningen utvecklas och följs upp Kraven på minimiansvar införs i upphandlingarna enligt kategori Gällande avtal om ansvarskrav och rapporteringsskyldighet uppdateras Upphandlingspersonalen utbildas År 2026 utreds möjligheterna att utvidga kraven på koldioxidsnålhet till befintliga avtal Utbildningsmaterialet om ansvar i upphandlingar uppdateras, rollspecifik obligatorisk utbildning Utsläppsberäkningen utvecklas mot aktivitetsbaserade utsläpp, vilket gör det möjligt att även kalkylmässig vidta åtgärder för att minska utsläppen
1. 63 % minskning fram till 2035 (kategori 1 – köpta produkter och tjänster)	Planeringen och ibruktagandet av koldioxidsnålhetsåtgärder för de viktigaste upphandlingarna fortsätter genom affärsverksamheternas gemensamma beslut		
2. 90 % minskning fram till 2050 (nettonollmål enligt SBTi)	Upphandlingens utsläppsberäkning >50 % av utsläppen aktivitetsbaserad		

* De viktigaste upphandlingarna avser de upphandlingar som har den största koldioxidsnålhetspotentialen.

Vetenskaplig grund och enhetlighet för utsläppsminskingsbanan på 1,5 °C

Målen grundar sig på Science Based Targets initiative-kriterierna och vid fastställandet av dem har en utvecklingsbana på 1,5 °C tillämpats. I beräkningen har aktuella utsläppsminskingskoefficienter använts.

Basåret 2024 har valts för att representera den normala utsläppsnivån för Fintraffics verksamhet. Utsläppsutvecklingen följs upp årligen.

Metoder för att frigöra sig från kolet

Fintraffics utsläppsminskingsåtgärder omfattar bland annat:

- en övergång till fossilfri el
- förbättring av energieffektiviteten, särskilt i fastigheter
- elektrifiering av fordon och användning av biobränslen
- åtgärder för att minska utsläppen från fjärrvärme
- en minskning av utsläppen från värdekedjan genom upphandlingar

Åtgärdernas kvantitativa bidrag presenteras i bolagets årliga utsläppsminskingsbana och kopplas till målen.

**Anpassning till klimatförändringar och riskhantering**

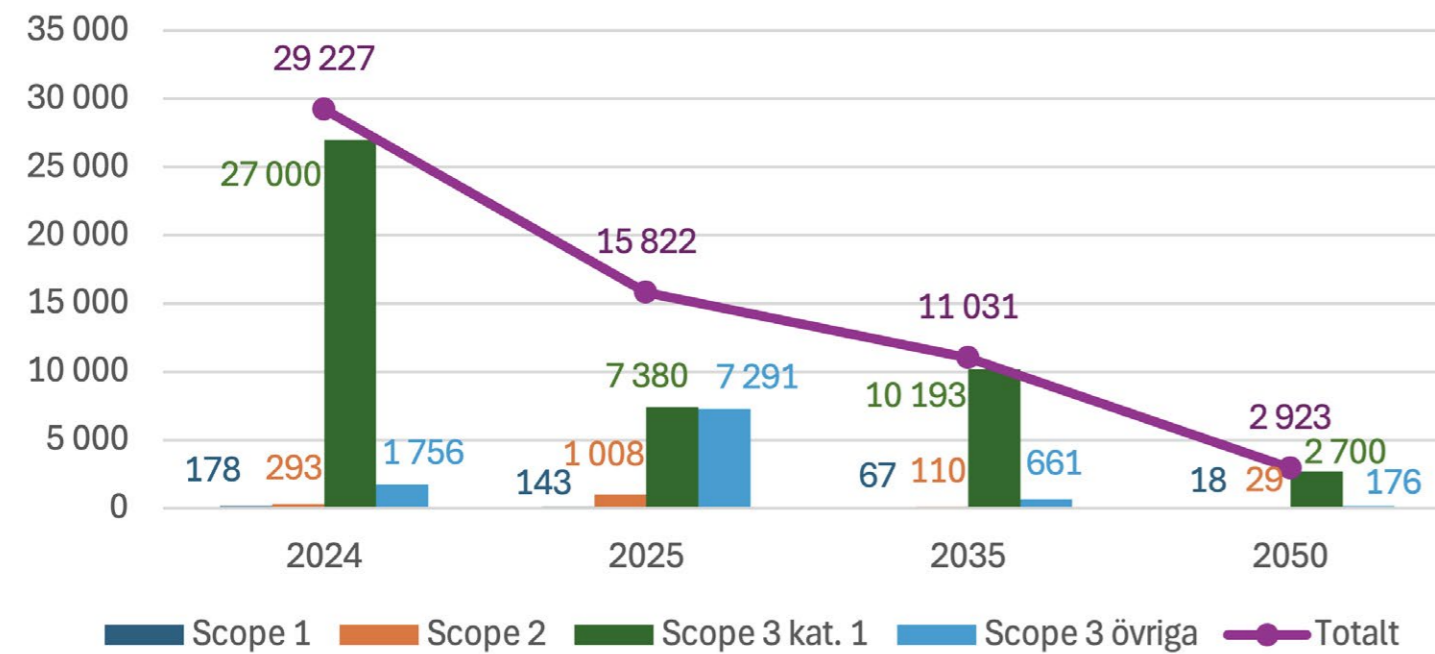
Fintraffic beaktar de fysiska riskerna och omställningsriskerna som en del av den strategiska planeringen och riskhanteringen. Bedömningen grundar sig på TCFD-referensramen och har förenhetligats med CSRD- och ESRS-kraven. Målen för anpassningen till klimatförändringarna hänför sig särskilt till att minska riskerna med energiintensiva verksamheter och att trygga trafiksystemets verksamhetsförutsättningar.

Utsläpp inom scope 1 och 2 (tCO ₂ -eq)	Basår (2024)	Målet för 2035	Referens	Målet för 2050	Referens: referensvärden för sektorsövergripande minskningsbana
VHG-utsläpp	471,4	177,4	Scope 1 + 2 beräknad 8,48 %/år	47,2	Scope 1 + 2 beräknad 8,48 %/år
Omställning till andra bränslen	114	42,7	Proportionell indelning i Scope 1-målet	11,5	Proportionell indelning i Scope 1-målet
Elektrifiering	64,8	24,3	Proportionell indelning i Scope 1-målet	6,5	Proportionell indelning i Scope 1-målet
Användning av fossilfri energi	292,6	110,4	Proportionell minskning 8,48 %/år	29,2	Proportionell minskning 8,48 %/år
Absolut minskning av scope 1-växthusgasutsläpp	-	111,8	Beräknad	160,8	Beräknad
Minskning av scope 1-växthusgasutsläpp i procent (i förhållande till utsläppen under basåret)	-	62,5 %	Beräknad	89,9 %/v	Beräknad
Intensitetsvärde för minskning av scope 1-växthusgasutsläpp	-	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)
Absolut minskning av platsbaserade scope 2-växthusgasutsläpp	-	1121,2	Beräknad	1620,7	Beräknad
Minskning av platsbaserade scope 2-växthusgasutsläpp i procent (i förhållande till utsläppen under basåret)	-	63 %	Beräknad	90 %	Beräknad
Intensitetsvärde för minskning av platsbaserade scope 2-växthusgasutsläpp	-	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)
Absolut minskning av marknadsbaserade scope 2-växthusgasutsläpp	-	182,2	Beräknad	263,4	Beräknad
Minskning av marknadsbaserade scope 2-växthusgasutsläpp i procent (i förhållande till utsläppen under basåret)	-	63,3 %	Beräknad	90 %	Beräknad

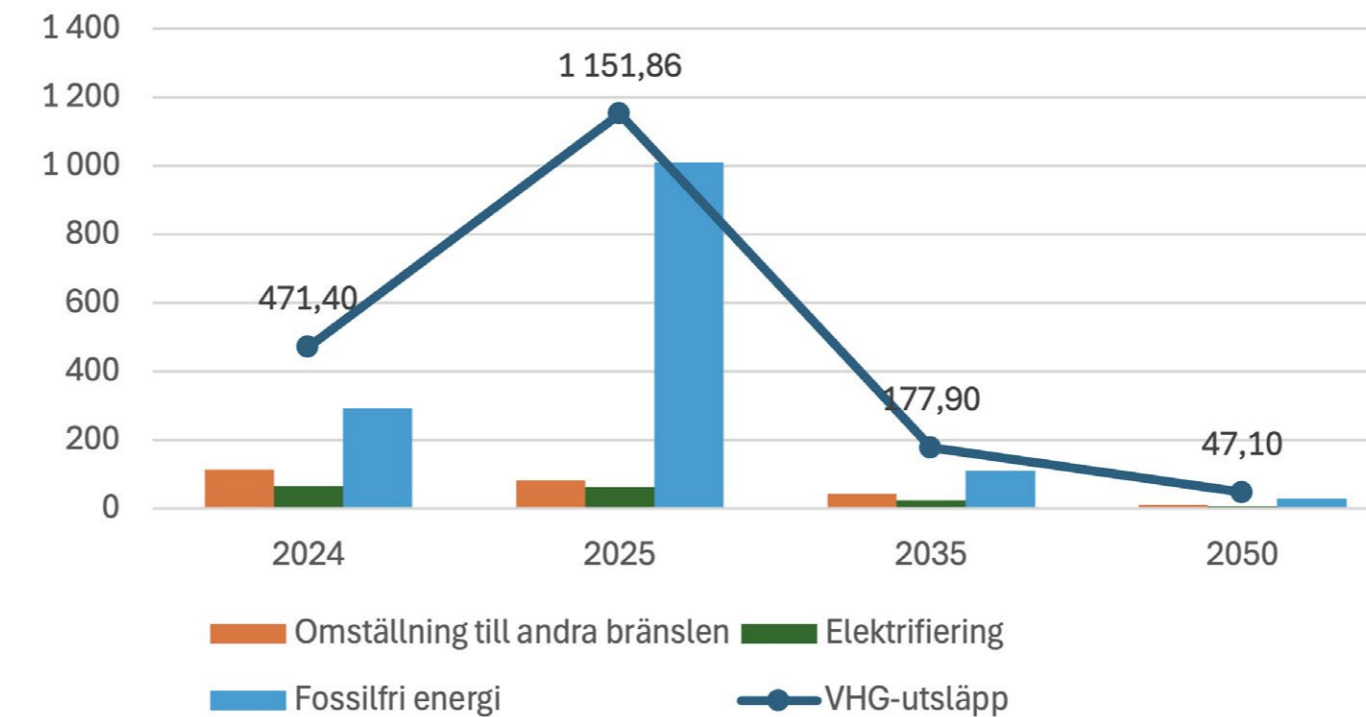


Utsläpp inom scope 3	Basår (2024)	Målet för 2035	Referens	Målet för 2050	Referens: referensvärden för sektorsövergripande minskningsbana
VHG-utsläpp (tCO ₂ -eq)	28 756	10 854	Scope 3 beräknad 8,48 %/år	2 876	Scope 3 beräknad 8,48 %/år
Absolut minskning av scope 3-växthusgasutsläpp	-	17 902	Beräknad	25 880	Beräknad
Minskning av scope 3-växthusgasutsläpp i procent (i förhållande till utsläppen under basåret)	-	62,25 %	Beräknad	90 %	Beräknad
Intensitetsvärde för minskning av scope 3-växthusgasutsläpp	-	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)	8,48 %/v	Härledd (proportionell väg)

Utvecklingen av växthusgasutsläppen per scope 2024–2050 (tCO₂e)



Scope 1 & 2





Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3 (E1-6)

Metodologi för beräkning av växthusgasutsläpp

Fintraffic rapporterar sina växthusgasutsläpp i enlighet med GHG-protokollet (GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard och Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard) samt kraven i ESRS E1.

Avgränsningen av rapporteringen grundar sig på operativ kontroll. Rapporteringen omfattar direkta växthusgasutsläpp (scope 1) från Fintraffic verksamheter, indirekta växthusgasutsläpp (scope 2) från produktion av köpt energi och indirekta växthusgasutsläpp från andra delar av värdekedjan (scope 3) inklusive uppströms (upstream) och nedströms (downstream) i tillämpliga delar. Det är värt att notera att från och med år 2024 (basåret) kommer även växthusgasutsläpp inom Scope 3 att rapporteras mer detaljerat än tidigare år för de betydande utsläppskällorna. Beräkningen, dess omfattning och noggrannhet preciseras enligt principerna för kontinuerlig förbättring även i beräkningen för 2025.

Beräkningen omfattar alla växthusgaser som omfattas av GHG-protokollet (CO₂, CH₄, N₂O, HFC-föreningar, PFC-föreningar, SF₆ och NF₃) i den mån det finns utsläppskoefficienter för alla växthusgaser för utsläppskällan. Utsläppen omvandlas till koldioxidekvivalenter. Ekvivalenttalet har använts om det har varit tillgängligt. Uppgifterna från tidigare

år korrigeras och uppdateras vid behov så att de täcker alla växthusgaser retroaktivt, om endast koldioxidutsläpp tidigare har inkluderats i beräkningen och eventuella preciseringar av utsläppskoefficienterna tillåter det. Biogena utsläpp har beräknats och rapporterats för de utsläppskällor för vilka det har varit möjligt enligt de tillgängliga utsläppskoefficienterna.

Utsläppen inom scope 1 beräknas utifrån de bränslen som används i Fintraffic reservkraftaggregat och fordonspark. Beräkningen grundar sig på leverantörsspecifika utsläppskoefficienter för bränslen eller på nationellt statistikförda utsläppskoefficienter.

Utsläpp inom scope 2 beräknas utifrån all energiförbrukning som uppstår av köpt el som används av Fintraffic lokaler och elsystem som används av trafiksystemen samt laddningar av elbilar. Fjärrvärmeutsläpp beräknas för alla egna och hyrda verksamhetslokaler. Enligt den operativa kontrollen beräknas i scope 2 utsläppen från alla lokaler som Fintraffic förfogar över oberoende av om Fintraffic äger eller hyr dem.

Enligt GHG-protokollet beräknas koldioxidutsläppen inom scope 2 med två olika räknemetoder: marknadsbaserat och platsbaserat. I den marknadsbaserade metoden används producent-specifika utsläppskoefficienter som kompletteras med nationella utsläppskoefficienter för residualmixen för köpt

el som inte kan spåras. I den platsbaserade metoden används landsspecifika genomsnittliga utsläppskoefficienter för förbrukat el och värme.

I Scope 3-beräkningen har kvantitativa förbrukningsuppgifter använts alltid när de funnits tillgängliga. Om det inte har funnits kvantitativa uppgifter att tillgå har utsläppen beräknats utifrån penningbeloppen. I scope 3-inventeringen inkluderas också kategorier där mängden växthusgaser inte är betydande. De kategorier som inkluderats i beräkningen och de för Fintraffic icke-väsentliga kategorier som lämnats utanför den listas i tabellen på sidan 62.

Scope 1 – direkta växthusgasutsläpp

Växthusgasutsläppen (GHG) inom scope 1 minskade med 34 t CO₂e år 2025 jämfört med 2024. Den största faktorn för utsläppsminskningen var den minskade användningen av fossila bränslen i reservkraftaggregat och tjänstebilar.

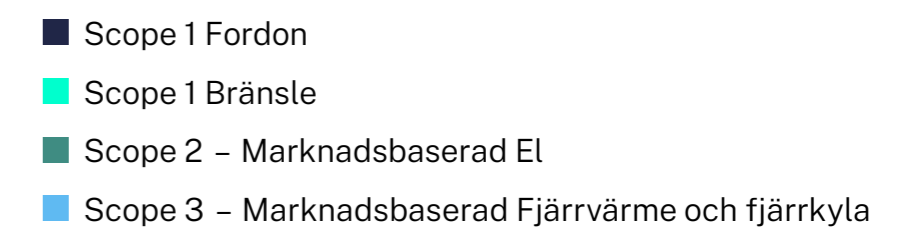
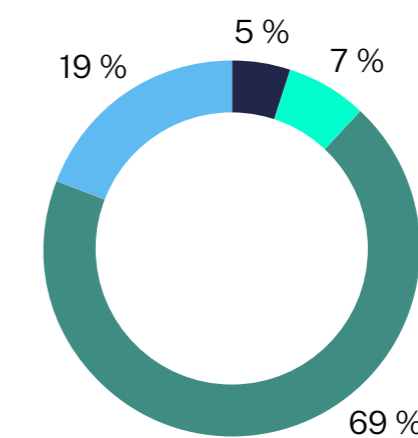
Scope 2 – indirekta utsläpp från köpt energi

Inom scope 2 ökade utsläppen eftersom utsläppen från hyrda lokaler som Fintraffic förfogar över inkluderades i scope 2 i beräkningen för 2025. Användningen av fossila bränslen har minskat i fjol och till följd av detta har också de genomsnittliga utsläppen enligt den platsbaserade beräkningen minskat.

I den marknadsbaserade scope 2-beräkningen har man beaktat avtalen om förnybar el samt ursprungsgarantierna till de delar som sådana har skaffats.

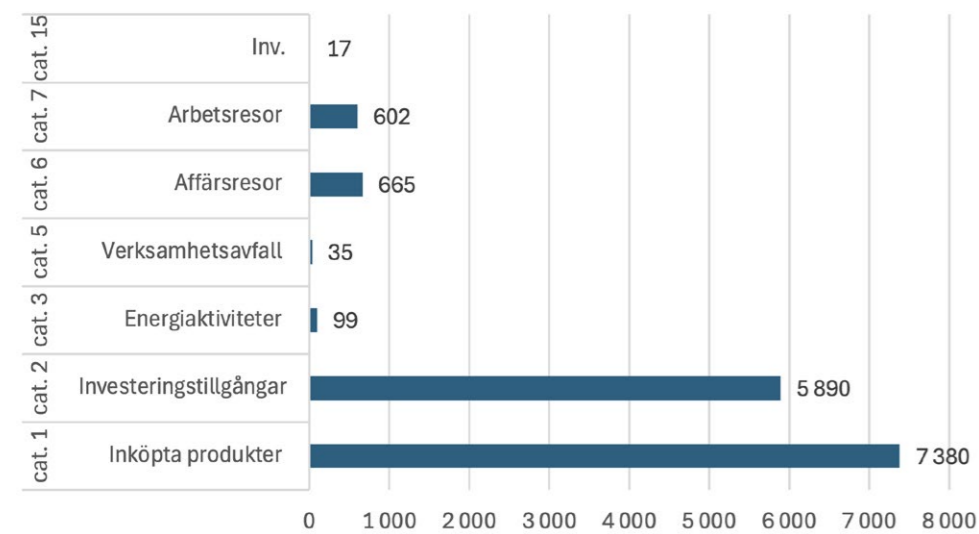
Fjärrvärmens i fastigheter baseras för närvarande på blandad produktion. Målet är att byta till fossilfri värmeproduktion inom de närmaste åren.

Utsläppsfördelning per källa 2025



**Scope 3 – indirekta utsläpp från värdekedjan**

Beräkningsnoggrannheten för utsläppen inom scope 3 ändrades i beräkningen för 2025 jämfört med tidigare beräkningar. De totala utsläppen under rapporteringsåret 2025 är betydligt mindre än i den tidigare rapporteringen. Förändringen beror i första hand på att beräkningens struktur och inriktningar korrigerats i enlighet med GHG-protokollet, inte på egentliga förändringar i verksamheten.

Utsläpp inom scope 3 per kategori 2025**Totala utsläpp av växthusgaser**

Den största effekten gäller kategorierna 1 (Purchased Goods and Services) och 2 (Capital goods) i scope 3. När beräkningen för 2025 gjordes upptäcktes att man i den tidigare beräkningen i kategori 1 har inkluderat poster som enligt GHG-protokollet hör till andra utsläppsklasser och utsläppskategorier.

- Utsläppen som uppstår från användningen av byggnader och fastigheter rapporteras i scope 2 och hyresavgifterna ska således inte inkluderas separat i kategori 1
- Utsläppen som uppstår från hyrd utrustning och hyrda maskiner och fordon under användningstiden ingår i scope 1 och 2 i fråga om bränsle och energiförbrukning. Utsläppen från primärproduktionen av hyrda nyttigheter kan beräknas frivilligt i kategori 8, men de har inte inkluderats i Fintraffics beräkning
- Direkta utsläpp från bränsleanvändningen hör till scope 1 och utsläppen av dem från primärproduktionen rapporteras i kategori 3 i scope 3, dvs. utsläpp från bränsleinköp beaktas inte i kategori 1.

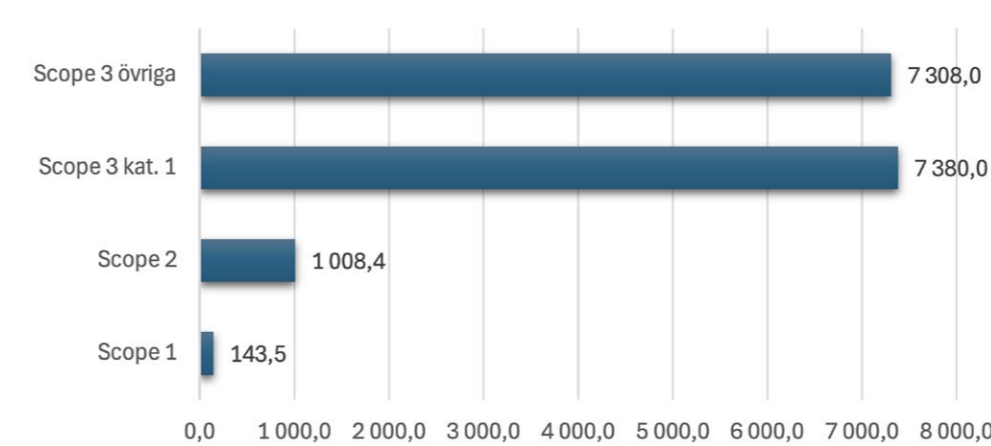
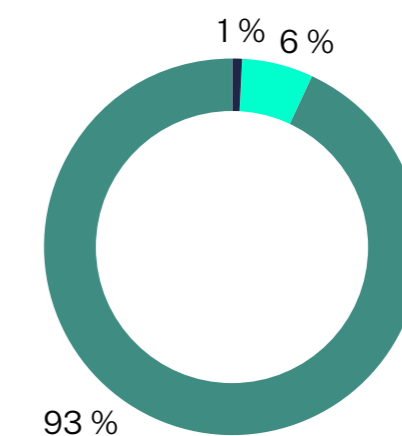
Investeringarna specificeras i kategori 2, så i fortsättningen kan Fintraffic bättre identifiera utsläppen från de produkter och tjänster som de köpt under året från långvariga investeringar.

I de tidigare beräkningarna har eventuellt även sådana poster som skatter, mellankonton för kreditkort, indrivningskostnader, leasingtjänster eller andra administrativa kostnader som enligt GHG-protokollet inte hör till kategorin i fråga varit inkluderade i kategori 1.

Utöver de preciserade avgränsningarna är en annan betydande faktor som påverkar de totala

utsläppen att utsläppskoefficienterna har preciserats. Kostnadsraderna har inriktats mer detaljerat än tidigare enligt kontoplanen, varvid en mer exakt utsläppskoefficient har kunnat tillämpas för varje konto i stället för en allmän genomsnittlig koefficient. En precisering av inriktningarna leder vanligtvis till en mer realistisk och ofta mindre uppskattning av de totala utsläppen.

För de övriga kategorierna i scope 3 har det förekommit en normal årsvariation i beräkningen.

Fördelning av växthusgasutsläpp (Scope 1–3 - tCO₂e)**Utsläppsfördelning enligt scope-klass 2025**

■ Scope 1
■ Scope 2
■ Scope 3



Scope 1-växthusgasutsläpp

Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO ₂ e)	143
Procentandel växthusgasutsläpp inom scope 1 från reglerade utsläppshandelssystem (%)	0 %

Scope 2-växthusgasutsläpp

Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO ₂ e)	1 881
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO ₂ e)	1 010

Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3

Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 (tCO ₂ e)	14 671
1. Inköpta varor och tjänster	7 380
2. Kapitalvaror	5 890
3. Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	99
4. Transport och distribution i tidigare led	0
5. Avfall genererat i verksamheter	35
6. Tjänsteresor	665
7. Anställdas pendling	602
8. Tillgångar som leasas i tidigare led	0
9. Transport i senare led	0
10. Bearbetning av sålda produkter	0
11. Användning av sålda produkter	0
12. Slutbehandling av sålda produkter	0
13. Tillgångar som leasas i senare led	0
14. Franchiseavtal	0
15. Investeringar	0

Totala utsläpp av växthusgaser

Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO ₂ e)	16 695
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO ₂ e)	15 824

Scope 1-växthusgasutsläpp

	Basår (2024)	Jämförande (2025)	% N / N-1	2035	2050	Årligt mål i % / basår (proportionell)
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO ₂ e)	178		-19,66 %	67	18	8,48 %
Procentandel av scope 1-växthusgasutsläpp i reglerade utsläppshandelssystem (%)	-	0 %	-	-	-	-

Scope 2-växthusgasutsläpp

Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO ₂ e)	1 800,5	1 801	+ 4,47 %	679	180	8,48 %
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO ₂ e)	293	1 010	+244,71 %	110	29	8,48 %

Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3

Totala indirekta bruttoväxthusgasutsläpp scope 3 (tCO ₂ e)	28 756	14 688	-48,92 %	10 854	2 876	8,48 %
1. Inköpta varor och tjänster	27 000	7 380	-72,67 %	10 193	2700	8,48 %
Övriga (kat. 2-15)	1 756	7308	+316,17 %	661	176	8,48 %

Totala utsläpp av växthusgaser

Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO ₂ e)	30 734,5	16 712	-45,6 %	11600,3	2923	8,48 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO ₂ e)	29 227	15 841	-45,8 %	11031	3073,8	8,48 %

Växthusgasintensitet per nettointäkt

	Jämförande (2025)	N (2024)	% N / N-1
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) per nettointäkt (tCO ₂ e/monetär enhet)	62,43	121,17	-48,5 %
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) per nettointäkt (tCO ₂ e/monetär enhet)	59,17	115,26	-48,7 %

	2025	2024
Nettointäkter som används för att beräkna växthusgasintensitet	267,7	253,6
Nettointäkter (övriga)	-	-
Nettointäkter totalt (i bokslut)	267,7	253,6



Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter E1-9

Fintraffic har bedömt effekterna av väsentliga fysiska risker och omställningsrisker i anslutning till klimatförändringar i enlighet med ESRS E1-standarderna och resiliensbedömningen som grundar sig på scenarioanalysen. Bedömningen omfattar konsekvenser på kort, medellång och lång sikt.

Väsentliga fysiska risker och deras ekonomiska inverningar

De fysiska riskerna för Fintraffic verksamhet gäller särskilt ökningen av väderfenomenens intensitet, såsom stormar, översvämningar och störningar i infrastrukturen som orsakas av vädret. Dessa kan påverka trafikstyrningssystemens funktion, lokalernas användbarhet och serviceproduktionens kontinuitet.

Enligt scenarioanalysen utgör de kritiska tillgångar som är föremål för fysiska risker (bl.a. trafikstyrningscentraler, maskinhallar, radar- och sensorsystem, kritiska datakommunikationsförbindelser, reservkraftslösningar) en begränsad andel av bolagets totala förmögenhet, men deras operativa betydelse är stor. De ekonomiska inverkningarna kan synas som ökade underhålls- och reparationskostnader, kostnader för hantering av störningssitua-

tioner och eventuellt inkomstbortfall på grund av serviceavbrott (värdekedjan). En del av tillgångarna är föremål för åtgärder som stöder anpassningen till klimatförändringarna och som minskar riskerna.

Väsentliga omställningsrisker och deras ekonomiska inverningar

De omställningsrisker som bolaget identifierar utgörs av de ekonomiska och operativa konsekvenserna av övergången till en koldioxidsnål ekonomi (inkl. investeringsbehov), den skärpta regleringsmiljön, effekterna av offentliga politiska åtgärder och ägarstyrning samt förändringar i marknads- och teknologistrukturerna.

Centrala omställningsrisker i Fintraffic verksamhet är:

- strängare klimat- och energieffektivitetskrav
- upphandlingskriterier som påverkar utsläppsminskningarna
- tekniska förändringar i trafiksystemen
- kundernas ökade klimatkrav

Bedömningen av de ekonomiska inverkningarna har härletts från Fintraffic godkända utsläppsmålsplaner (-63 % fram till 2035 och -90 % fram till 2050, basåret 2024). Uppskattningen grundar sig på den nuvarande utsläppsstrukturen, där scope 3-utsläppen utgör cirka 93 procent av de totala utsläppen och huvudsakligen hänför sig till upphand-

lingar, tjänster, investeringar och energianvändning i värdekedjan.

De största ekonomiska inverkningarna gäller upphandlingskedjan och investeringsbesluten. En förutsättning för att uppnå utsläppsmålen kan vara att utsläppsnåla lösningar prioriteras i upphandlingarna, att kraven på leverantörer skärps och att livscykelkostnaderna beaktas i större utsträckning än i nuläget. Detta kan öka kostnaderna på kort och medellång sikt särskilt i fråga om ICT-system, trafikstyrningssystem, energieffektivitetslösningar för fastigheter samt fordon.

Dessutom kan övergången påverka värdet på vissa tillgångar. Risker gäller i synnerhet sådana system, anordningar eller avtal som grundar sig på energi eller teknologi med höga utsläpp och vars ekonomiska livslängd kan förkortas till följd av strängare reglering eller teknisk utveckling. Detta kan leda till snabbare avskrivningar eller oförutsedda ersättningsinvesteringar.

Klimatrelaterade möjligheter

Klimatrelaterade möjligheter har en betydande ekonomisk potential för Fintraffic. De viktigaste möjligheterna är:

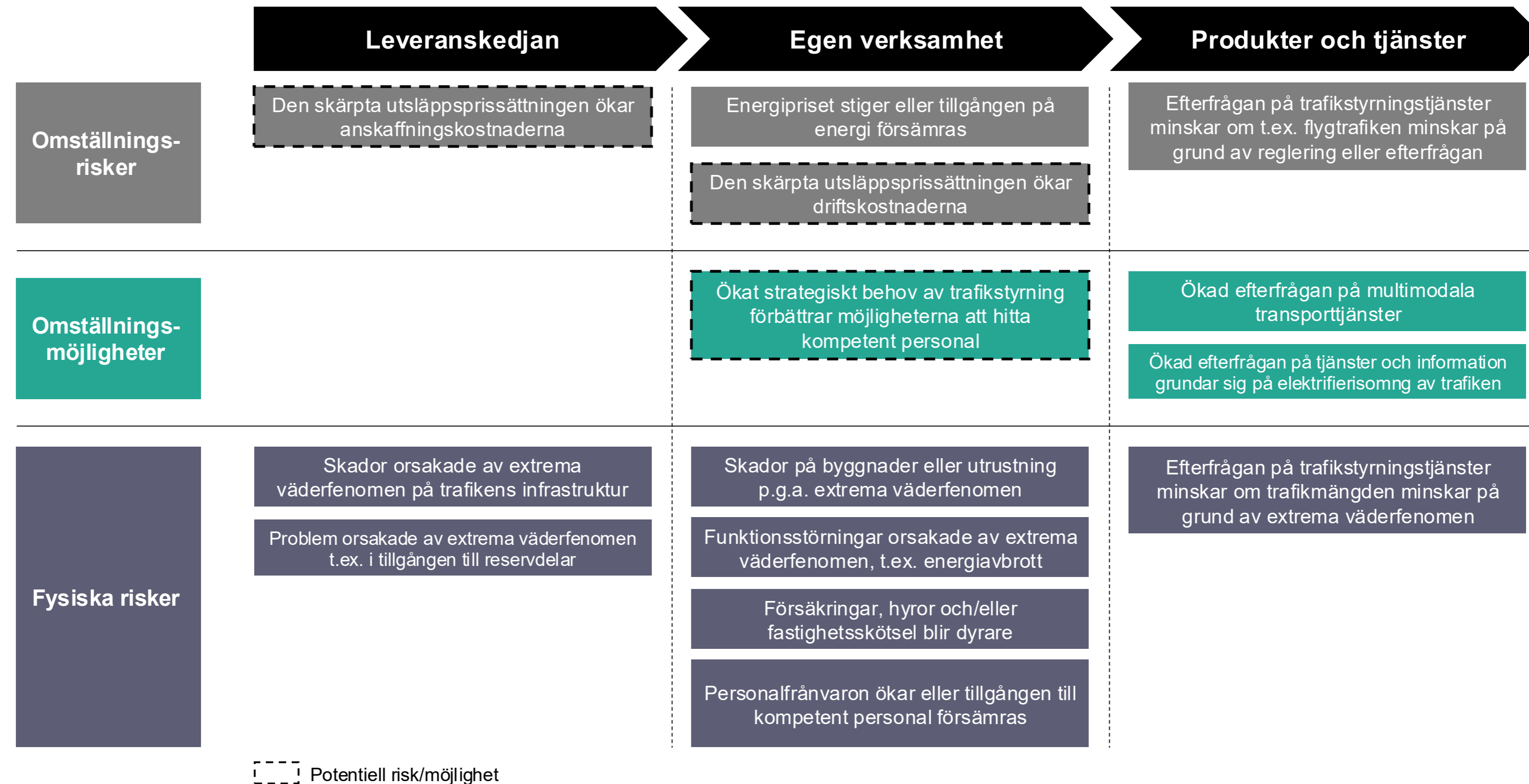
- Förbättring av trafikens energieffektivitet: Fintraffic tjänster (bl.a. optimering av rutter, hantering av störningar, trafikdata) minskar

bränsleförbrukningen och utsläppen i hela trafiksystemet.

- Koldioxidsnåla servicelösningar: Ökningen av digitala tjänster och kunskapsbaserad ledning ökar efterfrågan på Fintraffic expert- och teknologitjänster.
- Kostnadsbesparingar i den egna verksamheten: Användning av fossilfri energi, elektrifiering och optimering av energiförbrukningen minskar de långsiktiga kostnaderna.

Möjligheterna har en positiv inverkan på såväl omsättningens utveckling som den operativa effektiviteten och utnyttjandet av dem stöder övergången mot nettonollmålen.

Bland de identifierade klimatriskerna framträder fysiska risker genom hela värdekedjan: omställningen kan



Minskning av utsläpp är en kritisk del av hanteringen av omställningsrisker; möjligheter att bli en del av utvecklingen av affärsverksamheten

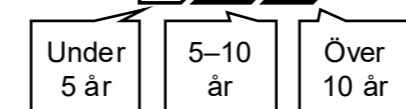
	Omställningsrisk/möjlighet	Verkningsmekanism	Konsekvensens storlek	Sannolikhet	Tidtabell	Möjliga hanteringsmetoder
RISK	Den skärpta utsläppsprissättningen ökar anskaffningskostnaderna	Kostnadsökning	<i>Ej uppskattad (måttlig?)</i>	<i>Ej uppskattad (60–80%, >80%?)</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Uppdatering av upphandlingskriterierna så att de innehåller en granskning av utsläppen
	Energipriset stiger eller tillgången på energi försämras	Kostnadsökning	●●●○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> • Energieffektivare lösningar • Prisskyddsmekanismer
	Efterfrågan på trafikstyrningstjänster minskar om t.ex. flygtrafiken minskar på grund av reglering eller efterfrågan	Minskad omsättning	●●●○○	●●○○○		<ul style="list-style-type: none"> • Knappt några egna metoder • Ökad allmän effektivitet t.ex. genom att bygga ekosystemtjänster
	Den skärpta utsläppsprissättningen ökar driftskostnaderna	Kostnadsökning	<i>Ej uppskattad (liten?)</i>	<i>Ej uppskattad (20–40%)</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Minskning av utsläppen från den egna verksamheten (särskilt fossil energi)
MÖJLIGHET	Ökat strategiskt behov av trafikstyrning förbättrar möjligheterna att hitta kompetent personal	Ökad omsättning	<i>Ej uppskattad (liten?)</i>	<i>Ej uppskattad (40–60 %)</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Arbetsgivarkommunikation
	Ökad efterfrågan på multimodala transporttjänster	Ökad omsättning	●●●○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> • Marknadsuppföljning • Öka förmågorna
	Ökad efterfrågan på tjänster och information som grundar sig på elektrifiering av trafiken	Ökad omsättning	●●○○○	●●●○○		<ul style="list-style-type: none"> • Marknadsuppföljning • Öka förmågorna

Potentiell risk/möjlighet

Under 5 år 5–10 år Över 10 år

Fintraffics affärsverksamhet är mer exponerad för fysiska risker än genomsnittet, det är viktigt att förbereda sig för olika förhållanden

	Fysisk risk	Verkningsmekanism	Konsekvensens storlek		Sannolikhet	Tidtabell	Möjliga hanteringsmetoder
FYSISK RISK	Skador orsakade av extrema väderfenomen på trafikens infrastruktur	Minskad omsättning	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Ändringar i den egna infrastrukturen (skydd) 	
	Problem orsakade av extrema väderfenomen t.ex. i tillgången till reservdelar	Ökade kostnader, minskad omsättning	<i>Ej uppskattad (måttlig?)</i>	<i>Ej uppskattad (<20%?)</i>	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Tillräckliga lager 	
	Skador på byggnader eller utrustning p.g.a. extrema väderfenomen	Ökade kostnader, minskad omsättning	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Ändringar i den egna infrastrukturen (skydd) 	
	Funktionsstörningar orsakade av extrema väderfenomen, t.ex. energiavbrott	Ökade kostnader, minskad omsättning	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Ändringar i den egna infrastrukturen (skydd) 	
	Försäkringar, hyror och/eller fastighetskötsel blir dyrare	Kostnadsökning	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Skyddsmekanismer • Prognostisering av kostnader 	
	Personalfrånvaron ökar eller tillgången till kompetent personal försämras	Ökade kostnader, minskad omsättning	●●○○○	●●●○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Ordna verksamhet, verksamhetsställen och arbetsmöjligheter så att det finns alternativa arbetsmodeller 	
	Efterfrågan på trafikstyrningstjänster minskar om trafikmängden minskar på grund av extrema väderfenomen	Minskad omsättning	●●○○○	●●○○○	▶▶▶▶▶	<ul style="list-style-type: none"> • Beredskap för undantagsförhållanden och stöd med hjälp av trafikstyrning för operatörerna vid problem med extrema förhållanden 	



S1 Den egna arbetskraften

Intressenters intressen och synpunkter (SBM-2)

Fintraffics egen arbetskrafts intressen, synpunkter och rättigheter beaktas i företagets strategi och affärsmodell så att arbetstagarnas åsikter hörs via flera olika forum. Eftersom Fintraffic endast har verksamhet i Finland tryggas arbetstagarnas rättigheter i enlighet med Finlands lagstiftning.

Personalens synpunkter och åsikter beaktas i beslutsfattandet i den mån det är möjligt. Intressegruppernas intressen och synpunkter behandlas närmare i ESRS 2 och i punkt S1-2.

Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell (SBM-3)

Koncernens ledningsgrupp går igenom väsentliga inverkningar, risker och möjligheter i anslutning till den egna arbetskraften i samband med riskkartläggningen, som genomförs regelbundet. I samband med uppdateringen av strategin behandlar man hur risker

och möjligheter i anslutning till den egna arbetskraften påverkar strategin och affärsmodellen samt hur strategin och affärsmodellen påverkar den egna personalen. I fråga om eventuella förändringar i företagsverksamheten bedöms eventuella inverkningar för den egna arbetskraften omsorgsfullt separat från fall till fall. Möjligheterna för den egna arbetskraften bedöms också som en del av den årliga planen för utveckling av arbetsgemenskapen som behandlas i samarbete med förtroendemännen/förtroendepersonerna samt arbetarskyddsfullmäktige.

Till Fintraffics egen arbetskraft räknas enligt finländsk arbetsrättspraxis personer som står i arbetsavtalsförhållande till Fintraffic samt dessutom verkställande direktörer som arbetar med direktörsavtal och som enligt finländsk arbetsrättspraxis inte anses vara arbetstagare utan bolagets lagstadgade organ. För Fintraffics räkning arbetar endast sporadiskt självständiga yrkesutövare, till exempel frilansleverantörer som producerar innehåll. Hyrd arbetskraft som arbetar direkt under Fintraffics arbetsledning används i mycket liten utsträckning. Det finns konsulter som arbetar inom olika projekt men är anställda hos andra företag, vid rapporteringstidpunkten 467 personer, och delvis också arbetar för andra kunder. Dessa personer räknas inte till Fintraffics egen arbetskraft. I analysen av dubbel väsentlighet har inverkningarna ansetts gälla den



egna arbetskraften, dvs. personal i arbetsavtalsförhållande.

Alla anställda vid Fintraffic omfattas av de uppgifter som Fintraffic publicerar i enlighet med ESRS 2.

Negativa inverkningar

Väsentliga negativa inverkningar för den egna arbetskraften är i huvudsak förknippade med enskilda fall. Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har arbetstagarnas integritet, inklusive informations säkerheten, bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Fintraffic kan i egenskap av en aktör som är kritisk för försörjningsberedskapen vara utsatt för informations- och cybersäkerhetshot, varvid det finns en risk för att personalens personuppgifter utsätts för dataintrång. Detta gäller alla arbetstagare och riktar sig till Finland, dit all Fintraffic verksamhet är förlagd. Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har de negativa inverkningarna för arbetssäkerheten och arbetshälsan bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Eftersom vi producerar trafikstyrnings tjänster dygnet runt arbetar cirka 64 procent av personalen i skift. I synnerhet nattarbete har identifierade belastningsfaktorer som man strävar efter att hantera med hjälp av arbetsskiftsplanering och genom att erbjuda personalen utbildning om till exempel betydelsen av tillräcklig sömn och hälsosamma levnadsvanor.

Positiva inverkningar

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har kompetensutveckling bedömts vara en positiv effekt på den egna arbetskraften. Åtgärder för kompetensutveckling är i synnerhet utbildning som arbetsgivaren erbjuder och som bedöms ha en positiv inverkan på personens karriärutveckling och arbetsmotivation. För att personalens kompetens ska kunna utvecklas inom delområden som är väsentliga med tanke på strategin har vi inlett en kompetens kartläggning av de strategiska kompetenserna för att mäta hur våra kompetensmål och den nuvarande kompetensnivån möts. Definition och formulering av kompetenser som är kritiska med tanke på strategin hjälper också personalen att bättre förstå strategin och kraven den ställer på kompetensen.

Kompetenser som är centrala för strategin har kartlagts tillsammans med affärsverksamheterna. Under 2025 genomfördes kompetenskartläggningen tillsammans med alla som utför expertarbete. De kritiska kompetenserna hos dem som utför trafikstyrningsarbete fastställdes under 2025 och kartlades i slutet av 2025. Kartläggningsarbetet fortsätter under 2026.

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har främjandet av en jämlik och jämställd arbetsgemenskap bedömts vara en positiv effekt på den egna arbetskraften. Fintraffic vill främja icke-diskriminering och likabehandling av personalen. En jämlik

arbetsgemenskap där inkludering, rättvisa möjligheter att avancera och tillräcklig kompensation beaktas främjar arbetstagarnas välbefinnande och motivation. Utvecklingen av jämställdhet och likabehandling har utvärderats genom den årliga enkäten om personalnöjdhet. I undersökningen 2025 hade icke-diskriminering förbättrats jämfört med 2024 (3,55 → 3,66). Balans och välfärds i arbetslivet hade också förbättrats mätbart (3,79 → 4,08).

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har främjandet av arbetstagarnas hälsa och välfärd bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic som rör den egna arbetskraften. Fintraffic strävar efter att genom olika åtgärder stärka de anställdas hälsa och välfärd. Fintraffic har tilldelats Mieli rf:s märke Må bra av jobbet 2022–2026. Fintraffic erbjuder en betydligt mer omfattande företagshälsovård än vad lagen kräver och alla anställda vid Fintraffic oberoende av anställningsförhållandets art och längd omfattas av vården. Företagshälsovården främjar en sund arbetsmiljö och trygga arbetsförhållanden. Utöver den lagstadgade förebyggande företagshälsovården erbjuder Fintraffic sina anställda omfattande sjukvårdstjänster på allmänläkar- och specialläkarnivå som ingår i den frivilliga företagshälsovården. Arbetstagarna har också tillgång till företagsfysioterapeutens (även direktmottagning), fysioterapeutens och företagspsykologernas tjänster.

Kortvarig psykoterapi ges för dem som behöver det med en remiss från företagsläkaren och företagspsykologen. Företagshälsovårdstjänsterna för Fintraffic produceras av Suomen Terveystalo Oy.

Våra välbefinnandetjänster innefattar Mielen Chatti 24/7 samt den digitala tjänsten Mielen Sparri. Alla Fintraffic medarbetare har tillgång till pausappen Cuckoo, som innehåller korta pausmotionsprogram och mindfulnessövningar. Alla medarbetare har också tillgång till Alma Talents omfattande nätbokhylla som innehåller verk om bland annat självledarskap och arbetsgemenskapsfärdigheter.

År 2025 stödde Fintraffic personalens välbefinnande genom motionskampanjer, omfattande företagshälsovård och Happi Health, en tjänst med låg tröskel för psykisk hälsa. Tjänstecykeln var en populär förmån också 2025, och nästan 300 av Fintraffic medarbetare utnyttjade förmånen vid årets slut.

Enligt vår företagshälsopartner Terveystalo sköter vi uppföljningen av sjukfrånvaron och samtal om arbetsförmågan mycket omfattande. Trenden i Terveystalos välfärdsindex är positiv. År 2025 var välfärdsindexet 93,73 procent, medan det ett år tidigare var 93,33 procent. År 2021 var indexet 86,7 procent. Indexet beskriver andelen personer som inte har problem inom följande delområden: bristfällig arbetshantering, konflikt i samordningen av arbetet och det övriga livet, bristande meningsfullhet i



arbetet, bristande socialt stöd i arbetet, belastning och missnöje. Välfärdsindexet bildas utifrån svaren i Terveystalos hälsoenkät.

Enligt TyöOptimi-enkäten om välbefinnande som Terveystalo genomförde våren 2025 mår 82 procent av Fintraffics respondenter bra (2024: 82 % och 2023: 77 %). I Terveystalos omfattande jämförelse-material med över 10 000 respondenter uppgav 66 procent att de mår bra. Jämfört med Terveystalos referensmaterial löpte hälften färre av Fintraffics personal risk för utmattning eller led av utmattning (8 % jfr 16 %).

Av Fintraffics personal är cirka 20 procent överviktiga och en stor del av dem har minst en överviktsrelaterad sjukdom, såsom diabetes. Fintraffic har stöttat personalens viktkontroll på många sätt och siffrorna visar en markant nedgång. Ännu 2022 var hela 27 procent överviktiga. I Terveystalos jämförelsematerial är 25 procent överviktiga, och detta har inte förändrats under motsvarande tidsperiod.

En av de viktigaste åtgärderna i anslutning till viktkontroll har varit Fintraffics banbrytande välfärdsprojekt Fit For Future Fintraffic, vars mål var att väcka insikt om bestående viktkontroll och stärka motivationen att värna om sitt välbefinnande med stöd av ett multiprofessionellt team. De deltagare som sökte till coachningen och de som valdes ut bland dem som företagshälsovården anmält fick

också medicinering som stöd för viktkontrollen. Medicineringen stod under företagsläkarens uppsikt. Programmet har gett utmärkta resultat.

De ovan nämnda positiva effekterna gäller hela den egna arbetskraften.

Risker, möjligheter och beroenden

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har man identifierat bristande kompetens hos arbetstagarna, tillgången på kompetent arbetskraft och stridsåtgärder som väsentliga risker för Fintraffics personal. Riskerna gäller hela personalen och riktas geografiskt till Finland, dit all Fintraffics verksamhet är förlagd.

Fintraffics verksamhet grundar sig på att producera experttjänster och därför är den starkt beroende av tillgången till kunnig och tillräcklig personal. Detta förutsätter både kontinuerlig utveckling av den nuvarande personalens kompetens och förmåga att rekrytera den specialkompetens som behövs. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänster produceras året runt, under alla tider på dygnet. Personalens frånvaro eller avbrott i serviceproduktionen kan orsaka betydande störningar i trafiken och logistiken. En hög organisationsgrad ökar fackföreningsrörelsernas möjligheter att genomföra stridsåtgärder, vilket utgör en risk för tjänsternas kontinuitet. Stridsåtgärderna kan påverka såväl trafikstyrningens operativa verksamhet som produktionen av experttjänster i större utsträckning.

I analysen av dubbel väsentlighet har man också identifierat en möjlighet i form av en stark och lockande arbetsgivarbild. Vid Fintraffic pågår ett projekt för utveckling av företagskulturen som syftar till att stärka den gemensamma verksamhetskulturen och engagemanget. År 2025 färdigställdes Fintraffics handbok om företagskultur, som utarbetades tillsammans med personalen. Dessutom ser merparten av personalen sitt arbete som betydelsefullt. Dessa faktorer anses stöda Fintraffics förmåga att locka, engagera och utveckla kompetent arbetskraft på lång sikt.

Omställningsplanernas inverknings

De växthusgasutsläpp som orsakas av Fintraffics egen affärsverksamhet är typiska för en organisation som producerar experttjänster och uppkommer huvudsakligen av upphandlingar. Fintraffics fossilberoende är redan i dagsläget litet, och största delen av den köpta energin har producerats fossilfritt.

Fintraffics utsläppsminskningsmål som grundar sig på vetenskap och som främjar målet om ett kolneutralt Finland 2035 samt begränsningen av klimatuppvärmningen till 1,5 grader i enlighet med Parisavtalet bedöms inte orsaka betydande negativa inverknings för personalen i den egna affärsverksamheten, såsom personalminskningar på grund av strukturreformer.

Att frigöra sig från fossila bränslen kan dock i framtiden påverka verksamhetsmodellerna och

prioriteringarna mellan olika transportformer på trafiksystemnivå. Hur dessa förändringar eventuellt påverkar Fintraffics tjänsteutbud eller personalbehov kan inte bedömas tillförlitligt vid rapporteringstidpunkten.

När den tekniska utvecklingen går framåt och automatiseringen ökar kan behovet av mänskligt operativt trafikstyrningsarbete minska, vilket kan påverka mängden operativt arbete. Denna utveckling syns delvis redan i nuläget: antalet personer som utför rent operativt trafikstyrningsarbete har minskat samtidigt som antalet personer som utför expertarbete har ökat. Att automatiseringen går framåt kan således riktas negativt särskilt till personalgrupper som utför trafikstyrningsarbete. Däremot kan den ökade automatiseringen av manuellt arbete göra det möjligt att göra innehållet i arbetet mångsidigare och skapa mer meningsfulla arbetsuppgifter. Även utvecklingen av artificiell intelligens kan i framtiden ha betydande konsekvenser för kontors- och expertarbetet, men omfattningen av dessa inverknings kan inte bedömas tillförlitligt vid rapporteringstidpunkten.

För att förbereda sig på förändringar pågår vid Fintraffic en kartläggning av strategiska kompetenser där man bedömer personalens kompetensnivå i förhållande till de kompetensbehov som är kritiska med tanke på genomförandet av strategin. Kartläggningen har slutförts för expertpersonalens del, och



för den operativa personalens del pågår arbetet vid rapporteringstidpunkten. Utbildningar för experter har redan riktats utifrån resultaten av kartläggningen, och motsvarande åtgärder kommer att genomföras även för den operativa personalens del. Med hjälp av riktade utbildningar strävar man efter att förebygga eventuella negativa inverkningsför personalen och stödja kompetensutvecklingen i förändringssituationer. Resurserna som allokerats för hantering av inverkningarna består av program som anskaffats för kompetenskartläggningen samt personalförvaltningens, experternas och chefernas arbetsinsats.

Policyer för den egna arbetskraften (S1-1)

Fintraffics centrala policyer för den egna arbetskraften har dragits upp i programmet för samhällsansvar. Policyerna är:

1. respekt för mänskliga rättigheter och arbetstagarrättigheter
2. säkerställande av personalens välbefinnande och arbetssäkerhet
3. utveckling av personalens kompetens
4. stärkande av jämställdhet och likabehandling
5. täta kontakter med den egna personalen
6. rutiner för att gottgöra för negativa inverkningsför och uppmärksamma problem

Policyerna omfattar hela Fintraffics egen arbetskraft.

Människorättsåtaganden

I enlighet med vår ansvarspolitik är respekten för de mänskliga rättigheterna en central princip i Fintraffics verksamhet. Vi har åtagit oss att stödja handlingsprogrammet och de anknyttande principerna gällande miljö, arbetsliv, antikorrupktion och mänskliga rättigheter i FN:s Global Compact-initiativ. Fintraffics är också med och främjar FN:s mål för hållbar utveckling. Vi respekterar de centrala förklaringarna om mänskliga rättigheter, såsom den allmänna förklaringen om mänskliga rättigheter, Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet, inklusive organisationsfrihet och faktiskt erkännande av den kollektiva förhandlingsrätten, avskaffande av alla former av tvångsarbete och annat påtvingat arbete, faktiskt avskaffande av barnarbete och avskaffande av diskriminering på arbetsmarknaden. Fintraffics har även i egenskap av medlem i Arbetsgivarna för servicebranscherna Palta rf förbundet sig att respektera arbetstagarrättigheterna.

Fintraffics policyer motsvarar i praktiken FN:s vägledande principer för företagets ansvar för de mänskliga rättigheterna. Eftersom verksamheten inte har ansetts innehålla betydande risker för de mänskliga rättigheterna, har Fintraffics ännu inte implementerat alla formella processer som FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter förutsätter. Förfarandena för bedömning av inverkningsför

för de mänskliga rättigheterna genomförs som en del av företagets allmänna riskbedömning.

Samarbete med människor i den egna arbetskraften

Interaktionen mellan arbetstagarna och arbetsgivaren är regelbunden och öppen. Arbetstagarna har möjlighet att årligen ge respons via en personalnöjdhetenkät som genomförs tillsammans med en utomstående tjänsteleverantör och där det också finns möjlighet till öppen respons. I Pulssi-enkäten 2025 gavs sammanlagt 1851 kommentarer som öppen respons. Även den högsta ledningen läser responsen noggrant. Dessutom behandlas aktuella frågor i tertialrapporterna samt i personalinfon som ordnas flera gånger om året, där det är möjligt att föra fram synpunkter och idéer.

Bolaget håller också kontakt med personalen via sina personalrepresentanter. Fintraffics samarbetsgrupp sammanträder fyra gånger per år och dessutom ordnas samarbetsmöten för de olika trafikformerna där frågor som gäller trafikformen i fråga behandlas. Personalrepresentanterna informeras och hörs vid mötena, och i de ämnesshelheter som avses i samarbetslagen har de också möjlighet att delta i beslutsfattandet. Som arbetsgivarens representanter deltar respektive affärsverksamhets verkställande direktör eller en av denne befullmäktigad person samt personaldirektören eller anställ-

ningschefen i mötet. Personaldirektören ansvarar för mötesarrangemangen. Protokoll förs över mötena och man återkommer till de öppna punkterna vid följande möten. Arbetstagarnas representanter ersätts för deltagande i möten och kostnader som föranleds av deltagandet. Arbetsgivarens representanter använder tillräckligt med arbetstid för att säkerställa samarbetet. Ansvaret för att personalens synpunkter hörs och beaktas i beslutsfattandet ligger hos verkställande direktör för respektive affärsverksamhet.

Med ovan nämnda dialog avses behandling av ärenden mellan arbetsgivaren och personalens representant vilket främjar ett fullgott informationsflöde i rätt tid mellan arbetsgivare och personal samt personalens möjligheter att påverka i frågor som gäller deras arbete, arbetsförhållanden eller ställning.

Dialog förs om följande:

1. företagets eller samhällets utvecklingsutsikter och ekonomiska situation
2. regler, praxis och policyer som tillämpas på arbetsplatsen
3. hur arbetskraften används samt om personalstrukturen
4. personalens kompetensbehov och kompetensutveckling
5. upprätthållande och främjande av arbetshälsan.



Dessutom ordnas arbetarskyddskommissionsmöten där arbetarskyddsfullmäktige representerar hela personalen. Fintraffics bolagsspecifika arbetarskyddskommissioner sammanträder i genomsnitt två gånger per år. Fintraffics arbetarskyddsorganisation är sakkunniga i arbetarskydds- och arbetshälsofrågor på arbetsplatsen och deltar i arbetarskyddssamarbetet.

Arbetarskyddsorganisationens uppgift är att följa upp situationen beträffande arbetssäkerheten och arbetshälsan på arbetsplatsen samt hur målen och åtgärderna för arbetssäkerheten och arbetshälsan förverkligas. Till organisationens uppgifter hör dessutom att komma med utvecklingsförslag om arbetssäkerheten och arbetshälsan och stödja linjeorganisationens och chefernas ledning av arbetssäkerheten och arbetshälsan i hela Fintraffic. Arbetarskyddsorganisationens uppgifter och möten har definierats närmare i avtalen mellan arbetsgivaren och personalorganisationerna. Uppgifterna grundar sig på lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006). En förutsättning för att arbetssäkerheten ska förverkligas och utvecklas är ett gott samarbete och ömsesidigt förtroende mellan ledningen, cheferna och personalen.

Ungefär varje månad sammanträder en arbetshälsogrupp vid Fintraffic som förutom arbetsgivarens representanter även består av förtroendemän eller förtroendepersoner och arbetarskyddsfullmäktige. I

arbetshälsogruppen behandlas aktuella frågor som gäller personalens välfärd.

Vid eventuella omställningar hörs personalen på det sätt som samarbetslagen förutsätter antingen via sina representanter eller direkt. Enligt samarbetslagen ska arbetsgivaren höra personalen bland annat i situationer där arbetsgivaren av ekonomiska orsaker eller av produktionsorsaker, i fråga om en eller flera arbetstagare, överväger uppsägning, permitteringar, överföring till anställning på deltid eller ensidig ändring av ett väsentligt villkor i arbetsavtalet. Skyldigheten att föra omställningsförhandlingar omfattar också situationer där arbetsgivaren överväger sådana väsentliga förändringar i arbetsuppgifterna, arbetsmetoderna, arbetsarrangemangen, arrangemangen beträffande arbetslokaler eller arrangemangen beträffande den ordinarie arbetstiden, som omfattas av arbetsgivarens rätt att leda arbetet, som inverkar på en eller flera arbetstages ställning. När längden på förhandlingarna varierar beroende på det ärende som behandlas med upp till tre veckor är det möjligt för personalen att framföra sina åsikter och bekymmer om arbetsgivarens planer. Personalens synpunkter och åsikter beaktas i beslutsfattandet i den mån det är möjligt. År 2025 förde vi omställningsförhandlingar om en omorganisering av de gemensamma tjänsterna, en omorganisering av kontorsarbetet inom järnvägstrafikstyrningen samt ändringar i arbetsarrange-

mangen för skiftcheferna och den regionala styrningen. Omställningsförhandlingar fördes om ändringar i spårtrafikstyrningens operativa funktioner samt gällande Kouvolakontoret. Omställningsförhandlingar fördes också om arrangemangen för flygtrafiktjänstens lokaler i Vanda samt om omorganiseringen av Kajana-Kuusamos flyginformationstjänster.

Åtgärder på grund av inverknings på de mänskliga rättigheterna

Under 2025 identifierades inga inverknings på de mänskliga rättigheterna som skulle ha krävt åtgärder. Eftersom Fintraffic verkar i Finland, har dess intressentgrupper tillgång till de rättsmedel som garanteras av staten. För den egna arbetskraftens del är dessa förfarandet med en promemoria om meningsskiljaktigheter som avses i kollektivavtalen, kontakt eller begäran om tillsyn till arbetarskyddsmyndigheten (Tillstånds- och tillsynsverkets arbetarskyddsavdelning) och att föra ärendet till behörig domstol för prövning. De anställda kan också kontakta diskriminerings- eller jämställdhetsombudsmannens byrå. Rättelsemedel som kvarstår är i praktiken gottgörelse eller skadestånd som företaget betalar.

Internationellt erkända instrument

Fintraffics policyer motsvarar i praktiken FN:s vägledande principer för företagets ansvar för de mänskliga rättigheterna. Eftersom verksamheten inte har ansetts innehålla betydande risker för de mänskliga rättigheterna, har Fintraffic ännu inte implementerat alla formella processer som FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter förutsätter. Förfarandena för bedömning av inverknings för de mänskliga rättigheterna genomförs som en del av företagets allmänna riskbedömning.

Policy för förebyggande av arbetsplatsolyckor

I Fintraffics verksamhetsprogram för arbetarskyddet fastställs principerna och prioriteringarna för arbetarskyddsverksamheten samt ledningens, chefernas och arbetstagarnas arbetarskyddsansvar. Målet med Fintraffics företagshälsovårds- och arbetarskyddsverksamhet är sunda och säkra arbeten, arbetsmiljöer och arbetsgemenskaper. Målet är att upprätthålla personalens hälsa och arbetsförmåga under hela arbetskarriären samt att förebygga hälsoproblem och olycksfall i arbetet. Målet med noll olycksfall i arbetet styr Fintraffics arbetarskyddsarbete.

Företagshälsovårds- och arbetarskyddsverksamheten grundar sig på Fintraffics värderingar och strategi och den stöder uppnåendet av hela Fintraffics samhällliga, företagsekonomiska och arbetshälsomål. Verksamheten grundar sig på



gällande lagstiftning. Utgångspunkten för arbetarskydds- och arbetssäkerhetsverksamheten är att utveckla och kontinuerligt förbättra säkerhetskulturen i arbetet. Verksamheten fokuserar på förutseende verksamhet och man reagerar omedelbart på observerade incidenter och problem. En förutsättning för att arbetssäkerheten och arbetshälsan ska förverkligas och utvecklas är ett gott samarbete och ömsesidigt förtroende mellan ledningen, cheferna och personalen.

Policyer mot diskriminering och trakasserier

Fintraffics åtgärder mot diskriminering och trakasserier samt åtgärder för att främja mångfald och inkludering beskrivs i jämställdhets- och likabehandlingsplanen som har utarbetats tillsammans med personalens representanter. En ny jämställdhets- och likabehandlingsplan har utarbetats i slutet av 2025. Vid Fintraffic innebär jämlikhet och likabehandling att alla ska behandlas rättvist oberoende av kön, ålder, etnisk bakgrund, religion, hälsotillstånd, eventuell funktionsnedsättning, sexuell läggning, könsidentitet eller någon annan omständighet som gäller den enskilde som person.

Vid Fintraffic är målet en jämlik behandling av individer, att ingripa i ojämlikheter, ett rättvist och engagerat ledarskap, en ökning av konfidentialiteten, en öppen behandling av ärenden, en interaktiv och aktiv kommunikation samt att förhindra all slags

diskriminering. Utöver icke-diskriminering och likabehandling som grundar sig på lagstiftning och moraliska synpunkter betonar Fintraffic mångfaldsledning (ålder, kön, etnisk bakgrund, fysisk förmåga, värderingar, skillnader i arbetsuppgifter och så vidare) ur ett affärsmässigt perspektiv. Mångfaldsledning och ett klimat som värdesätter diversitet anses ge konkurrensfördelar och förbättra produktiviteten.

Åtaganden och ingripande

I lokalerna i Helsingfors som tagits i bruk stegvis 2024–2025 har man redan i planeringsskedet beaktat köns mångfald vid fastställandet av personalutrymmen samt möjligheten för personer med nedsatt rörlighet att röra sig i fastigheten.

Fintraffic har utarbetat principer för en psykologiskt säker arbetsplats i samarbete med arbetarskyddet och arbetsgivarens representanter. Principerna har behandlats i arbetshälsogruppen och koncernens ledningsgrupp samt inkluderats i kulturhandboken som färdigställdes i slutet av 2025.

Fintraffic gör tills vidare inga andra åtaganden i sina policyer som rör inkludering eller positiv särbehandling av personer från grupper som är särskilt sårbara i den egna arbetskraften. Man ingriper i diskriminering på det sätt som beskrivs i jämställdhets- och likabehandlingsplanen samt i anvisningen för bekämpning av trakasserier och

osakligt bemötande. Personaldirektören ansvarar för policyerna mot diskriminering och trakasserier och implementeringen av dem.

Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverknings (S1-2)

Interaktionen mellan arbetstagarna och arbetsgivaren är regelbunden och öppen. Arbetstagarna har möjlighet att årligen ge direkt respons via en personalnöjdhetenkät som genomförs tillsammans med en utomstående tjänsteleverantör och där det också finns möjlighet att lämna öppen respons. I Pulssi-enkäten 2025 gavs sammanlagt 1851 kommentarer som öppen respons. Även den högsta ledningen läser responsen noggrant. Eftersom enkäten är anonym kan man anta att detta sänker tröskeln för att säga sin åsikt även för arbetstagare som hör till minoritetsgrupper eller annars befinner sig i en utsatt ställning. Denna typ av kontakt är samråd.

Nästan varje månad ordnas ett informationsmöte för personalen dit företagets alla anställda bjuds in. Det är möjligt att delta i informationsmötet på distans, ställa frågor och föra fram synpunkter och idéer. Mötena spelas in och inspelningen publiceras på bolagets intranätsidor. Denna typ av kontakt är samråd.

Fintraffic håller också kontakt med personalen via sina personalrepresentanter. Fintraffics samarbetsgrupp, som behandlar ärenden som gäller hela koncernen, sammanträder fyra gånger per år. Dessutom ordnas samarbetsmöten för de olika trafikformerna där frågor som gäller trafikformen i fråga behandlas. Personalrepresentanterna informeras och hörs vid mötena, och i de ämnesshelheter som avses i samarbetslagen har de också möjlighet att delta i beslutsfattandet. Som arbetsgivarens representanter deltar respektive affärsverksamhets verkställande direktör eller en av denne befullmäktigad person samt personaldirektören eller anställningschefen i mötet. Personaldirektören ansvarar för mötesarrangemangen. Protokoll förs över mötena och man återkommer till de öppna punkterna vid följande möten. Arbetstagarnas representanter ersätts för deltagande i möten och kostnader som föranleds av deltagandet. Arbetsgivarens representanter använder tillräckligt med arbetstid för att säkerställa samarbetet.

Ansvar för att personalens synpunkter hörs och beaktas i beslutsfattandet ligger hos verkställande direktör för respektive affärsverksamhet. Om samarbetsförhandlingarna har gällt personalnedskärningar, meddelar arbetsgivaren efter samarbetsförhandlingarna skriftligen vilka beslut som ska fattas. Denna kontakt är beroende på ärendet antingen av



typen samråd eller av typen medverkan på det sätt som fastställs i samarbetslagen.

Med ovan nämnda dialog avses behandling av ärenden mellan arbetsgivaren och personalens representant vilket främjar ett fullgott informationsflöde i rätt tid mellan arbetsgivare och personal samt personalens möjligheter att påverka i frågor som gäller deras arbete, arbetsförhållanden eller ställning.

Dialog förs om följande:

1. företagets eller samhällets utvecklingsutsikter och ekonomiska situation
2. regler, praxis och policyer som tillämpas på arbetsplatsen
3. hur arbetskraften används samt om personalstrukturen
4. personalens kompetensbehov och kompetensutveckling
5. upprätthållande och främjande av arbetshälsan.

Fintraffic ordnar regelbundet arbetarskyddskommissionsmöten där arbetarskyddsfullmäktige representerar hela personalen. Fintraffic's bolagsspecifika arbetarskyddskommissioner sammanträder i genomsnitt två gånger per år. Beroende på ärendet är typen av kontakt antingen samråd eller medverkan.

Fintraffic's arbetarskyddsorganisation är sakkunniga i arbetarskydds- och arbetshälsofrågor på arbetsplatsen och deltar i arbetarskyddssamarbetet. Arbetarskyddsorganisationens uppgift är att

följa upp situationen beträffande arbetssäkerheten och arbetshälsan på arbetsplatsen samt hur målen och åtgärderna för arbetssäkerheten och arbetshälsan förverkligas. Till organisationens uppgifter hör att komma med utvecklingsförslag om arbetssäkerheten och arbetshälsan och stödja linjeorganisationens och chefernas ledning av arbetssäkerheten och arbetshälsan i moderbolaget och dotterbolagen. Arbetarskyddsorganisationens uppgifter och möten har definierats närmare i avtalen mellan arbetsgivaren och personalorganisationerna. Uppgifterna grundar sig på lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

En förutsättning för att arbetssäkerheten ska förverkligas och utvecklas är ett gott samarbete och ömsesidigt förtroende mellan ledningen, cheferna och personalen. Denna kontakt är beroende på ärendet antingen av typen samråd eller av typen medverkan.

Ungefär varje månad sammanträder en arbetshälsogrupp vid Fintraffic som förutom arbetsgivarens representanter även består av förtroendemän eller förtroendepersoner och arbetarskyddsfullmäktige. Denna typ av kontakt är samråd.

Personalen har haft möjlighet att berätta om sina synpunkter i likabehandlingsfrågor som en del av den årliga undersökningen om personalnöjdhet. Denna typ av kontakt är samråd.

Vid eventuella omställningar hörs personalen antingen via sina representanter eller direkt. Personalens synpunkter och åsikter beaktas i beslutsfattandet i den mån det är möjligt på det sätt som samarbetslagen förutsätter. Då Fintraffic är en sakkunnigorganisation är koldioxidutsläppen från den egna verksamheten små, varvid miljöåtgärderna i anslutning till den egna verksamheten inte bedöms leda till personalnedskärningar till exempel genom strukturreformer. Om sådana konsekvenser skulle uppstå ska personalen höras innan beslut fattas på det sätt som samarbetslagen förutsätter och arbetstagarnas åsikter beaktas i beslutsfattandet i den utsträckning det är möjligt.

Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka den egna arbetskraften kan uppmärksamma problem (S1-3)

Om bolagets planer anses ha negativa inverknings för den egna personalen, söker man metoder för att begränsa dem i samarbete med personalen eller personalens representanter redan innan beslut fattas på det sätt som beskrivs i samarbetslagen. Detta omfattar bland annat att utarbeta en lagstadgad handlingsplan. Fintraffic's medarbetare kan meddela sina bekymmer och behov antingen till den egna chefen, personalförvaltningen, förtroendemannen eller förtroendepersonen, arbetarskyddsfullmäk-

tigen eller företagshälsovården. Alla anställda vid Fintraffic har också tillgång till en anonym visselblåsarkanal där de kan informera bolagets högsta ledning om missförhållanden de upptäcker. I kanalen är det möjligt att specificera vilken av koncernens bolagsverksamhet angivelsen gäller.

Den anonyma visselblåsarkanal inrättades av Fintraffic 2022 och genomförs och administreras av en utomstående tjänsteleverantör. Det finns en länk till visselblåsarkanal både på bolagets intranät och på bolagets externa webbplats. Anmälningar som inkommit till visselblåsarkanal skickas vidare till vice verkställande direktören och personaldirektören för behandling, och åtgärderna inbegriper utredning av ärendet, utarbetande av ett svar och åtgärder som vid behov förutsätts i det rapporterade fallet och för vilka en utredning lämnas till anmälaren. Anmälningarna går igenom i revisionskommittén som fungerar som bolagets styrelses arbetsutskott samt i den samarbetsgrupp där arbetstagarnas representanter är närvarande. Vid behandlingen av anmälningar till visselblåsarkanal iakttas tidsfristerna enligt visselblåsarlagen (1171/2022). I den årliga personalenkäten frågar man om de anställda känner till den anonyma visselblåsarkanal. Eftersom arbetsgivaren inte får kännedom om anmälarens identitet, har inga rutiner för att skydda anmälaren mot repressalier skapats.



Arbetstagare som hör till ett fackförbund kan tillämpa förfarandet med en promemoria om meningsskiljaktigheter enligt kollektivavtalet i fråga om missförhållanden som de observerat. Om förtroendemannen och arbetsgivaren inte når enighet, tar arbetstagar- och arbetsgivarförbunden upp tvistemålet till behandling.

Alla arbetstagare kan vända sig till Tillstånds- och tillsynsverkets arbetarskyddsavdelning eller i sista hand föra tvistemålet till behörig domstol för avgörande.

Åtgärder avseende väsentliga inverknings på den egna arbetskraften, och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet (S1-4)

Koncernens ledningsgrupp går igenom väsentliga inverknings, risker och möjligheter i anslutning till den egna arbetskraften i samband med riskkartläggningen. I enlighet med den riskhanteringspolicy som ingår i Fintraffics Corporate Governance-anvisning går ledningsgruppen och styrelsens revisionskommitté tillsammans igenom riskkartläggningen minst två gånger per år. Fintraffic strävar efter att hantera även negativa och positiva inverknings samt risker och möjligheter för den egna arbetskraften som en del

av den strategiska planeringen och verksamhetsplaneringen. Som en del av strategiprocessen kommer man att behandla hur risker och möjligheter i anslutning till den egna arbetskraften påverkar strategin och affärsmodellen samt hur strategin och affärsmodellen påverkar den egna personalen.

I fråga om eventuella förändringar i företagsverksamheten bedöms eventuella inverknings för den egna arbetskraften omsorgsfullt separat från fall till fall. Möjligheterna för den egna arbetskraften bedöms också som en del av den årliga planen för utveckling av arbetsgemenskapen som behandlas i samarbete med förtroendemannen eller förtroendepersonerna samt arbetarskyddsfullmäktige.

På Fintraffics personalavdelning arbetar 16 yrkespersoner inom branschen. Verksamheten leds av en erfaren personaldirektör som är medlem i koncernens ledningsgrupp och rapporterar till koncernens verkställande direktör. Löneräkningen har lagts ut på entreprenad till vår samarbetspartner. Såväl personalavdelningens medarbetare, i synnerhet HR Business Partners, anställningschefer och personaldirektören, som affärsledningen för en regelbunden dialog med personalrepresentanterna. Samarbetsgruppen för hela koncernen, som består av förtroendeman, förtroendepersoner och arbetarskyddsfullmäktige för alla affärsverksamheter och gemensamma tjänster samt affärsverksamheternas verkställande direktörer och personaldirektören,

sammanträder fyra gånger om året. Dessutom ordnas bolagsspecifika ordinarie samarbetsmöten.

Arbetshälsogruppen leds av arbetshälsochefen och består av förtroendemannen och förtroendepersonerna samt arbetarskyddsfullmäktige och arbetarskyddschefen. Gruppen sammanträder ungefär varje månad. Personalen kan också framföra sina åsikter i en anonym personalenkät som ordnas en gång om året. År 2025 gavs 1851 kommentarer som öppen respons i enkäten. Tidigare år har man utifrån responsen från Pulssi-personalenkäterna bland annat tagit i bruk de populära tjänstecyklarna och Fintraffics utbytesprogram, där personalen under en dag bekantar sig med arbetet vid en annan enhet. Personalens åsikter efterfrågas också i olika projekt, till exempel i samband med arbetet med företagskulturen.

Negativa inverknings

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har arbetstagarnas integritet, inklusive informationssäkerheten, bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Fintraffic kan i egenskap av en aktör som är kritisk för försörjningsberedskapen vara utsatt för informations- och cybersäkerhetshot, varvid det finns en risk för att personalens personuppgifter utsätts för dataintrång. Risken hanteras med ändamålsenliga tekniska skyddsåtgärder samt genom att utbilda personen i att upptäcka och anmäla incidenter.

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har främjandet av arbetstagarnas hälsa, säkerhet och välfärd bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Eftersom vi producerar trafikstyrningstjänster dygnet runt arbetar cirka 64 procent av personalen i skift. I synnerhet nattarbete har identifierade belastningsfaktorer som man strävar efter att hantera med hjälp av arbetsskiftsplanering och genom att erbjuda personalen utbildning om till exempel betydelsen av tillräcklig sömn och hälsosamma levnadsvanor. Kontorsarbete som är dagarbete utförs mycket flexibelt som hybridarbete. Utmattning och stress förekommer i mindre utsträckning vid Fintraffic i jämförelse med andra företag. Fintraffic bekämpar risker i anslutning till belastningsfaktorer genom att uppmuntra sin personal till sunda levnadsvanor, genom att stödja personalens välbefinnande genom olika projekt (år 2025 bl.a. pilotprojektet Fit For Future Fintraffic för viktkontroll), genom regelbundna hälsokontroller, genom att kostnadsfritt erbjuda arbetstagarna en app för pausgymnastik samt genom en omfattande välmående-, kultur- och motionsförmån.

Positiva inverknings

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har utvecklingen av arbetstagarnas kompetens bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Väsentliga positiva inverknings på Fintraffics egen



arbetskraft är utbildning som arbetsgivaren erbjuder och som bedöms ha en positiv inverkan på personens karriärutveckling och arbetsmotivation. Planen är att i fortsättningen utreda den positiva effekten som en del av Pulssi-enkäten genom att fråga om personalens upplevelse av nyttan med utbildningar som arbetsgivaren ordnar. För att personalens kompetens ska kunna utvecklas inom delområden som är väsentliga med tanke på strategin har vi genomfört en kompetenskartläggning av de strategiska kompetenserna för att mäta hur våra kompetensmål och den nuvarande kompetensnivån möts. Definition och formulering av kompetenser som är kritiska med tanke på strategin hjälper också personalen att bättre förstå strategin och de krav den ställer på kompetensen.

I samband med kompetenskartläggningen utarbetar varje arbetstagare tillsammans med chefen en personlig utvecklingsplan där man antecknar vilka kompetenser som i första hand ska utvecklas och med vilka metoder. Utvecklingsplanen kopplas till de utvecklingssamtal som hålls en gång per år, dvs. åtgärderna överförs till personaldatasystemets mall för utvecklingssamtal.

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har en jämlik och jämställd arbetsgemenskap bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Fintraffic vill främja icke-diskriminering och likabehandling av personalen. En jämlik arbetsgemenskap

där inkludering, rättvisa möjligheter att avancera och tillräcklig kompensation beaktas främjar arbetstagarnas välbefinnande och motivation. I lokalprojektet i Helsingfors beaktades redan i planeringskedet köns mångfald vid fastställandet av personalutrymmen samt möjligheten för personer med nedsatt rörlighet att röra sig i fastigheten.

Fintraffic har utarbetat principer för en psykologiskt säkrare arbetsplats i samarbete med arbetarskyddet och arbetsgivarens representanter. Principerna har inkluderats i handboken om företagskultur som färdigställdes i slutet av 2025. Upplevelsen av likabehandling och jämställdhet har kartlagts som en del av den årliga enkäten om personalnöjdhet. Upplevelsen har förbättrats mätbart.

Som en del av analysen av dubbel väsentlighet har främjandet av arbetstagarnas hälsa och välfärd bedömts vara ett väsentligt ämnesområde för Fintraffic. Arbetstagarnas hälsa och välbefinnande främjas genom många olika åtgärder. Arbetsgivarens åtgärder för att stödja personalens välbefinnande har bedömts vara väsentliga, positiva inverkningsför den egna arbetskraften.

Fintraffic har tilldelats Mieli rf:s märke Må bra av jobbet 2022–2026. Fintraffic erbjuder en betydligt mer omfattande företagshälsovård än vad lagen kräver och alla anställda vid Fintraffic oberoende av anställningsförhållandets art och längd omfattas av vården. Företagshälsovården främjar en sund arbets-

miljö och trygga arbetsförhållanden. Utöver den lagstadgade förebyggande företagshälsovården erbjuder Fintraffic sina anställda omfattande sjukvårdstjänster på allmänläkar- och specialläkarnivå som ingår i den frivilliga företagshälsovården. Arbetstagarna har också tillgång till företagsfysioterapeutens (även direktmottagning), fysioterapeutens och företagspsykologernas tjänster. Kortvarig psykoterapi ges för dem som behöver det med en remiss från företagsläkaren och företagspsykologen. Företagshälsovårdstjänsterna för Fintraffic produceras av Suomen Terveystalo Oy. Mätningar visar att medarbetarnas välfärd vid Fintraffic är på en bättre nivå än jämförelsematerialet som omfattar Terveystalos alla kunder.

Våra välbefinnandetjänster innefattar Mielen Chatti 24/7 samt den digitala tjänsten Mielen Sparri. Alla Fintraffic medarbetare har tillgång till pausappen Cuckoo, som innehåller korta pausmotionsprogram och mindfulnessövningar. Alla medarbetare har också tillgång till Alma Talents omfattande nätbokhylla som innehåller verk om bland annat självledarskap och arbetsgemenskapsfärdigheter.

År 2025 stödde Fintraffic personalens välbefinnande genom motionskampanjer, omfattande företagshälsovård och Happi Health, en tjänst med låg tröskel för psykisk hälsa. Tjänstecykeln var en populär förmån också 2025, och nästan 300 av Fintraffic medarbetare utnyttjade förmånen vid årets slut.

Enligt vår företagshälsovårdspartner Terveystalo sköter Fintraffic frågor som gäller arbetsförmåga ovanligt systematiskt, heltäckande och resultatrikt. År 2025 var välfärdsindexet 93,73 procent, medan det ett år tidigare var 93,33 procent. År 2021 var indexet 86,7 procent. Indexet beskriver andelen personer som inte har problem inom följande delområden: bristfällig arbetshantering, konflikt i samordningen av arbetet och det övriga livet, bristande meningsfullhet i arbetet, bristande socialt stöd i arbetet, belastning och missnöje. Välfärdsindexet bildas utifrån svaren i Terveystalos hälsoenkät.

Enligt TyöOptimi-enkäten om välbefinnande som Terveystalo genomförde våren 2025 mår 82 procent av Fintraffic respondenter bra. I Terveystalos omfattande jämförelsematerial med över 10 000 respondenter uppgav 66 procent att de mår bra. Jämförelsetalet för Fintraffic 2024 var också 82 procent, dvs. det rapporterade välbefinnandet har hållits på en hög nivå. Jämfört med Terveystalos referensmaterial löpte hälften färre av Fintraffic personal risk för utmattning eller led av utmattning (8 % jfr 16 %).

Av Fintraffic personal är cirka 20 procent överviktiga och en stor del av dem har minst en överviktsrelaterad sjukdom, såsom diabetes. Fintraffic har stöttat personalens viktkontroll på många sätt och siffrorna visar en markant nedgång. Ännu 2022 var hela 27 procent överviktiga. I Terveystalos jämförelsematerial är 25 procent



överviktiga, och detta har inte förändrats under motsvarande tidsperiod (2022–2025). Ett av de viktigaste projekten för viktkontroll var det banbrytande välfärdsprojektet Fit For Future Fintraffic, som hade som mål att väcka insikt om bestående viktkontroll och stärka motivationen att värna om sitt välbefinnande med stöd av ett multiprofessionellt team. De deltagare som sökte till coachningen och de som valdes ut bland dem som företagshälsovården anmält fick också medicinering som stöd för viktkontrollen. Medicineringen stod under företagsläkarens uppsikt. Programmet gav utmärkta resultat. I genomsnitt gick deltagarna i programmet ner cirka 12 kilo per person. De som gick ner mest tappade hela 18–23 kilo. Av dem som deltog i programmet uppnådde 67 procent en betydande viktminskning. Enligt Terveystalos responsenkät var deltagarna mycket nöjda med programmet.

Riskerna i anslutning till den egna arbetskraften har beskrivits som en del av analysen av dubbel väsentlighet. Fintraffic verksamhet består av försäljning av experttjänster, så verksamheten är helt beroende av sakkunnig personal. Tillgången till kompetent arbetskraft har identifierats som en väsentlig risk. För att avvärja risken ger Fintraffic sin personal mycket omfattande utbildning.

Fintraffic järnvägstrafikstyrning har utbildningsprogram för olika uppgifter inom operativa funktioner samt för uppgiften som arbetshandledare.

Dessutom har affärsverksamheten av Trafikledsverket beviljade rättigheter till utbildningsanstalter för behörighetsutbildningarna för trafiksäkerheten vid banarbete (TURVA), för järnvägssystemets grunder (Pera) och för trafikledare. Syftet med den regelbundna repetitionsutbildningen och fortbildningen som genomförs utöver grundutbildningarna och kompetensutbildningarna är att det i organisationen arbetar kompetent personal som utbildats i rätt tid.

Inom Fintraffic flygtrafiktjänst ordnas kontinuerlig och regelbunden personalutbildning. Med hjälp av utbildning säkerställs att personalens kompetensnivå upprätthålls kontinuerligt. Avia College, som är en del av flygtrafiktjänsten, ordnar grundutbildning för flygledare och flyginformatörer samt dessutom enhetsutbildning och fortbildning för enheterna. Utöver dessa ordnar Avia College också grund- och repetitionsutbildning för arbetsplatsutbildare och kompetensbedömare. Flyginformationsrådgivarnas grundutbildning, upprätthållande av kompetens och repetitionsutbildningar samt enhetens egna interna utbildningar genomförs av utbildarna vid flygrådgivningsenheten. Flygräddningscentralen genomför grundutbildning, upprätthållande av behörigheter och repetitionsutbildningar samt enhetens övriga interna utbildningar för flygräddningsledare, utbildare och övrig personal. Utöver flygräddningsutbildningen producerar

flygräddningscentralen utbildningssamarbete som grundar sig på myndighetsavtal. Enheten för luftrumsplanering genomför grundutbildning, upprätthållande av behörigheter och repetitionsutbildningar för sin personal samt enhetens övriga interna utbildningar. Dessutom genomför enheten utbildningar om processerna för reservering av luftrum för olika aktörer. Grund- och systemutbildningarna i flygtrafiktjänstteknik ordnas tillsammans med Czech Air Navigation Institute. Upprätthållande av kompetens samt utrustnings- och repetitionsutbildningar genomförs internt av den tekniska personalen.

Inom Fintraffic sjötrafikledning ordnas utbildningar enligt lagen om fartygstrafikservice för VTS-operatörer och skiftchefer. Grundutbildningen för VTS-operatörer beskrivs i kvalitetssystemet. Inlärningsvägarna för projektchefer, projektägare och projektteammedlemmar beskrivs i koncernens intranät. Den operativa personalen övar situationer med anknytning till yrkeskompetensen i simulatorer. Fintraffic båda sjötrafikcentraler har en simulatoransvarig, vars uppgift det är att tillsammans med utbildningsorganisationen bygga upp och genomföra ändamålsenliga övningar.

Vid Fintraffic vägtrafikstyrning bygger utbildningsprogrammet för vägtrafikcentralernas operatörer på modulbaserade utbildningar. Syftet med modulupplägget är att garantera att utbildningarna

är lämpliga för utveckling och upprätthållande av yrkesskickligheten för såväl för operatörer som arbetat en längre tid som för dem som arbetat en kortare tid. Modulupplägget ger också möjlighet att snabbt anpassa utbildningarna så att de motsvarar förändringarna i verksamhetsmiljön. Syftet med utbildningarna är att garantera en nationellt enhetlig kompetensnivå samt en nationellt enhetlig servicenivå för trafikstyrningen.

Uppföljning och utvärdering

Mål, indikatorer och åtgärder i anslutning till utveckling och underhåll av personalresurserna som stöder skötseln av bolagets specialuppgift gäller högklassig ledning, en välmående och nöjd personal samt främjande av jämställdhet och likabehandling. Alla dessa omfattar utvecklingsåtgärder, mål och indikatorer, av vilka en del följs upp inom strategiprogrammen och en del inom programmet för samhällsansvar. Styrelsen informeras regelbundet om hur både strategin och programmet för samhällsansvar framskrider.

Målen hänför sig till att främja arbetstagarnas hälsa och välfärd samt minska den upplevda skadliga belastningen. Man strävar också efter att begränsa olägenheterna av skiftarbete. Man ingriper i diskriminering och trakasserier samt förbättrar likabehandlingen också genom att utveckla praxisen för en familjevänlig arbetsplats. Som ett exempel kan



nämns att vi deltar i Befolkningsförbundets program Familjevänlig arbetsplats samt som pilotföretag i det EU-delfinansierade projektet Care4Career.

Fintraffics erbjuder sin personal utbildning som bedöms ha en positiv inverkan på personens karriärutveckling och arbetsmotivation. Mer information om kompetenskartläggningsprojektet i anslutning till detta finns nedan i denna ansvarsrapport.

Tre av indikatorerna för högklassig ledning är indikatorer i personalnöjdhetsundersökningen. Dessa är verksamhet enligt värderingarna, chefsindex samt ledningens framgång. Andra indikatorer för högklassig ledning är de gemensamma tjänsternas interna kundnöjdhetsenkät och T-Medias imageundersökning.

Indikatorerna för en välmående och nöjd personal består av personalnöjdhetsundersökningens indikatorer eNPS, totalresultat och belastning. Utöver dessa följs utvecklingen av sjukfrånvaroprocenten upp. Indikatorerna för jämställdhet och likabehandling är en del av undersökningen om personalnöjdhet som genomförs av vår partner Balentor.

Bedömning av nödvändiga och lämpliga åtgärder

Fintraffics ledning har valt de ändamålsenliga och nödvändiga åtgärderna för att svara på de negativa inverkningarna för den egna arbetskraften. De identifierade riskerna har behandlats med arbetstagarnas

representanter i samarbetsgruppen. Observationer och incidenter gällande cyber- och informationssäkerheten behandlas, övervakas och följs upp i systemen för säkerhetsanmälningar och riskhantering. Fintraffics styrgrupp för informationssäkerhet och de informationssäkerhetsansvariga för affärsverksamheterna går regelbundet igenom cyber- och informationssäkerhetsläget samt upprätthåller en hot- och risklista. Cyber- och informationssäkerhetshot har behandlats som en del av riskkartläggningen.

Den belastning som personalen upplever har behandlats som en del av prioriteringsprocessen för verksamhetsplaneringen. Genom att prioritera bland utvecklingsåtgärderna har man låtit vissa åtgärder vänta till senare år och strävat efter att frigöra arbetstid för att genomföra de mest kritiska åtgärderna. Åtgärder som gäller skift- och nattarbete har behandlats i ledningen för affärsverksamheterna. Man har strävat efter att minska de negativa effekterna av skift- och nattarbete på vakenhetstillståndet bland annat genom att ta pauser under skiften, införa arbets- och skiftlösningar skräddarsydda för arbetsförmågan och ordna med pausgymnastikredskap i styrrummen.

Planer och åtgärder för att begränsa riskerna

Brist på kompetens och erfarenhet hos arbetstagarna kan leda till att arbetstillfredsställelsen minskar, men också till att olika säkerhetsrisker ökar. Denna risk

bekämpas genom utbildning och introduktion av personalen. Utbildningarna för varje affärsverksamhet beskrivs nedan i denna ansvarsrapport.

Fintraffics verksamhet är beroende av den kompetenta personalens arbetsinsats. På grund av strejk eller någon annan stridsåtgärd kan verksamheten avstanna helt och hållet och orsaka en sämre servicenivå och till och med inkomstbortfall. Risken för strejk avvärs genom att man strävar efter att förhandla med arbetstagarnas representanter genom kontinuerlig dialog samt förhandla om kollektivavtal i god tid medan det föregående kollektivavtalet fortfarande är i kraft. Om Fintraffics utsätts för stridsåtgärder kan arbetet i viss mån fortgå med hjälp av chefer. Enligt fackföreningsrörelsen är strejkrätten en del av organisationsrätten enligt Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention 87. Fintraffics respekterar arbetstagarnas rättigheter, och strejkernas betydelse för arbetsgivarens verksamhet kan därför inte helt elimineras med de medel som arbetsgivaren har till sitt förfogande.

Med tanke på verksamheten är det kritiskt att engagera nyckelpersoner och rekrytera nödvändiga förmågor. Eventuella negativa konsekvenser i anslutning till arbetsvillkoren eller arbetsförhållandena kan skapa dåligt rykte, varvid rekryteringen och därmed även bolagets verksamhet försvåras. Fintraffics strävar på det sätt som beskrivs ovan efter att ta hand om sin personal och utveckla arbetsge-

menskapen så att Fintraffics är en bra arbetsplats för sin personal. Som en del av utvecklingen av företagskulturen färdigställdes i slutet av 2025 Fintraffics handbok om företagskultur, som hela personalen hade möjlighet att bidra till.

Planer och åtgärder för att utnyttja möjligheterna

Satsningarna på rättvisa arbetsförhållanden och arbetsvillkor, arbetshälsa samt arbetsgemenskapens mångfald och inkludering anses stärka den positiva bilden av arbetsgivaren och på så sätt främja rekryteringen av framtida experter och kvarhållandet av bra arbetstagare.

Kartläggningen av experternas kompetens har avslutats medan den ännu pågår för den operativa personalens del. Kartläggningen utreder vilken kompetensnivå Fintraffics har i vissa kompetenser som är avgörande med tanke på strategin. Utifrån kartläggningen gjordes en gap-analys som används i planeringen av utbildningar. Syftet är att kompetensutvecklingsåtgärderna ska inriktas på rätt saker, i synnerhet de kompetenser där man upplever det största kompetensunderskottet. Samtidigt konkretiserar kompetenskartläggningen strategin för personalen och främjar diskussionen mellan chefen och arbetstagaren om arbetstagarens kompetens. Som en del av kartläggningen kan arbetstagaren meddela sitt intresse för att utveckla ett visst delområde.



Utöver de ovan beskrivna åtgärderna för att utveckla företagskulturen och arbetsgemenskapen deltar Fintraffic i Befolkningsförbundets program Familjevänlig arbetsplats samt är ett pilotföretag i det EU-delfinansierade projektet Care4Career. Programmet Familjevänlig arbetsplats är avsett som stöd för arbetet med att utveckla familjevänligheten, likabehandlingen av människor, mångfalden i arbetsgemenskapen och jämställdheten. Programmet begränsar sig inte enbart till barnfamiljer, utan familj är ett omfattande begrepp: familjevänligheten sträcker sig till olika skeden av livet. Projektet Care4Career främjar också jämställdhet mellan könen, samordning av arbete och familj samt familjevänlig praxis i arbetslivet. Projektet genomförs som ett samarbete mellan Arbetshälsoinstitutet, Institutet för hälsa och välfärd (THL) och Mothers in Business (MiB) ry.

I personalnöjdhetssenkäten Pulssi 2025 frågade man för andra gången om personalens upplevelse av hur jämställdhet och likabehandling förverkligas inom Fintraffic ("Hur bedömer du att jämställdhet och likabehandling förverkligas inom Fintraffic"). På skalan 1–5 fick denna del betyget 4,0. Jämförelseåret 2024 var betyget 3,9, så utvecklingen har gått i en positiv riktning.

Den finländska lagstiftningen om integritetsskydd hindrar arbetsgivaren från att samla in information om tillhörighet till en viss minoritetsgrupp. Vi har utrett om en anonym enkät i likhet med Pulssi-

enkäten skulle göra det möjligt för oss att fråga respondenterna om de hör till någon minoritetsgrupp för att vi ska kunna ta reda på om arbetstagarna i olika minoritetsgrupper har andra erfarenheter än arbetstagarna som hör till majoriteten, men vi la ner denna idé eftersom frågan kunde upplevas som stötande.

Det finns separata indikatorer för icke-diskriminering i den årliga undersökningen om personalnöjdhet som görs med Balentor och som kan användas för att följa upp hur vi lyckas inom detta delområde. Under de senaste åren har denna indikator utvecklats i en positiv riktning (2023 3,34 → 2024 3,55 → 2025 3,66).

Praxis

Fintraffic följer den princip som fastställs i samarbetslagen (30.12.2021/1333), där konsekvenserna av arbetsgivarens planer för personalen behandlas på det sätt som avses i samarbetslagen innan beslutet fattas. I enlighet med samarbetslagen förhandlar man om grunderna, verkningarna, alternativen och tidtabellerna för arbetsgivarens planer med antingen arbetstagarnas representant eller, om det inte finns någon representant, med alla de arbetstagare som berörs av ändringen.

Vid eventuella omställningar hörs personalen på det sätt som samarbetslagen förutsätter antingen via sina representanter eller direkt. Enligt samarbetslagen ska arbetsgivaren höra personalen bland annat

i situationer där arbetsgivaren av ekonomiska orsaker eller av produktionsorsaker, i fråga om en eller flera arbetstagare, överväger uppsägning, permitteringar, överföring till anställning på deltid eller ensidig ändring av ett väsentligt villkor i arbetsavtalet. Skyldigheten att föra omställningsförhandlingar omfattar också situationer där arbetsgivaren överväger sådana väsentliga förändringar i arbetsuppgifterna, arbetsmetoderna, arbetsarrangemangen, arrangemangen beträffande arbetslokaler eller arrangemangen beträffande den ordinarie arbetstiden, som omfattas av arbetsgivarens rätt att leda arbetet, som inverkar på en eller flera arbetstages ställning. När längden på förhandlingarna varierar beroende på det ärende som behandlas med upp till tre veckor är det möjligt för personalen att framföra sina åsikter och bekymmer om arbetsgivarens planer. Personalens synpunkter och åsikter beaktas i beslutsfattandet i den mån det är möjligt. Närmare information om omställningsförhandlingarna 2025 finns nedan.

Resurser

Mer information om resurserna för samarbete finns nedan i denna ansvarsrapport. Personaldirektören, HR Business Partners, anställningschefer och verkställande direktörer samt den övriga affärsledningen för en regelbunden dialog med personalrepresentanterna.

Process för att formulera målen

Målen enligt programmet för samhällsansvar grundar sig på Fintraffics strategiprogram, personalavdelningens verksamhetsplan och diskussioner som har förts i samband med utarbetandet av programmet för samhällsansvar. Tillsammans med en samarbetsgrupp som bestod av förtroendevalda och arbetarskyddsfullmäktige gick man igenom målen enligt programmet för samhällsansvar, och personalens representanter hade möjlighet att påverka målen. Erfarenheter av programmet för samhällsansvar och eventuella förbättringsförslag kan delas i samarbetsgruppen.

**Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras (S1-5)**

Tema	Målet för 2026	Målet för 2030	Nyckelåtgärder
Säkerställande av personalens välbefinnande och arbetssäkerhet	Man har hittat konkreta metoder för att stödja arbetstagarnas hälsa. Fintraffics personal mår bättre i jämförelse med andra företag. Personalens upplevda belastning har minskat. Minskning av olägenheterna av skiftarbete.	Man har hittat konkreta metoder för att stödja arbetstagarnas hälsa och arbetstagarnas hälsa har förbättrats i förhållande till uppgifterna på befolkningsnivå. Fintraffics personal mår bättre i jämförelse med andra företag.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsättningen av programmet Fit For Future Fintraffic eller det ersättande programmet • Stöd för personalklubbar och stöd för personalens aktivitet pågår • Hantering av belastning genom prioritering av projekt. • Utvärdering av resultaten av pilotstudien inom Järnväg för bedömning av vakenhetstillståndet och beslut om fortsättningen
Stärkande av jämställdhet och likabehandling	Chefernas kompetens har i och med utbildningen ökat i DEI-frågor och i ingripande i diskriminering och trakasserier. Förbättring av Fintraffics familjevänlighet: Mål och åtgärder enligt Befolkningsförbundets program Familjevänlig arbetsplats. Åtgärder enligt Fintraffics åldersprogram.	Personalen bedömer att icke-diskrimineringen och likabehandlingen har utvecklats gynnsamt. Personalen upplever att Fintraffics familjevänlighet har förbättrats mätbart. De anställda rapporterar att de upplever att Fintraffic erbjuder lösningar för att samordna olika livsskeden och arbete (unga, praktikanter, äldre).	<ul style="list-style-type: none"> • Utbildning av chefer i DEI-teman och ingripande samt framläggande av dessa teman även inom kulturarbetet • Utvärdering av resultaten av personalenkäter och beslut om åtgärder. • Åtgärder enligt Befolkningsförbundets program Familjevänlig arbetsplats. • Åtgärder enligt Fintraffics åldersprogram.
Utveckling av personalens kompetens	Fintraffic har en tydlig uppfattning om organisationens kompetens i anslutning till centrala strategiska teman. Utbildningsutbudet utarbetas utifrån en kompetenskartläggning. Utveckling av On-boarding-processen. Utarbetandet av inlärningsvägarna påbörjas.	I och med riktade utbildningar och vissa rekryteringar har flaskhalsarna inom kompetens minskat. Det finns en fungerande modell för att stödja i synnerhet karriärövergångar som överskrider trafikformerna och personalens kompetens utnyttjas över trafikformsgränserna	<ul style="list-style-type: none"> • Gap-analys baserad på kompetenskartläggning av arbetstagare i operativa uppgifter + plan för utbildning/uppnåendet av kompetens • Utveckling av On-boarding-processen. • Utarbetandet av inlärningsvägarna påbörjas.



Uppgifter om företagets anställda (S1-6)

Grunderna för visstidsanställningar är bland annat vikariat under familjeledigheter eller semesterar, projekt- eller säsongarbete, icke etablerad efter-

Antal arbetstagare i genomsnitt (pers.)*	2025	2024
Män	901	907
Kvinnor	292	291
Anställda arbetstagare totalt	1 193	1 198

* Antalet anställda har rapporterats på motsvarande sätt i bokslutets bilagor.

Typer av anställning 31.12.2025	Kvinnor (pers.)	Män (pers.)	Totalt
Antal anställda arbetstagare	299	903	1 202
Antal ordinarie arbetstagare	279	874	1 153
Antal visstidsanställda	20	29	49
Antal anställda arbetstagare med varierande arbetstid *	7	31	38
Antal heltidsanställda arbetstagare	266	828	1 094
Antal deltidsanställda arbetstagare	26	44	70

* Inklusive personer som kallas in vid behov.

frågan och arbetstagarens egen begäran. Av deltidsanställningarna härstammar 76 procent från arbetstagarens initiativ.

Personalomsättning	2025	2024
Anställningsförhållandet upphört (pers.)*	60	70
Omsättningsprocent	4,99	5,85

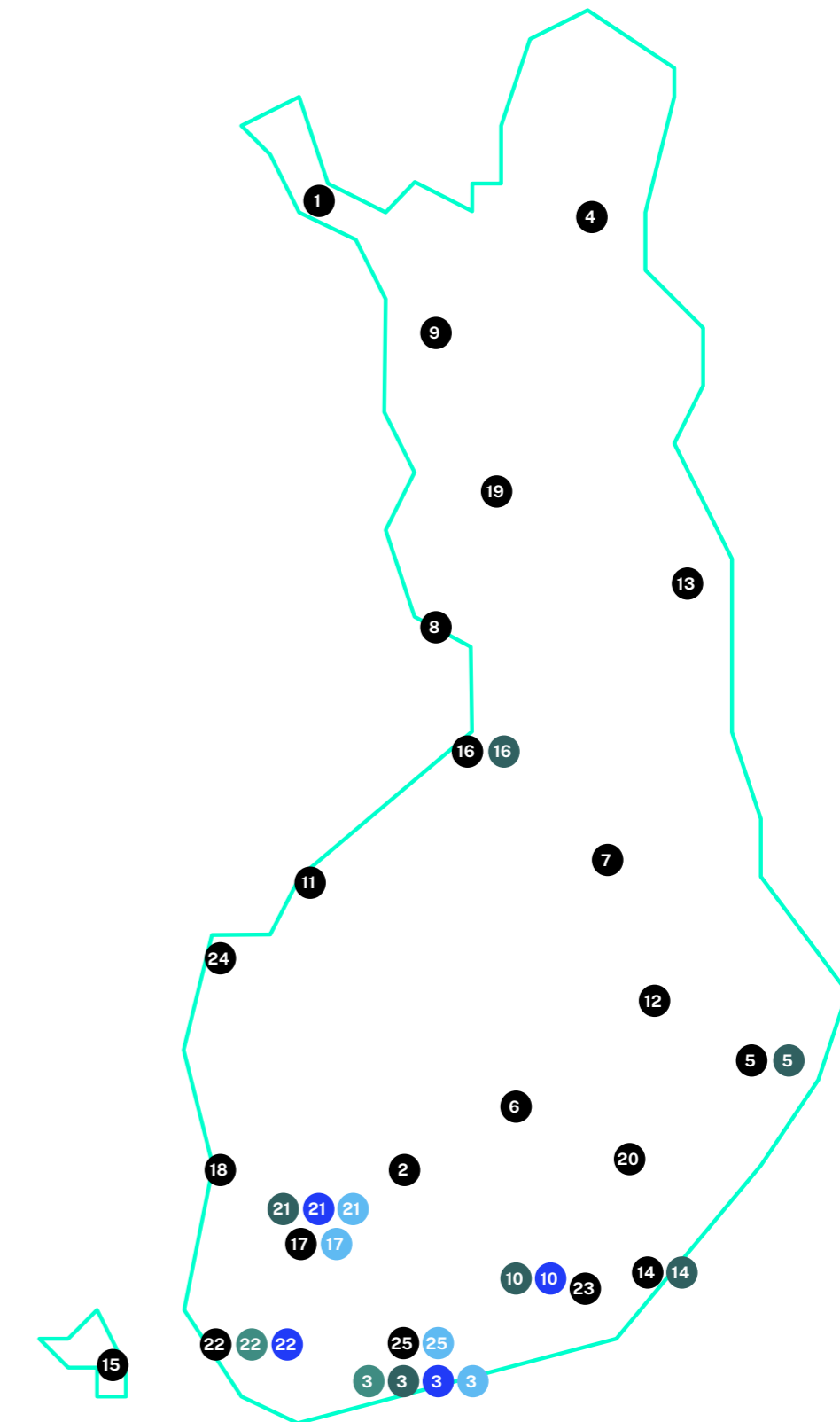
* Antalet omfattar inte avslutade anställningsförhållanden på grund av att en visstidsanställning upphör.

$$\text{Personalomsättning, \%} = \frac{\text{Antal anställda som lämnat anställningen 1.1-31.12}}{\text{Antal anställda 31.12}} \times 100$$

Verksamhetsställen per bolag 31.12.2025

- 1 Enontekis 1
- 2 Halli 1
- 3 Helsingfors 372
- 4 Ivalo 5
- 5 Joensuu 4
- 6 Jyväskylä 11
- 7 Kajana 4
- 8 Kemi 4
- 9 Kittilä 4
- 10 Kouvola 89
- 11 Kronoby 4
- 12 Kuopio 14
- 13 Kuusamo 3
- 14 Vilmanstrand 3
- 15 Mariehamn 3
- 16 Uleåborg 87
- 17 Birkala 17
- 18 Björneborg 5
- 19 Rovaniemi 16
- 20 Nyslott 1
- 21 Tammerfors 154
- 22 Åbo 78
- 23 Uttis 3
- 24 Vasa 6
- 25 Vanda 313

- Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab
- Fintraffic Sjötrafikledning Ab
- Fintraffic Järnväg Ab
- Fintraffic Väg Ab
- Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab





Kollektivavtalstäckning och social dialog (S1-8)

Merparten av Fintraffics personal (84 %) omfattas av kollektivavtal. Sett till antalet omfattas majoriteten av Fintraffics medarbetare (28 %) av Kollektivavtalet gällande kundtjänst, trafikskötsel och -ledning samt administration och andra kontorsuppgifter (1.4.2025–31.3.2028), som tillämpas inom Fintraffics järnvägstrafikstyrning. Näst flest medarbetare (16 %) omfattas av kollektivavtalet för Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s flygledare (1.5.2024–30.4.2027). Inom Fintraffics Flygtrafiktjänst finns ett annat kollektivavtal (27.3.2025–29.2.2028) dit många hör, närmare bestämt elva procent av koncernens personal. Tio procent av koncernens personal omfattas av Kollektivavtalet för tjänstemän inom järnvägsbranschen (gäller t.o.m. 31.3.2028). Merparten av personalen vid vägtrafikstyrningen omfattas av Kollektivavtalet för Fintraffic Väg (gäller t.o.m. 31.3.2028) och merparten av sjötrafikledningens personal av Kollektivavtalet för Fintraffic Sjötrafikledning (gäller t.o.m. 31.3.2028), sammanlagt 17 procent av koncernens personal. Cirka två procent av koncernens personal omfattas av kollektivavtalet för luftfartsdatatekniker (gäller fram till 28.2.2026). Cirka 16 procent av koncernens

medarbetare omfattas inte av något kollektivavtal, utan deras anställningsvillkor bestäms utifrån anställningsavtalet samt arbetsgivarens riktlinjer och principer.

Täckningsgrad	Kollektivavtalstäckning	Social dialog
	Anställda arbetstagare – EES-området	Representation på arbetsplatsen
0–19 %		
20–30 %		
40–59 %		
60–79 %		
80–100 %	Finland	Finland

Fintraffic har inga anställda arbetstagare utanför EES-området som omfattas av kollektivavtalen.

Mångfaldsindikatorer (S1-9)

Den högsta ledningen består av fyra kvinnor (40 %) och sex män (60 %).

Arbetstagarnas åldersfördelning 31.12.2025

Åldersgrupp	Antal arbetstagare i åldersgruppen (personer)	Arbetstagarnas andel av personalen (%)
under 30 år	69	6 %
30–50-åringar	698	58 %
Personer över 50 år	435	36 %

Tillräckliga löner (S1-10)

Fintraffics minimilön för alla arbetstagare följer Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2041. Till arbetstagare som omfattas av kollektivavtal betalas den lön som fastställts i respektive kollektivavtal. Till personer som står utanför ett kollektivavtal betalas lön på basis av arbetsavtalet. Den lägsta lönen som på basis av arbetsavtalet betalas till en heltidsanställd arbetstagare är 75 procent av den medianlön till bruttobelopp som betalas i Finland.

Mått för utbildning och kompetensutveckling (S1-13)

År 2025 gjordes en regelbunden prestations- och karriärutvecklingsöversyn för 84 procent av arbetstagarna.

	År 2025		År 2024	
	Kvinnor*	Män**	Kvinnor*	Män**
Prestations- och karriärutvecklingsöversyn	87 %	89 %	85 %	84 %
Antal utbildningstimmar (timmar)	7 011	28 690	6 758	22 661

* Andelen kvinnor i anställningsförhållande som deltagit i en prestations- och karriärutvecklingsöversyn.

** Andelen män i anställningsförhållande som deltagit i en prestations- och karriärutvecklingsöversyn.



Mått för arbetsmiljö (S1-14)

Hela Fintraffics personal (100 %) omfattas av den lagstadgade företagshälsovården. Tjänsten tillhandahålls av Suomen Terveystalo Oy. Innehållet i företagshälsovården beskrivs i upphandlingsavtalet mellan Fintraffic och tjänsteleverantören och i tjänstebeskrivningen. Antalet dödsfall på grund av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa var noll 2025.

Elva arbetsolyckor och 15 pendlingsolyckor inträffade bland Fintraffics medarbetare. Olycksfallen på arbetsplatsen orsakade sammanlagt 19 dagar arbetsoförmåga, så olycksfallsfrekvensen 2025 var 1,27. Olycksfallen var i huvudsak halkolyckor, fallolyckor och snubblingar.

Under rapporteringsperioden hade Fintraffic inga fall av yrkessjukdomar som ska ersättas med den lagstadgade olycksfallsförsäkringen som arbetsgivaren har tecknat, dvs. det fanns inga förlorade arbetsdagar på grund av dessa. Fintraffic känner inte heller till sådana fall bland andra anställda i värdekedjan som arbetar på företagets verksamhetsställen.

Indikatorer för balans mellan arbete och fritid (S1-15)

Alla anställda vid Fintraffic har oavsett kön rätt till familjeledigheter enligt arbetsavtalslagen och/eller kollektivavtalen. Fintraffic erbjuder båda föräldrarna möjlighet till avlönad familjeledighet oavsett kön i enlighet med kollektivavtalen. Arbetsgivaren tillämpar samma principer även för arbetstagare som inte omfattas av ett kollektivavtal.

	År 2025		År 2024	
	Kvinnor*	Män**	Kvinnor*	Män**
Arbetstagare som tagit ut familjeledighet	5,1 %	6,1 %	3,8 %	4,9 %

* Andelen kvinnor i anställningsförhållande som varit familjelediga under rapporteringsperioden.

** Andelen män i anställningsförhållande som varit familjelediga under rapporteringsperioden.

Ersättningsindikatorer (löneskillnader och total ersättning) (S1-16)

	Trafikledare	Övrig personal	Utan kollektivavtal	Totalt (pers.)
Väg	1,02	1,04	N/A	0,86*
Flygtrafiktjänst	0,99	0,92	0,75*	0,77
Sjötrafikledning	1,13	1,01	N/A	1,02
Järnväg	1,00	0,96	1,14	1,02
Gemensamma tjänster	N/A	N/A	0,82**	0,82**
Alla	0,97	0,93	0,74*	0,92

Tabellen visar förhållandet mellan kvinnors och mäns löner.

* Löneskillnaden förklaras av att män huvudsakligen arbetar med mer krävande uppgifter och chefs- och ledningsuppgifter.

** Inom de gemensamma tjänsterna utför kvinnor och män inte samma arbete. Fler män arbetar med ledningsuppgifter, vilket påverkar löneskillnaden.

I gruppen "Trafikledare" utför kvinnor och män i stor utsträckning samma arbete och det finns knappt någon löneskillnad.

I gruppen "Övrig personal" sköter kvinnor och män i större utsträckning olika uppgifter, vilket för sin del förklarar skillnaderna.

	År 2025	År 2024
Verkställande direktörens årslön, fast del	297 487 €	298 680 €
Verkställande direktörens årslön, rörlig del	51 584 €	45 788 €
Totalt	349 071 €	344 468 €
Personalens genomsnittliga årslön, fast del	74 005 €	70 764 €
Personalens genomsnittliga årslön, rörlig del	2 472 €	2 075 €
Totalt	76 477 €	72 839 €
Förhållande mellan personalens och verkställande direktörens lön	1:4,6	1:4,7



Incidenter, anmälningar och allvarliga inverknings på mänskliga rättigheter (S1-17)

Under rapporteringsperioden har arbetsgivaren ingått en förlikning i en rättsvist i Helsingfors tingsrätt som gällde en manlig arbetstagares klagomål om diskriminering på grund av familjeansvar. Inom Flygtrafiktjänsten pågår ett tvistemål om permitteringar som genomfördes under coronapandemin. Arbetstagare som endast utför flygledningsarbete anser att de på diskriminerande grunder permitterades i större omfattning än arbetstagare som också hade chefsuppgifter. Tingsrättens dom, där arbetsgivaren ansågs ha handlat korrekt, har inte vunnit laga kraft, utan kändena överklagade till hovrätten. I personalenkäten rapporterade tre personer att de upplevt trakasserier på grund av sexualitet eller kön och två personer trakasserier i form av rasistisk eller chauvinistisk retorik.

S3 Berörda samhällen

I väsentlighetsanalysen betonades Fintraffics samhälleliga genomslagskraft, det vill säga nyttan för trafikens ekosystem och trafikanvändarna. De samhällen som berörs av Fintraffics tjänster beskrivs i den allmänna delen av denna rapport (SBM2).

Kärnan i Fintraffics strategi är samhällelig genomslagskraft, genom vilken man strävar efter att minska negativa inverknings av trafiken för intressentgrupperna (till exempel olyckor och utsläpp) samt öka de positiva effekterna (till exempel kortare restider och lägre kostnader).

Fintraffic har i sin egen verksamhet och i rapporteringen om den beaktat de centrala samhällen som berörs av den egna verksamheten.

Fintraffics vision är världens säkraste, smidigaste och mest miljövänliga trafik, vilket man förutom med Fintraffics egna tjänster även eftersträvar genom nära samarbete med intressentgrupper.

Fintraffics egna verksamhetsställen runtom i Finland är kontrollrum som kan jämföras med kontorslokaler och som inte ger upphov till väsentliga

konsekvenser för närmiljön. Trafikstyrningstjänsterna möjliggör den nuvarande järnvägs-, flyg-, väg- och sjötrafiken. Tjänsterna har stor inverkan på den regionala ekonomin, områdenas tillgänglighet, arbetskraftens och varornas rörlighet samt de nationella och regionala konkurrenskraften. Trafikstyrning, digitala tjänster och öppna data bidrar avsevärt till att minska trafikens olägenheter bland annat genom att:

- sätta fart på utvecklingen av nya rese- och logistik-tjänster med hjälp av digitalisering, gemensamma spelregler och förfaranden inom branschen
- skapa en lägesbild av trafiken i realtid och dela den, öppna data
- optimera rutter och hastigheter i syfte att bekämpa högbelastning och minska utsläppen med hjälp av trafikstyrningstjänster
- förbättra informationsgången mellan olika aktörer i syfte att förebygga och avhjälpa störningar
- dra nytta av effektiviteten som automatiseringen ger
- med hjälp av data optimera trafikledsinvesteringarna och underhållet samt användningen av trafiklederna
- göra kollektivtrafiken mer attraktiv bland annat genom att minska effekterna av störningar och bygga upp ett enhetligare dataunderlag för kollektivtrafikoperatörerna
- övervaka trafiken och dela data som stöd för effektiv myndighetsverksamhet.



Fintraffic påverkar samhället på land, till havs och i luften förutom genom trafikledningstjänster också genom att på många sätt främja interoperabiliteten mellan trafikformerna och trafiksystemets verksamhet som helhet. Tillsammans med andra aktörer bygger vi för trafiksektorn upp ett dataekosystem som är öppet för alla och där man genom att utnyttja data bättre kan främja utvecklingen av branschens tjänster. Målet med trafikens dataekosystem, som koordineras av Fintraffic, är att utveckla konkurrenskraftiga och skalbara trafik- och mobilitetstjänster som erbjuds på den inhemska och internationella marknaden och som möjliggör säkra, utsläppsnåla och användarorienterade rese- och logistikkedjor som förenar trafikformerna. I arbetet är Fintraffic framför allt en möjliggörare av andras affärsverksamhet.

Baserat på EU-kommissionens utredningar skapar dataekonomin redan ett värde på hundratals miljoner euro i trafiken i Finland. I den utredning som Fintraffic och konsultbyrån FLOU uppdaterade 2023 och 2024 har man bedömt Fintraffic's andel av trafikens dataekonomi.

Dataekosystemet skapar direkta fördelar för affärsverksamheten i bolag som arbetar med trafik, men påverkar även indirekt på samhällsnivå. Trafikdata har hjälpt olika aktörer att utveckla tjänster som har gynnat företag och ökat människors välbefinnande. Genom att öppna information och kombinera

realtidsdata kan man nå en ny nivå i optimeringen av människors och varors rörlighet. Ett exempel på en digital tjänst som främjar smidigheten i trafiken är den av Fintraffic utvecklade hamnapplikationen, där information förmedlas till olika aktörer som utifrån denna kan optimera bland annat fartygens och långtradarnas hastigheter. Inom flygtrafiken har applikationen Fintraffic Sky publicerats, som bland annat gör det möjligt att förbättra lägesbilden av drönartrafiken i det nedre luftrummet. Den mer exakta lägesbilden och utnyttjandet av informationen effektiviserar logistiken, vilket har en stor inverkan på företagets och hushållens kostnader.

Data kan samlas in och förädlas genom crowdsourcing från Fintraffic's och partner nätverkets källor men också i den andra riktningen genom utnyttjande av data som produceras av trafikanterna och de allt smartare fordonen. I järnvägstrafiken kan kapaciteten utvidgas betydligt tack vare det nya passageövervakningssystemet (projektet Digispår), vilket är ett exempel på digitaliseringsmöjligheterna. Också i de andra trafikformerna pågår många digitaliseringsgrundade utvecklingsprojekt som skapar förutsättningar för att optimera hela trafikekosystemet. Dessa omfattar till exempel att förbättra kapaciteten för informationsgången i trafikstyrningen, bygga upp en situationsbild för det lägre luftrummet och en anmälningstjänst samt elektroniska fraktsedlar för sjötrafiken.

År 2024 inrättade Fintraffic ett exportkluster som främjar exporten av trafikdatatjänster. Målet är att främja internationell affärsverksamhet för företag verksamma i Finland.

Fintraffic har förbundet sig att agera effektivt och har ett internt effektiviseringsprogram samt ekonomiska mål som härstammar från EU-regleringen i en del av sin affärsverksamhet. Med dessa säkerställs att de tjänster som offentliga organisationer och den kommersiella flygtrafiken beställer produceras kostnadseffektivt.

Policyer för berörda samhällen (S3-1)

Fintraffic har fastställt policyer som styr ansvarsarbetet för berörda samhällen. Policyerna har behandlats i bolagets program för samhällsansvar och de omfattar:

- 1.** att främja en säker, smidig och miljövänlig trafik
- 2.** att sörja för samhällelig beredskap och driftsäkra trafiktjänster
- 3.** att möjliggöra ekonomiskt effektiv trafik
- 4.** att påskynda smidigt samarbete mellan aktörer inom trafikbranschen
- 5.** att öka trafikens dataekonomi, marknad och export.

Väsentliga inverknings, centrala risker och möjligheter för de samhällen som berörs av våra tjänster har identifierats i en analys av dubbel väsentlighet som

grundar sig på principerna för bolagets riskhanteringsprocess.

Ansvarsfullheten har integrerats som en central del av Fintraffic's strategi, affärsverksamhet och övriga beslutsfattande. Vi uppdaterar årligen de väsentliga inverkningarna, riskerna och möjligheterna i anslutning till ansvarsfullhet. Vi hanterar risker i anslutning till ansvarsfullhet som en del av riskhanteringsystemet. Vi övervakar att ansvarsfullhet iaktas och förverkligas samt vidtar vid behov korrigerande åtgärder.

Fintraffic har i koncernens ledningsgrupp utsett en ansvarsperson för centrala intressentgrupper. Ansvarspersonen samordnar Fintraffic's kontakter med intressentgruppen i fråga, fastställer utvecklingslinjer och nyckelåtgärder i anslutning till intressentgruppen samt ser till att eventuella negativa effekter för intressentgruppen till följd av bolagets affärsverksamhet behandlas och att de korrigerande åtgärder som beslutats utifrån dem genomförs. Den intressentgruppsansvariges uppgift är att pejla den berörda intressentgruppens förväntningar och föra fram förväntningar, möjligheter och risker i anslutning till intressentgruppen i koncernens strategiprocess samt i analysen av dubbel väsentlighet. Förändringar i intressentgrupperna följs upp genom täta kontakter samt med hjälp av verktyg för medie- och webbuppföljning samt enkäter. Fintraffic har en visselblåsarkanal.



Fintraffic har definierat sina centrala intressentgrupper som en del av programmet för samhällsansvar, som uppdaterades i december 2025.

Fintraffics centrala intressentgrupper är kunder (beställare och myndighetspartner, slutanvändarkunder samt applikationsutvecklare och dataanvändare), ägare, personal, ministerier, forsknings-samfund, näringspolitiska intresseorganisationer, landskap och kommuner, politiker och medier. De policyer som beskrivs ovan omfattar alla samhällen som påverkas.

Vi agerar i enlighet med de internationellt erkända förklaringarna om mänskliga rättigheter samt nationella regler. Närmare information om detta finns i punkt S1-1. I enlighet med ansvarspolicyn som godkändes av Fintraffics styrelse i december 2024 följer vi EU:s ansvarsreglering och statsägarens anvisningar. FN:s Global Compact-principer styr vår verksamhet. I vår verksamhet tillämpar vi Värdepappersmarknadsföreningens kod för bolagsstyrning och OECD:s Corporate Governance-rekommendationer. Vi respekterar de centrala förklaringarna om mänskliga rättigheter, såsom den allmänna förklaringen om mänskliga rättigheter samt Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.

Fintraffic producerar tjänster i Finland. Vi agerar i enlighet med de internationellt erkända förklaringarna om mänskliga rättigheter samt nationella regler.

Centrala intressenters förväntningar och hanteringsmetoder

Intressentgrupp	Intressentgruppens förväntningar	Hanteringsmetoder	Kommunikation
Kunder: Myndigheter, Företag och organisationer Applikationsutvecklare och dataanvändare, Medborgare	<ul style="list-style-type: none"> • Upprätthållande av tjänsternas höga säkerhetsnivå och funktionssäkerhet samt effektivitet • Kompetens och kvalitet i världsklass inom trafikstyrning, data och digitala tjänster • Främjande av trafiksäkerhet samt en smidig och miljövänlig trafik • Främjande av fungerande rese- och transportkedjor och trafiktjänster • Stöd för affärsverksamheten för företag i branschen, tillväxt på marknaden • Stöd för myndigheternas arbete 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortlöpande utveckling av den höga kvaliteten på tjänster och data och deras omfattning samt funktionssäkerheten • Kontinuerlig kontakt, tydliga kundrelationsmodeller • Kundnöjdhetsenkäter och undersökning av företagsbilden • Ökad kundförståelse • Satsningar på tjänsteproduktionens funktionssäkerhet 	Löpande
Kommunikationsministeriet	<ul style="list-style-type: none"> • Främjande av statens Trafik12-plan • Iakttagande av det ägarpolitiska principbeslutet • Iakttagande av ägarstrategin • Maximering av effekter 	<ul style="list-style-type: none"> • Säkerställande av genomförandet av Fintraffics strategi • Kontinuerlig kontakt • Nära samarbete med branschens intressenter 	Löpande
Personal	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelsefullt arbete • Rättvis lön och konkurrenskraftiga personalförmåner • Högklassigt chefsarbete • Hybridarbete och högklassiga och ändamålsenliga verktyg • En bra företagskultur • Kompetensutveckling och upprätthållande av anställningsbarheten 	<ul style="list-style-type: none"> • En tät och öppen dialog med personalorganisationerna • Lönesystem och förmåner • Utveckling av chefsverktyg och utbildningar • Utveckling av kultur och kompetens • Enkäter 	Löpande
Forskningssamarbete och utbildning	<ul style="list-style-type: none"> • Främjande av vetenskap och delning av forskningsrön, främjande av samarbete • Behov av praktikplatser eller slutarbeten • Påverkande av den informationsbaserade utvecklingen av trafiksystemet 	<ul style="list-style-type: none"> • Deltagande i forskningsprojekt • Ökad synlighet vid läroanstalter • Erbjudande av praktikplatser 	Vid behov
Näringspolitiska intresseorganisationer	<ul style="list-style-type: none"> • Öppen och aktiv dialog • Främjande av gemensamma intressen 	<ul style="list-style-type: none"> • Informationsutbyte på olika branschforum i Finland och internationellt • Aktivt deltagande i valda organisationers verksamhet 	Vid behov
Kommuner och landskap	<ul style="list-style-type: none"> • Integrering av statens och kommunernas trafikdata • Säkerställande av smidigt samarbete • Utveckling av tillgängligheten 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog med kommuner och landskap • Utnyttjande av digitaliseringen och tillhandahållande av lösningar • Tjänster för hela Finland 	Löpande
Politiker	<ul style="list-style-type: none"> • Främjande av trafiksäkerhet samt en smidig och miljövänlig trafik • Uppfyllande och iakttagande av kraven i regleringen och föreskrifterna • Transparent och effektiv verksamhet, omfattande rapportering • Erbjudande av information som grund för beslut 	<ul style="list-style-type: none"> • Produktion av trafikstyrning, digitala tjänster och data i världsklass • Säkerställande av trafikstyrningens och -ledningens driftsäkerhet • Verksamhet enligt och iakttagande av regelverk och föreskrifter • Intensivt samarbete med politiska aktörer, dataproduktion 	Vid behov
Media	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiv informationsdelning • Intressant innehåll 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortlöpande information genom olika kanaler • Bakgrundsmöten • Medietjänst 	Vid behov



Fintraffic känner inte till fall där vår verksamhet till någon del skulle strida mot FN:s eller ILO:s principer.

Fintraffic har etiska anvisningar som bolaget följer i sin affärsverksamhet. Anvisningarna beskrivs närmare i avsnitt G.

Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående inverknings (S3-2)

Praxis för kontakter beskrivs i den allmänna delen av ESRS samt i SBM2 och SBM3 under S3.

Identifiering av inverknings:

De väsentliga inverkningsarna, riskerna och möjligheterna gäller olika samhällen i trafikens ekosystem, såsom användare, trafikaktörer och det bredare samhället. De har identifierats med hjälp av en dubbel väsentlighetsanalys och uppgifter som samlats in från intressentgrupper.

Tillämpning av policyerna:

Ansvarsfullhet har integrerats i Fintraffic's strategi och affärsverksamhet. Bolagets intressentgruppsansvariga samordnar kontakten med intressentgrupperna, tar upp deras förväntningar och bekymmer vid koncernens strategiska planering och bedömer deras inverknings på affärsverksamheten. Den intressentgruppsansvariges uppgift är att pejla den berörda intressentgruppens förväntningar och föra fram förväntningar, möjligheter och risker i anslutning till

intressentgruppen i koncernens strategiproces och verksamhetsplanering samt i analysen av dubbel väsentlighet. Förändringar i intressentgrupperna följs upp genom täta kontakter samt med hjälp av verktyg för medie- och webbuppföljning samt enkäter. Fintraffic har en visselblåsarkanal som finns både på bolagets intranät och på bolagets externa webbplats.

Fintraffic producerar tjänster i Finland. Vi agerar i enlighet med de internationellt erkända förklaringarna om mänskliga rättigheter samt nationella regler. Fintraffic känner inte till fall där vår verksamhet till någon del skulle strida mot FN:s eller ILO:s principer.

Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och uppmärksamma samhällenas problem (S3-3)

Fintraffic's rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och uppmärksamma samhällenas problem omfattar följande åtgärder:

1. Avhjälpan av missförhållanden:

Företaget har en visselblåsarkanal, och via den kan intressentgrupperna föra fram sina problem. Varje anmälan behandlas enligt det fastställda verksamhetssättet, men uppföljningen av de fortsatta åtgärdernas effektivitet har ännu inte systematiserats.

2. Kanalernas tillgänglighet:

Visselblåsarkanalerna finns på både interna och externa webbplatser. Anvisningarna och förfä-

ringssätten i anslutning till kanalen är offentliga och kanalen är planerad så att den är säker och skyddad mot repressalier.

3. Användarnas förtroende och deltagande:

Fintraffic bedömer regelbundet om kanalens potentiella användare känner till kanalens existens och om de litar på den. Det finns också planer på att utveckla mekanismer för att säkerställa effektiviteten.

Åtgärder avseende väsentliga inverknings på berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna (S3-4)

Ansvarsfullhet har integrerats i Fintraffic's strategi och affärsverksamhet. Vi uppdaterar årligen de väsentliga inverkningsarna, riskerna och möjligheterna för vår affärsverksamhet (analys av dubbel väsentlighet). Riskerna hanteras vi som en del av riskhanteringssystemet. Analysen av dubbel väsentlighet integreras så småningom som en del av riskhanteringssystemet, varvid man som en del av riskprocessen granskar de risker som Fintraffic's verksamhet medför för intressentgrupperna samt de risker som intressentgruppernas verksamhet medför för Fintraffic.

Vårt ansvar delas in i ansvar för miljön (E), människor och samhällen (S) samt god förvaltning (G). Målen, åtgärderna och indikatorerna i anslutning

till temana samt ansvaret för ledningen av samhällsansvaret beskrivs i Fintraffic's dokument om programmet för samhällsansvar. Genomförandet av åtgärderna i programmet för samhällsansvar följs upp tillsammans med uppföljningen av genomförandet av strategin och dessa rapporteras till bolagets styrelse.

Vårt ansvar för miljön fokuserar på att minska klimatutsläppen i vår egen verksamhet och i våra upphandlingar. Vårt ansvar för människor och samhällen fokuserar på att säkerställa en välmående, jämlik och kompetent personal, främja en säker arbetsplats, främja säker, smidig och miljövänlig trafik, producera funktionssäkra och effektiva tjänster samt påskynda ett smidigt samarbete mellan aktörer inom trafikbranschen, en växande dataekonomi och tjänster som utvecklas.

Effekterna av Fintraffic's tjänster kan delas in i direkta och indirekta konsekvenser. Fintraffic följer upp effekterna av sina tjänster för sina intressentgrupper som en del av genomförandet av strategin och uppföljningen av programmet för samhällsansvar samt genom att kontinuerligt utveckla sina indikatorer för genomslagskraft, som beskrivs närmare i bolagets årsberättelse. Dessutom pejar bolaget intressentgruppernas förväntningar på Fintraffic som en del av sin intressentgruppsverksamhet. Som ett statligt bolag betonar Fintraffic öppenhet i sin verksamhet. I ansvarsprincipen drar vi



upp följande riktlinjer: vi främjar förtroende, öppenhet och ansvarsfulla verksamhetssätt i alla våra partnerskap.

Grunden för Fintraffics program för samhällsansvar är en analys av dubbel väsentlighet. Programmet för samhällsansvar fastställer planerade och pågående åtgärder för att begränsa riskerna i anslutning till intressentgrupperna och utnyttja möjligheterna. Nyckelåtgärder listas under respektive delområde.

Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras (S3-5)

Fintraffic har i sitt program för samhällsansvar fastställt mål, åtgärder och indikatorer för sina centrala ansvarsområden som grundar sig på en analys av dubbel väsentlighet. Tidsmål har ställts upp för åtgärderna. Åtgärderna minskar de negativa inverkningarna för de berörda samhällena samt främjar de positiva inverkningarna.

Tema	Målet för 2026	Målet för 2030	Nyckelåtgärder
Främjande av säker, smidig och miljövänlig trafik	Främjande av programmen för utveckling av trafikstyrning och trafiksystemet genom information i enlighet med strategin	Trafikledningstjänster i världsklass och utveckling av trafiksystemet genom information driver Finlands utveckling till en föregångare inom säker, smidig och utsläppssnål trafik och logistik	<ul style="list-style-type: none"> • MROT, FINEST, Ilmatila 2027 • Främjande av Digispåret förnyelsen av trafikledningen (ATLAS) • Digitie, utveckling av livscykelhantering, kunskapsbaserat ledarskap • Future VTS, eVäylä • Elektroniska fraktsedlar, utveckling av en digital tvilling, dataanalys och användning av artificiell intelligens • Utveckling av trafiksystemet med information
Säkerställande av samhällelig beredskap och tillförlitliga trafiktjänster	Säkerställande av samhällelig beredskap och tillförlitliga trafiktjänster samt genomförande av relaterade planer	Säkerställande av samhällelig beredskap och tillförlitliga trafiktjänster	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder för beredskap inom trafikformerna (strategi 2025–2030)
Möjliggörande av ekonomiskt effektiv trafik	Genomförande av koncernens och flygtrafikens effektivitetsmål, effektivisering av branschens tjänsteutveckling med hjälp av digitala ekosystemtjänster	Världsledande trafikledningstjänster och digitala ekosystemtjänster effektiviserar trafiken och hjälper marknaden att utveckla effektiva lösningar för branschen	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckling av trafikledningstjänster enligt strategin • Utveckling av digitala ekosystemtjänster • Utveckling av en digital tvilling • Elektroniska fraktsedlar och utveckling av reseinformation
Främjande av smidigt samarbete mellan aktörer inom trafiksektorn, tillväxt av dataekonomimarknaden och exporten	Ökad genomslagskraft för trafikens dataekosystem och exportkluster	Fintraffic är Finlands viktigaste och populäraste leverantör av trafikdata och sammanställare av trafiksystemets lägesbild.	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckling av trafikledningstjänster enligt strategin • EU:s elektroniska fraktsedlar • Ekosystem och exportkluster • Kommunernas data integrerade i NAP • Utveckling av den digitala tvillingen • Analys av trafikdata och utnyttjande av AI

S4 Konsumenter och slutanvändare

Policyer för konsumenter och slutanvändare (S4-1)

Fintraffics policyer för konsumenter och slutanvändare grundar sig på etiska anvisningar som godkänts av bolagets styrelse, leverantörernas etiska principer och ledningssystem.

Målet med policyerna är att främja de mänskliga rättigheterna och stärka ett etiskt verksamhets sätt. Policyerna omfattar alla konsument- och slutanvändargrupper. Målet med Fintraffics strategi är att erbjuda säkra, smidiga och miljövänliga trafik-tjänster som direkt gynnar slutanvändarna.

Kärnan i Fintraffics strategi är samhällelig genomslagskraft, genom vilken man strävar efter att minska negativa inverknings av trafiken för konsumenter och slutanvändare (till exempel olyckor, utsläpp) samt öka de positiva effekterna (till exempel kortare restider och lägre kostnader).

Fintraffics egna verksamhetsställen runtom i Finland är kontrollrum som kan jämföras med kontorslokaler och som inte ger upphov till väsentliga konsekvenser för närmiljön. Trafikstyrningstjänsterna möjliggör den nuvarande järnvägs-, flyg-, väg- och sjötrafiken.

Tjänsterna bidrar avsevärt till att minska trafikens olägenheter bland annat genom att

- sätta fart på utvecklingen av nya rese- och logistik-tjänster med hjälp av digitalisering, gemensamma spelregler och förfaranden inom branschen
- skapa en lägesbild av trafiken i realtid och dela den
- optimera rutter och hastigheter i syfte att bekämpa högbelastning och minska utsläppen med hjälp av trafikstyrningstjänster
- förbättra informationsgången till konsumenterna för att förebygga störningar
- göra kollektivtrafiken mer attraktiv bland annat genom att minska störningarnas inverknings.

Fintraffic har etiska anvisningar som bolaget följer i sin affärsverksamhet. Anvisningarna beskrivs närmare i avsnitt G.

Kommunikation om policyerna

Kontakten med personer som hör till den egna arbetskraften behandlas närmare i punkt S4-2.



Utveckling av verksamhetsmodellen

Före 2026 ämnar Fintraffic utveckla rutinerna för hantering av väsentliga inverkningsrisker och möjligheter för konsument- och slutanvändare. Verksamhetsmodellen kommer att innehålla metoder för utvärdering av policyernas effektivitet.

Fintraffic stöder principerna i FN:s initiativ Global Compact som gäller miljö, arbetsliv, mänskliga rättigheter och bekämpning av korruption.

Rutiner för kontakter med konsument- och slutanvändare (S4-2)

För närvarande har Fintraffic inga allmänna rutiner som omfattar alla konsument- och slutanvändargrupper. För slutanvändarnas digitala tjänster har Fintraffic en rutin för hantering och utveckling av digitala tjänster.

Planerade åtgärder för 2026:

- bygga upp en heltäckande verksamhetsmodell för kontakter
- som grund för rutinen utnyttja nuvarande lösningar, såsom Responskanalen och visselblåsarkanalerna.

Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningsrisker och kanaler för att uppmärksamma konsument- och slutanvändares problem (S4-3)

De nuvarande lösningarna, såsom Trafikens kundservice (<https://www.palautevayla.fi>) och visselblåsarkanalerna, erbjuder mekanismer för att hantera konsumenternas och slutanvändarnas problem. Trafikens kundservice är Trafikledsverkets, NTM-centralernas och Fintraffic:s gemensamma rikstäckande rådgivningstjänst för frågor som gäller landsvägar, järnvägar och vattenleder. Tjänsten är avsedd för alla som använder statens trafikleder.

På Responskanalens webbplats kan man ge respons, ställa frågor och komma med utvecklingsförslag och göra anmälningar om statens trafikleder. På webbplatsen kan man också läsa respons och meddelanden från det egna området. I respons som gäller underhållet av vägar som kommunen underhåller (till exempel gator) ska kommunen eller staden kontaktas. Närmare information om visselblåsarkanalerna finns i punkt G1-1.

Dessa mekanismer utgör dock inte en heltäckande verksamhetsmodell.

Utvecklingsmål för 2026:

- bygga upp en övergripande verksamhetsmodell för att gottgöra för negativa inverkningsrisker
- inkludera uppföljning och rapportering av effektiviteten i mekanismerna.

Åtgärder avseende väsentliga risker och möjligheter (S4-4)

Fintraffic har ännu ingen systematisk rutin för att hantera riskerna för konsument- och slutanvändare och utnyttja möjligheterna.

Utvecklingsmål för 2026:

- en verksamhetsmodell för hantering av väsentliga risker och möjligheter skapas, så att man med hjälp av modellen i fortsättningen regelbundet kan bedöma riskhanterings effektivitet.

Mål för hur negativa inverkningsrisker ska hanteras och positiva inverkningsrisker stärkas (S4-5)

För närvarande har Fintraffic inga fastställda mål för hur negativa inverkningsrisker ska hanteras, positiva inverkningsrisker stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras.

Utvecklingsmål för 2026:

- fastställa målen och utveckla rutiner som stöder dem som en del av verksamhetsmodellen för 2026.

Slutsatser och utvecklingsutsikter

Fintraffic har förbundit sig att förbättra beaktandet av konsument- och slutanvändare i sitt ansvarsarbete. De kommande åtgärderna fokuserar på att bygga upp omfattande rutiner för

- att hantera risker och möjligheter för konsument- och slutanvändare
- att gottgöra för negativa inverkningsrisker och stärka positiva inverkningsrisker
- att förbättra kommunikationen och samarbetet med konsument- och slutanvändare.



Tema	Målet för 2026	Målet för 2030	Nyckelåtgärder
Förebyggande av farosituationer, minskning av restider och trängsel samt minskning av utsläpp från resor	Främjande av strategiska projekt för trafikledning och digitala ekosystemtjänster enligt plan	Världsledande trafikledningstjänster och digitala ekosystemtjänster driver Finlands utveckling till en föregångare inom säker, smidig och lågutsläppande trafik och logistik. Fintraffics trafik tjänster för konsumenter är de mest populära i Finland	<ul style="list-style-type: none">• MROT, FINEST, Ilmatila 2027• Främjande av Digispåret förnyelsen av trafikledningen (ATLAS)• Digitie, utveckling av livscykelhantering, kunskapsbaserat ledarskap• Future VTS, eVäylä• Elektroniska fraktsedlar, utveckling av en digital tvilling, dataanalys och användning av artificiell intelligens• Utveckling av trafiksystemet med information• Utveckling av ett kunskapsunderlag för trafiken och lägesbildstjänster
Minimering av störningar orsakade av trafikledningstjänster	Säkerställande av samhällelig beredskap och tillförlitliga trafik tjänster samt genomförande av relaterade planer	Säkerställande av samhällelig beredskap och tillförlitliga trafik tjänster	<ul style="list-style-type: none">• Åtgärder för beredskap inom trafikformerna (strategi 2025–2030)
Förbättring av förutsättningarna för kollektivtrafiken	Utveckling av reseinformation, ekosystemarbete och branschens samarbete	Världsledande digitala ekosystemtjänster för mobilitet effektiviserar trafiken, hjälper marknaden att utveckla effektiva och kundvänliga lösningar för branschen. Finländska informationstjänster för kollektivtrafiken är världens mest avancerade	<ul style="list-style-type: none">• Utveckling av digitala mobilitetstjänster• Insamling av reseinformation inom social- och hälsovården• Funktion av trafikens dataekosystem
Främjande av nya, innovativa och kostnadseffektiva tjänster inom trafiken	Ökad genomslagskraft för trafikens dataekosystem, utveckling av kunskapsunderlaget och främjande av trafik tjänsternas tillgänglighet (tillgänglighetsinformation)	Finlands trafikdataekosystem fungerar bäst i världen och möjliggör den mest effektiva tjänsteutvecklingen	<ul style="list-style-type: none">• Funktion av trafikens dataekosystem• Fintraffics datatjänster• Utveckling av reseinformation inkl. Tillgänglighetsinformation• Exportklustrets verksamhet



G1 Ansvarsfullt företagande

Hantering av inverknings, risker och möjligheter, mått och mål (ESRS 2 IRO-1)

Riskerna kartläggs organisationsvis per affärsverksamhet, tjänst och funktion och omfattar alla 43 verksamhetsställen. För närvarande bedöms riskerna och möjligheterna utifrån risklistor som myndigheterna skapat och själva utarbetat, erfarenhetsbaserad information samt kundernas och samarbetspartnerns observationer. Rapporteringen till Fintraffics ledningsgrupp och styrelse genomförs två gånger per år i enlighet med kraven i corporate governance-modellen. En noggrannare och systematisk verksamhetsmodell har tagits i bruk i insamlingen och behandlingen av risker samt i rapporteringen, och riskkartläggningen 2/2025 har genomförts enligt den nya modellen. Följande kartläggning och rapportering utvecklas enligt ändringar i regleringen, behov, erfarenheter och respons.

Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur (G1-1)

För att säkerställa enhetligheten inom koncernen följer hela Fintraffic-koncernen ett gemensamt ledningssystem. I koncernens beslutsfattande och förvaltning iakttas aktiebolagslagen, bolagsordningen samt de gemensamma anvisningar och principer som fastställs i denna arbetsordning.

Fintraffic har sedan grundandet haft etiska anvisningar som godkänts av styrelsen och som senast uppdaterats i slutet av 2025.

Fintraffic har infört policyer som styr verksamheten, såsom upphandlingspolicy, ansvarspolicy, riskhanteringspolicy och säkerhetspolicy.

Bolaget inledde 2024 ett projekt för utveckling av företagskulturen i enlighet med strategiprogrammet och detta har fortsatt under 2025. Med projektet eftersträvar man en enhetlig företagskultur i koncernen och främjar engagemanget för den. Inom projektet pågår flera program som stärker företagskulturen. Det viktigaste resultatet i slutet av 2025 var handboken om företagskultur. För utarbetandet av den ordnades 27 kulturkaféer runtom i Finland där man samlade in personalens synpunkter både om utvecklingen av företagskulturen och om handbokens innehåll, prioriteringar och uttryck.



Visselblåsarkanal

Fintraffic använder en visselblåsarkanal för att gottgöra för negativa inverknings och behandla samhällenas bekymmer. Via kanalen kan personal och utomstående intressentgrupper föra fram sina problem. Varje anmälan behandlas på det sätt som föreskrivs i lagen.

Visselblåsarkanalerna finns på både interna och externa webbplatser. Anvisningarna och förfarings-sätten i anslutning till kanalen är offentliga och kanalen är planerad så att den är säker och skyddad mot repressalier.

Fintraffic bedömer regelbundet om kanalens potentiella användare känner till kanalens existens och om de litar på den. De etiska anvisningarna förbjuder repressalier mot anmälarna och uppgifter om anmälningskanalen finns på den interna och externa webbplatsen.

Policy, anvisningar och utbildning i anslutning till visselblåsarkanalerna utvecklas under 2026.

Via visselblåsarkanalerna har Fintraffic fått kännedom om sammanlagt 38 fall under de år kanalen har varit i bruk. Dessa har inte gällt missbruk, utan har huvudsakligen handlat om osakligt beteende.

Kostnadseffektivitet

Ett av Fintraffic's centrala ansvarsmål är kontinuerlig förbättring av kostnadseffektiviteten. De fördelar

som effektiviseringen ger inom väg- och järnvägstrafikstyrningen samt sjötrafikledning överförs i sin helhet från Fintraffic till Trafikledningsverket, som får de tjänster de behöver till förmånligare enhetskostnader. Inom flygtrafiktjänstens verksamhet sammankopplas effektiviseringen med prestationsplanerna i enlighet med EU-bestämmelserna, där alla aktörer inom luftfartsbranschen drar nytta av effektiviseringen. Sommaren 2025 fastställde EU-kommissionen prestationsplanen RP4 för 2025–2029 och drog upp riktlinjer för effektivitetsmålen för följande femårsperiod.

Fintraffic eftersträvar en effektivisering på 30 miljoner euro i styrningen av väg- och järnvägstrafikstyrningen samt sjötrafikledningen under perioden 2023–2028. Under 2023–2025 har bolaget konstaterat en kumulativ effektivisering på sammanlagt 15 miljoner euro tack vare en ökning av automatiseringsgraden, effektivare trafikstyrningsarbete och kostnadseffektiva upphandlingar. Effektivisering har också uppstått genom att utnyttja skalfördelar, då bolaget har kunnat erbjuda mer omfattande servicehelheter utan en kostnadsökning i samma proportion. Effektivisering har också uppstått genom långsiktig egendomsförvaltning.

Inom flygtrafiktjänsten har trafikmängderna inte utvecklats enligt prestationsplanen RP4. Utöver sanktionerna på grund av Rysslands anfallskrig har de kinesiska flygbolagens minskade användning av

Finlands luftrum tydligt begränsat flygvolymer i förhållande till de fastställda volymerna i prestationsplanen. Därmed uppnåddes inte utvecklingsmålen för enhetskostnaderna 2025. De faktiska kostnaderna underskred däremot kostnaderna som fastställdes i prestationsplanen.

Hantering av förbindelser med leverantörer (G1-2)

Fintraffic köper varor och tjänster i stor utsträckning. Fintraffic's upphandlingar styrs av upphandlingslagstiftningen (beroende på affärsverksamhet antingen lagen om offentlig upphandling eller försörjningslagen) och av koncernens verksamhetsplan för upphandlingar samt upphandlingspolicy. Ansvarfulla upphandlingar främjas förutom genom upphandlingslagstiftningen även med hjälp av de etiska anvisningarna Code of Conduct som togs i bruk 2025 och som bifogas till Fintraffic's upphandlingsavtal. Fintraffic har fastställt de upphandlingar som har den största koldioxidsnålhetspotentialen och fastställt koldioxidsnålhetsåtgärder för dessa upphandlingar. För varje huvudkategori av upphandlingar har man också utarbetat gemensamma minimikrav för ansvarsfullhet.

I samband med konkurrensutsättningarna ställs krav på anbudsgivarna, och på basis av avtalsvillkoren är det möjligt att göra interna granskningar av upphandlingarna för att säkerställa att det inte

förekommer oegentligheter. Leverantörerna ska följa lagar, mänskliga rättigheter och principerna för hållbar utveckling samt bekräfta att de inte omfattas av internationellt fastställda sanktioner.

Fintraffic's verksamhetsplan för upphandlingar och interna anvisningar fastställer upphandlingens ansvar och verksamhetssätt. Leverantörerna förutsätts följa lagar, författningar, god handelssed och principerna för hållbar utveckling samt vara ansvarsfulla. Verksamhetssätten inom Fintraffic's upphandlingsverksamhet utvecklas målinriktat så att man i alla tjänsteavtal kan säkerställa att de olika delområdena inom ansvarsfullhet beaktas och tillämpas i den omfattning som upphandlingshelheten förutsätter. Fintraffic's relationer till leverantörerna grundar sig på förtroende och öppenhet. Man strävar efter en kontinuerlig och öppen dialog med leverantörerna både före upphandlingarna och under avtalsperioden. Fintraffic har definierat de strategiskt viktigaste leverantörerna och för en aktiv dialog med dem.

Personalen som deltar i Fintraffic's upphandlingar utbildas regelbundet i genomförandet av upphandlingar, och de centrala utbildningarna har fastställts som obligatoriska för ansvarspersonerna. Tack vare upphandlingsutbildningen för personalen har Fintraffic förutsättningar att säkerställa att målen för hållbar utveckling beaktas i upphandlingarna och att endast leverantörer som uppfyller skyldigheterna på behörigt sätt väljs ut som avtalspartner. Detta



förbättrar hållbarheten i leverantörsrelationerna. Fintraffic upphandlar en stor del av de varor, tjänster och andra nyttigheter som används i Finland av finländska leverantörer. I Fintraffic's upphandlingspolicy iakttas den fastställda principen om jämlikhet och icke-diskriminering både i valet av leverantörer och under samarbetet.

I sina upphandlingsavtal och andra beställningar fastställer Fintraffic betalningsvillkoren själv och generellt används 21 eller 30 dagar som betalningsvillkor vid återkommande fakturering och en längre betalningstid endast i undantagsfall. Enligt avtalet betalas också förskottsbetalningar. Utgångspunkten är att alla fakturor betalas i tid och enligt avtalade betalningsvillkor.

Fintraffic beaktar i stor utsträckning att skyldigheterna enligt beställansvarslagen följs och detta kontrolleras i regel hos alla nya leverantörer, även om avtalet inte omfattas av tillämpningsområdet för beställansvarslagen. Målet är att Fintraffic ingår alla upphandlingsavtal med ansvarstagande leverantörer som kan påvisa att dessa skyldigheter uppfylls.

Förebyggande arbete mot och upptäckt av korruption och mutor (G1-3)

Fintraffic har sedan grundandet haft gällande etiska anvisningar. Enligt anvisningarna har bolaget nolltolerans mot korruption. Fintraffic har tagit i bruk en anvisning mot korruption som innehåller anvisningar för att förebygga korruption och oegentligheter i organisationen.

Utbildningen om korruption utvecklas under 2026.

Bekräftade fall av korruption och mutor (G1-4)

År 2025 inkom elva rapporter via Fintraffic's visseblåsarkanal. Under rapporteringsperioden 2025 fick Fintraffic inte kännedom om några misstänkta eller bekräftade fall av korruption eller mutor, och inga domar eller böter utfärdades för brott mot lagar om bekämpning av korruption och mutor. Alla rapporter som lämnas via visseblåsarkanalens rapporteras till styrelsens revisionsutskott på en anonymiserad och aggregerad nivå.

Politiskt inflytande och lobbyverksamhet (G1-5)

Fintraffic ställer sin sakkunskap till beslutsfattarnas förfogande och strävar på så sätt efter att förbättra kvaliteten på det offentliga beslutsfattandet. Bolaget ger inte ekonomiskt stöd till politiska partier och stöder inte heller annars i enlighet med sina etiska regler politiska partier eller andra organisationer eller personer som hör till det politiska systemet.

Under räkenskapsåret 2025 främjade Fintraffic utvecklingen av bestämmelserna om trafikstyrning och trafikinformation samt erbjöd information och synpunkter om främjandet av projekt med anknytning till dessa teman.

Fintraffic följer lagstiftningen om öppenhetsregistret och rapporterar om sina påverkansåtgärder till det rapporteringssystem som upprätthålls av myndigheten (statens revisionsverk) två gånger om året. Fintraffic's och dess affärsverksamhetens verkställande direktörer ansvarar för tillsynen över bolagets påverkansarbete.



FINTRAFFIC, PB 71, 00241 HELSINGFORS