

# Kestävyysraportti 2025



KAUPUNKILIIKENNE



# Sisällys

|   |           |   |           |
|---|-----------|---|-----------|
| <b>Toimitusjohtajan katsaus</b>   | <b>3</b>  | <b>Yhteiskunnalliset tiedot</b>                   | <b>41</b> |
| <b>Yleiset tiedot</b>   | <b>4</b>  | S1 Oma henkilöstö                                 | 42        |
| Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet   | 5         | S2 Arvoketjun työntekijät                         | 54        |
| Vastuullisuuden johtaminen  | 8         | S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt           | 58        |
| Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju  | 13        | S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät                   | 62        |
| Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyen Kaupunkiliikenteen olennaisiin aiheisiin | 19        | <b>Hallintotapatiedot</b>                         | <b>65</b> |
| <b>Ympäristötiedot</b>  | <b>25</b> | <b>Kuvat:</b>                                     |           |
| E1 Ilmastonmuutos   | 26        | s. 54: Delete Finland, muut: Kaupunkiliikenne Oy. |           |
| E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit  | 36        |   |           |
| E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous  | 38        |   |           |

# Toimitusjohtajan katsaus



**V**uosi 2025 oli Kaupunkiliikenteelle merkittävä askel kestävyysraportoinnin kehittämisessä ja vastuullisuuden entistä vahvemmassa integroimisessa kaikkeen toimintaamme. Osoitukseksi siitä liityimme UN Global Compact -aloitteeseen, joka auttaa meitä kehittämään liiketoimintaamme yhä vastuullisempaan suuntaan. Julkaisemme nyt ensimmäisen eurooppalaisia kestävyysraportointistandardeja mukailevan raporttimme, joka kokoaa yhteen työmme ympäristö vastuun, sosiaalisen vastuun ja hyvän hallintotavan vahvistamiseksi.

Perustehtävämme – kestävän liikkumisen palvelujen ja raideliikenteen infran kehittäminen – on tärkeä osa pääkaupunkiseudun elinvoimaa. Vuonna 2025 etenimme kohti hiilineutraaliustavoitettamme vähentämällä rakentamisen, liikennöinnin ja kiinteistöjemme päästöjä, lisäämällä uusiutuvan energian käyttöä ja kehittämällä projektimme hiilijohtamista. Merkittävät rakentamisprojektimme, kuten Koskelan varikko ja Länsiratikat, osoittivat, että kunnianhimoiset ilmastotavoitteet voidaan tuoda osaksi suunnittelua ja toteutusta jo varhaisessa vaiheessa.

Sosiaalisessa vastuussa henkilöstömme hyvinvointi, osaaminen ja turvallisuus olivat keskiössä. Työtapaturvamataajuutemme laski tavoitetasolle, ja panostimme työkyky-

johtamiseen sekä esihenkilötyön kehittämiseen. Samalla vahvistimme hankintojemme vastuullisuutta.

Kaupunkilaiset ovat toimintamme keskiössä. Vuonna 2025 kuljetimme 147 miljoonaa matkustajaa ja teimme määrätietoista työtä matkustaja- ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Rakentamisen ja liikennöinnin vaikutuksia ympäristöön ja asukkaisiin hallittiin suunnitelmallisesti, ja aktiiviseen sidosryhmävuoropuheluun panostettiin erityisesti suurissa hankkeissamme.

Kestävyys on meille strateginen voimavara ja perusta, jolle rakennamme tulevaisuutta. Vuonna 2026 teemme vastuullisuusstyöstämme entistä tavoitteellisempaa laatimalla vastuullisuusstrategian ja päivittämällä ilmastotavoitteemme. Näin tuemme omistajiemme tavoitteita ja vahvistamme asemaamme kestävien kaupunkien parhaana liikuttajana ja kehittäjänä.

## **Juha Hakavuori**

Toimitusjohtaja, Kaupunkiliikenne Oy

# Yleiset tiedot



# Kestävyyssraportin yleiset laatimisperusteet

**P**ääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kestävyysraportti mukailee eurooppalaisia kestävyysraportointistandardeja (European Sustainability Reporting Standards, ESRS). Huomioimme raportissa myös European Financial Reporting Advisory Groupin (EFRAG) marraskuussa 2025 julkaisemat luonnokset uusiksi kestävyysraportointistandardeiksi.

Kaupunkiliikenne ei ole veloitettu ESRS-standardien mukaiseen raportointiin, kun uudet raja-arvot tulivat voimaan. Raportoimme kestävydestämme vapaaehtoisesti ensimmäistä kertaa vuoden 2025 tietojen perusteella. Emme kuitenkaan raportoi EU-taksonomian mukaisia tietoja tässä raportissa. Raportin tietoja ei ole varmentanut ulkopuolinen kestävyysraportointitarkastaja.

Toteutamme kestävyysraportin konsolidoinnin konsernitilinpäätöksen tavoin, ja raportti kattaa koko konsernin. Kestävyysraportoinnin piiriin kuuluvat Kaupunkiliikenteen konsernitilinpäätökseen yhdistettävät tytäryhtiöt Suomenlinnan

Liikenne Oy, Ruskeasuon varikkokiinteistö Oy ja Kiinteistö Oy Mosaiikkitorin Pysäköintilaitos. Kestävyysraportin raportointikausi on sama kuin konsernitilinpäätöksessä eli kalenterivuosi.

Kestävyysraportti kattaa Kaupunkiliikenteen arvoketjun ylä- ja alavirran. Kaupunkiliikenteen arvoketjun ylävirta muodostuu tavarantoimittajista ja palveluntuottajista, jotka mahdollistavat palvelujen, kuten liikennöinnin sekä joukkoliikenneinfran tuottamisen sekä kaluston ylläpidon, kunnostamisen ja toiminnan kehittämisen. Alavirran muodostavat sopimus- ja matkustaja-asiakkaamme, joille tuotamme palvelujamme. Sopimusasiakkaitamme ovat Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit, Helsingin seudun liikenne HSL, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos HKL sekä Länsimetro Oy.

Kaupunkiliikenteen johtoryhmä on hyväksynyt tämän kestävyysraportin julkistettavaksi 6.3.2026.

## Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot

### Aikavälit

Kaupunkiliikenne on soveltanut ESRS 1 -standardissa määriteltyjä aikavälejä. Lyhyen aikavälin aikahorisontti tarkoittaa tilinpäätöksemme määrittelemää raportointijaksoa, joka on yksi kalenterivuosi. Keskipitkän aikavälin aikahorisontti ulottuu lyhyen aikavälin raportointijakson lopusta viiteen vuoteen ja pitkän aikavälin aikahorisontti yli viiteen vuoteen.

### Arvoketjun arviointi

Kaupunkiliikenne on käyttänyt välillisiä lähteitä raportoidessaan arvoketjuun liittyviä ympäristötietoja Scope 3 -kasviuonekaasupäästöjen osalta, erityisesti ostettujen tuotteiden ja palveluiden sekä investointien kategorioissa. Ostettujen tuotteiden ja palveluiden sekä investointien päästöt on laskettu europohjaisilla päästökertoimilla silloin, kun elinkaari päästöjä kuvaavia todellisia päästökertoimia ei ole ollut saatavilla. Lisäksi joitain datapisteitä eri Scope 3 -kategorioissa on arvioitu. Jatkossa Kaupunkiliikenne pyrkii saamaan todelliset päästötiedot tai muut ensisijaiset päästölaskennassa hyödynnettävät tiedot suoraan toimittajilta tai muilta arvoketjuun kuuluvilta kumppaneilta. E5-standardin yhteydessä raportoitavissa jäteluvuissa on käytetty myös joitain arvioita.

### Arvioinnissa käytetyt lähteet ja tulosten epävarmuus

Kaupunkiliikenne kerää määrällisiin mittareihin liittyvät tiedot alan parhaiden käytäntöjen mukaisesti olennaisia viitekehyksiä ja ohjeistuksia hyödyntäen. Olemme tunnistanee mittarit, joihin kohdistuu korkean tason mittausepävarmuus, ja ilmoitamme näistä niihin liittyvissä osioissa.

Tuloksiin liittyy epävarmuuksia silloin, jos tieto

- perustuu mahdollisiin tuleviin tapahtumiin tai sisältää muita arvioita (esim. saavutettu kasviuonekaasupäästöjen vähennys)
- perustuu toissijaisiin tietoihin (esim. ostettujen tavaroiden ja palveluiden elinkaari päästöt) on kerätty manuaalisesti ja tiedonkeruu on sisältänyt useita vaiheita

### Siirtymäsäännösten hyödyntäminen

Kaupunkiliikenne käyttää ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin mahdollistamaa siirtymäsäännöstä, jossa yrityksen ei tarvitse antaa vertailutietoja ESRS-standardien mukaisen kestävyys selvityksen ensimmäisenä laatimisvuonna. Lisäksi standardi sisältää luettelon vaiheittain käyttöön otettavista tiedonantovaatimuksista. Näitä helpotuksia sovelletaan etenkin taloudellisten vaikutusten tiedonantovaatimusten osalta.



# Vastuullisuuden johtaminen

## Hallintoelinten kokoonpano ja monimuotoisuus

Kaupunkiliikenne Oy:n hallintoelimiä ovat hallitus, tarkastusvaliokunta, johtoryhmä ja laajennettu johtoryhmä. Kaupunkiliikenne Oy:nylin päättävä elin on hallitus. Hallitus vastaa sisäisestä hallinnosta ja edustamisesta, osakeyhtiölain noudattamisesta, toimitusjohtajan ohjaamisesta ja valvonnasta sekä maksukyvyn huomioimisesta.

Hallitukseen kuuluu kuusi jäsentä, joista kolme on Helsingin kaupungin valitsemia, yksi Vantaan kaupungin edustaja ja kaksi asiantuntijajäsentä. Hallituksessa ei ole henkilöstön edustajia. Hallituksen sihteerinä toimii Kaupunkiliikenne Oy:n toimitusjohtaja.

### Hallituksen kokoonpano 1.1.-31.8.2025

Minna Salminen (Helsingin kaupunki), puheenjohtaja

Joona Turtiainen (Helsingin kaupunki), varapuheenjohtaja

Tuomas Rantanen (Helsingin kaupunki)

Tero Anttila (Vantaan kaupunki) 22.4.2025 asti

Markus Holm (Vantaan kaupunki) 23.4. 2025 alkaen

Marina Louhija (asiantuntijajäsen)

Gunnar Heipp (asiantuntijajäsen)

### Hallituksen kokoonpano 1.9.2025 alkaen

Eetu Kinnunen (Helsingin kaupunki), puheenjohtaja

Jessica Karhu (Helsingin kaupunki), varapuheenjohtaja

Maria Miala (Helsingin kaupunki)

Markus Holm (Vantaan kaupunki)

Marina Louhija (asiantuntijajäsen)

Gunnar Heipp (asiantuntijajäsen)

Hallituksella on tarkastusvaliokunta, joka seuraa ja arvioi hallituksen tukena yhtiön taloudellista raportointiprosessia sekä sisäisen valvonnan, sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan prosesseja. Tarkastusvaliokunta seuraa myös yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmän toimivuutta. Tarkastusvaliokuntaan kuuluu kolme hallituksen jäsentä.

Kaupunkiliikenteen hallitus nimittää yhtiölle toimitusjohtajan, joka johtaa yhtiön toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Vuonna 2025 Kaupunkiliikenteen toimitusjohtajana toimi Juha Hakavuori.

Kaupunkiliikenteen johtoryhmään kuuluvat johtajat vastaavat Kaupunkiliikenteen taloudesta, toiminnanohjauksesta, henkilöstöstä ja viestinnästä, hallinnosta ja hankinnasta, omaisuudenhallinnasta, liikennöinnistä, kunnossapidosta ja suurista kaupunkihankkeista.

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii toimitusjohtaja. Johtoryhmä avustaa toimitusjohtajaa toteuttamaan yhtiön strategiaa, koordinoi koko yhtiötä koskevia kehityshankkeita ja määrittää toimintaa ohjaavia periaatteita. Johtoryhmän jäsenet raportivat toimitusjohtajalle, ja heidän päätehtävänä on johtaa yhtiön toimintoja ja oman yksikön päivittäistä toimintaa. Kaupunkiliikenteellä on myös laajennettu johtoryhmä, johon kuuluvat yksiköiden johtajien lisäksi viestinnän ja henkilöstön edustajat.

## Hallintoelinten vastuullisuuteen liittyvä rooli

Kaupunkiliikenteen hallitus päättää yhtiön strategiasta ja siihen liittyvistä tavoitteista. Hallitus seuraa omistajastrategiassa ja yhtiön omassa strategiassa asetettujen tavoitteiden toteutumista, toimialan ja toimintaympäristön kehitystä, julkista sääntelyä, kilpailutilannetta ja asiakasrakennetta, yhtiön taloustilannetta, riskienhallinnan tilannetta ja kehitystä, henkilöstön työhyvinvointia, ympäristö- ja ilmastotavoitteita sekä muita kestävyystavoitteita.

Toimitusjohtajan tehtävänä on varmistaa, että yhtiön strategia ja liiketoimintamalli tukevat kestäväää kehitystä ja täyttävät siihen liittyvän lainsäädännön vaatimukset. Kaupunkiliikenteen johtoryhmä määrittelee vastuullisuustyön keskeiset painopisteet, päättää yhtiötason vastuullisuustavoitteista ja arvioi niiden edistymistä osana Kaupunkiliikenteen strategiaprosessia. Johtoryhmä ja hallitus seuraavat neljännesvuosittain yhtiötason tavoitteiden edistymistä. Johtoryhmä hyväksyy yhtiötason tavoitteista johdetut liiketoimintayksikkökohtaiset tavoitteet. Näiden tavoitteiden toteutumisesta vastaa kunkin yksikön johtaja, joka raportoi toimitusjohtajalle. Yksiköiden johtoryhmät seuraavat tavoitteiden toteutumista.

Vastuullisuuteen liittyvä sidosryhmävuoropuhelu, kuten kaksinkertaisen olennaisuuden arviointi ja tavoitteiden asetanta, huomioi useiden organisaatiotasojen näkemykset hallituksesta asiantuntijatasolle asti. Tämä varmistaa riittävät sisäiset valvontamenettelyt. Johtoryhmä ja hallitus tarkastavat säännöllisesti vastuullisuustavoitteet ja -tulokset. He ottavat huomioon kestävyteen liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet Kaupunkiliikenteen strategiassa, päätöksenteossa, riskienhallinnassa ja liiketoiminnan suunnittelussa.

## Hallintoelinten kokoonpano

|                          | Jäsenten määrä | Naisia | Miehiä |
|--------------------------|----------------|--------|--------|
| Hallitus 1.1.–31.8.2025  | 6              | 33 %   | 66 %   |
| Hallitus 1.9.–31.12.2025 | 6              | 50 %   | 50 %   |
| Johtoryhmä               | 10             | 40 %   | 60 %   |
| Laajennettu johtoryhmä   | 14             | 43 %   | 57 %   |

Vastuullisuusvaikutusten perusteella Kaupunkiliikenne on tehnyt päätöksiä, jotka vaikuttavat muun muassa rakentamisen ilmastovaikutuksiin sekä liikenne-, matkustaja- ja työturvallisuuteen. Toimenpiteistä kerrotaan lisää ympäristövastuuseen ja sosiaaliseen vastuuseen sekä hyvään hallintotapaan liittyvissä osioissa.

## Hallintoelinten Kaupunkiliikenteen liiketoimintaan ja vastuullisuuteen liittyvä osaaminen

Varmistamme hallituksen alan ja asiakastarpeiden ymmärryksen sillä, että hallituksessa on sekä omistaja- että asiantuntijajäseniä. Hallituksen jäsenten erilaiset taustat ja kokemus tukevat Kaupunkiliikennettä, jotta yhtiö voi saavuttaa strategiset tavoitteensa.

Helsingin kaupunki asettaa Kaupunkiliikenteen hallituksen jäsenille osaamisvaatimuksia omistajastrategiassaan. Yksi vaatimuksista on kestävä kehitys ja vastuullisuus. Hallituksessa on myös jäseniä, joilla on erityisosaamista vastuullisuusjohtamisesta ja rakentamisen ympäristöasioiden hallinnasta. Hallitus ja tarkastusvaliokunta käsittelevät kokouksissaan säännöllisesti Kaupunkiliikenteen johdon ja asiantuntijoiden katsauksia kestävyiden eri osa-alueilta. Katsauksista hallituksen jäsenet saavat tietoa yhtiön kestävyteen liittyvistä olennaisimmista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista sekä yhtiön vastuullisuustavoitteiden edistymisestä. Katsauksilla varmistetaan, että myös hallituksella on ajantasainen tietämys ja osaaminen kestävyysasioissa.

Vuoden 2025 aikana johtoryhmä osallistui vastuullisuuteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamiseen ja arviointiin. Järjestimme sekä johtoryhmälle että hallitukselle vastuullisuuteen ja kestävyysraportointiin liittyvän koulutuksen tammikuussa 2025. Vastuullisuuspäällikkö raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle kestävyysraportoinnin ja vastuullisuustyön etenemisestä kahdesti vuoden 2025 aikana.

## Hallintoelinten vuonna 2025 käsittelemät vastuullisuusaiheet

Tiedotamme kestävyysseikoista hallitukselle, toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle säännöllisesti muun muassa osana yhtiön avaintulosraporttia, turvallisuus-, ympäristö- ja laatutilannekuvaa, henkilöstökatsausta, riskienhallinnan tilannekuvaa sekä strategisten projektien tilannekuvaa. Kuvaamme raporteissa toimintaperiaatteiden, toimien, mittareiden ja tavoitteiden tulokset ja tehokkuuden. Raportit sisältyvät johdon katselmukseen, ja niiden käsittely kuuluu johdon vuosikelloon. Johtoryhmä katselmoi tulokset ensin, minkä jälkeen se esittelee ne hallitukselle.

Vuosikellon mukaisten asioiden lisäksi johtoryhmä ja hallitus käsittelevät vuoden 2025 aikana muun muassa asiakaskokemusta, turvallisuutta, työhyvinvointia, liikennöinnin meluhaittoja, compliance-toimintaa ja hankintojen vastuullisuutta. Johtoryhmä ja hallitus päättivät Kaupunkiliikenteen uusista vastuullisuusperiaatteista ja liittyvästä kiertotalouden green deal -sitoumukseen.

## Kestävyteen liittyvä suorituskyky kannustinjärjestelmissä

Kaupunkiliikenteen hallituksen palkkiot perustuvat Helsingin kaupungin omistajastrategiaan. Hallituksella ei ole erillistä tulokseen perustuvaa palkitsemisjärjestelmää. Kaupunkiliikenteen toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitseminen perustuu työehtosopimukseen. Tämän, lisäksi toimitusjohtajalle ja johtoryhmän jäsenille voidaan maksaa kalenterivuodelta tulospalkkiota, jos ennalta määritellyt tavoitteet ja rahoitusehto toteutuvat.

Kaupunkiliikenteen tulospalkkiojärjestelmän tavoitteena on edistää strategian toteutumista, ja tulospalkkiotavoitteet määritellään strategisten tavoitteiden pohjalta. Tulospalkkiojärjestelmässä on sekä yhtiö- että liiketoimintayksikkökohtaisia tavoitteita. Tietty osuus muuttuvasta palkitsemisesta riippuu kestävyystavoitteista. Yhtiön yhteiset tavoitteiden painoarvon on 60 prosenttia ja yksikkökohtaisten tavoitteiden 40 prosenttia. Tulospalkkiojärjestelmä kattaa koko organisaation ja kaikki työntekijät, ja siitä päättää Kaupunkiliikenteen hallitus.

Vuonna 2025 kestävyteen liittyvät kaikille yhteiset tulospalkkiotavoitteet koskivat johtamisen laatua ja työtapaturmataajuutta. Yksikötason kestävyystavoitteina oli vähentää raitioliikenteen onnettomuuksia, parantaa turvallisuuskulttuuria, edistää rakentamisprojektien päästölaskentaa, toteuttaa strategista hiilineutraaliusohjelmaa sekä parantaa työtyytyväisyyttä.

## Selvitys kestävyttä koskevasta due diligence -prosessista

Taulukko kuvaa Kaupunkiliikenteen tapoja tunnistaa, ehkäistä, lieventää ja seurata toimintansa ja arvoketjunsä kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja ihmisiin.

## Riskienhallinta ja kestävyysraportoinnin sisäinen valvonta

Kaupunkiliikenteen riskienhallintaa ohjaavat riskienhallintapolitiikka sekä muut riskienhallintaan liittyvät ohjeet. Riskienhallintapolitiikka käsittää riskienhallinnan periaatteet, tavoitteet ja menettelyt sekä niihin liittyvät vastuut ja toimintatavat.

Kaupunkiliikenteen toiminnassa riskienhallinta on osa päivittäistä johtamista. Sen avulla varmistamme, että saavutamme asettamamme tavoitteet. Talouden ennustetavuudesta pidämme huolta puuttamalla tunnistettuihin riskeihin jo ennakkoon. Riskienhallinta on osa strategia- ja taloussuunnitteluprosessia, yksiköiden toiminnan suunnittelua ja toimintaa, turvallisuutta sekä muutosten hallintaa.

Jatkuvan toiminnan riskirekisteriä ylläpidämme siihen tarkoitettussa järjestelmässä, jossa arvioimme riskien suuruutta riskimatriisin avulla. Riskien arvioinnissa huomioimme riskin toteutumisen todennäköisyyden ja sen seurausten vakavuuden. Riskin arvioimme eri vahinkolajien näkökulmista, joita ovat henkilöturvallisuus, liikennekapasiteetti, rahatalous, ympäristö- ja vastuullisuusvaikutukset sekä projektitoiminnan osalta aikatauluvaikutukset. Ympäristö- ja vastuullisuusriskien arvioinnin tukena on yleisen riskimatriisin kriteerejä tarkentava erillinen ympäristö- ja vastuullisuusriskimatriisi. Käsittelemme riskit ja määrittelemme niille hallintatoimenpiteet, joita seuraamme riskienhallintakokouksissa.

| DUE DILIGENCE -PROSESSIN KESKEISET ASIAT   | Sijainti raportissa  | Sivunumero                     |
|--|--|--------------------------------|
| Due diligence -prosessin sisällyttäminen hallintoon ja strategiaan   | Hallintoelinten Kaupunkiliikenteen liiketoimintaan ja vastuullisuuteen liittyvä osaaminen                          | <a href="#">9</a>              |
|  | Olennot vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | <a href="#">16</a>             |
|  | Ihmisoikeuksiin liittyvät kappaleet osioissa S1, S2, S3 ja S4  | <a href="#">42, 54, 58, 62</a> |
|  | Liiketoimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri  | <a href="#">66</a>             |
| Vuorovaikutus vaikutuksen kohteena olevien sidosryhmien kanssa kaikissa due diligence -prosessin keskeisissä vaiheissa | Sidosryhmien edut ja näkemykset  | <a href="#">15</a>             |
|  | Yhteydenpito prosesseista sekä huolenaiheiden esille tuomisen kanavia kuvaavat kappaleet osioissa S1, S2, S3 ja S4 | <a href="#">42, 54, 58, 62</a> |
| Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja arviointi  | Kaksinkertaisen olennaisuuden arviointimenetelmä   | <a href="#">23</a>             |
| Toimien toteuttaminen haitallisten vaikutusten torjumiseksi  | Jokaisessa aihekohtaisessa osiossa esitetyt toimenpiteet   |                                |
| Toimien tuloksellisuuden seuranta ja viestintä   | Jokaisessa aihekohtaisessa osiossa esitetyt tavoitteet ja mittarit   |                                |

Käsitlemme merkittävimmät riskit ja seuramme niitä tarkoituksenmukaisessa päätösvaltaisessa elimessä. Kestävyyssraportointiin liittyvät riskit on käsitelty ja niitä seurataan kestävyyssraportoinnin ohjausryhmässä. Ohjausryhmään kuuluvat kestävyysnäkökohtien kannalta oleelliset johtoryhmän jäsenet. Kaikista merkittävimpiä riskejä seuraa johtoryhmä. Kaupunkiliikenteen johtoryhmä käsittelee vuosittain koko organisaatiota koskevat riskienhallinnan mittarit.

Riskipaneeli käsittelee sellaiset merkittävät tai laajasti vaikuttavat riskit, joita ei voida hyväksyä alemmalla tasolla. Riskipaneelissa ovat mukana johtoryhmä ja tarvittavat asiantuntijat.

Riskipaneeli käsittelee puolivuositain johdon katselmukseen kuuluvan riskienhallinnan katselmuksen, jossa raportoimme yhtiön toiminnan riskien kokonaistilanteesta. Riskienhallinnan katselmuksessa arvioimme myös riskienhallintaprosessin vaikuttavuutta, toimivuutta ja kehittämistarpeita. Riskipaneelissa riskit hyväksyy toimitusjohtaja. Kaupunkiliikenteen johtoryhmä käsittelee vuosittain koko organisaatiota koskevat riskienhallinnan mittarit.

Kestävyyssraportoinnissa tunnistimme riskinä sen, että kestävyysraportointisääntely ja muu EU-tasoisesta kestävyteen liittyvän sääntely muuttuu. Riskin hallitsemiseksi seuraamme tarkkaan, miten kestävyteen liittyvä sääntely kehittyy. Kaupunkiliikenteen käytössä on lainsäädännön seurannan työkalu, joka auttaa seuraamaan säännösympäristön muutoksia ja reagoimaan niihin.

Toinen tunnistettu riski liittyy kestävyysraportoinnin resurssien riittävyyteen. Riskin hallitsemiseksi seuraamme resurssitilannetta jatkuvasti ja tarvittaessa kestävyysraportoinnin ohjausryhmä ratkoo haasteet.

Lisäksi kestävyysraportointiryhmä hallitsee molempia riskejä ja laatii projektisuunnitelman raportoinnille. Kestävyyssraportointiryhmää johtaa kestävyysraportoinnin projektipäällikkö ja sen jäseninä ovat Kaupunkiliikenteen kestävyysnäkökohtien kannalta oleelliset asiantuntijat.

Sekä kestävyysraportointiryhmä että kestävyysraportoinnin ohjausryhmä keskustelee raportointiin liittyvistä riskeistä ja seuraa, miten hallintatoimenpiteet toteutuvat.

# Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju

## Strategia ja liiketoimintamalli

Perustehtävämme on tuottaa ja kehittää pääkaupunkiseudun kestävä liikumisen palveluita ja infrastruktuuria laadukkaasti ja kustannustehokkaasti. Liikennöimme raitiovaunuja ja tuotamme metron liikennöintiä palveluna. Omistamme, kunnossapidämme ja kehitämme raitioliikenteen infrastruktuuria ja kalustoa. Helsingin kaupungin liikennelaitos omistaa metrojunat, sekä metroinfran ja -varikot, mutta Kaupunkiliikenne liikennöi ja ylläpitää niitä. Tytäryhtiömme Suomenlinnan Liikenne Oy vastaa Suomenlinnan ja Kruunuvuorenrannan lauttojen henkilö- ja rahtiliikenteestä. Vastamme myös Helsingin kaupunkipyöriin ja muuhun pyöräilyyn liittyvistä palveluista.

Visiomme on olla kestävien kaupunkien paras liikuttaja ja kehittäjä. Olemme läsnä kaupunkilaisten arjessa ja teemme kaupunkilaisten liikkumisesta vaivatonta. Meillä on merkittävä rooli koko pääkaupunkiseudun houkuttelevuuden parantamisessa, kun kehitämme ja tuotamme kustannustehokkaita ja laadukkaita joukkoliikennepalveluja. Omistajamme Helsingin kaupunki ja Vantaan kaupunki sekä asiakkaamme HSL, Länsi-metro ja Espoon kaupunki vaikuttavat asemaamme yhtiönä. Liikennöitsijänä sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittäjänä ja omistajana olemme Suomessa ainutlaatuinen kaupunkiraideliikenteen asiantuntija, joka toimii kokonaisuuden ja yhteiskunnan kokonaisedun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.



Haluamme jatkossakin kantaa vastuuta kaupunkirajat ylittävästä joukkoliikenteestä ja sen kehittämisestä. Jotta tämä on mahdollista, palveluidemme laadun ja kustannustehokkuuden täytyy olla niin korkeatasoista, että meidät halutaan pitää kumppanina raitio- ja metrolinjojen liikennöinnissä sekä raideverkoston laajenuksessa myös tulevaisuudessa.

Liiketoimintastrategiassamme on viisi teemaa:

- Kestävää liikkumista yhdessä
- Ainutlaatuinen kaupunkiliikkumisen kokonaisuus
- Erinomainen työntekijäkokemus
- Hiilineutraalius
- Kustannustehokkuus

Kestävyys on toimintamme ytimessä, sillä tuottamamme palvelut ja raideverkoston kehitystyö mahdollistaa pääkaupunkiseudun kestävä kasvun. Tehokas, päästöttömällä sähköllä toimiva ja raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä tukee tiivistä kaupunkirakennetta ja auttaa vähentämään hiilidioksidipäästöjä.

Vastuullisuustavoitteemme perustuvat strategiaamme, ja ne tukevat omistajiemme ja tilaaja-asiakkaidemme tavoitteita. Tavoitteemme kattavat koko Kaupunkiliikenne-konsernin, kaikki maantieteelliset alueet ja kaikki asiakasryhmämme. Tavoitteemme eivät vielä kata kaikkia Kaupunkiliikenteelle olennaisia kestävyysaiheita, mutta kehitämme tavoitteitamme vuoden 2026 aikana. Tavoitteita kuvaamme tarkemmin aihekohtaisissa osioissa. Olennaisista kestävyysseikoista voit lukea lisää kohdasta Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista.

Vastuullisuusjohtamisemme perustuu liiketoimintastrategiaamme. Kerromme lisää vastuullisuusteemojemme ja strategiaamme vuorovaikutuksesta kohdasta [Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyen Kaupunkiliikenteen olennaisiin aiheisiin](#).

## Arvoketju

Kaupunkiliikenteen arvoketju muodostuu omasta liiketoiminnasta sekä alku- ja loppupään arvoketjun toimijoista.

Alkupään arvoketjussamme on suuri määrä erilaisia tavaran ja palvelujen toimittajia, jotka toimittavat Kaupunkiliikenteelle muun muassa raaka-aineita ja materiaalia, kalustoa, varaosia, energiaa sekä monenlaisia palveluja. Hyödynnämme arvoketjumme alkupäässä alihankintaa myös työsuoritusten toteuttamisessa esimerkiksi rakennustyömailla. Teemme suurimman osan hankinnoistamme Suomeen tai Eurooppaan rekisteröidyltä yrityksiltä.

Omat työntekijämme ovat toimintamme tärkein resurssi, joita oli vuonna 2025 noin 1600. Kaikki työntekijämme työskentelevät Helsingissä tai Espoossa.

Loppupään arvoketjumme muodostavat sopimus- ja matkustaja-asiakkaamme. Sopimusasiakkaitamme ovat Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit, Helsingin seudun liikenne (HSL), Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) sekä Länsimetro Oy. Matkustaja-asiakkaamme tekevät eri liikennevälineissämme vuosittain yli 140 miljoonaa matkaa.

Lisäksi toimintamme, kuten liikennöinti ja työmaamme vaikuttavat valtavaan määrään muita liikkujia, kaupunkilaisia, yrityksiä ja naapureitamme.

## Sidosryhmien edut ja näkemykset

Jatkuva vuorovaikutus asiakkaidemme ja muiden sidosryhmiemme kanssa luo pohjan vastuullisuustyöllemme. Pyrimme eri keinoin tunnistamaan asiakkaidemme ja sidosryhmiemme tarpeet ja odotukset, ja kehitämme toimintaamme jatkuvasti saamamme tiedon pohjalta. Keskeisimmät sidosryhmämme ovat sopimus- ja matkustaja-asiakkaat, oma henkilöstö, työmarkkinajärjestöt, poliittiset päättäjät Helsingissä, Vantaalla ja Espoossa, viranomaiset, rahoittajat, liikekumppanit, toimintamme vaikutuspiirissä olevat ihmiset ja yhteisöt, media sekä kansalaisjärjestöt.

Systemaattinen toimintaympäristöanalyysi on keskeinen osa strategiaprosessiamme. Osana sitä tarkastelemme yleisiä yhteiskunnallisia trendejä ja muutoksia sekä keskeisimpien sidosryhmiemme tarpeita ja odotuksia. Arvioimme vuosittain strategiaamme ja siihen liittyviä tavoitteita analyysin tulosten valossa, ja päivitämme strategiaamme tarvittaessa.

Oman henkilöstömme näkemykset ovat keskeisessä roolissa, kun kehitämme strategiaamme ja liiketoimintamalliamme. Keräämme henkilöstöltämme palautetta eri tavoin, kuten henkilöstökyselyillä sekä osana normaaleja kokouskäytäntöjä, esihenkilötyötä ja sisäistä viestintää. Kuuntelemme henkilöstöämme, kun laadimme ja päivitämme strategiaamme sekä asetamme siihen liittyviä tavoitteita.

Teemme aktiivista yhteistyötä sopimusasiakkaidemme kanssa sekä strategisella että operatiivisella tasolla. Johtoryhmämme tapaa säännöllisesti sopimusasiakkaiden johtoa, ja asiakkuuspäällikkömme hoitaa, ylläpitää ja kehittää asiakassuhteita yhdessä asiakassopimusten omistajien kanssa. Asiakkuuspäällikön tehtävänä on muun muassa tunnistaa asiakastarpeet ja varmistaa asiakkaiden odotusten täyttyminen yhdessä liiketoimintayksiköiden kanssa sekä auttaa löytämään uusia liiketoiminta- ja palvelumahdollisuuksia. Operatiivisella tasolla yhteistyö sopimusasiakkaiden kanssa on jatkuvaa. Lisäksi selvitämme sopimusasiakkaidemme tyytyväi-

syyttä palveluihimme, yhteistyön sujuvuutta ja odotusten täyttymistä kahdesti vuodessa toteutettavan asiakaskyselyn avulla.

Helsingin seudun liikenne (HSL) seuraa kaiken joukkoliikenteen palvelujen asiakastyytyväisyyttä ja kerää asiakaspalautetta Seuraamme matkustaja-asiakkaiden tyytyväisyyttä HSL:n kahdesti vuodessa toteuttamien asiakastyytyväisyystutkimusten ja joukkoliikenteen laatututkimusten avulla. Saamme tutkimuksista tietoa muun muassa kuljettajien toiminnasta, liikennöinnin täsmällisyydestä, kaluston kunnosta, turvallisuuden tunteesta, siisteydestä liikennevälineissä, pysäkeillä ja asemilla sekä opasteiden ja häiriötiedottamisen tasosta. Seuraamme matkustajakokemusta myös HSL:n asiakaspalautejärjestelmän kautta.

Toimintamme, erityisesti liikennöinti ja rakentaminen, koskettaa isoa osaa helsinkiläisistä asukkaista ja Helsingissä asioivista ihmisistä. Liikennöinnistä aiheutuu paikoitellen melua ja raitiovaunut voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen liikennöidessään muun liikenteen seassa. Kunnossapito- ja rakentamishankkeemme sijoittuvat usein hyvin keskeisille paikoille. Erityisesti uudisrakentamishankkeemme kestävät pitkään, ja niiden lopputuotteet vaikuttavat kaupungissa vuosia. Hankealueiden ja rakennustyömaiden vaikutukset ulottuvat Helsingin asukkaiden lisäksi yrityksiin ja toimijoihin, joilla on kivijalkatilaa kaupungissa.

Etenkin suurissa rakentamishankkeissamme teemme tiivistä sidosryhmäyhteistyötä hankealueiden asukkaiden, yritysten, yhdistysten ja muiden toimijoiden kanssa. Järjestämme asukastilaisuuksia ja -paneeleja, joissa asukkaat pääsevät vaikuttamaan muun muassa hankkeen suunnitteluun. Tiedotamme aktiivisesti hankkeidemme etenemisestä eri viestintäkanavissa. Hankkeillamme on aina myös oma palautekanaava, jonka kautta tulleet palautteet käsitellään projektiorganisaatiossa.

Kaupunkiliikenteen johtoryhmä ja hallitus käsittelevät säännöllisesti eri sidosryhmiltä saatuja palautteita ja näkemyksiä. He tekevät päätöksiä niihin liittyvistä kehitystoimenpiteistä erityisesti kaksoisolennaisuusprosessin yhteydessä.

Huomioimme keskeisten sidosryhmien näkemykset, kun edistämme strategiaa tavoitteitamme ja kehittämme vastuullista liiketoimintaa. Vuorovaikutuksen avulla saamme hyödyllistä tietoa kaikkien sidosryhmiemme tavoitteista, odotuksista ja tarpeista. Hyödynnämme tietoa toimintamme jatkuvassa kehittämisessä sekä strategian ja tavoitteiden määrittelyssä.

Tavoitteenamme on tuottaa laadukkaita kestävän liikkumisen palveluja ja infrastruktuuria. Palvelumme vähentävät Helsingin seudun liikenteen kokonaispäästöjä ja mahdollistavat kaupungin kestävän kasvun ja kaupunkilaisten sujuvan arjen. Sidosryhmien tarpeita paremmin ymmärtämällä onnistumme tehtävässämme entistä paremmin.

## **Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa**

Olemme tehneet kaksinkertaisen olennaisuuden arvioinnin, jotta olemme tunnistaneeet ympäristöön ja yhteiskuntaan kohdistuvat vaikutuksemme (vaikutusten olennaisuusarviointi) sekä vastuullisuuteen liittyvät riskit ja mahdollisuudet, joille altistumme (taloudellinen olennaisuusarviointi).

Arvioissa on noussut esiin kahdeksan olennaista aihetta:

- E1 Ilmastonmuutos
- E4 Biodiversiteetti ja ekosysteemit
- E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
- S1 Oma työvoima

- S2 Arvoketjun työntekijät
- S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt
- S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
- G1 Liiketoiminnan harjoittaminen.

Seuraavilla sivuilla on esitetty taulukoissa Kaupunkiliikenteen liiketoimintaan ja arvoketjuun liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet.

Arvioimme säännöllisesti, millaisia kestävyteen liittyviä vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia Kaupunkiliikenteellä on, ja sopeutamme liiketoimintamme ja strategiaamme näiden arvioiden mukaan. Seuraavilla sivuilla olevat taulukot valaisevat tarkemmin liiketoimintamme ja arvoketjuumme liittyviä olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia.

## **Ympäristövastuu Kaupunkiliikenteen strategiassa**

Kaupunkiliikenteen ilmastonmuutokseen (E1) liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet kytkeytyvät kiinteästi sekä perustehtäväämme että strategiaan tavoitteisiimme. Tuottamalla päästötöntä joukkoliikennettä vähennämme liikenteen kokonaishiilidioksidipäästöjä ja mahdollistamme kaupungin kestävän kasvun. Palvelujemme tuottaminen kuluttaa kuitenkin paljon energiaa ja etenkin kunnossapidon, rakentamisen ja hankintojemme arvoketjusta syntyy merkittäviä päästöjä. Siksi strateginen hiilineutraaliustavoitteemme huomioi koko toimitusketjun ja kattaa kaikkien tuottamiemme palvelujen päästöt.

Tähtäämme hiilineutraaliustavoitteeseemme Hiilineutraali Kaupunkiliikenne -ohjelman avulla. Ohjelman toimenpiteet liittyvät esimerkiksi betonin ja teräksen päästöjen vähentämiseen, kiinteistöjen energiatehokkuuteen, uusiutuvan energian pientuotantoon, työmaatoimintojen päästöjen vähentämiseen, liikennöintikaluston energiatehokkuuteen ja kaluston tuotannon päästöjen vähentämiseen. Resurssien

käyttö ja kiertotalous (E5) kytkeytyy hiilineutraaliustavoitteeseemme, sillä materiaali-tehokkuus ja kiertotalous ovat keskeisiä toimenpiteitämme rakentamisen päästöjen vähentämisessä.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja varautuminen sekä biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin (E4) liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet eivät toistaiseksi näy Kaupunkiliikenteen strategiassa, koska ne syntyvät pääosin vain uudisrakentamishankkeissamme. Teemme kuitenkin hankkeissamme kunnianhimoista työtä, jotta voimme tukea kaupunkiympäristön kykyä sopeutua muuttuvaan ilmastoon ja suojella kaupunkiluonnon monimuotoisuutta hankealueillamme. Huomioimme teemat, kun päivitämme strategiaamme vuoden 2026 aikana.

## Sosiaalinen kestävyys Kaupunkiliikenteen strategiassa

Kaupunkiliikenteen omaan henkilöstöön (S1) liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet ovat kiinteästi yhteydessä strategiseen teemaamme *Erinomainen työntekijäkokemus*. Hyvinvoivat, osaavat, innostuneet ja työstään ylpeät ammattilaiset ovat tärkein resurssimme, koska he mahdollistavat menestymisemme. Tavoitteenamme on nousta infra- ja liikennealalla halutuimpien työnantajien joukkoon. Panostamme tavoitteelliseen johtamiseen ja hyvään lähiesihenkilötyöhön, kehitämme strategisia kyvykkyyksiä ja jatkuvaa oppimista sekä sujuvoitamme työskentelytapojamme. Kun kehitämme työkykyjohtamista ja turvallisuuskulttuuria sekä varmistamme optimaaliset resurssit palveluissamme, tarjoamme samalla henkilöstöllemme hyvinvointia edistävän työyhteisön. Erinomainen työntekijäkokemus sitouttaa työntekijöitämme ja varmistaa onnistuneet rekrytoinnit. Lisäksi se heijastuu positiivisesti asiakaskokemukseen. Toteutamme omaan henkilöstöömme liittyviä tavoitteita toimintakulttuurin kehittämisprojektin avulla.

Arvoketjun työntekijöiden (S2) ihmisoikeuksien edistämiseksi teemme yhteistyötä sellaisten kumppaneiden kanssa, jotka jakavat yrityksemme arvot ja sitoutuvat eettisiin toimintatapoihimme. Strateginen teemamme *Kestävää liikkumista yhdessä* tarkoittaa sitä, että olemme sitoutuneet kehittämään alan toimintamalleja yhdessä kumppaniemme kanssa ja että tavoittelemme pitkäjänteistä yhteistyötä alan kansainvälisesti parhaiden toimijoiden kanssa.

Keskeisimpiä vaikutuksemme kohteena olevia yhteisöjä (S3) ovat kaupunkilaiset ja muut kaupungissa liikkujat, yritykset, yhdistykset ja muut toimijat, joihin liikennöintimme tai rakennushankkeemme vaikuttavat. Osa-alue linkittyy strategiaamme teemaan *Ainutlaatuinen kaupunkiliikkumisen kokonaisuus*. Onnistumisemme vaikuttaa erityisesti sopimusasiakastyytyvyyteen. Hallitsemme toiminnastamme aiheutuvia haittoja tavoitteellisesti, oli sitten kyse liikennöinnin melusta, liikenneturvallisuudesta tai työmaista johtuvista poikkeusjärjestelyistä. Tavoitteenamme on pitää toiminnastamme aiheutuvat haitat mahdollisimman vähäisinä, jotta täytämme asiakkaidemme odotukset.

Myös kuluttajiin ja loppukäyttäjiin (S4) liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet linkittyvät strategiseen teemaamme *Ainutlaatuinen kaupunkiliikkumisen kokonaisuus*. Johdamme matkustajakokemusta tavoitteellisesti, kehitämme sitä kokonaisuutena matkaketjuissamme ja etsimme jatkuvasti uusia tapoja edistää kestävästä liikkumista yhdessä asiakkaidemme kanssa. Hyvä matkustajakokemus parantaa kaupunkilaisten arkea. Sujuva ja luotettava joukkoliikenne on myös yksi tapa lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta kaikesta liikkumisesta.



## Hyvä hallintotapa Kaupunkiliikenteen strategiassa

Kaupunkiliikenne on julkisilla varoilla toimiva voittoa tavoittelematon osakeyhtiö, joten läpinäkyvä ja eettinen toiminta on meille keskeistä. Yhtiön omistavat Helsingin kaupunki ja Vantaan kaupunki. Hyvä hallintotapa näkyy päätöksenteon riippumattomuutena, selkeinä vastuutahoina ja sisäisinä valvontamekanismeina. Lahjonnan ja korruption vastaiset periaatteet sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme, ja niiden noudattamista tuemme jatkuvalla compliance-työllä, ohjeistuksilla ja henkilöstön koulutuksella.

Seuraamme ohjeiden toteutumista sisäisen valvonnan avulla, ja epäasiallisesta toiminnasta on mahdollista ilmoittaa luottamuksellisesti. Raportoimme toiminnastamme ja poikkeamista avoimesti. Hyvä hallintotapa on meille paitsi velvoite myös keino vahvistaa luotettavuutta ja saavuttaa strategiset tavoitteemme.

# Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyen Kaupunkiliikenteen olennaisiin aiheisiin

| Aihe                     | Osa-aihe                        | Osaosa-aihe | Kuvaus   | Luokka                             | Organisaatio             | Arvoketju               | Aikajänne                |
|--------------------------|---------------------------------|-------------|--|------------------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| <b>Ilmastonmuutos E1</b> | Ilmastonmuutokseen sopeutuminen | -           | Sään ääri-ilmiöistä ja niihin varautumisesta aiheutuvat lisäkustannukset   | Taloudelliset riskit               | Kaupunkiliikenne Oy      | Omat toiminnot          | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Fossiilisia polttoaineita käytetään Suomenlinnan lauttaliikenteessä  | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Suomenlinnan Liikenne Oy | Omat toiminnot          | Lyhyt                    |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Päästöttömällä energialla toimiva ja raideliikenteeseen perustuva joukkoliikenne   | Tosiasiallinen myönteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy      | Omat toiminnot          | Lyhyt                    |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Investointien aiheuttamat päästöt koko kaluston ja materiaalien elinkaaren ajalta.   | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy      | Liikesuhteet - ylävirta | Lyhyt                    |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Päästökompensoinnin kustannukset   | Taloudelliset riskit               | Kaupunkiliikenne Oy      | Omat toiminnot          | Pitkä                    |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Oman toiminnan kasvihuonekaasupäästöt. Omasta toiminnasta syntyvät kasvihuonekaasupäästöt (omien ajoneuvojen ja työkoneiden päästöt) | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy      | Omat toiminnot          | Lyhyt                    |
|                          | Ilmastonmuutoksen hillintä      | -           | Vihreän rahoituksen saaminen ilmastonmuutosta hillitsevien toimenpiteiden kautta.  | Taloudelliset mahdollisuudet       | Kaupunkiliikenne Oy      | Omat toiminnot          | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |

| Aihe  | Osa-aihe   | Osaosa-aihe                        | Kuvaus   | Luokka                             | Organisaatio        | Arvoketju               | Aikajänne                |
|---|--|------------------------------------|--|------------------------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| <b>Ilmastonmuutos E1</b>                            | Ilmastonmuutoksen hillintä                                     | -                                  | Ilmastotoimenpiteistä johtuva materiaalikustannusten nousu ja kiristyvän ilmastosäätelyn myötä kasvavat investointikustannukset (yhdistetty kaksi)       | Taloudelliset riskit               | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot          | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|   | Ilmastonmuutoksen hillintä                                     | -                                  | Kaupunkiliikenne voi omilla valinnoillaan vaikuttaa koko alan hiilineutraaliuden kehittymiseen   | Mahdollinen myönteinen vaikutus    | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot          | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|   | Energia  | -                                  | Energiatehokkuuden ja oman energiatuotannon lisääminen   | Taloudelliset mahdollisuudet       | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot          | Keskipitkä, pitkä        |
| <b>Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit E4</b> | Biologisen monimuotoisuuden vähenemisen suorat vaikutustekijät | -                                  | Rakentamisen (raideliikenne, varikot, metrosillat ja muut sillat) aiheuttamat muutokset maankäyttöön ja kielteiset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot          | Lyhyt                    |
|   | Biologisen monimuotoisuuden vähenemisen suorat vaikutustekijät | Suora hyödyntäminen                | Kaivostoiminnasta aiheutuu luontohaittoja. Kaupunkiliikenteen materiaalihankinnat sisältävät louhittuja mineraaleja.                                     | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Liikesuhteet - ylävirta | Lyhyt                    |
|   | Ilmastonmuutoksen hillintä                                     | Maaperän sulkeminen rakentamisella | Mainehyöty biodiversiteetin lisäämisestä rakennushankkeiden yhteydessä   | Tosiasiallinen myönteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot          | Lyhyt                    |

| Aihe  | Osa-aihe   | Osaosa-aihe | Kuvaus   | Luokka                             | Organisaatio        | Arvoketju              | Aikajänne                |
|---|--|-------------|--|------------------------------------|---------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>Resurssien käyttö ja kiertotalous E5</b> | Resurssien sisäänviritukset, mukaan lukien resurssien käyttö | -           | Neitseellisten ja fossiilisten materiaalien käyttö kuluttaa luonnonvaroja.   | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |
|   | Resurssien sisäänviritukset, mukaan lukien resurssien käyttö | -           | Kiertotalousmateriaalien käytön vaikutukset matalampiin investointikustannuksiin   | Taloudelliset mahdollisuudet       | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|   | Resurssien sisäänviritukset, mukaan lukien resurssien käyttö | -           | Kiertotalousmateriaaleihin liittyvät nousevat kustannukset ja rakentamiseen ja resurssitehokkuuteen liittyvän regulaation kiristyminen | Taloudelliset riskit               | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|   | Resurssien sisäänviritukset, mukaan lukien resurssien käyttö | -           | Hyvä suunnittelu ja pitkäikäiset rakennusmateriaalit vähentävät korjausrakentamisen tarvetta   | Taloudelliset mahdollisuudet       | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
|   | Jäte   | -           | Työmaatoiminnassa ja alihankkijoiden toiminnassa syntyy jätettä  | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Liikesuhteet -ylävirta | Lyhyt                    |
|   | Jäte   | -           | Omasta toiminnasta syntyvät jätteet  | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |

| Aihe   | Osa-aihe   | Osaosa-aihe                          | Kuvaus  | Luokka                             | Organisaatio        | Arvoketju              | Aikajänne                |
|--|--|--------------------------------------|---|------------------------------------|---------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>Oma työvoima S1</b>                         | Työolot  | Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu    | Aktiivinen ja jatkuva vuoropuhelu työmarkkinaosapuolten kanssa, varmistaa henkilöstön osallistumisen sekä varmistaa henkilölle oikeudenmukaiset työehdot.   | Tosiasiallinen myönteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |
|  | Työolot  | Työ- ja yksityiselämän tasapaino     | Työntekijöiden hyvinvointiin kohdistuvat kielteiset vaikutukset johtuen epäonnistumisista esim. työ- ja yksityiselämän tasapainosta. Työterveyteen ja turvallisuuteen liittyvät negatiiviset vaikutukset. | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |
|  | Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille       | Koulutus ja taitojen kehittäminen    | Henkilöstöllä on mahdollisuus jatkuvaan oppimiseen, taitojen kehittämiseen ja uralla kehittymiseen.   | Tosiasiallinen myönteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |
| <b>Arvoketjun työntekijät S2</b>               | Työolot  | -                                    | Arvoketjussa mahdollisesti tapahtuvat työoloihin liittyvät ihmisoikeusloukkaukset tai muut kielteiset ihmisoikeusvaikutukset. Työterveyteen ja turvallisuuteen liittyvät negatiiviset vaikutukset         | Mahdollinen kielteinen vaikutus    | Kaupunkiliikenne Oy | Liikesuhteet -ylävirta | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |
| <b>Vaikutuksen kohteina olevat yhteisöt S3</b> | Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet | Turvallisuuden liittyvät vaikutukset | Raitioliikenteessä tapahtuvat liikenneonnettomuudet aiheuttavat haittaa muille liikenteessä liikkujille.  | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |
|  | Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet | Turvallisuuden liittyvät vaikutukset | Rakennustyömaiden ja liikennöinnin aiheuttamat haitat kaupunkilaisille ja hankealueiden läheisyydessä toimiville yrityksille.   | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot         | Lyhyt                    |

| Aihe                                    | Osa-aihe  | Osaosa-aihe | Kuvaus  | Luokka                             | Organisaatio        | Arvoketju      | Aikajänne                |
|---|---|-------------|---|------------------------------------|---------------------|----------------|--------------------------|
| <b>Kuluttajat ja loppukäyttäjät S4</b>  | Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien sosiaalinen inklusio |             | Liikenneonnettomuuksista ja matkustajatapaturmista aiheutuvat negatiiviset vaikutukset matkustajille. | Tosiasiallinen kielteinen vaikutus | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot | Lyhyt                    |
| <b>Liiketoiminnan harjoittaminen G1</b> | Korruptio ja lahjonta                                   | Tapaukset   | Korruptiotapaukset julkisten hankintojen yhteydessä.  | Mahdollinen kielteinen vaikutus    | Kaupunkiliikenne Oy | Omat toiminnot | Lyhyt, keskipitkä, pitkä |

## Kaksinkertaisen olennaisuuden arviointimenetelmä

Kaupunkiliikenne toteutti kaksoisolennaisuuden arvioinnin eurooppalaisten kestävyysraportointistandardien (ESRS) mukaisesti ensimmäisen kerran vuonna 2024. Teimme tuolloin toimintaympäristöanalyysin ja sidosryhmähaastatteluita, kuvasimme Kaupunkiliikenteen arvoketjun, tunnistimme yhtiömme kestävyteen liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä toteutimme vaikutusten ja taloudellisen olennaisuuden arvioinnin.

Tarkensimme arviointia kesällä 2025, jolloin siirsimme kaksoisolennaisuuden arvioinnin raportointityökaluun. Tarkennetun arvioinnin perusteella tunnistimme olennaiset kestävyysaiheet sekä niihin liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet, jotka on kuvattu kohdassa [Vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyen Kaupunkiliikenteen olennaisiin aiheisiin](#). Arvioimme kaikki aiheet samojen periaatteiden mukaisesti. Laadimme kestävyysraportin siten, että se vastaa kaksoisolennaisuuden arvioinnin lopputuloksia.

Tarkastelimme kaksoisolennaisuuden arviointia uudelleen vaiheittain. Aloitimme työn tarkentamalla arvoketjukuvausta ja päivittämällä vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia tarkennetun arvoketjuanalyysin pohjalta. Arvoketju kattaa ylävirran, oman toiminnan ja alavirran sekä olennaiset toimijat, toiminnot ja maantieteelliset alueet, joissa vaikutuksia, riskejä tai mahdollisuuksia voi ilmetä.

Päivitetyn arvoketjukuvauksen perusteella arvioimme aiemmassa arvioinnissa tunnistetut vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet kriittisesti ja täydensimme niitä tarvittaessa. Lisäksi täydensimme puuttuvat aikahorisontit ESRS 1 -standardin mukaisesti. Tunnistamisprosessi kattoi kaikki ESRS 1:n soveltamisvaatimuksessa AR 16 määritellyt kestävyysaiheet, ja se perustui työpajatyöskentelyyn ja sisäisten asiantuntijoiden arvioihin. Tässä yhteydessä emme päivittäneet sidosryhmävuorovaikutuksen työvaihetta osana kaksoisolennaisuuden arvioinnin uudelleentarkastelua.

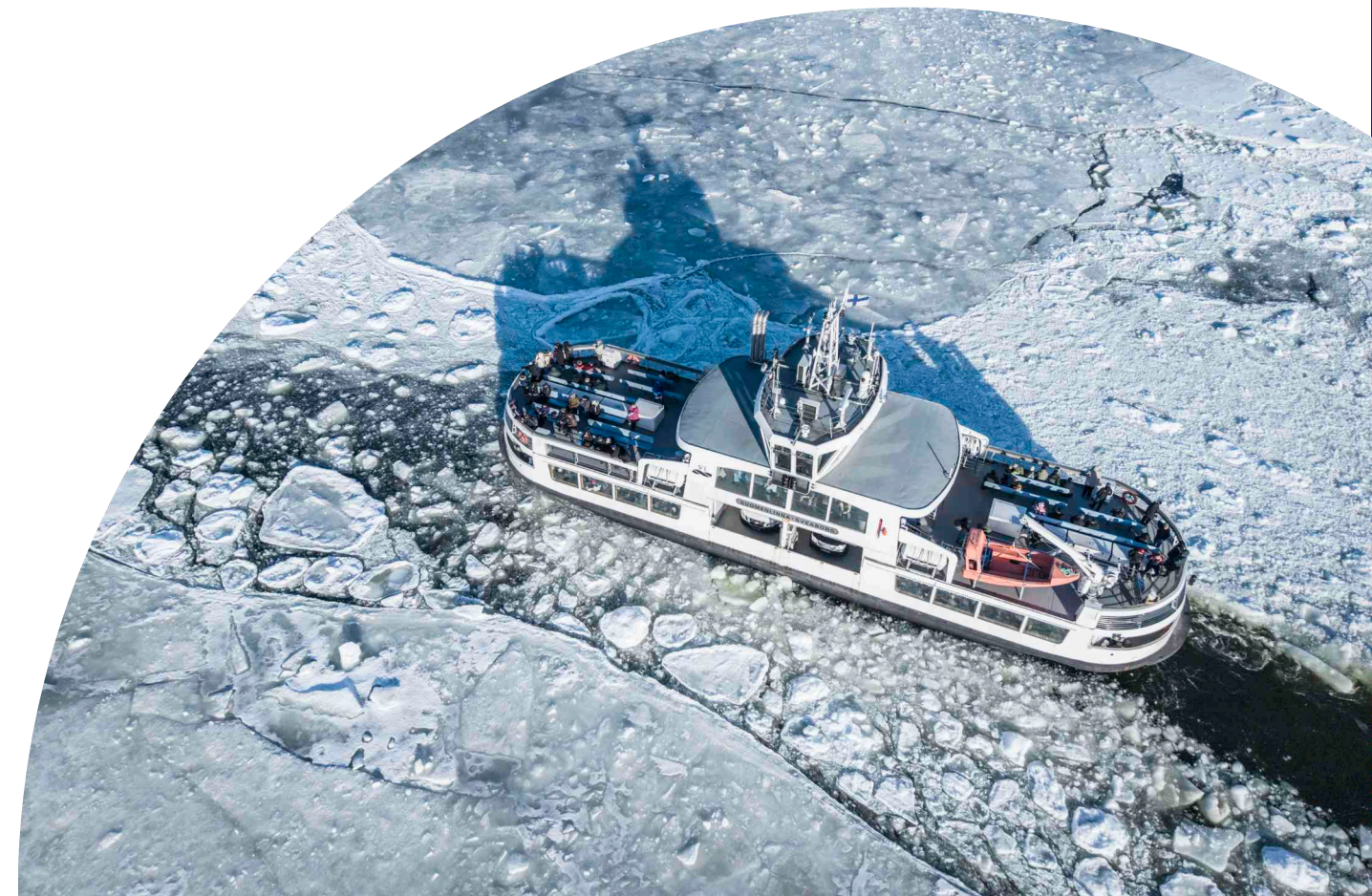
Arvioimme vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet ensin yksittäin asetettuja laadullisia kynnsarvoja vasten vaikutuksen vakavuuden ja todennäköisyyden perusteella. Todennäköisesti olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia tarkastelimme tämän jälkeen syvällisemmin keskustelujen avulla ja vahvistimme niiden olennaisuuden kaksoisolennaisuuden arviointiprosessin loppuvaiheessa. Vaikutusten olennaisuuden arvioinnissa sovelsimme ESRS 1 -standardin mukaisia vakavuuskriteerejä, jotka kattavat vaikutuksen mittakaavan, laaja-alaisuuden sekä vaikutuksen korjaamattoman luonteen. Arvioinnin taustalla hyödynsimme organisaation omaa asiantuntemusta ja toimialatuntemusta, projektiryhmän osaamista sekä yhtiön strategisista painopisteistä johdettuja näkökulmia.

Riskien ja mahdollisuuksien arvioinnin toteutimme taloudellisen olennaisuuden kriteerien mukaisesti vertaamalla niitä asetettuihin taloudellisen merkittävyyden kynnsarvoihin. Taloudellisen merkittävyyden arvioinnissa määrittelimme kynnsarvon liikevaihdon muutoksen perusteella.

Arvioinnin jälkeen toimitimme olennaisiksi määritellyt vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation muille asiantuntijoille kommentoitaviksi arvioinnin laadun ja kattavuuden varmistamiseksi. Huomioimme palautteen arvioinnin lopullisessa kokonaisuudessa. Täydensimme arviointia syksyllä 2025 vastuullisuuden ohjausryhmässä.

Lopullisen arvioinnin perusteella tunnistimme yhteensä 27 olennaista vaikutusta, riskiä tai mahdollisuutta kahdeksasta kestävyysaiheesta.

Kaupunkiliikenteen johtoryhmä hyväksyi kaksoisolennaisuuden arvioinnin 2.9.2025.



# Ympäristötiedot



# Ei Ilmastonmuutos

## Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma

Kaupunkiliikenne ei ole vielä tehneet ilmastonmuutoksen hillintää koskevaa siirtymäsuunnitelmaa. Päivitämme ilmastotavoitteemme ja hiilitiekarttamme vuoden 2026 aikana. Päätämme samalla siirtymäsuunnitelman laatimisesta.

## Olennaiset ilmastonmuutokseen liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistaneeet olennaisia kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia sekä taloudellisia riskejä ja mahdollisuuksia, jotka liittyvät ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä energiaan.

Strategiamme tukee liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja mahdollistaa kaupunkien kestävä, päästöttömään joukkoliikenteeseen perustuvan kasvun. Kun huolehdimme liikennöinnin luotettavuudesta, laadusta ja turvallisuudesta, voimme lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta, mikä kasvattaa hiilikädenjälkeämme eli pienentää kaupunkilaisten ja kaupunkien päästöjä.

Kasvihuonekaasupäästömmme syntyvät sekä omassa toiminnassamme että arvoketjussamme. Omassa toiminnassamme päästöjä syntyy etenkin oman kalustomme ja työkoneidemme käytöstä. Toimimme energiaintensiivisellä alalla, mutta energiate-



hokkuustoimenpiteemme ja uusiutuvan energian tuotannon lisääminen kohteisamme tuovat meille taloudellisia mahdollisuuksia, kun ostoenergian tarve vähenee. Arvoketjumme merkittävimmät päästöt syntyvät investoinneissamme käytetyistä materiaaleista ja työmaatoiminnasta. Voimme kuitenkin omalla toiminnallamme ja valinnoillamme vaikuttaa koko alan kehittymiseen kohti hiilineutraaliutta. Lisäksi ilmastotoimenpiteet takaavat meille mahdollisuuden hyödyntää edullisempaa vihreää rahoitusta projekteissamme.

Ilmastonmuutos ja vihreä siirtymä voivat aiheuttaa meille taloudellisia riskejä. Sään ääri-ilmiöistä ja niihin varautumisesta aiheutuvat lisäkustannukset muodostavat Kaupunkiliikenteelle fyysisen ilmastoriskin. Siirtymäriskit syntyvät päästökompensoinnin kustannuksista sekä ilmastotoimenpiteistä ja kiristyvistä sääntelystä johtuvasta materiaali- ja investointikustannusten noususta.

Emme ole tehneet resilienssi- ja skenaarioanalyysia, mutta sen tekemisestä päätämme vuoden 2026 aikana.

## Toimintaperiaatteet

Kuvaamme vastuullisuusperiaatteissamme Kaupunkiliikenteen ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen sekä energiatehokkuuteen ja uusiutuvan energian käyttöönottoon liittyvät toimintaperiaatteet. Vastuullisuusperiaatteet ja ISO 14001 -standardin mukaan sertifioitu ympäristöjohtamisjärjestelmä ohjaavat kaikkea toimintaamme, myös yksittäisiä investointiprojekteja.

Olemme sitoutuneet vastuullisuusperiaatteissamme minimoimaan investointiemme kasvihuonekaasupäästöt. Tämä koskee erityisesti rakentamisprojektejamme. Asetamme kaikille rakentamisprojekteille kunnianhimoiset ilmasto- ja ympäristövaatitukset ja hankinnoille ympäristövaatimukset ja -kriteerit. Pyrimme muuttamaan koko infra- ja liikennepalvelualaa asettamalla vaatimuksia ja kannustamalla toimittajia kehittämään uusia, ympäristömyönteisempiä ratkaisuja. Toimenpiteiden jälkeen jäljelle jäävät päästöt kompensoimme vuodesta 2030 lähtien.

Olemme sitoutuneet vähentämään työmaiden, työkoneiden ja ajoneuvojen kasvihuonekaasu- ja paikallispäästöjä Päästöttömät työmaat green deal -sopimuksen mukaisesti. Käytämme ainoastaan uusiutuvaa polttoainetta ja lisäämme sekä omassa toiminnassamme että urakoissamme sellaisia ajoneuvoja ja työkoneita, jotka täyttävät päästökriteerit ja toimivat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, kuten sähköllä, vedyllä tai biokaasulla.

Pyrimme sopeutumaan ilmastonmuutokseen kaupunkiympäristössä entistä paremmin innovatiivisilla ja luontopohjaisilla ratkaisuilla. Varaudumme erityisesti metroinfrastruktuurissa ilmastonmuutoksen myötä lisääntyviin sään ääri-ilmiöihin, kuten hulevesitulviin.

Hankkimamme liikennöintisähkö on ollut päästötöntä jo vuodesta 2012 alkaen, ja vuodesta 2024 lähtien myös kiinteistösähkömme on päästötöntä. Lisäksi olemme sitoutuneet parantamaan kiinteistöjemme ja liikennöintimme energiatehokkuutta sekä lisäämään uusiutuvan energian pientuotantoa. Kiinteistöjen rakentamis-, perusparannus- ja peruskorjausprojekteissa pyrimme minimoimaan ostoenergian tarpeen.

## Toimenpiteet

Ilmastonmuutoksen hillintää ja energiatehokkuutta koskevat toimmemme ovat osa Hiilineutraali Kaupunkiliikenne -ohjelmaa. Toimmimme ohjelmaan kirjatun suunnitelman mukaisesti. Ohjelma kattaa oman toimintamme ja arvoketjun alkupään.

Keskeisimmät keinomme hiilestä irtautumiseen:

- Huomioimme kasvihuonekaasupäästöt investointisuunnittelussa ja investointien omistajaohjauksessa.
- Vähennämme rakentamisprojektien päästöjä suunnitteluratkaisujen ja materiaalivalintojen avulla.
- Vähennämme työmaatoimintojen ja kunnossapidon päästöjä.
- Parannamme kiinteistöjen energiatehokkuutta.
- Lisäämme uusiutuvan energian omatuotantoa.
- Kehitämme hankintoja kohti vähähiilisyttä.

## Investointien linkkaaren päästöjä hallitaan hiilijohtamisen mallin avulla

Keskeisenä investointiemme, etenkin rakentamisprojektiemme ohjauskeinona olemme asettaneet kaikille projekteillemme ilmastotavoitteet, joilla pyrimme pienentämään investointiemme päästöjä. Päästölaskenta ohjaa projektien suunnittelua ja toteutusta kohti tavoitetasoa. Olemme kehittäneet rakentamisprojektiemme tavoitteiden tueksi hiilijohtamisen prosessin, jonka kehitystä jatkoimme kuluneena vuonna. Automatisoimme prosessia liittämällä sen osaksi projektinhallinnan järjestelmää, ja otimme projekteilla toimivien henkilöiden tueksi käyttöön useita uusia ohjeita. Jatkamme prosessin ja ohjeiden kehittämistä sekä oman henkilöstömme kouluttamista edelleen vuonna 2026.

Ilmastotavoitteiden ja hiilijohtamisen mallin ansiosta olemme tehneet projekteissamme monenlaisia toimenpiteitä, jotka vähentävät rakentamisen päästöjä. Käytämme esimerkiksi vähähiilistä betonia ja kierrätysterästä, hyödynnämme kierto- ja talousmateriaaleja ja teemme materiaalien kulutusta vähentäviä suunnitteluratkaisuja. Kunnossapitomme toteuttamissa radan peruskorjausprojekteissa käytimme vuonna 2025 lähes pelkästään GWP.85-betonia, jonka päästöt ovat 15 prosenttia tavanomaista pienemmät.

Vuonna 2025 käytimme Koskelan varikkoprojektissa runsaasti vähähiilistä betonia. Teimme yhden Suomen suurimmista yksittäisistä valuista GWP.55-betonilla, jonka päästöt ovat 45 prosenttia tavanomaista pienemmät. Projektissa aloitimme myös pilotin, jossa kehitämme hiilensidontaa betonirakenteisiin. Projektin allianssi on kehittänyt hiilijohtamisen mallia ja hiilijalanjäljen tilannekuvaa. Hiilijohtamisen malli takaa sen, että tavoitteet muuttuvat toiminnaksi ja pystymme todentamaan tulokset. Tilannekuvan avulla voimme seurata ja ennustaa suunnittelu- ja toteutusvaiheessa tehtyjen ratkaisujen vaikutusta koko projektin hiilijalanjälkeen ja kustannuksiin.

Jatkossa aiomme hyödyntää tilannekuvamallia Kaupunkiliikenteen yritystason päästökehityksen seurannassa ja muissa projekteissa.

Vuonna 2025 suunnitteluvaiheessa olivat muun muassa Länsiratikat, Vaaralan varikko, Junatien metrosilta ja Rautatientorin metroaseman peruskorjaus. Asetimme kaikille projekteille kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet, jotka huomioimme suunnittelussa.

## Työmaatoiminnan ja ajoneuvojen päästöjä ohjaa green deal -sitoumus

Päästöttömät työmaat green deal -sitoumuksen mukaisesti tähtäämme työmaatoiminnan ja ajoneuvojen hiilidioksidin ja paikallispäästöjen minimoimiseen. Sitoumuksen myötä muutamme työmaamme fossiilittomiksi ja otamme käyttöön työkoneita ja kuljetuskalustoa, jotka toimivat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, kuten sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Työmaa- ja kuljetuskalustolta vaadimme tiukkoja päästöluokkatasoja.

Pyrimme käyttämään omilla ajoneuvoissamme ja työkoneissamme pelkästään uusiutuvaa polttoainetta ja vaadimme sitä myös urakoitsijoiltamme ja alihankkijoiltamme. Rakentamishankkeissa ja kunnossapidon palveluhankinnoissa edellytämme urakoitsijoilta ja alihankkijoilta, että he täyttävät sopimuksen vaatimukset.

Suomenlinnan lauttaliikenteessä käytämme edelleen fossiilisia polttoaineita, vaikka Kruunuvuorenrannan lautta kulkeekin pääosin uusiutuvalla polttoaineella. Helsingin kaupungin strategia ohjaa sähköistämään lauttaliikenteen, joten aloitimme vuonna 2025 selvittämään sähköistämisen mahdollisuuksia.

## Päästötön energia ja energiatehokkuus osana ilmastotyötämme

Tuottamamme raideliikenteen käyttämä sähkö on ollut päästötöntä jo vuodesta 2012 asti. Vuodesta 2024 alkaen olemme vähentäneet ostoenergian päästöjä entisestään, kun hankimme kiinteistöjemme käyttämälle sähkölle päästöttömän energian alkuperätakuut. Tavoitteenamme oli siirtyä myös kaukolämmössä päästöttömään vaihtoehtoon vuodesta 2025 alkaen, mutta Kaupunkiliikenteen johtoryhmä päätti olla hankkimatta uusiutuvan kaukolämmön alkuperätakuuta.

Olemme parantaneet liikennöintimme energiatehokkuutta jo vuosien ajan esimerkiksi kouluttamalla kuljettajiamme taloudelliseen ajotapaan ja käyttämällä metroliiikenteessä ajonohjausjärjestelmää, joka ohjaa kuljettajaa ajamaan taloudellisesti. Jouduimme kuitenkin jättämään ajonohjausjärjestelmän tilapäisesti pois käytöstä syksyllä 2025, kun havaitsimme siinä tietoturvariskin. Otamme järjestelmän uudelleen käyttöön, kun saamme ratkaistua ongelman. Pitkällä tähtäimellä siirrymme kohti metron puoliautomaattista liikennöintiä, joka mahdollistaa entistä tarkemman sähkökulutuksen optimoinnin. Myös kalusto vaikuttaa paljon liikennöinnin energiatehokkuuteen. Olemmekin edellyttäneet uudelta kalustoltamme korkeaa energiatehokkuutta.

Teemme energiatehokkuuteen liittyviä toimenpiteitä kiinteistöissämme peruskorjausten yhteydessä, mutta parannamme energiatehokkuutta muutenkin jatkuvasti. Vuonna 2025 toteutimme metroasemallamme energiasimuloinnin pilotin, jonka tuloksia hyödynnämme kohteidemme energiaratkaisujen valinnassa. Vaihdoimme monessa kiinteistössä myös tekniikkaa, kuten valaisimia ja liukuportaita, energiatehokkaammiksi ja automatisoimme lämmitystä ja valaistusta tarpeen mukaan.

Tuotamme uusiutuvaa energiaa omissa kiinteistöissämme. Roihupellon metrovarikolla on ollut aurinkovoimala jo vuodesta 2019 alkaen. Hyödynnämme voimalan tuot-

tamaa sähköä varikon toiminnassa. Aurinkopaneeleita on myös uusimmilla sähkönsyöttöasemillamme.

Uudisrakennustemme lämpö on pääosin maalämpöä. Maalämpöjärjestelmä on käytössä Ruskeasuon varikolla ja Kivikon konepajalla. Aloitimme maalämpökaivojen poraukset vuonna 2025 Koskelan varikon työmaalla. Suunnittelemme maalämpöjärjestelmää myös Vaaralan varikolle, joka palvelee tulevaisuudessa Vantaan raitiotietä. Omissa kohteissamme tuotetun uusiutuvan energian osuutta kaikesta kulutuksestamme emme pysty vielä seuraamaan, sillä mittaroinnin rakentaminen on kesken. Kartoitimme vuonna 2025 kiinteistöjemme uusiutuvan energian tuotannon potentiaalin ja hyödynnämme kartoituksen tuloksia, kun suunnittelemme investointeja jatkossa.

## Vaikutamme hankinnoillamme koko alan kehittymiseen

Arvoketjuun kohdistuvia päästövähennyksiä ei ole aina helppoa toteuttaa, sillä vaadittavia materiaaleja tai teknologiaa ei välttämättä ole vielä saatavilla. Pyrimme kuitenkin muuttamaan infra- ja liikennepalvelualan toimintaa tekemällä kestäviä valintoja. Koko alan kehittyminen auttaa meitä jatkossa toteuttamaan tavoitteitamme, kun teknologian kehitys vauhdittuu ja eri toimijat hyödyntävät laajemmin yhdenmukaisia tavoitteita ja toimintamalleja.

Viestimme kumppaneillemme ja arvoketjullemme Kaupunkiliikenteen tavoitteista ja vaatimuksista muun muassa markkinavuoropuhelujen ja hankintojen laatupisteytysten avulla. Vuonna 2025 selvitimme muun muassa toimittajien valmiutta vähähiilisten ratkaisujen toimittamiseen, kerroimme toimittajille Kaupunkiliikenteen tavoitteista, paransimme hankintojen vaikuttavuutta valmistelemalla hankintojen ilmastokriteerejä yhdessä toimittajien kanssa sekä asetimme ilmastokriteerejä sekä tavara- että palveluhankinnoille. Markkinavuoropuhelun avulla kannustamme toimittajiamme kehittämään omaa toimintaansa ja investoimaan uusiin teknologioihin.

Kaupunkiliikenteen allianssimallilla toteutettavat rakentamisprojektit ja niille asetettavat kunnianhimoiset tavoitteet kannustavat palveluntuottajia innovoimaan ja kehittämään uusia toimintatapoja. Allianssiprojekteissa työskentelee aina henkilöitä monista yrityksistä, joten opit ja innovaatiot leviävät ihmisten mukana muihinkin projekteihin ja vievät näin koko alaa eteenpäin.

Yksi Kaupunkiliikenteen vuoden 2025 merkittävimmistä hankinnoista olivat uudet raitiovaunut. Hankinnassa vaadimme toimittajilta energiatehokkaita ratkaisuja ja edellytimme heitä laatimaan raitiovaunuista ympäristöselosteet ja laskemaan niiden elinkaaren päästöt. Lisäksi kannustimme käyttämään mahdollisimman paljon kierrätettyjä materiaaleja ja huomioimaan mahdollisimman korkean kierrätysasteen vaunujen elinkaaren lopussa.

## Ilmastomuutokseen sopeutuminen ja varautuminen

Kaupunkiliikenteellä ei ole vielä suunnitelmaa ilmastomuutokseen sopeutumiselle ja varautumiselle, mutta teemme suunnitelman osana vastuullisuusstrategiaamme vuonna 2026. Sen sijaan uudisrakentamishankkeidemme suunnittelussa ja toteutuksessa olemme huomioineet ilmastomuutokseen sopeutumisen. Esimerkiksi vuonna 2025 suunnitteluvaiheessa olleessa Länsiratikka-hankkeessa ja toteutusvaiheessa olleessa Koskelan varikkohankkeessa suunnittelimme, miten sopeudumme ja varaudumme sään ääri-ilmiöihin. Vuoden 2025 aikana päivitimme metroinfran suunniteluohjeet, joissa varauduimme aiempaa paremmin muun muassa ilmastomuutoksen myötä lisääntyviin hulevesitulviin.

## Resurssit

Monet edellä kuvatut toimet kasvattavat investointikustannuksiamme. Toisaalta esimerkiksi energiatehokkuustoimet auttavat pienentämään energiakustannuksia ja ilmastotoimet voivat vihreän rahoituksen ansiosta alentaa rahoituskustannuksia. Se, miten hyvin pystymme toteuttamaan suunnitelmaamme, riippuu muun muassa

taloudellisista resursseistamme. Koska meillä ei ole vielä siirtymäsuunnitelmaa, emme tiedä toimenpiteiden toteuttamiseen vaadittavien taloudellisten resurssien määrää. Raportoimme taloudellisista vaikutuksista tulevina vuosina.

## Tavoitteet ja mittarit

Kaupunkiliikenteen ilmastotavoitteet keskittyvät ilmastomuutoksen hillintään. Tavoitteemme pohjautuvat suurimman omistajamme Helsingin kaupungin tavoitteisiin, joten autamme samalla kaupunkia saavuttamaan sen omat tavoitteet.

Strategisena tavoitteenamme on olla päästötön oman toiminnan suorien (Scope 1) ja ostoenergian päästöjen (Scope 2) osalta vuodesta 2025 alkaen ja hiilineutraali koko arvoketjumme ja toimintamme elinkaaren (Scope 3) osalta vuodesta 2030 alkaen. Tavoite mittaa oman toimintamme ja arvoketjun päästöjen vähenemää.

Ilmastotavoitteemme perustuu vuoden 2021 päästölaskentaan, ja sen perusvuosi on 2019. Laskenta ei ollut GHG-protokollan mukainen, vaan sen tarkoitus oli antaa käsitys päästöjen suuruusluokasta ja merkittävimmistä päästölähteistä. Laskenta auttoi meitä asettamaan ilmastotavoitteen ja laatimaan ilmasto-ohjelman. Tavoite ei perustu tieteelliseen näyttöön.

Teimme ensimmäisen GHG-protokollan mukaisen päästölaskennan vuoden 2024 tiedoilla, joten pystymme seuraamaan ilmastotavoitteemme toteutumista siitä lähtien. Laskenta kattoi scopet 1, 2 ja 3. Päivitimme ilmastotavoitteemme vuonna 2026 päästölaskentaan peilaten.

Oman toimintamme suorien päästöjen osalta tavoitteemme on, että käytämme omissa ajoneuvoissamme ja työkoneissamme pelkästään uusiutuvia polttoaineita. Tavoite ei koske Suomenlinnan lauttaliikenteen aluksia. Kaupunkiliikenteen johto

seuraa tavoitteen toteutumista kvartaaleittain toimittajan antamien raporttien avulla. Vuonna 2025 tavoitteemme ei toteutunut, mutta onnistuimme lisäämään merkittävästi uusiutuvan polttoaineen käyttöä omissa ajoneuvoissamme ja työkoneissamme. Polttoaineen kulutuksestamme 90 prosenttia oli uusiutuvaa, kun vuonna 2024 osuus oli 41 prosenttia. Hankimme myös lisää sähköisiä ajoneuvoja ja varmistimme, että niiden lataaminen onnistuu toimipisteissämme.

Suomenlinnan Liikenne Oy:n lautat kulkevat pääosin fossiilisella polttoaineella kustannussyistä, mutta vuonna 2025 yhtiön polttoaineista lähes 30 prosenttia oli uusiutuvia. Kruunuvuorenrannan lautan käyttämästä polttoaineesta valtaosa oli uusiutuvaa.

Ostoenergian päästöjen osalta tavoitteemme on päästöttömyys vuodesta 2025 alkaen. Kaupunkiliikenteen johto seuraa tavoitteen toteutumista vuosittain sen perusteella, kuinka suurelle osalle ostoenergiaamme on hankittu päästöttömän energian alkuperätakuut. Tuottamamme raideliikenteen sähkönkulutus on ollut päästötöntä jo vuodesta 2012 asti, mutta vuodesta 2024 alkaen olemme vähentäneet hankkimamme energian päästöjä entisestään hankkimalla myös kiinteistöjemme käyttämälle sähkölle päästöttömän energian alkuperätakuut. Sähkönkulutuksemme päästöt olivat siis nolla vuonna 2025.

Tavoitteemme oli hankkia myös kaukolämpö päästöttömänä vuodesta 2025 alkaen, mutta Kaupunkiliikenteen johtoryhmä päätti olla hankkimatta uusiutuvan kaukolämmön alkuperätakuuta. Kaukolämmön osalta tavoitteemme ei siis toteutunut. Päätökseen vaikutti se, että Helen lopetti kivihiilen polton kokonaan vuonna 2025, minkä vuoksi Helsingin kaukolämmön päästökerroin laski merkittävästi. Helsingin kaupunki ohjasi päätöksentekoa Kaupunkiliikenteen omistajan roolissa, sillä julkisella rahoituksella toimivan yrityksen kannattaa käyttää resurssit ennemmin energiatehokkuustoimenpiteisiin kuin alkuperätakuisiin.

Valtaosa arvoketjumme päästöistä syntyy rakentamisprojektiemme materiaaleista ja työmaatoiminnoista. Tavoitteemme on vähentää projektikohtaisia päästöjä vähintään 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2019 tasoon nähden. Projektikohtaisia päästövähennystavoitteita seuraamme päästölaskennan avulla. Emme pysty vielä seuraamaan tavoitteen toteutumista säännöllisesti, koska projektimme ovat usein hyvin pitkäkestoisia eikä toistaiseksi ole valmistunut yhtään sellaista projektia, jolle olisimme asettaneet tavoitteet ja laskeneet päästöjen toteuman.

Kaupunkiliikenteellä ei ole toistaiseksi yritystason tavoitteita, jotka liittyvät ilmastonmuutokseen sopeutumiseen tai energiatehokkuuteen. Määrittelemme sopeutumisen tavoitteet vuoden 2026 aikana osana vastuullisuusstrategiaamme. Energiatehokkuutemme kehitystä ohjaa vuoden 2026 alusta lähtien Julkisen alan energiatehokkuussopimus, johon liityimme osana Helsingin kaupunkia mutta omana raportointiyksikkönämme. Rakennamme vuoden 2026 aikana energiatehokkuusjärjestelmän, joka sisältää myös energiatehokkuussopimuksen mukaiset tavoitteet ja toimenpiteet.

Tavoitteiden puuttumisesta huolimatta mittaamme energiatehokkuutemme kehittymistä, ja Kaupunkiliikenteen johtoryhmä seuraa sitä kvartaaleittain. Liikennöinnin osalta seuraamme liikennemuodoittain ajoindeksiä eli sähkönkulutusta suhteessa suoritteeseen (MWh/miljoona paikkakilometriä). Kiinteistöjen osalta seuraamme kiinteistötyypeittäin ominaiskulutusta eli energiankulutusta (sähkö, kaukolämpö, kaukojäähdytys) suhteessa pinta-alaan (kWh/neliometri).

Vuonna 2025 liikennöintimme energiatehokkuus parani kaikissa liikennemuodoissa eli metro-, raitio- ja pikaraitioliikenteessä. Metroasemilla sekä sähkön, kaukolämmön että kaukojäähdytyksen energiatehokkuus heikkeni. Varikoilla ja muissa kiinteistöissä sähkönkulutuksen energiatehokkuus heikkeni mutta kaukolämmön energiatehokkuus parani.



## Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä

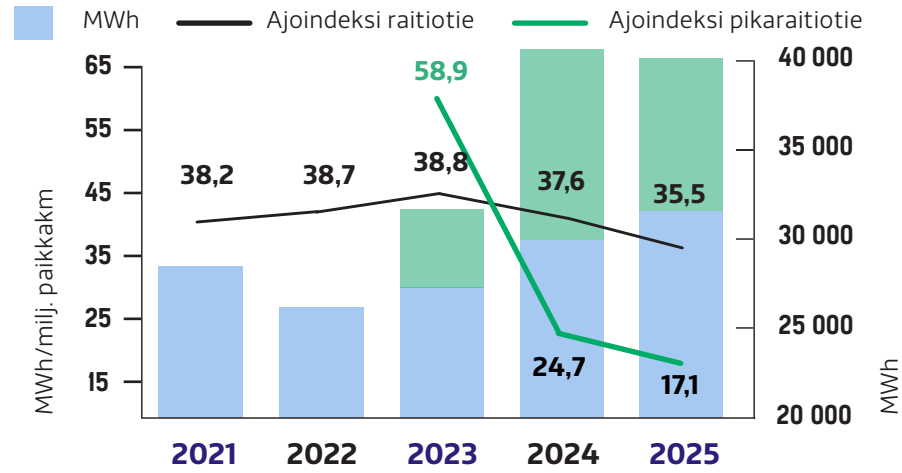
|  | 2024           | 2025           |
|--|----------------|----------------|
| 1) Hiilen ja kivihiilituotteiden polttoaineenkulutus (MWh)   | 0              | 0              |
| 2) Raakaöljyn ja öljytuotteiden polttoaineenkulutus (MWh)  | 13 104         | 11 511         |
| 3) Polttoaineen kulutus maakaasusta (MWh)  | 0              | 0              |
| 4) Polttoaineen kulutus muista fossiilisista lähteistä (MWh)   | 0              | 0              |
| 5) Ostetun tai hankitun sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus fossiilisista lähteistä (MWh)   | 47 290         | 41 169         |
| <b>6) Fossiilisen energian kokonaiskulutus (MWh)</b>   | <b>60 394</b>  | <b>52 680</b>  |
| <b>Fossiilisten lähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta (%)</b>  | <b>25 %</b>    | <b>23 %</b>    |
| 7) Ydinenergian kulutus (MWh)  | 174 539        | 169 151        |
| Ydinenergian kulutuksen osuus energian kokonaiskulutuksesta (%)  | 73,53 %        | 74,84 %        |
| 8) Uusiutuvien lähteiden polttoaineen kulutus, mukaan lukien biomassa (sisältäen myös biologista alkuperää olevan teollisuus- ja yhdyskuntajätteen, biopolttoaineen, biokaasun, uusiutuvan vedyn jne.) (MWh) | 2 121          | 3 553          |
| 9) Uusiutuvista lähteistä ostetun tai hankitun sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus (MWh)  | 314            | 645            |
| 10) Itse tuotetun uusiutuvan energian kulutus (MWh)  | 0              | 0              |
| 11) Uusiutuvan energian kokonaiskulutus (MWh)  | 2 434          | 4 198          |
| <b>Uusiutuvien lähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta (%)</b>   | <b>1,03 %</b>  | <b>1,86 %</b>  |
| <b>Energian kokonaiskulutus MWh</b>  | <b>237 367</b> | <b>226 029</b> |

## Energiaintensiteetti

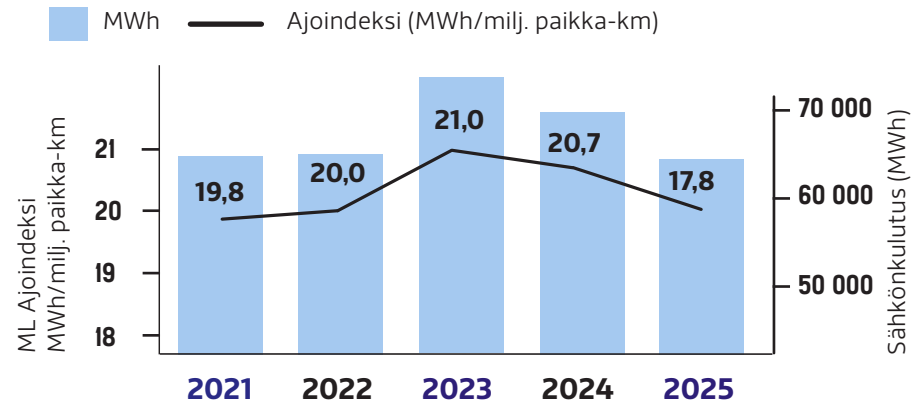
|   | 2024 | 2025 | Muutos |
|---|------|------|--------|
| Energian kokonaiskulutus suhteessa liikevaihtoon (MWh/MEUR) | 916  | 842  | -8 %   |



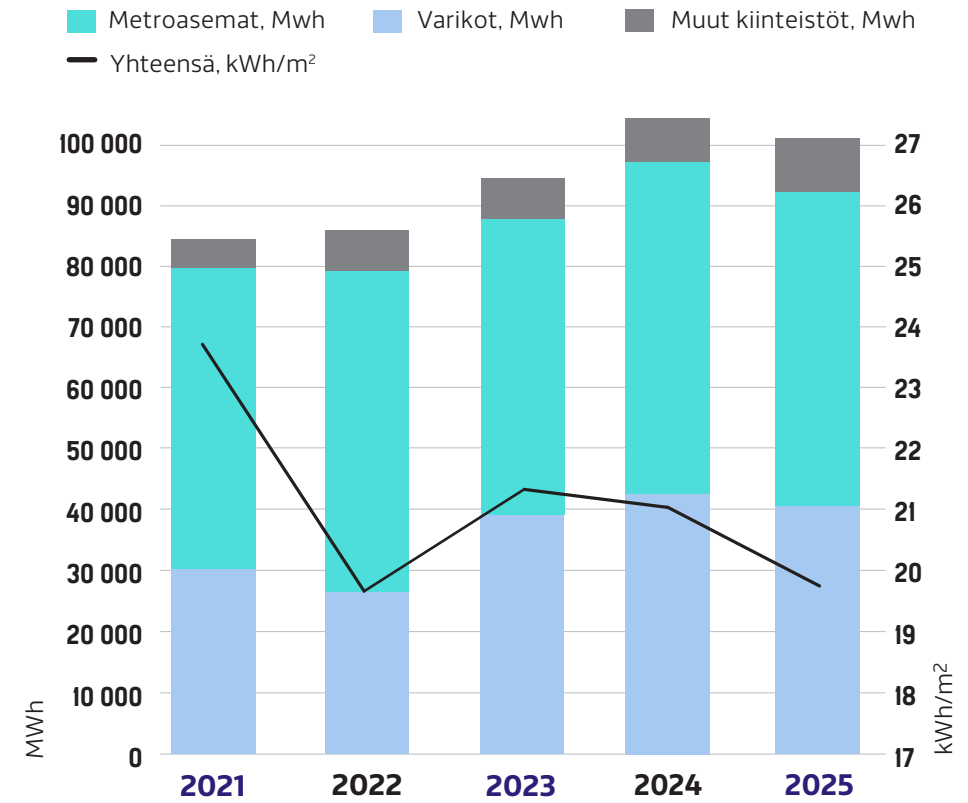
## Raitio- ja pikaraitioliikenteen liikennöintisähkö



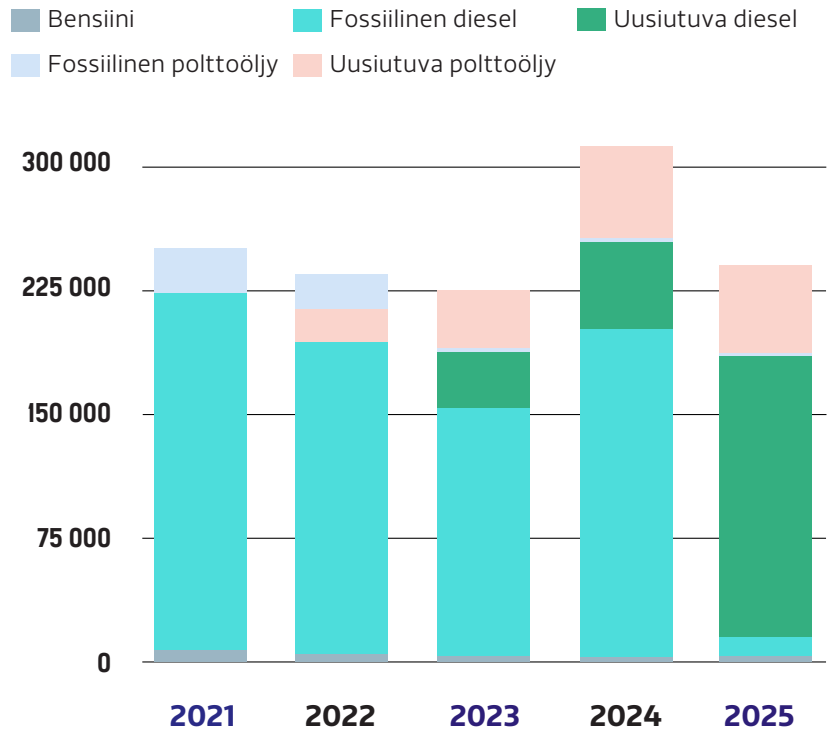
## Metrolinjan sähkökulutus ja ajoindeksi



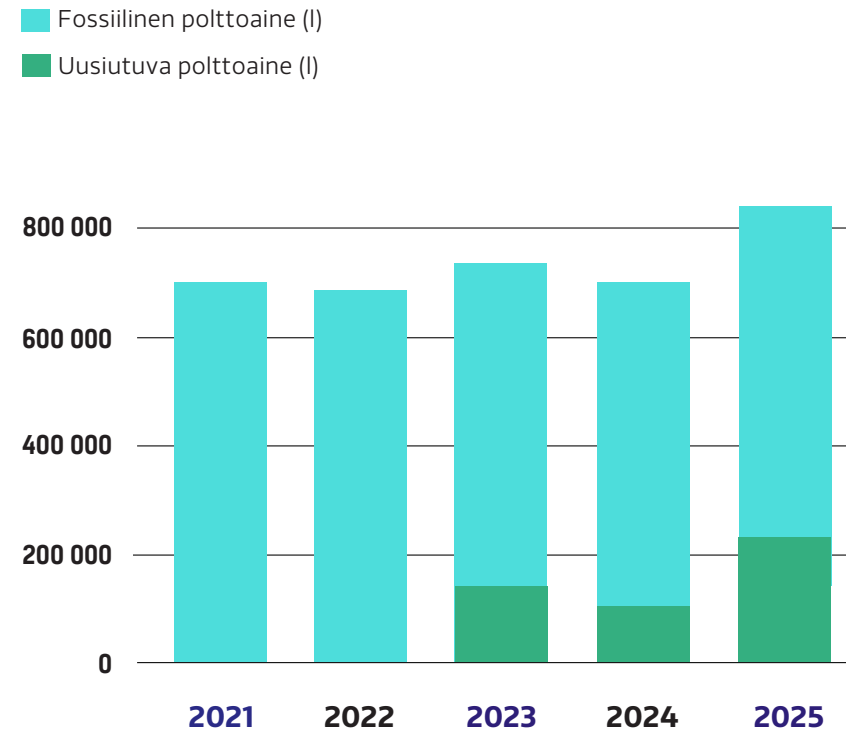
## Kiinteistöjen energiankulutus



## Ajoneuvojen ja työkoneiden polttoaineen kulutus



## SLL:n alusten polttoaineen kulutus



## Kasvihuonekaasupäästöt

| Scope 1 kasvihuonekaasupäästöt (tCO <sub>2</sub> e)   | 2024   | 2025   | Muutos |
|---|--------|--------|--------|
| Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen bruttopäästöt   | 2 106  | 1 684  | -20 %  |
| Säänneltyjen päästökauppajärjestelmien piiriin kuuluvien scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen prosenttiosuus | -      | -      | 0 %    |
| Scope 2 kasvihuonekaasupäästöt (tCO <sub>2</sub> e)   |        |        |        |
| Sijaintiperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasujen bruttopäästöt   | 17 329 | 16 119 | -7 %   |
| Markkinaperusteiset scope 2 -kasvihuonekaasujen bruttopäästöt   | 5 405  | 4 758  | -12 %  |
| Merkittävät scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt (tCO <sub>2</sub> e)  |        |        |        |
| Kasvihuonekaasujen epäsuorat kokonaisbruttopäästöt (scope 3)  | 77 916 | 47 195 | -39 %  |
| 1. Ostetut tavarat ja palvelut  | 17 396 | 8 152  | -53 %  |
| 2. Tuotantohyödykkeet   | 57 925 | 37 364 | -35 %  |
| 3. Polttoaineeseen ja energiaan liittyvät toiminnot, jotka eivät sisälly scope 1- tai scope 2 -päästöihin | 1 366  | 1 109  | -19 %  |
| 5. Toiminnassa muodostuva jäte  | 71     | 52     | -27 %  |
| 6. Liiketoimintaan liittyvä matkustaminen   | 400    | 311    | -22 %  |
| 7. Työsuhteisten työntekijöiden työmatkaliikenne  | 748    | 199    | -73 %  |
| 12. Myytyjen tuotteiden käyttö  | 10     | 6      | -37 %  |
| Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt (tCO <sub>2</sub> e)   |        |        |        |
| Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt (sijaintiperusteiset)  | 97352  | 64997  | -33 %  |
| Kokonaiskasvihuonekaasupäästöt (markkinaperusteiset)  | 85427  | 53637  | -37 %  |

## Kasvihuonekaasuintensiteetti

| Kasvihuonekaasuintensiteetti liikevaihtoon suhteutettuna (tCO <sub>2</sub> e/MEUR)       | 2024 | 2025 | Muutos |
|--|------|------|--------|
| Kasvihuonekaasupäästöjen sijaintiperusteiset kokonaispäästöt liikevaihtoon suhteutettuna | 376  | 242  | -35 %  |
| Kasvihuonekaasupäästöjen markkinaperusteiset kokonaispäästöt liikevaihtoon suhteutettuna | 330  | 200  | -39 %  |

## Biogeeniset kasvihuonekaasupäästöt

| PÄÄSTÖT  | 2024   | 2025   |
|--|--------|--------|
| Biogeeniset hiilidioksidipäästöt, jotka ovat peräisin biomassan poltosta tai biologisesta hajoamisesta, erillään scope 1 -kasvihuonekaasupäästöistä (tCO <sub>2</sub> e) | 522    | 859    |
| Biogeeniset hiilidioksidipäästöt, jotka ovat peräisin biomassan poltosta tai biologisesta hajoamisesta, erillään scope 2 -kasvihuonekaasupäästöistä (tCO <sub>2</sub> e) | 41 169 | 41 169 |
| Biogeeniset hiilidioksidipäästöt, jotka ovat peräisin biomassan poltosta tai biologisesta hajoamisesta, erillään scope 3 -kasvihuonekaasupäästöistä (tCO <sub>2</sub> e) | 0      | -      |

# E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit



## Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvä siirtymäsuunnitelma

Emme ole vielä tehneet biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemit huomioivaa siirtymäsuunnitelmaa, eikä teema näy toistaiseksi strategiassamme. Toimintamme merkittävimmät biodiversiteettivaikutukset, -riskit ja -mahdollisuudet syntyvät uudisrakentamisesta. Huomioimme teeman, kun päivitämme liiketoimintastrategiaamme vuoden 2026 aikana. Määrittelemme biodiversiteettiin liittyvät toimintaperiaattemme, tavoitteemme ja toimenpidesuunnitelmamme osana vastuullisuusstrategiaamme vuoden 2026 aikana. Päätämme samalla siirtymäsuunnitelman laatimisesta.

## Olellaiset biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistanee toiminnassamme kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin. Toimimme pääosin rakennetussa ympäristössä, mutta jotkin uudisrakennushankkeemme muuttavat maankäyttöä ja saattavat vaikuttaa kielteisesti alueen luonnon monimuotoisuuteen. Kielteisiä vaikutuksia hallitaksemme selvitämme hankealueiden ekologisen tilan, asetamme projekteillemme kunnianhimoiset tavoitteet ja suojelemme biodiversiteettiä eri tavoin.

Uudishankkeissa osallistumme usein myös laajempaan kaupunkikehitykseen, jolloin hankkeissa on mahdollista parantaa alueen monimuotoisuutta aiempaan nähden. Arvoketjussamme syntyy myös epäsuoria luontohaittoja erityisesti silloin, kun materiaalihankintamme sisältävät louhittuja materiaaleja. Voimme pyrkiä vähentämään haittoja huomioimalla ne materiaalihankinnoissamme.

## Toimintaperiaatteet

Kaupunkiliikenteen biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme. Vastuullisuusperiaatteet ohjaavat kaikkea toimintaamme, myös yksittäisiä investointiprojekteja. Toimintaamme ohjaa lisäksi ISO 14001 -standardin mukaan sertifioitu ympäristöjohtamisjärjestelmä.

Vastuullisuusperiaatteissamme olemme sitoutuneet vähentämään rakentamisprojektien luontovaikutuksia säilyttämällä olemassa olevaa luontoa, kompensoimalla rakentamisen myötä menetettyjä luontoarvoja ja lisäämällä luonnon monimuotoisuutta. Hyödynnämme ekologisia arvioita ja viherkertoimia, kun määrittelemme ja todennamme projektien tavoitteita. Lisäksi olemme sitoutuneet huomioimaan hankinnoissamme koko arvoketjumme biodiversiteettivaikutukset.

## Toimenpiteet

Teemme biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyviä toimenpiteitä erityisesti suurissa infra- ja rakennushankkeissa. Hankkeissamme tehdään ekologinen selvitys, jonka perusteella valitsemme toteutettavat ratkaisut.

Vuonna 2025 toteutusvaiheessa olleen Koskelan varikkohankkeen tavoitteena on ympäristövastuullinen toiminta. Arvioimme hankkeen biodiversiteettivaikutukset ekologisen selvityksen avulla ja päätimme sen perusteella tehdä useita biodiversiteettiä tukevia toimenpiteitä. Varikon katon pinta-alasta noin neljännes tulee olemaan kasvikattoa, josta osa on pölyttäjäturvallista ketokattoa. Valikoimme varikon pihakasvillisuuden juuri Helsingille ominaisista lajeista. Varikon läheisyydessä sijaitsee arvokkaita lintu- ja liito-orava-alueita. Siksi aiomme säilyttää alueen viher yhteydet ja kehittää niitä edelleen.

Vuonna 2025 vaikutimme luonnon monimuotoisuuteen myös erilaisten kokeilujen ja pilottien kautta. Viherpilottit ovat alustoja biodiversiteettiratkaisujen kokeilemiseen, koska ne auttavat löytämään toimivia ratkaisuja luonnon monimuotoisuuden huomioimiseen kaupungissa.

Esimerkiksi yhteistyössä toteutetussa kokeiluhankkeessa asensimme kasvikattoa ja -seiniä Herttoniemen metroasemalle. Asensimme kasvikattoa myös Mannerheimintien raitiovaunupysäkeille. Kasvilajien valinnassa huomioimme erityisesti pölyttäjäturvallisuuden. Mannerheimintien peruskorjausprojektissa kokeilimme yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa kevytrakenteisia ja siirrettäviä viherseinäkkeitä, jotka toimivat pölyä sitovina, melua vähentävinä ja kaupunkivihreää lisäävinä työmaaitoina. Erilaiset viherseinät ja kasvikatot ovat täydentäneet Helsingin kaupunkivihreää tarjoamalla kausikukkia pölyttäjille.

Kaupunkiliikenne ei ole käyttänyt biologista monimuotoisuutta koskevia hyvityksiä.



## Tavoitteet ja mittarit

Kaupunkiliikenteellä ei ole toistaiseksi yritystasoisia tavoitteita tai vaikutusmittareita, jotka liittyvät luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin, mutta määrittelemme tavoitteet vuoden 2026 aikana osana vastuullisuusstrategiaamme.

# E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous

## Toimintaperiaatteet

Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaattemme sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme. Vastuullisuusperiaattet ohjaavat kaikkea toimintaamme, myös yksittäisiä investointiprojekteja. Toimintaa ohjaa lisäksi ISO 14001 -standardin mukaan sertifioitu ympäristöjohtamisjärjestelmä. Vastuullisuusperiaatteet kattavat omassa toiminnassamme ja arvoketjun alkupäässä, kuten tavara- ja palveluhankinnoissa, syntyvät vaikutukset. Emme valmista tuotteita myyntiin, joten vastuullisuusperiaatteet eivät koske arvoketjun loppupäätä.

Olemme sitoutuneet parantamaan vastuullisuusperiaatteissamme resurssitehokkuuttamme ja vähentämään fossiilisten materiaalien tarvetta rakentamalla ja hankkimalla kestävä ja korjattavaa. Liityimme vuonna 2025 Kiertotalouden green deal -sitoumukseen, jonka myötä pyrimme lisäämään erityisesti maa- ja kiviainesten sekä rakennusosien kiertoa.

## Toimenpiteet

Erityisesti rakentamisprojekteissamme etsimme jatkuvasti uusia keinoja parantaa materiaalitehokkuutta ja hyödyntää kiertotalousmateriaaleja. Keskeisin toimenpiteemme kiertotalouden tehostamiseksi on asettaa rakentamisprojekteillemme projektikohtaiset kiertotaloustavoitteet, jotka ohjaavat projektien suunnittelua ja toteutusta. Kirjaamme tavoitteet projektien suunnittelun ja urakoinnin kaupallisiin



asiakirjoihin, ja ne ohjaavat suunnittelijoita ja urakoitsijoita kiertotaloustratkaisujen innovointiin ja toteuttamiseen.

Rakennamme Vaaralan varikkoa palvelemaan Vantaan raideliikennettä. Olemme asettaneet hankkeelle kunnianhimoiset kiertotaloustavoitteet. Tavoitteenamme on suunnitella ja rakentaa kestävä, huollettavaa ja korjattavaa sekä ehjänä purettavaa ja uudelleenkäytettävää. Pyrimme myös hyödyntämään hankkeessa uusio- ja kierrätysmateriaaleja sekä uudelleenkäytettäviä materiaaleja muista kohteista. Hankkeen tavoitteena on kierrättää 90 prosenttia rakennusjätteestä. Vuonna 2025 teimme hankkeessa kiertotaloussuunnitelman, jonka avulla pyrimme löytämään keinot tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vuonna 2025 teimme kiertotalouskartoituksia myös peruskorjausprojekteissamme. Pyrimme tunnistamaan materiaalien uudelleenkäyttömahdollisuudet ja tuotimme tietoa, joka auttaa tekemään esimerkiksi purkamiseen liittyviä päätöksiä. Kartoitusten avulla onnistuimme esimerkiksi löytämään uudelleenkäytettäviä materiaaleja ja vähentämään purkamisen tarvetta. Suuremmissa peruskorjausprojekteissa järjestämme moniammatillisia työpajoja, joiden tarkoituksena on saada mahdollisimman laaja-alainen asiantuntemus projektien käyttöön, innovoida uusia ratkaisuja ja parhaimmillaan kehittää koko rakennusalan kiertotalousosaamista. Kartoitusten ansiosta pystymme parantamaan materiaalitehokkuuttamme ja vähentämään rakentamisesta syntyviä päästöjä.

Massojen eli maa- ja kiviainesten kierrätystä edistimme valmistelemalla massatyökälun käyttöönottoa. Työkalu mahdollistaa massojen tehokkaamman hallinnan, kierrätyksen ja dokumentoinnin. Tarkemman massatiedon avulla pystymme toteuttamaan jatkossa vaikuttavampia toimenpiteitä, jotka säästävät sekä luonnonvaroja että kustannuksia.

Omasta toiminnastamme syntyvän jätteen määrä ja laatu vaihtelee huomattavasti riippuen muun muassa kunnossapidon työmaiden määrästä ja laadusta. Pyrimme aina lajittelemaan ja kierrättämään mahdollisimman suuren osan jätteistämme sekä varmistamaan, että jätehuolto noudattaa voimassaolevaa lainsäädäntöä ja jätehuoltomääräyksiä.

## Tavoitteet ja mittarit

Kaupunkiliikenteellä ei ollut vuonna 2025 kiertotalouteen liittyviä yritystason tavoitteita tai mittareita, mutta määrittelimme tavoitteet vuoden 2026 aikana, kun laadimme vastuullisuusstrategiamme. Tavoitteiden asettamista ohjaa Kiertotalouden green deal -sitoumus, johon liityimme syksyllä 2025. Sen mukaisesti tavoittelemme erityisesti rakennusosien uudelleenkäyttöä ja maamassojen tehokkaampaa kierrätystä.

Vaikka meillä ei ole tavoitetta omasta toiminnastamme syntyvän jätteen määrälle, seuraamme materiaalina ja energiana hyötykäytettävän jätteen osuutta ja pyrimme lisäämään erityisesti jätteiden materiaalihyötykäyttöä. Vuonna 2025 oman toimintamme jätteiden materiaalihyötykäyttöaste oli 68 prosenttia ja energiahyötykäyttöaste 30 prosenttia.

## Resurssien sisäänvirtaukset

Kaupunkiliikenteen resurssien sisäänvirtaukset koostuvat tekemistämme materiaalihankinnoista. Merkittävimmät materiaalihankintojen tyypit ovat raitiovaunut, metrojunat, erilaiset rakennusmateriaalit, ajoneuvot, työkoneet, varaosat, polttoaineet, kemikaalit ja kiskot. Koska urakoitsija hankkii rakennusmateriaalit, meillä ei ole tietoa materiaalihankintojen määristä. Emme siis tällä hetkellä seuraa tai raportoi hankkimiemme materiaalien kokonaismääriä. Kehitämme materiaalien kulutuksen seurantaan rakentamisprojekteissamme vuodesta 2026 alkaen.

## Resurssien ulosvirtaukset

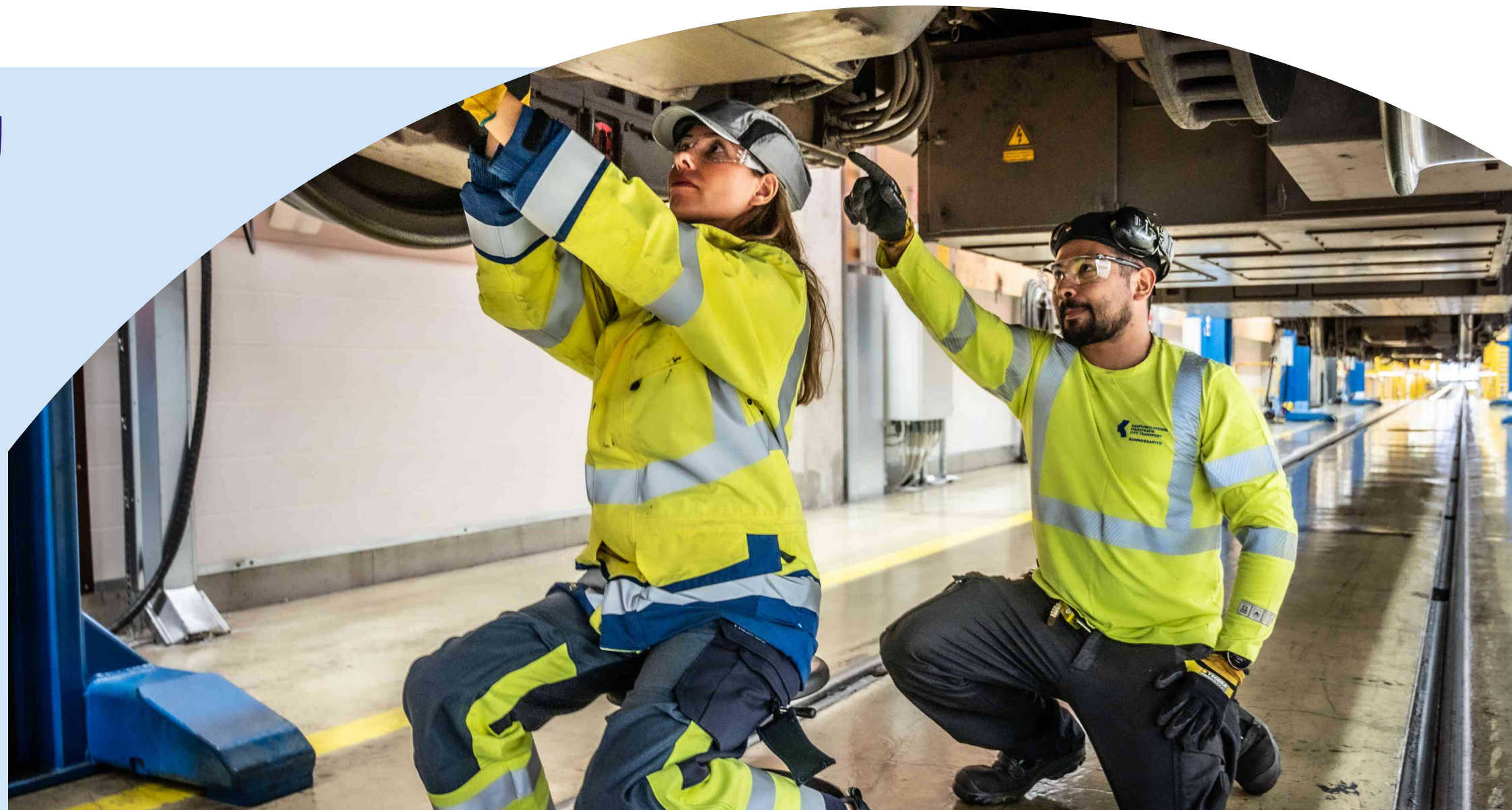
Kaupunkiliikenteen resurssien ulosvirtaukset koostuvat jätteistä, sillä emme tuota tuotteita myyntiin. Toiminnastamme syntyvät jätteet ovat pääosin metalliromua, sekajätettä, pahvia, rakennusjätettä, biojätettä ja vaarallista jätettä. Jätteen materiaaleja ovat muun muassa metallit, öljyt, puu, muovi, paperi, pahvi, lasi, biomassa ja betoni.

Ulkopuoliset palveluntuottajat käsittelevät kaiken Kaupunkiliikenteen toiminnassa syntyvän jätteen. Käytämme jätemäärien ja jätteenkäsittelytyyppien raportoinnissa kumppaniemme raportteja. Jättemäärien merkittävimmät oletukset liittyvät rakennusjätteen, lietteen sekä jättemaan ja betonin käsittelyyn ja koostumukseen. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti raportoimme nämä jakeet kategoriassa muilla tavoilla tehtävä loppusijoitus.

## Omasta toiminnasta syntyneet jätteet

| Jätelaji  | Vaarallisuus   | Jätteen kokonaismäärä (t) | Kierrätys (t / %) | Poltto (t / %) | Muu loppusijoitus (t / %) |
|---|----------------|---------------------------|-------------------|----------------|---------------------------|
| Metalliromu   | Ei vaarallinen | 1364                      | 1364 / 100 %      |                |                           |
| Sekajäte  | Ei vaarallinen | 676                       |                   | 675 / 100 %    |                           |
| Pahvi   | Ei vaarallinen | 92                        | 92 / 100%         |                |                           |
| Rakennusjäte  | Ei vaarallinen | 17                        |                   |                | 17 / 100 %                |
| Biojäte   | Ei vaarallinen | 39                        | 39 / 100 %        |                |                           |
| Muovi   | Ei vaarallinen | 26                        | 26 / 100 %        |                |                           |
| Paperi  | Ei vaarallinen | 19                        | 19 / 100 %        |                |                           |
| Lasi  | Ei vaarallinen | 1                         | 1 / 100 %         |                |                           |
| Akut  | Vaarallinen    | 9                         | 9 / 100 %         |                |                           |
| Sähkö- ja<br>elektroniikkaromu                      | Vaarallinen    | 11                        | 11 / 100 %        |                |                           |
| Kyllästetty puu                                     | Vaarallinen    | 29                        | 29 / 100 %        |                |                           |
| Maalit, liimat, lamput,<br>öljyt, aerosolit, kaasut | Vaarallinen    | 0,4                       | 0,4 / 100 %       |                |                           |
| Öljyinen vesi ja sakka                              | Vaarallinen    | 74                        | 74 / 100 %        |                |                           |
| Jättemaa ja betoni                                  | Ei vaarallinen | 189                       |                   |                | 189 / 100 %               |
| Liete   | Ei vaarallinen | 190                       |                   |                | 190 / 100 %               |
| <b>Syntyneen jätteen<br/>kokonaismäärä</b>          |                | <b>2736,4</b>             |                   |                |                           |
| <b>Kierrättämättömän<br/>jätteen kokonaismäärä</b>  |                | <b>396</b>                |                   |                |                           |
| <b>Kierrättämättömän<br/>jätteen prosenttiosuus</b> |                | <b>14 %</b>               |                   |                |                           |

# Yhteiskunnalliset tiedot



# SI Oma henkilöstö

## Olennaiset omaan henkilöstöön liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistanee toiminnassamme olennaisia kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia, jotka liittyvät omaan henkilöstöömme. Yksi strategisista teemoistamme on erinomainen työntekijäkokemus, johon olennaiset vaikutuksemme liittyvät kiinteästi. Työmarkkinaosapuolten toimiva vuoropuhelu takaa työntekijöidemme reilun ja tasapuolisen kohtelun. Työ- ja yksityiselämän tasapaino sekä henkilöstön terveydestä ja turvallisuudesta huolehtiminen edistävät henkilöstömme hyvinvointia. Henkilöstöä kouluttamalla ja heidän osaamistaan kehittämällä varmistamme, että meillä on osaavia ammattilaisia myös muuttuvassa maailmassa.

## Toimintaperiaatteet

Omaan henkilöstöömme liittyvät toimintaperiaatteet sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme. Toimintaamme ohjaa lisäksi ISO 45001 -standardin mukaan sertifioitu työterveys- ja työturvallisuusjohtamisjärjestelmä. Olemme sitoutuneet luomaan terveellisen ja turvallisen työpaikan ja työympäristön omalle henkilöstöllemme työsuojelutoiminnan avulla ja hallitsemalla työturvallisuusriskejä. Edellytämme, että kaikki työntekijämme toimivat kaikissa tilanteissa turvallisesti ja ohjeiden mukaisesti. Perehdytämme henkilöstömme turvallisiin työskentelytapoihin ja edellytämme ja valvomme, että työntekijät noudattavat ohjeita. Työterveyteen liittyvät toimintaperi-



aatteemme perustuvat lisäksi lakisääteisiin velvoitteisiin, yhtiön toimintaohjeisiin ja ennakoivaan työkyvyn tukemiseen. Osaamisen kehittäminen on meille tärkeää. Tartumme muutokseen ja kehitymme yhdessä jatkuvasti. Kannustamme henkilöstöämme kehittämään omaa osaamistaan ja tarjoamme heille mahdollisuuden kehittyä työssä. Arvostamme jokaisen asiantuntemusta ja ylläpidämme kehitysmuotoista kulttuuria.

Noudatamme johdonmukaisesti yhteistoimintalain velvoitteita ja huolehdimme, että henkilöstöämme koskevat asiat käsitellään lain edellyttämällä tavalla. Tämä onnistuu aidossa vuorovaikutuksessa henkilöstön edustajien kanssa. Sitoudumme kertomaan avoimesti ja rehellisesti toimintaamme ja henkilöstöömme liittyvistä asioista, sillä läpinäkyvä ja oikea-aikainen tiedonsaanti tarjoaa henkilöstön edustajille vaikuttavan mahdollisuuden osallistua päätöksentekoon. Olemme laatineet henkilöstömme edustajien kanssa yhteistoimintasopimuksen, joka toimii yhteistoiminnan perustana yhdessä yhteistoimintalain kanssa. Olemme määritelleet sopimuksessa menettelytavat henkilöstön kuulemiseen, tiedonsaantiin ja osallistumiseen sekä yhteistyön rakenteet työnantajan ja henkilöstön edustajien välillä. Yhteistoimintasopimuksen tarkoituksena on edistää avointa vuoropuhelua, luottamusta ja ennakoivaa yhteistoimintaa toimintamme kehittämisessä ja muutostilanteissa.

## Oman työvoiman ihmisoikeudet

Kaupunkiliikenne on sitoutunut noudattamaan YK:n liike-elämää ja ihmisoikeuksia ohjaavia periaatteita sekä ILO:n julistusta työelämän peruseriaateista ja -oikeuksista. Niihin kuuluvat ILO:n yleissopimukset pakkotyön poistamisesta, lapsityövoiman käytön kieltämisestä, syrjinnän poistamisesta, järjestäytymisoikeudesta sekä ILO:n yleissopimukset työajoista, työturvallisuudesta ja työterveydestä. Kaupunkiliikenne noudattaa voimassa olevaa työlainsäädäntöä ja työehtosopimuksia.

Kaupunkiliikenteellä on useita kanavia, joiden kautta oma henkilöstömme voi ilmaista huolensa ja raportoida häirintä- ja syrjintätapauksista. Ilmiantokanavan lisäksi palautetta voi antaa muun muassa henkilöstökyselyssä ja suoraan omalle esihenkilölle. Näitä kanavia kuvataan tarkemmin seuraavissa luvuissa. Tällä hetkellä seuraamme ilmiantokanavan kautta tehtyjen ilmoitusten määrää, mutta emme toistaiseksi luokittele erikseen häirintään ja syrjintään liittyviä tapauksia. Lisäksi seuraamme henkilöstökyselyn kautta niiden ihmisten prosenttiosuutta, jotka kokevat tulleen syrjityiksi, mutta tämä ei kuitenkaan kuvaa tapausten määrää. Toteutamme kyselyn perusteella tarvittavat kehitystoimenpiteet.

Vuonna 2025 emme saanut yhtään sakkoa, rangaistusta tai korvausvaatimusta syrjintään tai häirintään liittyen. Myöskään vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai niihin liittyviä sakkoja, rangaistuksia tai korvausvaatimuksia ei havaittu.

## Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja henkilöstön edustajien kanssa

Kaupunkiliikenteellä on erilaisia prosesseja, joiden avulla käsittelemme oman henkilöstön ja henkilöstön edustajien kanssa todellisia ja mahdollisia henkilöstövaikutuksia. Prosessit koskevat työterveyden, -turvallisuuden ja -hyvinvoinnin sekä osallisuuden teemoja.

Yhteistoiminta työntekijöidemme ja heidän edustajiensa kanssa perustuu yhteistointalakiin ja Kaupunkiliikenteen yhteistoimintasopimukseen. Yhteistoimintamenetelyä varten olemme määritelleet kuulemisen, tiedonsaannin ja osallistumisen tavat sekä yhteistyörakenteet työnantajan ja henkilöstön edustajien välillä. Yhteistoinnin tarkoituksena on edistää työnantajan ja työntekijöidemme välistä vuorovaikutusta. Hyvän vuorovaikutuksen avulla pyrimme kehittämään työpaikan toimintaa ja lisäämään työntekijöidemme vaikutusmahdollisuuksia päätöksissä, jotka koskevat työtä, työoloja ja työntekijöiden asemaa työssä. Pidämme aktiivisesti ja kattavasti yhteyttä henkilöstön ja henkilöstön edustajien kanssa.

## Työehtoihin liittyvät sopimukset

Sovellamme kaikkiin työntekijöihimme työehtosopimuksia. Määrittelemme työtehtävien perusteella, noudatammeko työehtoja määritellyn työehtosopimuksen eli Rautatiealan työehtosopimuksen vai Rautatiealan toimihenkilöitä koskevan työehtosopimuksen mukaan. Olemme myös sopineet paikallisesti henkilöstöjärjestöjen kanssa työehtosopimuksesta poikkeavista työehdoista yksittäisissä tilanteissa.

## Yhteistoimintaan liittyvät aktiviteetit

Noudatamme kaikessa toiminnassamme Suomen työlainsäädäntöä ja sovellettavia työehtosopimuksia. Nojaamme näihin myös vuoropuhelussa henkilöstömme ja heidän edustajiensa kanssa. Yhteistoiminnan keskeisenä toimijana on yhteistyötoimikunta, joka kokoontuu säännöllisesti käsittelemään yhteistoimintalain edellyttämiä asioita ja seuraamaan henkilöstöpäätösten vaikutuksia.

Lisäksi järjestämme säännöllisesti yhteistoimintafoorumeita, joihin osallistuvat Kaupunkiliikenteen johtoryhmän jäsenet, henkilöstöhallinto, luottamusmiehet ja työsuojeluvaltuutetut. Vuonna 2025 järjestimme foorumeita kaksi kertaa. Foorumeissa osallistujat käsittelevät yhtiön yhteistoiminnan kehittämistä ja yhtiön tulevaisuuden suunnitelmia. Käsittelemme yhteistoimintaan ja henkilöstöasioihin liittyviä asioita yhdessä pääluottamusmiesten kanssa myös yhteistoimintatoimikunnassa kuudesti vuodessa. Lisäksi henkilöstöhallinto ja pääluottamusmiehet käyvät säännöllisesti läpi ajankohtaisia henkilöstöasioita yhteisissä palaverissa.

## Henkilöstötutkimukset

Seuraamme henkilöstömme työhyvinvoinnin tilaa kerran vuodessa toteutettavalla työhyvinvointikyselyllä. Työhyvinvointitutkimuksessa seuraamme sitoutumista, johtamista, suorituskykyä ja omistautuneisuutta yrityksen, tiimin ja oman työn kannalta. Työhyvinvointitutkimuksen toteutuksesta vastaa hr-palvelut. Johtoryhmämme käsittelee tulokset hr-palvelujen tuella ja huomioi ne päätöksenteossa. Käymme läpi tulokset eri organisaatiotasolla sekä luottamushenkilöiden ja työsuojelutoimikunnan kanssa. Koulutamme esihenkilöimme käsittelemään tuloksia. Lisäksi tarjoamme tiimeille henkilöstöhallinnon tukea tulosten käsittelyyn ja kehitystoimenpiteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Tulosten perusteella jokainen yksikkö ja työyhteisö sopii kehitystoimenpiteet, joiden toteutumista seuraamme yksikkö- ja yritystasolla.

## Työsuojeluun liittyvä yhteistoiminta

Työsuojeluun liittyvää yhteistoimintaa vetää työsuojelupäällikkö yhdessä työsuojeluvaltuutettujen kanssa. Työsuojelutoimikunta tekee vuosittain työsuojelun toimintasuunnitelman, jonka perusteella työsuojelupäällikkö määrittää yhteistyössä työsuojelutoimikunnan kanssa keskeisimmät työturvallisuuteen liittyvät kehitystoimenpiteet. Työsuojelutoimikunnan kokouksia pidetään kerran kuukaudessa.

## Prosessi kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Olemme sitoutuneet luomaan turvallisen ja terveellisen työympäristön kaikille työntekijöillemme. Työterveys ja -turvallisuus ovat meille ensiarvoisen tärkeitä, ja kehitämme jatkuvasti toimintatapojamme näiden osa-alueiden parantamiseksi. Kannustamme työntekijöitämme ilmoittamaan aktiivisesti mahdollisista työturvallisuuteen liittyvistä huolista ja näkemyksistä. Ilmoitusten jättäminen on helppoa erilaisten kanavien ja järjestelmien kautta. Ilmoitusten käsittelyyn on olemassa selkeät prosessit, jotka sujuvoittavat käsittelyä ja takaavat työntekijöidemme kuulemisen.

Ensisijaisesti työntekijä raportoi suoraan omalle esihenkilölleen, jonka vastuulla on viedä asia eteenpäin ja tehdä tarvittavat toimenpiteet. Kysymme säännöllisissä työhyvinvointikyselyissä henkilöstöltämme työhyvinvointiin liittyvistä asioista. Esihenkilöt ovat vastuussa tulosten käsittelystä. Määrittelemme toimenpiteet yhdessä henkilöstön kanssa.

Turvallisuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi seuraamme ja arvioimme säännöllisesti operatiivisia työterveys- ja työturvallisuusriskejä. Niiden vähentämiseksi teemme erilaisia toimenpiteitä. Työkykyjohtamisen toimintamallimme tukee henkilöstön

työkykyä, työssä jaksamista ja työhön paluuta. Malli määrittelee eri osapuolten roolit ja vastuut työkyvyn ja hyvinvoinnin ylläpitämiseksi. Malli kattaa koko henkilöstömme. Käytössämme on myös korvaavan työn malli, joka helpottaa työhön paluuta sairauspoissaolon jälkeen. Mallissa työ sopeutetaan vastaamaan tilapäisesti työntekijän työkykyä, jos työntekijä ei sairauden tai vamman vuoksi pysty tekemään tavanomaista työtä. Tavoitteena on, että työntekijä palaa omaan työhönsä jakson jälkeen.

Kirjaamme poikkeamat Valpas-järjestelmään, jonka kautta työntekijämme voivat ilmoittaa tekemistään työturvallisuuteen liittyvistä havainnoista, poikkeamista ja työtapaturmista. Valpas on kaikkien työntekijöidemme käytössä, ja koulutamme henkilöstömme käyttämään järjestelmää. Valpas löytyy helposti intranet-sivuiltamme ja kuljettajien käytössä olevasta henkilöstösovelluksesta.

Valpas-ilmoitusten käsittelyssä pyrimme ennaltaehkäisemään vahinkoja ja tapaturmia sekä tunnistamaan turvallisuuteen liittyviä puutteita ja korjaamaan ne. Jokaisen järjestelmään tehdyn ilmoituksen käsittelee se vastuutaho, jonka vastuualueeseen ilmoituksen aihe kuuluu. Tapaturmat käsittelee esihenkilö. Ilmoituksen käsitelijä vastaa mahdollisen riskin arvioinnista, sen minimoinnista sekä käynnistettävistä toimenpiteistä. Työsuojelutoimikunta käsittelee tapauskohtaisesti yksittäiset merkittävät turvallisuushavainnot, läheltä piti -tilanteet ja tapaturmat sekä niiden korjaavat toimenpiteet. Toimikunta seuraa yleisellä tasolla turvallisuuteen liittyviä avainlukuja. Valpas-järjestelmää ja siihen liittyviä prosesseja kehittää Kaupunkiliikenteen turvallisuuspalvelut.

Kannustamme henkilöstöämme raportoimaan turvallisuushavainnoista, jotta voimme puuttua vaaratilanteisiin nopeasti ja kehittää työtä turvallisemmaksi. Tutkimme tapaturmat ja poikkeamat mahdollisimman nopeasti, jotta voimme ryhtyä vastaavien tapahtumien estämiseksi korjaaviin toimenpiteisiin. Tapaturman sattuessa työntekijä voi käyttää työterveyshuoltoa. Olemme vakuuttaneet kaikki työntekijämme lakisääteisellä tapaturmavakuutuksella.

Valppaan lisäksi käytössämme on whistleblowing-kanava, jonka kautta kuka tahansa voi ilmoittaa väärinkäytösepäilyistä. Väärinkäytösepäilyjä voivat olla esimerkiksi toimihenkilön petollinen, epärehellinen tai laitton toiminta. Väärinkäytösepäilyyn voivat johtaa myös epäeettinen toiminta sekä muu säännösten tai määräysten vastainen toiminta. Ilmoituksen pääsee tekemään niin verkkosivuiltamme kuin intranetissämme. Järjestelmä mahdollistaa ilmoituksen tekemisen myös anonyymisti. Whistleblowing-kanavan toiminnasta ja ilmoitusten käsittelystä kerromme tarkemmin kohdassa [Hallintotapatiedot](#).

## Toimenpiteet

### Yhteistoiminta takaa vaikuttavan vuoropuhelun

Tavoitteemme on, että yhteistoiminta ja vuoropuhelu työmarkkinaosapuolten välillä on aidosti vaikuttavaa. Näin pystymme ennakoimaan muutostilanteita ja vahvistamaan henkilöstömme osallistumista. Toteutamme yhteistoimintaa työmarkkinaosapuolten kanssa yhteistoimintalain ja tekemämme yhteistoimintasopimuksen mukaisesti vakiintuneiden ja säännöllisten toimintamallien kautta. Henkilöstöämme edustaa neljä pääluottamusmiestä, joita tukevat useisiin suurimpiin työyhteisöihin ja työpisteisiin valitut luottamusmiehet. Henkilöstöjärjestöt valitsevat luottamusmiehet omien sääntöjensä mukaisesti, ja heidän toimikautensa on pääsääntöisesti neljä vuotta. Työsuojelussa henkilöstöä edustavat työsuojeluvaltuutetut ja varavaltuutetut, jotka henkilöstömme valitsee.

Tuemme luottamusmiehiä ja työsuojeluvaltuutettuja tarjoamalla heille työehtosopimusten mukaiset mahdollisuudet osallistua tehtävään liittyviin koulutuksiin sekä riittävän työajan edustustehtävien hoitamiseen. Huolehdimme, että henkilöstön edustajilla on käytössään ajantasainen tieto, yhteistyölle tarvittavat tilat ja kanavat sekä matalan kynnyksen yhteydenpitomahdollisuudet johdon ja henkilöstöhallinnon kanssa.



Näillä järjestelyillä varmistamme, että henkilöstön edustajat voivat toimia tehokkaasti ja itsenäisesti ja välittää henkilöstön näkemyksiä luotettavasti. Samalla vahvistamme luottamusta ja avoimuutta työmarkkinaosapuolten välisessä vuoropuhelussa.

Keskeisenä yhteistyörakenteena yhteistoiminnassamme on yhteistyötoimikunta, joka kokoontuu kuusi kertaa vuodessa. Yhteistyötoimikunta käsittelee yhteistoimintalain ja yhteistoimintasopimuksen edellyttämiä asioita, seuraa henkilöstöä koskevien päätösten vaikutuksia sekä käy ennakoivaa vuoropuhelua organisaation toimintaan ja kehittämiseen liittyvistä teemoista. Yhteistyötoimikunta sopii vuosittain työyhteisön kehittämissuunnitelmassa työhyvinvointiin ja henkilöstön osaamiseen liittyvistä kehittämistoimenpiteistä, tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen liittyvistä toimenpiteistä sekä ulkoisen työvoiman käytön periaatteista.

Lisäksi järjestämme kahdesti vuodessa yhteistoimintaseminaarin, johon osallistuvat Kaupunkiliikenteen johtoryhmä, henkilöstöhallinto ja luottamusmiehet. Seminaarien tarkoituksena on arvioida yhteistoiminnan toimivuutta sekä pohtia ja kehittää yhteistyökäytäntöjä ja toimintatapoja pitkäjänteisesti avoimessa vuorovaikutuksessa. Vuonna 2025 käsitelimme yhteistoimintaseminaareissa muun muassa henkilöstön työhyvinvoinnin kehittämistä, yrityksen toimintakulttuuria kehittävän hankkeen toimenpiteitä sekä päivitettyjen työehtosopimusten vaikutuksia henkilöstön työehtoihin.

Henkilöstöhallintomme ja pääluottamusmiehet tapaavat säännöllisesti ja käsittelevät ajankohtaisia henkilöstöasioita. He varmistavat, että yhteistoiminta on sujuvaa, ja tukevat jatkuvaa vuoropuhelua ja matalan kynnyksen yhteydenpitoa työnantajan ja henkilöstön edustajien välillä. Toimitamme yhteistoimintalain ja yhteistoimintasopimuksen edellyttämät tiedot pääluottamusmiehille säännöllisesti, oikea-aikaisesti ja riittävän yksityiskohtaisina. Tiedonsaannin avulla varmistamme, että henkilöstön edustajilla on mahdollisuus perehtyä käsiteltäviin asioihin ja osallistua yhteistoimintaan aidosti ja vaikuttavasti.

## **Huolehdimme henkilöstömme työterveydestä ja -turvallisuudesta**

Seuraamme työtapaturmia ja työhyvinvointiaiheita säännöllisesti työsuojelutoimikunnassa, johon kuuluu työnantajan ja henkilöstön edustajia. Tämä yhteistoiminnallinen elin varmistaa, että ennaltaehkäisytoimenpiteet ovat ajan tasalla ja että koko organisaatio sitoutuu niihin. Työterveys- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmämme on sertifioitu ISO 45001 -standardin mukaisesti. Johtamisjärjestelmämme ohjaa riskienhallintaa ja työolojen kehittämistä sekä varmistaa terveellisen työympäristön.

Puutemme aktiivisesti työntekijöiden terveyteen ja työkykyyn vaikuttaviin tekijöihin osana ennaltaehkäisevää ja suunnitelmallista työkykyjohtamista. Tavoitteenamme on tukea työntekijöiden hyvinvointia ja työssä jaksamista, ehkäistä työkyvyttömyyttä sekä edistää terveellistä, turvallista ja kestävää työuraa.

Käytössämme on työkykyjohtamisen toimintamalli. Koulutamme esihenkilöt toimintamallin käyttöön, jotta he osaavat tunnistaa työkyvyn muutoksia, käydä rakentavia keskusteluja työntekijöiden kanssa ja käynnistää tarvittavat tukitoimenpiteet yhteistyössä työterveyden kanssa. Toimintamallin käyttö tukee henkilöstön työkykyä ja auttaa tunnistamaan työkykyyn liittyviä haasteita varhaisessa vaiheessa. Työkykymallin hyötynä on, että se luo selkeän prosessin esihenkilöille ja työntekijöille työkyvyn haasteiden käsittelyyn ja tukee työhön paluuta tiiviissä yhteistyössä työterveyshuollon kanssa. Työkykymalli lyhentää pitkien sairauspoissaolojen kestoja ja tukee työntekijöiden terveyttä. Työkyvynhallintajärjestelmä auttaa seuraamaan työkykyä ja tekemään tukitoimenpiteitä. Järjestelmän avulla esihenkilöt voivat seurata työkykyyn liittyviä tietoja, dokumentoida sovittuja toimenpiteitä sekä varmistaa, että sovitut tukitoimet etenevät ja että niitä seurataan systemaattisesti.

Työkykymallin lisäksi käytössämme on korvaavan työn malli, jonka ansiosta työntekijä voi sairauden tai tapaturman sattuaessa tehdä kevyempää tai muokattua työtä, joka soveltuu hänen terveydentilaansa. Työkykymalli tukee työntekijän työkyvyn säilymistä ja toipumista, vähentää tarpeettomia sairauspoissaoloja sekä edistää hallittua ja yksilöllistä paluuta tavanomaisiin työtehtäviin.

Näillä malleilla voimme puuttua tehokkaasti tunnistamiimme työterveyteen liittyviin kielteisiin vaikutuksiin. Kehitimme sekä työkykyjohtamisen että korvaavan työn mallia vuoden 2025 aikana ja järjestimme esihenkilöille työkykyjohtamisen koulutuksia. Kunnossapitoyksikkö käynnisti työkyky-partner-toiminnan pilotin, joka tarjoaa erityistä tukea esihenkilöille.

Ohjaamme työterveyteen ja työkykyyn liittyviä toimintatapoja kattavilla kirjallisilla ohjeistuksilla, joilla varmistamme, että käsittelemme asiat yhdenmukaisesti ja asianmukaisesti. Olemme ohjeistaneet, millaisia työkykyjohtamisen käytännöt ovat, miten hallitsemme sairaus- ja tapaturmapoissaoloja sekä miten toteutamme ja seuraamme terveystarkastuksia ja terveydenhoidollisia tutkimuksia. Esihenkilöillemme on myös olemassa ohjeet, miten varhaisia päihde- ja riippuvuusepäilyjä voidaan tunnistaa ja ottaa puheeksi. Ohjeistuksen tavoitteena on varmistaa varhainen tuki, avoin keskustelukulttuuri sekä työntekijän ohjaaminen tarvittaessa työterveyspalveluiden ja muun tuen piiriin. Ohjeistuksien lisäksi noudatamme tarvittaessa Helsingin kaupungin päihde- ja riippuvuusohjelmaa.

Toimimme Työturvallisuuskeskuksen kumppanina, ja henkilöstömme osallistuu työturvallisuus- ja työhyvinvointikorttikoulutuksiin. Työturvallisuuskorttikoulutus kattaa perustiedot muun muassa työturvallisuuden ja työsuojelun periaatteista yhteisellä työpaikalla, työn vaaratekijöiden ja kuormitustekijöiden tunnistamisesta, turvallisen ja terveellisen työskentelyn periaatteista sekä tietoa yleisimmistä ja merkittävimmistä kuormitustekijöistä. Työhyvinvointikortti taas on työkalu tiimien hyvinvoinnin ja yhteistyön kehittämiseen. Työhyvinvointikortti auttaa rakentamaan yhteistä käsitystä työhyvinvoinnista, jäsentämään rooleja ja vastuita sekä edistämään yhteistyötä. Vuonna 2025 yhteensä 210 työntekijäämme osallistui korttikoulutuksiin. Koulutimme myös viisi työntekijäämme henkisen ensiavun kouluttajiksi. He järjestivät vuoden aikana kaksi henkisen ensiavun koulutusta omalle henkilöstöllemme.

Teemme työterveyteen ja -turvallisuuteen liittyviä työpaikkaselvityksiä, joiden toteuttamisväli on säädelty työterveyshuoltolaissa. Vuonna 2025 teimme useamman työpaikkaselvityksen ja saavutimme lain velvoittaman päivitysvälin. Seuraamme toteutuneita työpaikkaselvityksiä yhteistyössä työterveyshoitajan, työsuojelupäällikön ja työsuojeluvaltuutettujen kanssa.



## Osaavat ammattilaiset ovat tärkein resurssimme

Osaavat, innostuneet ja työstään ylpeät ammattilaiset luovat parasta kaupunkiliikennettä ja ovat tärkein resurssimme. Oma osaamistaan kasvattamalla ja ylläpitämällä työntekijämme säilyttävät työn imun ja ammattiylläpidon. Keskeisiä keinoja taitojen kasvattamiseksi ovat tavoitekeskustelut ja kehittämissuunnitelmat. Taitoja on mahdollista edistää esimerkiksi koulutuksissa, opintovapailla, palkitsemisella ja opintomatkoilla.

Johdamme osaamista systemaattisesti luomamme osaamiseen johtamisen mallin avulla. Sitä soveltamalla varmistamme, että strategisiin ja toiminnallisiin tavoitteisiimme tarvittava osaaminen on käytettävissä nyt ja tulevaisuudessa. Malli muodostuu rakenteista, toimintamalleista ja työkaluista osaamisen tunnistamiseen, ylläpitämiseen, kehittämiseen ja uudistamiseen.

Vuonna 2025 jatkoimme edellisenä vuonna käynnistettyä strategisen toimintakulttuurin kehittämisprojektia Toimia, jonka avulla on tarkoitus uudistaa toimintatapojamme. Kehitysprojekti vie eteenpäin muutosta kohti strategista teemaamme *Erinomainen työntekijäkokemus*. Projektin aikana olemme muun muassa uudistaneet arvomme, kehittäneet esihenkilötyötämme, pilotoineet ketteriä toimintamalleja sekä uudistaneet idea- ja innovaatiotoimintamme. Vuonna 2025 keskityimme erityisesti tasalaatuisen ja vaikuttavan esihenkilötyön kehittämiseen ja loimme uuden mallin esihenkilöperehdytykselle. Määrittelimme myös Talent Management -ohjelman, joka tukee henkilöstömme kehittymistä ja osaamisen hallintaa. Toimi-projekti jatkuu vuonna 2026, jolloin keskitymme esihenkilötyön ja työkykyjohtamisen kehittämisen lisäksi edistämään turvallisuuskulttuuriamme.

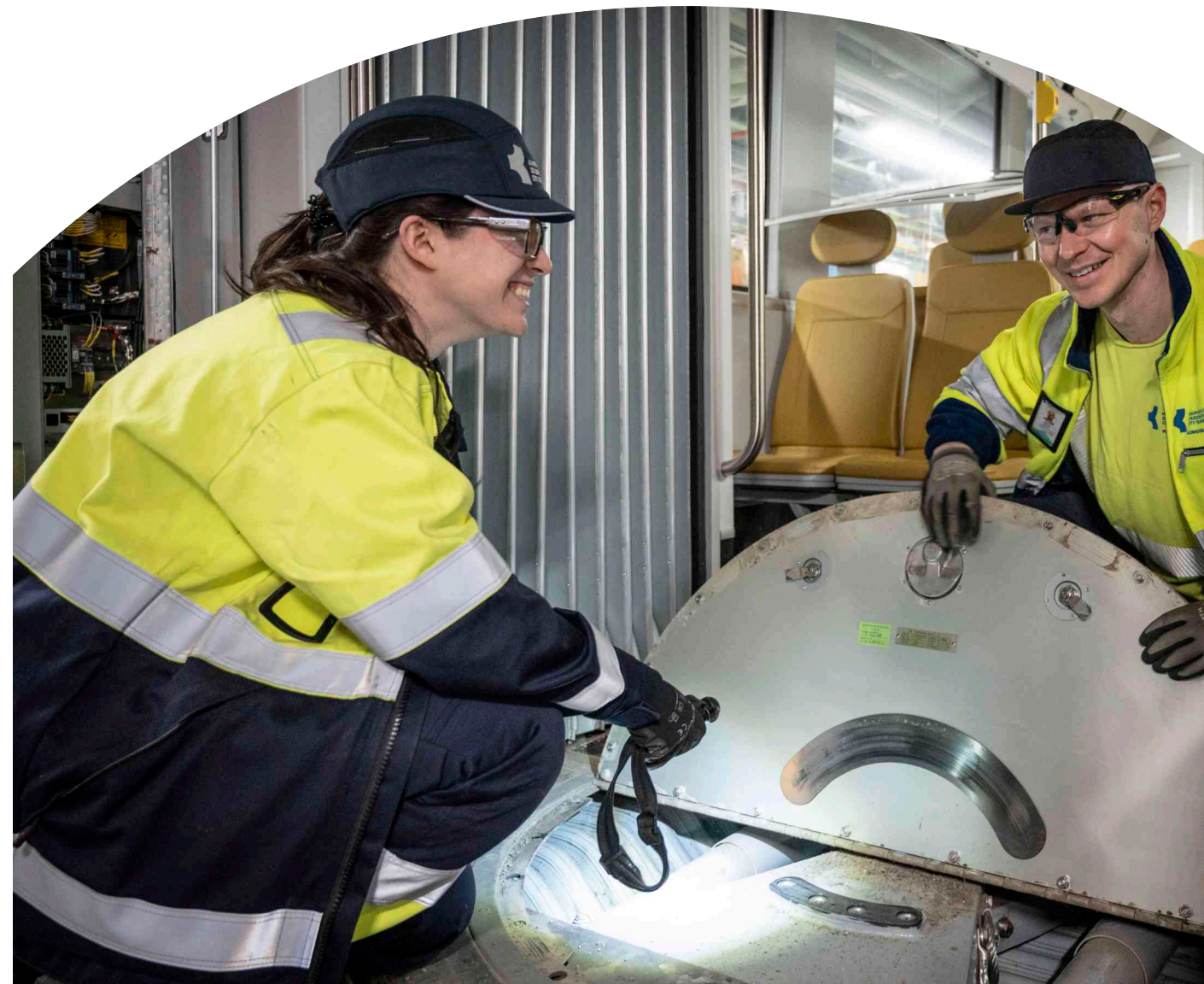
## Tavoitteet ja mittarit

Omaa työvoimaamme koskevat tavoitteet perustuvat pääosin yhtiön strategiaan linjauksiin ja lakisääteisiin velvoitteisiin. Henkilöstöömme liittyvät tavoitteet, kuten työhyvinvoinnin tukeminen, työturvallisuuden parantaminen ja osaamisen kehittäminen, säilyvät sisällöllisesti pitkälti samoina vuodesta toiseen. Moni käytössämme olevista seurantamenetelmistä on vakiintunut ja mahdollistaa tulosten vertailun pitkällä aikavälillä. Käytössämme on monipuolisesti seurantamenetelmiä, jotta voimme varmistaa, että investoinnit kohdistuvat henkilöstöömme tarkoituksenmukaisesti.

Raportoimme johdolle keskeisten henkilöstötoimien mittareita kvartaaleittain ja vuosittain. Tällä varmistamme, että toimintamme on läpinäkyvää, voimme tehdä vertailua aiempiin vuosiin nähden ja pystymme seuraamaan tavoitteiden toteutumista selkeästi. Seuraamme tulosraportissa kvartaaleittain henkilöstömäärää, sairauspoissaoloja, ylityömäärää ja lähtövaihtuvuutta. Näihin lukuihin meillä ei ole erillisiä tavoitteita. Monilta osin seuraamme mitattavia asioita sekä koko yhtiön näkökulmasta että yksikkökohtaisesti

## Yhteistoimintaan liittyvät tavoitteet ja mittarit

Kaupunkiliikenteellä ei ole yhteistoimintaan liittyviä yritystason tavoitteita. Päämäärämme on ylläpitää yhteistoimintarakenteita ja vuoropuhelua suunnitellusti. Huomioimme sekä yhteistoimintalain että yhteistoimintasopimuksen. Vuoropuhelussa on oleellista säännöllisyys ja ennakoivan keskusteluyhteyden säilyttäminen työnantajan ja henkilöstöemme edustajien välillä. Kun järjestämme yhteistoimikunnan kokouksia ja kehittämisseminaareja suunnitelmallisesti vuosittain, luomme mahdollisuuden yhteistoiminnan jatkuvaan kehittämiseen. Vuonna 2025 järjestimme kuusi kokousta ja kaksi seminaaria.



## Työterveyteen ja -turvallisuuteen sekä työhyvinvointiin liittyvät tavoitteet ja mittarit

Olemme määritelleet työterveyteen liittyvät tavoitteemme yhdessä työterveys- huollon kanssa, jotta ne tukevat henkilöstön työkyvyn säilymistä, turvallista työn- tekoa ja kestäväää työuraa mahdollisimman hyvin. Tavoitteet sisältyvät työterveys- huollon toimintasuunnitelmaan.

Keskeisenä tavoitteenamme on tunnistaa, hallita ja ennaltaehkäistä työn terveystar- keja järjestelmällisten ja ennakoivien toimenpiteiden avulla, kuten toteuttamalla terveystarkastuksia. Työterveyshuollon kanssa tehtävän yhteistyön tavoitteena on myös vähentää tapaturmia ja ehkäistä työperäisiä sairauksia. Pyrimme tähän pitkäjänteisesti ennaltaehkäisevän työterveyden, varhaisen tuen toimintamallien, työkyvyn seurannan ja oikea-aikaisten tukitoimenpiteiden avulla. Kaupunkiliikenteen johtoryhmä seuraa sairauspoissaoloja kvartaali- ja vuositasolla. Vuonna 2025 sairaus- poissaoloprosenttimme oli 5,0. Sairauspoissaolojen määrä pieneni vuoteen 2024 nähden.

Työturvallisuuteen liittyvät pitkän aikavälin tavoitteemme ovat osa turvallisuusjohta- misjärjestelmäämme. Tavoitteenamme on, että jokainen työsuoritus tehdään turvalli- sesti eikä kuolemantapauksia tai vakavia työtapaturmia satu. Lievempiä tapaturmia vähennämme määrätietoisesti nolla tapaturmaa -ajattelutavan mukaisesti. Riskien- hallinnassa lähdemme aina siitä, että kukaan ei joudu tapaturmaan. Kaupunkiliiken- teen johtoryhmä seuraa työpaikkatapaturmataajuutta kvartaali- ja vuositasolla. Vuonna 2025 työpaikkatapaturmataajuuden tavoitteemme oli alle 11 tapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden. Saavutimme tavoitteemme, sillä tapaturmia sattui 9,9 kappaletta miljoonaa työtuntia kohden.

Strateginen tavoitteemme on nousta infra- ja liikennealalla halutuimpien työnanta- jien joukkoon. Lisäksi pyrimme siihen, että johtaminen ja esihenkilötyö on ammatti- taitoista ja laadukasta. Mittaamme henkilöstötyytyväisyyttä työtyytyväisyys- ja johtamisindekseillä, jotka pohjautuvat kerran vuodessa toteutettavan henkilöstöky- selyn tuloksiin. Vuoden 2025 työtyytyväisyysindeksin tavoitearvo oli 57 ja johtamisin- deksin 67. Emme saavuttaneet kumpaakaan tavoitettamme, sillä työtyytyväisyysin- deksin toteuma oli 52 ja johtamisindeksin 60.

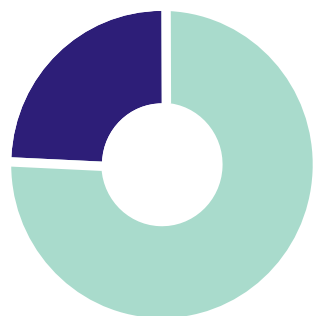
## Koulutukseen ja osaamisen kehittämiseen liittyvät tavoitteet ja mittarit

Kaupunkiliikenteellä ole tällä hetkellä varsinaisia koulutukseen ja osaamisen kehittä- miseen liittyviä tavoitteita. Olemme määritelleet strategiset osaamisemme ja ydino- saamisemme sekä päättäneet strategisten osaamisen pohjalta toteutettavista kehi- tystoimenpiteistä. Seuraamme osaamisen kehittymistä sen perusteella, miten nämä toimenpiteet toteutuvat. Vuonna 2025 toimenpiteistä toteutui 80 prosenttia.

Kehitämme esihenkilöiden osaamista systemaattisesti ja tarjoamme heille tukea työkykyjohtamiseen, työhyvinvoinnin edistämiseen ja työterveyteen liittyvien asioiden käsittelyyn. Osaava ja vastuullinen esihenkilötyö on keskeinen edellytys, jotta voimme saavuttaa työterveyden ja työkyvyn tavoitteet

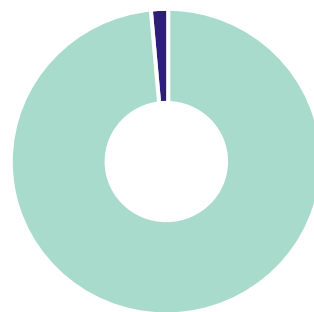
# Työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet

### Työntekijät sukupuolen mukaan



**Naiset 24,2 % (380)**  
**Miehet 75,8 % (1191)**

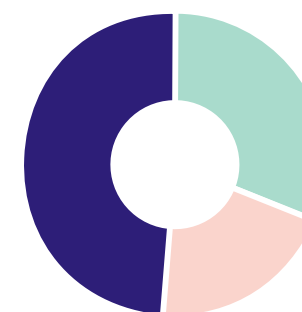
### Työntekijöiden määrä sopimustyypeittäin



**Vakituinen henkilöstö 97,4 %**  
**Määräaikaiset 2,6 %**

| Naisia | Miehiä |               |
|--------|--------|---------------|
| 367    | 1164   | Vakituinen    |
| 11     | 26     | Määräaikainen |
| 2      | 1      | Harjoittelija |

### Ikäjakauma



**34 vuotta tai alle 31,0 % (487)**  
**35-54 vuotta 47,4 % (745)**  
**55 vuotta tai yli 21,6 % (339)**

### Johdon sukupuolijakauma



**Naiset 33,3 % (3)**  
**Miehet 66,6 % (6)**

| Naisia | Miehiä |                                |
|--------|--------|--------------------------------|
| 357    | 1143   | Kokoaikainen                   |
| 21     | 41     | Osa-aikainen                   |
| 2      | 7      | Tarvittaessa töihin kutsuttava |

| Ikäryhmä | Lukumäärä |
|----------|-----------|
| 18-24    | 82        |
| 25-34    | 405       |
| 35-44    | 398       |
| 45-54    | 347       |
| 55-64    | 334       |
| 65+      | 5         |

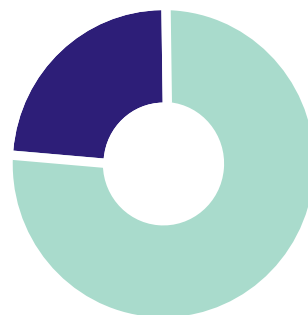
## Lähtövaihtuvuus 2025

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Lähtövaihtuvuus            | 4,9 % |
| Lähteneiden määrä yhteensä | 142   |

## Vaihtuvuus sopimustyypeittäin

| Ryhmä                      | Lukumäärä | Osuus |
|----------------------------|-----------|-------|
| Vakinaiset – vaihtuvuus    | –         | 4,6 % |
| Määräaikaiset – vaihtuvuus | 65        | 89 %  |

## Työehtosopimusten piirissä olevat työntekijät



|  |                      |
|--|----------------------|
| <span style="color: #1a2b5a;">■</span> Rautatiealan toimihenkilöiden TES | <b>23,4 %</b> (368)  |
| <span style="color: #76c7a0;">■</span> Rautatiealan TES                  | <b>76,6 %</b> (1203) |

## Henkilöstötyytyväisyys

| Mittari                | Tavoite | Toteuma 2025 |
|------------------------|---------|--------------|
| Työtyytyväisyysindeksi | 57 %    | 52 %         |
| Johtamisindeksi        | 67 %    | 60 %         |

## Keskimääräiset koulutustunnit

| Mittari                                   | Miehet | Naiset |
|---|--------|--------|
| Koulutuskertojen keskimääräinen lukumäärä | 1,4 h  | 1,2 h  |
| Koulutustuntien keskimääräinen lukumäärä  | 2,0 h  | 1,8 h  |

## Työturvallisuus ja työterveys

| Mittari   | Arvo  |
|---|-------|
| Kaikkien kirjattujen työtaturmien lukumäärä (TRI)                                   | 133   |
| Työajan menetykseen johtaneiden työpaikkaturmien lukumäärä (LT11)                   | 26    |
| Sairauspoissaoloprosentti   | 5,1 % |
| Työterveyden ja työturvallisuuden hallintajärjestelmän piiriin kuuluvat työntekijät | 100 % |

## Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit

### Perhevapaat

|  |       |
|--|-------|
| Perhevapaaseen oikeutettujen työntekijöiden osuus              | 100 % |
| Palkalliseen perhevapaaseen oikeutettujen työntekijöiden osuus | 1491  |
| Perhevapaalla olleiden työntekijöiden määrä                    | 106   |
| Perhevapaalla olleiden naisten määrä                           | 20    |
| Perhevapaalla olleiden miesten määrä                           | 86    |
| Perhevapaalla olleiden työntekijöiden osuus koko henkilöstöstä | 7 %   |
| Perhevapaalla olleiden miesten osuus koko henkilöstöstä        | 81 %  |
| Perhevapaalla olleiden naisten osuus koko henkilöstöstä        | 19 %  |

# S2 Arvoketjun työntekijät



## Arvoketjun työntekijöihin liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistaneet toiminnassamme kielteisiä vaikutuksia, jotka liittyvät arvoketjun alkupään työntekijöihin. Emme tuota itse tuotteita myyntiin, joten emme ole arvioineet arvoketjun loppupäähän liittyviä vaikutuksia. Arvoketjumme alkupää koostuu suuresta määrästä tavarantoimittajia ja palveluntuottajia, joilta hankimme monenlaisia tuotteita ja palveluja. Arvoketjun alkupää sisältää erilaisia työntekijäryhmiä. Arvoketjumme alkupäässä voi tapahtua työoloihin liittyviä ihmisoikeusloukkauksia tai ilmetä työturvallisuuteen liittyviä negatiivisia vaikutuksia.

Kaupunkiliikennettä lähimpänä olevat arvoketjun työntekijät työskentelevät Suomessa ja erityisesti pääkaupunkiseudulla, jonne toimintamme on keskittynyt. Toisaalta arvoketjumme alkupää ulottuu alkutuotantoon saakka, sillä käytämme toiminnassamme muun muassa metalleja ja muita kaivannaisia. Koska ostamme palveluita ja tuotteita useilta eri aloilta ja erilaisilta toimittajilta, meillä täytyy olla eri alojen asiantuntemusta ja osaamista hahmottaa eri alojen yleisiä työoloihin liittyviä riskejä.

## Toimintaperiaatteet

Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaattemme sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme. Olemme sitoutuneet kunnioittamaan YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta ja ILO:n kahdeksan keskeisen yleissopimuksen vahvistettuja perusoikeuksia. Tunnistamme toimivamme aloilla, joilla on havaittu ihmisoikeuksiin ja työturvallisuuteen liittyviä puutteita. Siksi edellytämme, että yhteistyökumppa-

nimme, alihankkijamme ja toimittajamme sitoutuvat kunnioittamaan samoja YK:n ja ILO:n oikeuksia.

Kohtelemme kaikkia oikeudenmukaisesti, kunnioittavasti ja yhdenvertaisesti. Emme hyväksy missään muodossa lapsityövoiman käyttöä, pakkotyötä tai ihmiskauppaa. Haluamme luoda terveellisen ja turvallisen työpaikan ja työympäristön myös alihankkijoillemme ja urakoitsijoillemme. Edellytämme, että kaikki kumppanimme toimivat kaikissa tilanteissa turvallisella tavalla. Perehdytämme myös urakoitsijamme ja alihankkijamme turvallisiin työskentelytapoihin. Edellytämme ja valvomme, että antamiamme ohjeita noudatetaan.

Liityimme vuonna 2025 UN Global Compact -yritysvastuualoitteeseen. Se on kansainvälisesti tunnustettu viitekehys, joka ohjaa yrityksiä kohti vastuullisempaa liiketoimintaa. Aloitteeseen liittymällä sitoudumme toimimaan vastuullisesti kunnioittamalla ja toteuttamalla kaikessa toiminnassamme UN Global Compactin kymmentä periaatetta, jotka koskevat ihmisoikeuksia, työelämää, ympäristöä ja korruption torjuntaa. Lisäksi edistämme strategisesti YK:n kestävä kehityksen tavoitteita ja raportoimme ja viestimme edistymisestämme vuosittain.

Tekemiämme kilpailutuksia ja hankintoja ohjaavat ensisijaisesti laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (1398/2016) sekä laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016). Kilpailutusten ja hankintojen yhteydessä huomioimme myös näihin liittyvät vastuullisuusperiaattemme. Käytännössä tämä tarkoittaa, että arvioimme hankintaan liittyvät vastuullisuusseikat ja lisäämme tarpeelliset kriteerit osaksi kilpailutusta.



## Arvoketjun työntekijöiden ihmisoikeudet

Kaupunkiliikenne on vastuullisuusperiaatteissaan sitoutunut noudattamaan YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevia ohjaavia periaatteita. Kaupunkiliikenne noudattaa YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta ja ILO:n työelämän perusoikeuksien julistusta. Edellytämme samaa myös yhteistyökumppaneiltamme, alihankkijoiltamme ja toimittajiltamme. Tulemme määrittelemään vastuullisuuden vähimmäisvaatimukset kaikille hankinnoillemme ja kehittämään toimittajahallintaamme vuonna 2026. Tämä pitää sisällään eettisten periaatteiden laatimisen ja niiden toteutumisen valvonnan kehityksen.

Tietoomme ei ole tullut vuoden 2025 aikana tapauksia, joissa YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevia ohjaavia periaatteita tai ILO:n julistusta työelämän perusperiaatteista ei olisi noudatettu arvoketjussamme. Tietoomme ei myöskään ole tullut vakavia ihmisoikeusongelmia tai -loukkauksia arvoketjumme alkupäässä.

## Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa

Hankintojemme vuosittainen volyymi on todella suuri, ja siitä noin 70 prosenttia kohdistuu investointeihin. Myös toimittajamäärämme on suuri, koska meillä on noin 1 200 eri toimittajaa. Yhtiömme laaja toiminta, suuri hankintavolyymi ja toimittajamäärä yhdessä muuttuvan toimintaympäristön kanssa aiheuttaa sen, että yhteydenpidon ja markkinavuoropuheluiden prosessit vaihtelevat toimittajatyypeittäin. Tiettyjen palveluntuottajien kanssa teemme säännöllistä yhteistyötä ja seuraamme yhteistyön toimivuutta sovitun mittariston avulla kvartaaleittain. Sopimuksiimme

sisältyy oikeus tehdä sopimuksen aikana auditointeja ja tarkastuksia, joilla voimme varmistaa, että vaatimukset täyttyvät.

Meillä ei kuitenkaan ole tällä hetkellä yhdenmukaisia prosesseja suunnitelmalliseen yhteistyöhön toimittajien kanssa. Kehitämme toimittajahallintaamme liittyviä prosesseja vuodesta 2026 alkaen hankintastrategiamme mukaisesti.

## Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Seuraamme alihankkijoidemme ja urakoitsijoidemme työturvallisuuteen liittyviä käytäntöjä. Jos henkilöstömme havaitsee niissä puutteita tai riskejä, olemme ohjeistaneet heidät tekemään ilmoituksen poikkeamanhallintajärjestelmäämme. Tarvittaessa voimme ottaa yhteyttä palveluntuottajan työnjohtoon, keskeyttää työt ja vaatia palveluntuottajaa varmistamaan henkilöstönsä turvallisuuden.

Käytössämme on whistleblowing-kanava, jonka kautta kuka tahansa voi ilmoittaa huolenaiheista tai epäkohdista. Kanava löytyy Kaupunkiliikenteen verkkosivuilta, ja sitä voivat käyttää myös arvoketjumme työntekijät. Käsittelemme arvoketjumme työntekijöiden tekemät ilmoitukset kuten muutkin ilmoitukset. Käsitelymenetelystä kerromme lisää raportin osiossa [Hallintotapatiedot](#). Arvoketjumme työntekijät voivat tehdä myös anonyymejä ilmoituksia, ja heitä koskevat samat suojelumenetelyt kuin muitakin ilmoituksen tehneitä työntekijöitä.

Toimittajasuhteiden hallintaan kuuluvissa keskusteluissa ja yhteistyössä toimittajan kanssa esille saattaa nousta asioita, jotka liittyvät arvoketjun työntekijöiden tervey-

teen ja turvallisuuteen. Kielteiset vaikutukset keskusteluun nostava osapuoli voi olla palvelun toimittaja, Kaupunkiliikenne tai kolmas osapuoli.

## Toimenpiteet

Otamme hankintaprosessissamme huomioon tekijät, jotka vaikuttavat arvoketjun työntekijöiden työoloihin, terveyteen ja turvallisuuteen. Tarjouspyyntövaiheessa vaadimme, että alihankkija tai urakoitsija esittää tilaajavastuulain mukaiset selvitykset työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista. Muita arvoketjun työntekijöihin liittyviä hankintakriteereitä tarkastelemme hankinta-kohtaisesti. Hankintapalvelumme vahvistavat toimittajasuhteitamme. Vahvat suhteet toimittajiimme takaavat meille paremmat mahdollisuudet vaikuttaa arvoketjumme työntekijöiden terveyteen ja turvallisuuteen.

Toimimme monenlaisissa työympäristöissä, joten urakoitsijamme ja alihankkijamme täytyy hallita erilaisia turvallisuuden osa-alueita. Metrotieradoilla, raitiotieradoilla ja varikoilla työskentelyssä on erityisiä työturvallisuusriskejä. Siksi huolehdimme, että myös arvoketjumme työntekijät saavat riittävät ja tarpeelliset perehdytykset tiloissamme ja radalla työskentelyyn. Edellytämme ulkopuolisilta palveluntuottajilta ja urakoitsijoilta yleisen turvallisuusperehdytyksen sekä tarpeen mukaan kohdekohtaiset perehdytykset ja rata-alueisiin liittyvän pätevyyskoulutuksen käymistä. Vuonna 2025 käänsimme keskeisimmät perehdytyksemme myös englannin kielelle.

Laadimme vuonna 2025 Kaupunkiliikenteen hankintastrategian, jossa asetimme tavoitteet hankintatoimintamme kehittämiseksi. Kehittämisen teemat liittyvät tiedolla johtamiseen, hankintaosaamiseen, sopimus- ja toimittajahallintaan, toimiviin markkinoihin ja vastuullisuuteen. Kehitämme hankintojemme vastuullisuutta

vuodesta 2026 lähtien hankintastrategian mukaisesti. Määrittelemme vastuullisuuden vähimmäistason ja asetamme vähimmäisvaatimukset toimittajillemme. Kehitämme kilpailutusprosessiamme luomalla mallin, jolla tunnistamme systemaattisesti hankintojemme vastuullisuusnäkökohdat, määritämme soveltuvat ja riittävän kunnianhimoiset vastuullisuusvaatimukset sekä luomme mallin hankintojen vastuullisuuden kehityksen seurannalle. Kehitämme myös vastuullisuuteen liittyvää hankintaosaamistamme.

Sopimus- ja toimittajahallinta on keskeinen osa toimitusketjun hallintaa. Sen avulla varmistamme, että sopimuksiamme noudatetaan, toimittajat täyttävät vastuullisuusvaatimuksemme ja yhteistyö on tehokasta ja tavoitteellista. Hankintastrategian mukaisesti aiomme luoda toimintamallin sopimuskauden aikaiseen sopimushallintaan ja otamme käyttöön toimittajahallintajärjestelmän strategisten toimittajien tunnistamiseksi ja toimittajasuhteiden hallinnoimiseksi. Lisäksi määrittelemme strategisten tuotteiden toimittajat, joilla on liiketoimintaamme merkittävä vaikutus, ja luomme heille yhteistoiminnallisen toimintamallin. Toimittajahallintaa kehittämällä luomme tehokkaammat prosessit, joilla varmistamme arvoketjujemme eettisen toiminnan.

## Tavoitteet ja mittarit

Arvoketjun vastuullisuuteen liittyvät tavoitteemme sisältyvät hankintastrategiaamme, jonka laadimme vuonna 2025 ja jota alamme toteuttaa vuonna 2026. Tavoitteenamme on tehdä taloudellisesti, sosiaalisesti sekä ympäristön kannalta vastuullisia ja hyvän hallinnon mukaisia hankintoja. Pyrimme lisäämään vastuullisuuskriteereitä sisältävien kilpailutusten osuutta kaikista hankinnoista 25 prosentilla vuosittain vuodesta 2027 alkaen. Toistaiseksi meillä ei ole keinoja seurata tavoitteen toteutu-

mista, mutta kehitämme vuodesta 2026 alkaen toimittaja- ja sopimushallintajärjestelmäämme, joka mahdollistaa seurannan tulevaisuudessa. Tämä liittyy tavoitteeseemme parantaa hankintatoimintamme suunnitelmallisuutta ja kehittää hankinnoissa tietoon perustuvaa päätöksentekoa.

Tavoitteenamme on kehittää henkilöstömme hankintaosaamista ja nostaa maturaiteettitasoa myös kestävyysosaamisen näkökulmasta. Lisäksi aiomme parantaa sopimushallinnan laatua, mikä edistää koko toimitusketjun hallintaa ja antaa meille aiempaa paremmat työkalut muun muassa vastuullisuuteen liittyvien vaatimusten seurantaan.

# S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt



## Vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistaneet toiminnassamme olennaisia kielteisiä vaikutuksia vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin. Olennaiset vaikutukset liittyvät liikenneturvallisuuteen ja raitioliikenteessä tapahtuviin liikenneonnettomuuksiin sekä rakennustyömaiden ja liikennöinnin asukkaille ja muille toimijoille aiheuttamiin haittoihin. Hallitsemme toiminnastamme aiheutuvia haittoja tavoitteellisesti ja pyrimme pitämään ne mahdollisimman vähäisinä.

Toimimme laajasti koko Helsingin alueella ja osin myös Espoossa. Raideliikenteessä tapahtuvat liikenneonnettomuudet ja liikenteen poikkeusjärjestelyt vaikuttavat siis hyvin suureen joukkoon ihmisiä. Raideliikenneonnettomuuksissa ei useinkaan tapahdu vakavia henkilövahinkoja, mutta suhtaudumme silti kaikkiin onnettomuuksiin asianmukaisella vakavuudella ja johdamme turvallisuutta aktiivisesti ja ennakkoiden. Raitioliikenteessä huomioimme myös meluhaitan, jota pyrimme hallitsemaan aktiivisesti.

## Toimintaperiaatteet

Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaattemme kuuluvat vastuullisuusperiaatteisiimme. Mahdollistamme kaupunkilaisille toimivan arjen tuottamalla luotettavia ja laadukkaita palveluja. Olemme sitoutuneet olemaan hyvä naapuri kaupunkilaisille. Siksi pyrimme pitämään liikenteestä, kunnossapidosta ja työmaista aiheutuvat häiriöt mahdollisimman pieninä ja tiedotamme niistä ajoissa.

Olemme sitoutuneet takaamaan kaupunkilaisten ja liikenteen turvallisuuden ja ylläpitämään ja kehittämään myönteistä turvallisuuskulttuuria huolehtimalla riskienhallinnasta, henkilöstön osaamisesta sekä kaluston, ratainfra ja kiinteistöjen kunnosta. Turvallisuuden varmistamisessa on olennaista, että raitioliikenteessä ei tapahdu onnettomuuksia. Häiriötilanteita ja poikkeusoloja varten meillä on selkeät toimintamallit, ja olemme sitoutuneet suunnitelmalliseen kriisijohtamiseen ja -viestintään.

## Vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen ihmisoikeudet

Olemme vastuullisuusperiaatteissamme sitoutuneet kunnioittamaan YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta koko arvoketjussamme, myös vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen osalta. Pyrimme huomioimaan vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen näkemykset ihmisoikeuksista osana jatkuvaa toimintaamme sekä korjaamaan mahdollisia kielteisiä vaikutuksia niihin.

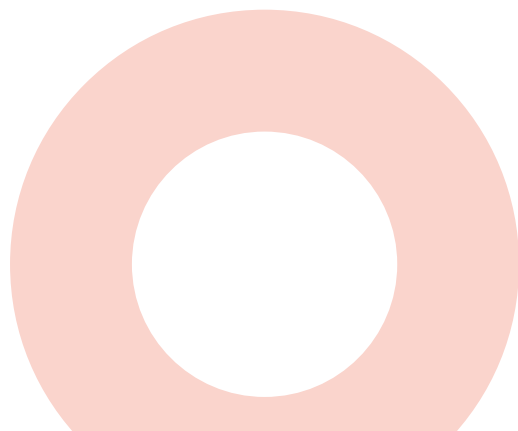
Kaupunkiliikenteen tietoon ei ole tullut vuonna 2025 vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyviä vakavia ihmisoikeusongelmia tai ihmisoikeuksien loukkauksia. Tiedossamme ei myöskään ole tapauksia, joissa ei ole vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyen noudatettu edellä mainittuja YK:n ohjaavia periaatteita.

## Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin

Suuret, keskeisillä paikoilla sijaitsevat rakentamisprojektimme vaativat asiantuntevaa moniammatillista yhteistyötä usean organisaation välillä. Yhteistyö on olennaisessa osassa, kun viestimme hankealueiden asukkaiden ja yritysten kanssa. Suurten projektien kohde- ja sidosryhmät ovat laajoja ja koostuvat erilaisista organisaatioista, asiantuntijoista, julkisista toimijoista ja yhteisöistä. Suunnittelemme projektimme viestintän huolellisesti projektikohtaisissa viestintästrategioissa ja -suunnitelmissa. Huomioimme vaikutusten kohteena olevat yhteisöt, kun suunnittelemme viestintäkanaviamme. Viestimme projekteistamme monikanavaisesti niin verkkosivuilla, sosiaalisen median kanavissa, tiedotteiden avulla kuin erilaisissa tilaisuuksissa.

Osallistamme suurissa hankkeissamme asukkaita ja muita toimijoita hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen muun muassa asukastilaisuuksissa ja -paneelissa. Hyvä yhteistyö takaa sen, että pystymme tiedottamaan oikeaan aikaan ja selkeästi. Lisäksi asukkailla ja yrityksillä on mahdollisuus antaa palautetta hankkeiden eri vaiheissa. Suurimpiin hankkeisiin voi jättää palautetta hankekohtaisten palautekanavien kautta.

Keräämme jatkuvasti kaikkeen toimintaamme, myös liikenteen, kunnossapidon ja työmaiden aiheuttamaan meluun, liittyvää palautetta HSL:n ylläpitämän palautekanavan kautta. HSL välittää Kaupunkiliikenteen toimintaa koskevat palautteet asiantuntijoillemme, jotka vastaavat niihin ja välittävät tarvittaessa tiedon palautteista eteenpäin korjaavia toimenpiteitä varten. Seuraamme palautteiden määrää ja aiheita ja kehitämme toimintaamme palautteen avulla.



## Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutuksen kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Toimintamme keskiössä on sujuva ja turvallinen liikennepalvelu, mutta siitä huolimatta raitioliikenteessä tapahtuu liikenneonnettomuuksia, joista aiheutuu haittaa muille liikenteessä liikkujille. Liikenneonnettomuuksien käsittelylle meillä on selkeä prosessi. Pyrimme ennaltaehkäisemään liikenneonnettomuuksia muun muassa kouluttamalla kuljettajiamme ja oppimalla tapahtuneista onnettomuuksista, läheltä piti -tilanteista ja poikkeamista.

Liikennöinnistämme aiheutuu väistämättä jonkin verran meluhaittaa. Pyrimme hallitsemaan haittoja huolehtimalla radan ja kaluston kunnosta, seuraamalla melutilannetta aktiivisesti sekä tekemällä jatkuvasti tarvittavia meluntorjuntatoimenpiteitä. Rakentamisprojektimme häiritsevät kaupunkilaisten arkea, sillä toimimme usein keskeisillä paikoilla kaupungissa. Pyrimme lyhentämään projekteistamme aiheutuvaa haitta-aikaa ja vähentämään haittoja hyvän suunnittelun ja yhteistyön avulla. Viestimme aktiivisesti ja ennakoiden projekteistamme ja niistä seuraavista haitoista.

Kuka tahansa voi antaa Kaupunkiliikenteelle palautetta HSL:n palautekanavan kautta. Palautekanavasta ja palautteiden käsittelystä kerromme tarkemmin kohdassa [Sidosryhmien edut ja näkemykset](#). Suurimmilla rakentamishankkeillamme on käytössä omat palautekanavansa ja -prosessinsa. Palautekanavien lisäksi käytössämme on whistleblowing-kanava, jonka kautta kuka tahansa voi ilmoittaa huolenaiheista tai epäkohdista tarvittaessa nimettömästi. Kanava löytyy Kaupunkiliikenteen verkkosivuilta. Kaupunkilaisten ja muiden vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen tekemät ilmoitukset käsittelemme kuten muutkin ilmoitukset. Käsittelymenettelyistä kerromme lisää kohdassa [Hallintotapatiedot](#).

## Toimenpiteet

Pyrimme ennaltaehkäisemään liikenneonnettomuuksia kouluttamalla kuljettajiamme turvalliseen ja ennakoivaan ajoon. Koulutamme kuljettajiamme itse, joten pystymme varmistamaan, että jokainen kuljettaja käy läpi koulutukset. Käytämme kuljettajien koulutuksessa ajosimulaattoreita, jotka monipuolistavat koulutusta ja tarjoavat mahdollisuuden harjoitella erilaisia tilanteita turvallisesti ja liikennettä vaarantamatta. Pidämme turvallisuusteemoja jatkuvasti esillä kuljettajien tavoitekeskusteluissa sekä viestimällä säännöllisesti esimerkiksi kolarimääristä ja erityistä huomiota vaativista paikoista ajoreiteillä. Turvallisuusteemoja nostamme esille myös säännöllisesti työpaikkakokouksissa.

Jos onnettomuus sattuu, käsittelemme sen määrittelemämme prosessin mukaisesti. Teemme kaikista liikenneonnettomuuksista ilmoituksen järjestelmään, jossa myös käsittelemme vahingot. Käytännössä selvitämme onnettomuuden osapuolet, laskemme vaurioiden kustannukset ja teemme vahinkoilmoituksen vakuutusyhtiölle. Käymme aina raitioliikenneonnettomuudet läpi kuljettajan kanssa – vakavimmissa tapauksissa mahdollisimman pian. Kuljettaja täyttää tarvittaessa myös itsearviointilomakkeen, johon kirjataan esimerkiksi, mitä tapahtui ja mitkä tekijät vaikuttivat onnettomuuteen. Kun selvitämme onnettomuuksia, saatamme hyödyntää myös videomateriaalia kolarista.

Onnettomuuksien ja kolarien lisäksi huomioimme liikenneturvallisuuteen liittyvät läheltä piti -tilanteet ja turvallisuuspoikkeamat, jotka eivät ole johtaneet onnettomuuksiin. Näitä voivat olla esimerkiksi vaihdevirheet ja opastinta päin ajaminen. Pidämme kuljettajan kanssa poikkeamakeskustelun ja täytämme tilanteesta poikkeamaraportin. Pidämme huolta kuljettajasta ja varmistamme kuljettajan osaamistason, jotta hänen ajotapansa on jatkossa turvallinen. Tarvittaessa tarjoamme lisäkoulutusta. Pyrimme oppimaan onnettomuuksista ja muista turvallisuuteen liittyvistä tilanteista, jotta pystymme kehittämään koulutuksiamme ja prosessejamme entistä paremmiksi.

Pyrimme vähentämään rakentamisprojektiemme aiheuttamia haittoja ja lyhentämään niistä aiheutuvaa haitta-aikaa muun muassa hyvän suunnittelun ja eri toimijoiden välisen aktiivisen yhteistyön avulla. Suurimmissa projekteissamme osallistamme myös kaupunkilaisia ja muita vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä projektien suunnitteluun ja haittojen hallintaan. Jatkuva ja ennakoiva viestintä pitää sidosryhmämme ajan tasalla projektien vaiheista ja tarjoaa heille mahdollisuuden varautua haittoihin.

Vuonna 2025 kehitimme haittojen hallintaa erityisesti suunnitteluvaiheessa olleessa Länsiratikat-hankkeessa. Projektioorganisaatio järjesti useita asukastilaisuuksia, joissa alueen asukkaat pääsivät tutustumaan projektiin ja sen suunnitelmiin, vaikuttamaan tuleviin osallistumisen muotoihin sekä tuomaan esiin esimerkiksi suunnitteluratkaisuihin ja liikenneturvallisuuteen liittyviä toiveitaan, huoliaan ja kehitystarpeita. Hankkeeseen sisältyi myös asukaspaneeli, jossa hankkeen vaikutusalueella asuvat helsinkiläiset arvioivat projektia ja muodostivat suosituksia sen suunnitteluun. Asukaspaneelin työskentelyn tuloksena syntyi julkilausuma, joka kokoaa paneelin näkemykset ja konkreettiset ehdotukset yhteen.

Liikennöinnin meluhaittoja torjumme jatkuvan ja ennakoivan kaluston ja radan kunnossapidon avulla. Kaikkea melua emme kuitenkaan pysty poistamaan. Seuraamme melutilannetta sekä oman havainnointimme että kaupunkilaisilta saamamme palautteen perusteella. Jos havaitsemme melua, teemme kohteessa viipymättä tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet.

Vuonna 2025 jatkoimme kisko-pyörä-rajapintatyöryhmän toimintaa. Moniammatillisen työryhmän tarkoituksena on löytää mahdollisimman vaikuttavat ja kustannustehokkaat ratkaisut meluhaittojen ehkäisyyn ja vähentämiseen. Työryhmä aikoo laatia meluntorjunnan pitkän tähtäimen suunnitelman, jonka avulla pystymme ennakoidaan meluntorjunnan tarpeita paremmin. Lisäksi työryhmä päätti tehdä useita teknisiä meluntorjuntatoimenpiteitä.

## Tavoitteet ja mittarit

Olemme asettaneet liikenneturvallisuuteen liittyvät pitkän tähtäimen tavoitteemme turvallisuusjohtamisjärjestelmässämme. Johdamme niistä vuosittaiset liikennöintiyksikölle. Metroliikenteessä tavoitteemme on, ettei onnettomuuksia tapahdu lainkaan. Raitioliikenteessä pyrimme vähentämään kolarien määrää vuosittain. Vuonna 2025 liikennöintiyksikön tavoitteena oli vähentää liikennöimämme kaluston osallisuutta liikenneonnettomuuksiin 15 prosentilla verrattuna vuoteen 2024. Tavoite toteutui, sillä osallisuus pieneni 26 prosenttia. Tilastoimme liikenneonnettomuudet kuukausitasolla. Kaupunkiliikenteen johto seuraa kvartaalitasolla onnettomuusmääriä ja muita liikenneturvallisuuteen liittyviä läheltä piti -tilanteita, poikkeamia ja vaaratilanteita.

Emme ole asettaneet rakentamisen haittoihin tai liikennöinnin meluun liittyviä tavoitteita tai mittareita. Kaupunkiliikenteen johtoryhmä seuraa liikennöinnin melupalautteita kvartaalitasolla. Vuonna 2025 palautemäärät vähenivät verrattuna vuoteen 2024.

# S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät



## Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Olemme tunnistaneet toiminnassamme olennaisia kielteisiä vaikutuksia, jotka liittyvät kuluttajiin ja loppukäyttäjiin. Olennaiset vaikutukset ovat haittoja, joita matkustajille aiheutuu liikenneonnettomuuksista ja tapaturmista.

Palvelujemme loppukäyttäjiä ovat raide- ja lauttaliikenteen matkustajat. Vuonna 2025 kyydissämme tehtiin 147 miljoonaa matkaa. Matkustajillemme voi sattua tapaturmia liikennevälineissämme ja esimerkiksi metroasemilla ja raitiotiepysäkeillä. Strateginen teemamme *Ainutlaatuinen kaupunkiliikunnan kokonaisuus* kattaa myös matkustajakokemuksen. Strategiamme mukaisesti kehitämme matkustuskokemusta kokonaisuutena matkaketjuissamme ja etsimme jatkuvasti uusia tapoja edistää kestävästä liikkumisesta yhdessä asiakkaidemme kanssa.

## Toimintaperiaatteet

Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaattemme sisältyvät vastuullisuusperiaatteisiimme. Olemme sitoutuneet tuottamaan asiakkaillemme hyvän asiakaskokemuksen. Siksi seuraamme asiakaskokemusta säännöllisesti tutkimusten ja asiakaspalautteiden avulla. Tutkimuksissa selvitämme muun muassa turvallisuuden tunteeseen liittyviä asioita. Kehitämme toimintaamme tulosten perusteella. Huolehtimalla riskienhallinnasta, henkilöstön osaamisesta sekä kaluston, raitinfran ja kiinteistöjen kunnosta varmistamme matkustajien turvallisuuden. Turvallisuuspolitiikkamme koskee koko yhtiötä – ja siten myös matkustajiin vaikuttavaa toimintaa. Politiikkamme mukaisesti pyrimme siihen, että jokaisen matkustajan matka on turvallinen ja sujuva.

## Kuluttajien ja loppukäyttäjien ihmisoikeudet

Olemme vastuullisuusperiaatteissamme sitoutuneet kunnioittamaan YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta koko arvoketjussamme, myös kuluttajien ja loppukäyttäjien osalta. Pyrimme huomioimaan kuluttajien ja loppukäyttäjien näkemykset ihmisoikeuksista osana jatkuvaa toimintaamme sekä korjaamaan mahdollisia kielteisiä vaikutuksia niihin.

Kaupunkiliikenteen tietoon ei ole tullut vuonna 2025 kuluttajiin tai loppukäyttäjiiin liittyviä vakavia ihmisoikeusongelmia tai ihmisoikeuksien loukkauksia. Tiedossamme ei myöskään ole tapauksia, joissa ei ole kuluttajiin tai loppukäyttäjiiin liittyen noudatettu edellä mainittuja YK:n ohjaavia periaatteita.

## Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa

Palvelemme vuosittain yli 140 miljoonaa matkustaja-asiakasta raide- ja lauttaliikenteessä sekä pyöräilypalveluissa. Tuotamme liikennöintipalveluja asiakkaamme eli HSL:n tilauksen mukaisesti. HSL vastaa tuottamiemme palvelujen matkustaja-asiakasrajapinnasta ja yhteydenpidosta matkustaja-asiakkaisiin. HSL toteuttaa myös asiakastytyväisyystutkimukset ja vastaa asiakaspalutteen keräämisestä sekä viestinnästä matkustaja-asiakkaille. Seuraamme matkustajien asiakastytyväisyyttä HSL:n kautta saamamme tiedon perusteella.

## Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Turvallinen liikennöinti on palvelujemme ydinperiaate. Siitä huolimatta matkustajille sattuu tapaturmia niin liikennevälineissämme kuin metroasemilla ja raitiovaunupysäkeillä. Tyypillisiä tapaturmia ovat kompastumiset ja liukastumiset. Vakavammassa tapaturmissa henkilö saattaa esimerkiksi jäädä liikennevälineen alle. Tällaisia tilanteita tulee vastaan satunnaisesti.

Matkustajaturvallisuudesta huolehtivat kuljettajamme, valvomomme ja kunnossapitomme. Koulutamme kuljettajamme turvalliseen ajotapaan ja pyrimme pitämään kalustomme ja inframme kunnossa turvallisuuden varmistamiseksi. Olemme ohjeistaneet kuljettajamme ja valvomohenkilöstömme onnettomuus- ja häiriötilanteiden varalta. Henkilöstön käytössä on toimintakortit esimerkiksi sellaisiin tilanteisiin, joissa matkustaja tarvitsee ensihoitoa. Ensiapuvälineet kuuluvat kalustoomme, ja asemilla on pelastustoimintaa tukevaa välineistöä. Järjestyksenvalvonnasta ja vartioinnista vastaavat sopimuskumppanimme. Myös heidän roolinsa onnettomuustilanteissa on kuvattu toimintakorteissa.

Matkustaja-asiakkaat voivat ilmoittaa matkustajaturvallisuuteen liittyvistä huolenaiheistaan HSL:n palautekanavan tai Kaupunkiliikenteen whistleblowing-kanavan kautta. Käsitlemme kaikki toimintaamme kohdistuvat palautteet ja ilmoitukset prosessiemme mukaisesti ja teemme korjaavat toimenpiteet mahdollisimman pian. Kiireellisissä onnettomuus-, vaara- tai häiriötilanteissa matkustaja-asiakkaita palvelee myös turvavalvomomme, jonka puhelinnumero löytyy kaikista liikennevälineistämme, asemilta ja pysäkeiltä.

Kehotamme omaa henkilöstöämme havainnoimaan turvallisuuteen liittyvistä asioista ja tekemään havainnoista, läheltä piti -tilanteista ja poikkeamista ilmoituksen poikkeamien hallintajärjestelmämme kautta.

## Toimenpiteet

Huolehdimme turvallisuudesta kokonaisvaltaisesti. Arvioimme säännöllisesti matkustajaturvallisuuteen liittyvät riskimme ja suunnittelemme ja toteutamme tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Keskeisiä matkustajaturvallisuuteen vaikuttavia toimiamme ovat kuljettajien koulutus sekä metron ja raitioliikenteen toimintaohjeet. Vuonna 2025 arvioimme kuljettajien lisäkoulutuksen tarvetta, tarjosimme lisäkoulutusta aiempaa matalammalla kynnyksellä ja huomioimme kuljettajien tavoitekeskusteluissa turvallisuusteemoja. Toimintaohjeissa olemme huomioineet matkustajien turvallisuuden esimerkiksi evakuoinnin ja hätäensiavun ohjeistuksilla.

Matkustajien kokemukseen turvallisesta raitioliikennematkasta vaikuttaa myös järjestyksenvalvonta. Riittävästi resursoitu ja näkyvä järjestyksenvalvonta luo turvallisuuden tunnetta, ennaltaehkäisee häiriöitä ja varmistaa valmiuden reagoida mahdollisiin häiriöihin. Matkustajaturvallisuudesta huolehdittaessa on tärkeää huomioida myös kaluston, asemien ja pysäkkien turvallisuus kaikissa elinkaaren vaiheissa. Oikea-aikaisesti ja tarkasti toteutetuilla tarkastuksilla, huolloilla ja korjauksilla vaikutamme matkustajien turvallisuuteen suoraan, sillä viallinen kalusto tai infra voi johtaa matkustajatapaturmiin.

## Tavoitteet ja mittarit

Meillä ei ole tällä hetkellä matkustajaturvallisuuteen liittyviä tavoitteita, mutta Kaupunkiliikenteen johtoryhmä seuraa useita siihen liittyviä mittareita kvartaalitasolla. Seurattavia mittareita ovat järjestyksenvalvonnan ja poliisitehtävien määrä metroasemilla, matkustajien kokema turvallisuus, matkustajatapaturmien määrä raitiovaunuissa ja liukuporrasonnettomuudet metroasemilla.

Mittarien perusteella yleinen tilannekuva oli vuonna 2025 melko normaali, mutta huumeiden käyttö ja uudet muuntohuumeet näkyivät tehtävissä varsinkin jo ennestään rauhattomilla alueilla. Myös järjestyksenvalvojien kohtaamat tilanteet olivat entistä vaativampia. Raitioliikenteessä järjestyksenvalvonnan tehtävämäärät kasvoivat vuonna 2025 edellisvuoteen verrattuna. Muun muassa näiden syiden takia matkustajien kokeman turvallisuuden arvosana on ollut HSL:n asiakastyytyväisyyskyselyssä laskusuunnassa.

Raitiovaunuissa tapahtuneet matkustajatapaturmat ovat vähentyneet, ja kehitys on linjassa vähentyneiden kolareiden kanssa. Myös metroasemilla tapahtuneiden liukuporrasonnettomuuksien määrä on vähentynyt.

# Hallintotapatedot



# GI Liiketoiminnan harjoittaminen

Olemme tunnistaneeet toiminnassamme olennaisia kielteisiä vaikutuksia, jotka liittyvät liiketoiminnan harjoittamiseen. Teemme julkisia hankintoja vuosittain noin kahden sadan miljoonan euron arvosta. Hankintamme kohdistuvat hyvin monipuoliseen toimittajakenttään, jolloin hankintoihin voi liittyä korruption mahdollisuus.

## Liiketoimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri

Liiketoiminnan harjoittamiseen liittyvät toimintaperiaatteemme lukeutuvat vastuullisuusperiaatteisiimme. Niiden mukaisesti emme salli toiminnassamme korruptiota tai lahjontaa, torjumme aktiivisesti harmaata taloutta ja vältämme toimintaa, josta aiheutuu eturistiriitoja. Läpinäkyvä päätöksenteko varmistaa, että kohtelemme kumppaneitamme ja sidosryhmiämme tasapuolisesti. Huomioimme vastuullisuusperiaatteemme hankintoja tehdessämme. Edellytämme, että myös kumppanimme noudattavat niitä.

Vuonna 2025 liityimme UN Global Compact -yritysvastuualoitteeseen. Se on kansainvälisesti tunnustettu viitekehys, joka ohjaa yrityksiä kohti vastuullisempaa liiketoimintaa. Aloitteeseen liittymällä sitoudumme toimimaan vastuullisesti kunnioittamalla ja toteuttamalla kaikessa toiminnassamme UN Global Compactin kymmentä periaatetta, jotka koskevat ihmisoikeuksia, työelämää, ympäristöä ja korruption torjuntaa. Lisäksi edistämme strategisesti YK:n kestäväen kehityksen tavoitteita toiminnassamme sekä raportoimme ja viestimme edistymisestämme vuosittain.



Kannustamme jokaista puuttumaan arjen tilanteisiin, joissa yhteisiä pelisääntöjä tai sisäisiä ohjeistuksia ei noudateta. Yhteisten pelisääntöjen rikkomisesta tai lain vastaisesta toiminnasta tulee aina tehdä ilmoitus. Epäkohdasta tai huolesta voi ilmoittaa lähimmälle esihenkilölle, lakiyksikön juristille tai oman yksikön hr-partnerille henkilökohtaisesti, puhelimitse, kirjeitse tai sähköpostitse. Lisäksi käytössämme on whistleblowing-kanava, joka löytyy sekä sisäisiltä että ulkoisilta verkkosivuiltamme. Ilmoituskanavan kautta kuka tahansa voi ilmoittaa toimintaamme liittyvistä väärinkäytöksistä, kuten rikoksista, rikkomuksista tai muista laiminlyönneistä. Ilmoituskanavan kautta ilmoituksen voi jättää myös nimettömästi.

Suojelemme jokaista, joka ilmoittaa vilpittömästi epäkohdasta, huolenaiheesta tai eettisten periaatteiden laiminlyönnistä. Henkilö, joka ilmoittaa edellä mainitusta väärinkäytöksestä, saa tarvittaessa suojaa vastatoimia vastaan. Toisin sanoen ilmoittajaa ei saa siirtää muihin tehtäviin, heikentää työsuhteen ehtoja, antaa varoitusta, lomauttaa, päättää työsuhdetta tai kohdella muuten epäedullisesti.

Käsitlemme kaikki ilmoitukset luottamuksellisesti, tutkimme ne asianmukaisesti ja ryhdymme tarvittaviin toimenpiteisiin. Kaikki ilmoitukset käsitlemme ehdottoman luottamuksellisesti. Compliance officerin tehtävänä on vastaanottaa, käsitellä ja ohjata edelleen annetut ilmoitukset. Ilmoituksen aiheesta riippuen compliance officer ohjaa ilmoitukset käsiteltäväksi oikeille tahoille. Kaupunkiliikenteellä väärinkäytösten selvittäminen on ensisijaisesti esihenkilön tehtävä. Yksiköissä ilmoitukset ohjataan pääsääntöisesti eteenpäin yksikönjohtajalle. Mikäli epäily kohdistuu yksikönjohtajaan, ohjataan ilmoitus toimitusjohtajalle. Jos väärinkäytösepäily kohdistuu toimitusjohtajaan, keskustele hallintojohtaja hallituksen puheenjohtajan kanssa asiasta ja hallitus antaa hyväksynnän tai määrää asian käsittelystä. Toimitusjohtaja tai hallitus hyväksyy sisäisen tarkastuksen erillisselvitykset, mutta toimitusjohtajaa koskevat erityisselvitykset hyväksyy hallitus. Toimitusjohtaja tai hallitus voi epäselvissä tapauksissa määrätä mihin asia ohjataan käsiteltäväksi.

Tietoja säilytetään ilmoituskanava-järjestelmässä. Tiedot poistetaan viiden vuoden kuluessa ilmoituksen saapumisesta, jollei niiden säilyttäminen ole välttämätöntä laissa säädettyjen oikeuksien tai velvoitteiden toteuttamista varten tai oikeudellisen vaateen laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi.

## Toimenpiteet

Emme salli lahjontaa tai korruptiota missään muodossa. Ehkäisemme korruptiota ja lahjontaa compliance-toiminnan avulla. Compliance-toiminta tarkoittaa vaatimustenmukaisuutta. Sen nimissä toimimme lainsäädännön mukaan ja hallinnoimme ja noudatamme sisäisiä toimintaohjeita, periaatteita, yhtiön arvoja, standardeja ja valvontamenettelyihin liittyviä ohjeita. Compliance-toimintamme periaatteet sisältyvät compliance-ohjeeseemme. Sen mukaisesti olemme sitoutuneet tunnistamaan, arvioimaan ja hallitsemaan riskejä sekä varmistamaan, että toimintamme noudattaa sovellettavia lakeja ja sääntöjä. Ohje kattaa myös compliance-toimintaan liittyvät roolit ja vastuut kolmen puolustuslinjan mallin mukaisesti.

Compliance-toiminnastamme vastaa compliance officer, ja hänen tukenaan on compliance-työryhmä. Compliance-toimintamme tavoitteena on luoda toimintamallit, joilla varmistamme vaatimustenmukaisen toiminnan ja tuotamme Kaupunkiliikenteen johtoryhmälle ja hallitukselle tilannekuvaa vaatimustenmukaisuuden yleis-tilanteesta.

Torjuaksemme lahjontaa ja korruptiota olemme laatineet ohjeen vieraanvaraisuudesta ja lahjonnan vastaisesta toiminnasta koko henkilöstölle. Periaatteena on, että kukaan Kaupunkiliikenteellä ei tarjoa, anna, vaadi tai hyväksy sellaisia lahjoja, maksuja, palveluja tai vieraanvaraisuutta, jotka saattavat vaikuttaa päätöksentekoon ja jotka ylittävät tavanomaisen vieraanvaraisuuden rajat. Ohjeessa on huomioitu vastuullisuusperiaattemme, lahjonnan määritelmä ja erilaiset esiintymistavat, toiminta kolmansien osapuolien kanssa sekä menettelytavat väärinkäytöksistä ilmoittamiseen. Ohjeen tarkoituksena on varmistaa, että noudatamme kaikessa Kaupunkiliikenteen toiminnassa voimassa olevaa lahjonnan vastaista lainsäädäntöä sekä eettisiä standardeja. Kaupunkiliikenteen hallitus on hyväksynyt ohjeen ja valvoo sen täytäntöönpanoa ja noudattamista. Valmistelemme parhaillaan korruption torjuntaan liittyvää verkkokoulutusta, jonka käymistä edellytämme jatkossa kaikilta toimihenkilöiltämme.

Kaupunkiliikenteellä korruptiolle ja lahjonnalle eniten alttiita toimintoja ovat hankintapalvelut sekä merkittävien omaisuserien ostotoimintaa tekevät yksiköt. Erityisesti henkilöt, jotka päättävät Kaupunkiliikenteen ostoista ja hankinnoista, kuuluvat tähän korkeamman riskin ryhmään.

## Korruptio- ja lahjontatapaukset

Käsitlemme tapauskohtaisesti tapaukset, joissa havaitsemme korruptiota tai lahjontaa tai jotka eivät ole eettisesti hyväksyttäviä. Vuonna 2025 tietoomme ei tullut yhtään lahjonta- tai korruptiotapausta, joten yhtään sakkoa tai tuomiota ei määrätty.

# Kestävyysraportin liitteet

## ESRS-indeksi

### Tiedonantovaatimukset

| ESRS 2 Yleiset tiedot  | Osio   | Sivu |
|--|--|------|
| BP-1 Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet   | Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet  | 5    |
| BP-2 Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot  | Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot   | 6    |
| GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli   | Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli   | 10   |
| GOV-2 Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitetut tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat | Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitetut tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat | 10   |
| GOV-3 Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin                               | Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin                               | 10   |
| GOV-4 Selvitys kestävyttä koskevasta due diligence -prosessista  | Selvitys kestävyttä koskevasta due diligence -prosessista  | 11   |
| GOV-5 Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta  | Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta  | 11   |
| SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju   | Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju   | 13   |

| ESRS 2 Yleiset tiedot  | Osio  | Sivu        |
|--|---|-------------|
| SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset  | Sidosryhmien edut ja näkemykset   | 15          |
| SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa        | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa | 16          |
| IRO-1 Kuvaus prosessista, jolla tunnistetaan ja arvioidaan olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet                      | Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista                   | 19          |
| IRO-2 Yrityksen kestävyysraportin kattamat tiedonantovaatimukset ESRS:ssä  | Yrityksen kestävyysraportissa huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset                                |             |
| <b>Ympäristötiedot</b><br><b>E1 Ilmastonmuutos</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
| ESRS 2 GOV-3 Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin  | Kestävyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin  | 10          |
| ESRS 2 SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa | 26          |

| <b>Ympäristötiedot</b>   | <b>Osio</b>  | <b>Sivu</b> |
|--|--|-------------|
| ESRS 2 IRO-1 Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista        | Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista | 23          |
| E1-1 Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma   | Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma  | 26          |
| E1-2 Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet  | Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet                                     | 30          |
| E1-3 Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit   | Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit  | 27          |
| E1-4 Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet   | Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet  | 30          |
| E1-5 Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä  | Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä   | 32          |
| E1-6 Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt   | Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3-bruttopäästöt ja kokonaispäästöt                                      | 35          |
| E1-7 Päästöhyvityksillä rahoitettavat kasvihuonekaasujen poistot ja kasvihuonekaasupäästöjen hillintähankkeet                              | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle   |             |
| E1-8 Sisäinen hiilen hinnoittelu   | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle   |             |
| E1-9 Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoitujen taloudelliset vaikutukset | Siirtymäsäännöstä sovellettu, raportoidaan 2026  |             |

| <b>E4 Biodiversiteetti</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| E4-1 Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoimintamallissa  | Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoimintamallissa                                      | 36          |
| E4.SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | 36          |
| E4.IRO-1 Kuvaus biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista | Kuvaus biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista | 23          |
| E4-2 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet  | Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet  | 36          |
| E4-3 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit  | Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit  | 37          |
| E4-4 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet   | Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet   | 37          |
| E4-5 Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit  | Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit  | 37          |
| <b>E5 Kiertotalous</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
| ESRS 2 IRO-1 Kuvaus resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista       | Olennaisten kiertotalouteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen ja arviointi  | 23          |

| <b>E5 Kiertotalous</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| E5-1 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet  | Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet  | 38          |
| E5-2 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit  | Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit  | 38          |
| E5-3 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet   | Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet   | 39          |
| E5-4 Resurssien sisäänvirtaukset   | Resurssien sisäänvirtaukset   | 39          |
| E5-5 Resurssien ulosvirtaukset   | Resurssien ulosvirtaukset   | 39          |
| [E5.IRO-1] Kuvaus resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista | Kuvaus resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista | 23          |
| <b>Sosiaaliset tiedot</b>  | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
| <b>S1 Oma työvoima</b>   |   |             |
| ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset   | Sidosryhmien edut ja näkemykset   | 15          |
| ESRS 2 SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa                               | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa                                 | 42          |
| S1-1 Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet  | Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet  | 42          |
| S1-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa  | Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa  | 43          |

| <b>S1 Oma työvoima</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| S1-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi  | Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi  | 44          |
| S1-4 Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus | Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus | 45          |
| S1-5 Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan  | Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan  | 49          |
| S1-6 Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet   | Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet   | 51          |
| S1-7 Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet  | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle  |             |
| S1-8 Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu  | Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu  | 52, 43      |
| S1-9 Monimuotoisuuden mittarit   | Siirtymäsäännöstä sovellettu, raportoidaan 2026   |             |
| S1-10 Riittävä palkka  | Siirtymäsäännöstä sovellettu, raportoidaan 2026   |             |
| S1-11 Sosiaalinen suojelu  | Siirtymäsäännöstä sovellettu, raportoidaan 2026   |             |
| S1-12 Vammaiset henkilöt.  | Siirtymäsäännöstä sovellettu, raportoidaan 2026   |             |
| S1-13 Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit  | Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit   | 52          |

| <b>S1 Oma työvoima</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| S1-14 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit  | Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit   | 53          |
| S1-15 Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit  | Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit   | 53          |
| S1-16 Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)   | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle  |             |
| S1-17 Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset  | Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset   | 43          |
| <b>S2 Arvoketjun työntekijät</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
| ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset   | Sidosryhmien edut ja näkemykset   | 15          |
| ESRS 2 SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | 42          |
| S2-1 Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet   | Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet   | 54          |
| S2-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa  | Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa  | 55          |
| S2-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi  | Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi  | 56          |
| S2-4 Arvoketjun työntekijöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat arvoketjun työntekijöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | Arvoketjun työntekijöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat arvoketjun työntekijöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | 56          |

| <b>S2 Arvoketjun työntekijät</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| S2-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | 57          |
| <b>ESRS S3 – Vaikutusten kohteena olevat yhteisö</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
| S3-1 Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet  | Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet  | 58          |
| S3-2 – Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa  | Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa  | 59          |
| S3-3 – Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi  | S3-3 – Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi   | 60          |
| S3-4 Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | 60          |
| S3-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | 61          |

| <b>S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät</b>   | <b>Osio</b>   | <b>Sivu</b> |
|--|---|-------------|
| ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset   | Sidosryhmien edut ja näkemykset   | 15          |
| ESRS 2 SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa   | 62          |
| S4-1 Kuluttajiin ja loppukäyttajiin liittyvät toimintaperiaatteet  | Kuluttajiin ja loppukäyttajiin liittyvät toimintaperiaatteet  | 62          |
| S4-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa   | Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa   | 63          |
| S4-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiintuomiseksi  | Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiintuomiseksi  | 63          |
| S4-4 Kuluttajiin ja loppukäyttajiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttajiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | Kuluttajiin ja loppukäyttajiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttajiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus | 64          |
| S4-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet   | 64          |

| <b>Hallintotapatiedot<br/>G1 Liiketoiminnan harjoittaminen</b>   | <b>Osio</b>  | <b>Sivu</b> |
|--|--|-------------|
| ESRS 2 GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli  | GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli   | 66          |
| G1-1 Yrityskulttuuria ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri | G1-1 Yrityskulttuuria ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri | 67          |
| G1-2 Suhteet toimittajiin  | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle   |             |
| G1-3 Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen   | Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen  | 67          |
| G1-4 Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset  | Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset   | 67          |
| G1-5 Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta  | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle   |             |
| G1-6 Maksukäytännöt  | Ei olennainen Kaupunkiliikenteelle   |             |