

PÄIVI HAKOMA

## Vastuullisuus Liikenneviraston toiminnassa





Päivi Hakoma

# Vastuullisuus Liikenneviraston toiminnassa

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 29/2015

Liikennevirasto  
Helsinki 2015

*Kannen kuva: Kuvatoimisto Rodeo*

Verkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-096-4

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

**Päivi Hakoma: Vastuullisuus Liikenneviraston toiminnassa.** Liikennevirasto, viestintä. Helsinki 2015. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 29/2015. 104 sivua ja 5 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-096-4.

**Avainsanat:** vastuullisuus, yhteiskuntavastuuraportti, GRI, liikenne, julkinen sektori

## Tiivistelmä

Julkisen sektorin raportointi toimintansa yhteiskunnallisista vaikutuksista on yleisesti vielä vähäistä verrattuna yritysmailmaan. Liikenneviraston tavoitteena on julkaista ensimmäinen vastuullisuusraportti vuodesta 2015. Työ on tehty Liikennevirastolle tavoitteena kehittää vastuullisuustoimintaa tunnistamalla Liikenneviraston prosesseihin liittyvät vastuullisuusnäkökohdat ja kytkemällä ne osaksi Liikenneviraston strategiaa, toimintoja ja päätöksentekoa sekä soveltaa Liikenneviraston toimintaympäristöön sopivat vastuullisuusraportointityökalut.

Työssä tarkastellaan liikennesektorin yhteiskunnallisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia, yhteiskuntavastuun merkitystä ja erityispiirteitä julkisella sektorilla, vastuullisuustoiminnan kehittämistä ja yhteyttä laatujärjestelmään sekä erilaisia raportointityökaluja. Vertailuanalyysillä tunnistetaan vastuullisuusraportin laadunvarmistuksen kannalta tärkeät toiminnot. Laatujärjestelmän prosessilähtöistä tarkastelua sovelletaan vastuullisuustoiminnan kehittämisessä, jonka pohjalta laaditaan tarkistuslista apuvälineeksi kokonaisuuksien hahmottamiseen ja toimintojen kehittämiseen sekä yhteisten käytäntöjen luomiseen ja juurtumiseen.

Tuloksena esitetään toimintamalli Liikenneviraston vastuullisuustoiminnan kehittämisestä, joka perustuu vastuullisuusnäkökohtien systemaattiseen tunnistamiseen toimintaprosesseista, toiminnan vaikuttavuuden ja vaikutusten arvioimiseen sekä sidosryhmien sitouttamiseen vastuullisuustoiminnan tavoitteisiin. Lisäksi annetaan suosituksia jatkotoimenpiteistä.

**Päivi Hakoma: Ansvarskänsla i Trafikverkets verksamhet.** Trafikverket, kommunikation. Helsingfors 2015. Trafikverkets undersökningar och utredningar 29/2015. 104 sidor och 5 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-096-4.

## Sammandrag

Den offentliga sektorns rapportering om samhällseffekterna av dess verksamhet är i allmänhet fortfarande liten i jämförelse med företagsvärlden. Trafikverkets mål är att offentliggöra sin första ansvarsrapport för 2015. Arbetet har utförts för Trafikverket med målet att utveckla den ansvarsfulla verksamheten genom att identifiera synvinklar på ansvar i anslutning till Trafikverkets processer och göra dem till en del av Trafikverkets strategi, funktioner och beslutsfattande samt tillämpa verktyg för ansvarsrapportering som lämpar sig för Trafikverkets omvärld.

I arbetet granskas trafiksektorns effekter på samhället och miljön, betydelsen av samhällsansvar och särdrag inom den offentliga sektorn, utveckling av ansvarsfull verksamhet och koppling till kvalitetssystemet samt olika rapporteringsverktyg. Med en jämförelseanalys identifieras de funktioner som är viktiga med tanke på kvalitetssäkringen i ansvarsrapporten. Den processbaserade granskningen av kvalitetssystemet tillämpas vid utvecklingen av den ansvarsfulla verksamheten och på basis av den utarbetas en kontrollista som ett hjälpmedel för att gestalta helheter och för att utveckla funktioner samt för att skapa och implementera gemensam praxis.

Som resultat presenteras en verksamhetsmodell för utveckling av Trafikverkets ansvarsfulla verksamhet, som baserar sig på en systematisk identifiering av ansvarsfulla synvinklar i verksamhetsprocesser, effekterna av verksamheten och bedömning av effekterna samt engagering av intressentgrupperna i den ansvarsfulla verksamhetens mål. Dessutom ges rekommendationer om åtgärder i fortsättningen.

**Päivi Hakoma: Sustainability in Finnish Transport Agency Operations.** Finnish Transport Agency, Communications. Helsinki 2015. Research reports of the Finnish Transport Agency 29/2015. 104 pages and 5 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-096-4.

Keywords: Sustainability, Sustainability Reporting, GRI, Transport, Public Sector

## Summary

Sustainability reporting in the public sector is still emerging compared to the corporate sector. The Finnish Transport Agency aims to produce its first sustainability report in 2015. The purpose of this Master's thesis is to develop sustainable practices by identifying sustainability aspects from processes and incorporate them into the Finnish Transport Agency's operations, strategy and decision-making and apply suitable reporting tools to fit organization's operating environment.

This thesis examines environmental and socioeconomical impacts of transportation sector, sustainability from the public sector perspective, development of sustainable operations and its relation to quality management and various sustainability reporting tools. Benchmarking is used as a method to identify important aspects of quality assurance regarding sustainability reporting. The process approach of quality management is applied to develop sustainable operations. Based on that, a check-list is made to facilitate understanding and developing of operations and establishing and adapting common practices.

As a result an approach of developing sustainable practices for the Finnish Transport Agency is presented. The approach is based on the systematic identification of sustainability aspects in the agency's operations, evaluating impacts and effectiveness of practices and the engagement of stakeholders in the sustainability goals. In addition this thesis provides recommendations on how to proceed with development of agency's sustainability in the future.

## Esipuhe

Tämän diplomityön on tehnyt tekn. kand. Päivi Hakoma Lappeenrannan teknillisen yliopiston ympäristötekniikan koulutusohjelmassa. Työ tarkastelee Liikenneviraston vastuullisuustoiminnan ja -raportoinnin aloittamiseen sekä kehittämiseen liittyviä näkökohtia.

Työtä ovat ohjanneet professori Risto Soukka Lappeenrannan teknillisestä yliopistosta sekä Helena Marjaranta Liikennevirastosta. Työn ovat tarkastaneet professori Risto Soukka ja professori Lassi Linnanen Lappeenrannan teknillisestä yliopistosta.

Helsingissä huhtikuussa 2015

Liikennevirasto  
Viestintä



# Sisällysluettelo

LYHENNELUETTELO .....	9
1 JOHDANTO .....	10
1.1 Tausta .....	10
1.2 Tutkimusongelma, tavoitteet ja rajaukset .....	12
1.3 Liikennevirasto.....	13
1.3.1 Liikenneviraston organisaatio .....	13
1.3.2 Liikenneviraston toiminta, arvot ja visiot.....	14
1.3.3 Liikenneviraston viestimistyökalut.....	15
1.3.4 Liikenneviraston hankinnat.....	18
2 LIIKENNESEKTORI OSANA YHTEISKUNTAA .....	21
2.1 Liikennepolitiikka .....	21
2.2 Liikenteen ympäristövaikutukset .....	23
2.2.1 Ilmastonmuutos .....	23
2.2.2 Ilman laatu .....	26
2.2.3 Melu .....	27
2.2.4 Pinta- ja pohjavedet sekä maaperä .....	28
2.2.5 Materiaalit ja jätteet .....	29
2.3 Liikenteen kustannukset .....	29
2.4 Liikennejärjestelmä.....	31
2.4.1 Maantieliikenne.....	31
2.4.2 Rautatieliikenne .....	32
2.4.3 Vesiliikenne.....	33
2.4.4 Älyliikenne.....	34
3 YHTEISKUNTAVASTUUN .....	35
3.1 Kansainvälinen viitekehys .....	37
3.2 Raportointi.....	38
3.3 Raportointityökalut.....	39
3.3.1 Global Reporting Initiative.....	39
3.3.2 Integroitu raportointi .....	43
3.3.3 ISO 26000 .....	44
3.3.4 Global Compact.....	44
3.3.5 EMAS -järjestelmä .....	44
3.3.6 Business Social Compliance Initiative .....	45
3.3.7 YK:n Protect, Respect and Remedy -viitekehys.....	45
3.3.8 EU:n Sosiaalisen ostamisen -opas.....	46
4 LAATUTAVOITTEET .....	47
4.1 Laadunhallintajärjestelmä .....	48
4.2 Prosessilähtöinen toimintamalli.....	48
5 CASE-ESIMERKKEJÄ VASTUULLISUUSTOIMINNASTA .....	51
5.1 Vastuullisuustoimintaa julkisella sektorilla .....	52
5.2 Vastuullisuusraportointi suomalaisissa julkisissa organisaatioissa .....	52
5.2.1 Teknologian tutkimuskeskus VTT.....	53
5.2.2 Senaatti-kiinteistöt.....	53
5.2.3 Finavia Oyj .....	55

5.2.4	Hansel Oy.....	56
5.2.5	Vastuullisuustoiminnan vertailuanalyysi .....	57
5.2.6	Hyvän vastuullisuusraportin ominaisuuksia.....	60
6	VASTUULLISUUSNÄKÖKOHTIEN TUNNISTAMINEN LIIKENNEVIRASTON PROSESSEISSA .....	63
6.1	Vaikuttavuuden arviointi Liikenneviraston hankesuunnittelussa .....	63
6.2	Vastuullisuusnäkökohdat maantieväylän hankintaprosessissa .....	67
7	TOIMINTAMALLIEN LUOMINEN VASTUULLISUUDEN EDISTÄMISEKSI.....	75
7.1	Vastuullisuus osaksi strategiaa .....	76
7.2	Vastuullisuusnäkökohtien tunnistaminen .....	79
7.3	Raportointi osana luotettavaa vastuullisuusviestintää .....	81
8	JOHTOPÄÄTÖKSET.....	86
9	YHTEENVETO.....	89
	LÄHDELUETTELO .....	91
	<b>LIITTEET</b>	
Liite 1	Tienpidon vaikutuskartta	
Liite 2	VTT GRI -sisältöindeksi	
Liite 3	Senaatti-kiinteistöt GRI -sisältöindeksi	
Liite 4	Finavia Oyj GRI -sisältöindeksi	
Liite 5	Hansel Oy GRI -sisältöindeksi	

## Lyhenneluettelo

AOSS	Airport Operators Sector Supplement
BSCI	Business Social Compliance Initiative
CSR	Corporate Social Responsibility
Defra	Department for Environment, Food and Rural Affairs
DMA	Disclosures on Management Approach
ELY-keskus	Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
FIBS	Finnish Business and Society
GGC	Greening Government Commitment
GPP	Green Public Procurement
GRI	Global Reporting Initiative
IFAC	International Federation of Accountants
IIRC	International Integrated Reporting Council
ILO	International Labour Organisation
INEA	Innovation and Networks Executive Agency
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IR	Integroitu raportointi
KPI	Key Performance Indicator
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
OGGO	Office of Greening Government Operations
RCP	Representative Concentration Pathways
TEN-T	Trans-European Transport Network
TSP	Kokonaisleijuma
WWF	World Wide Fund for Nature
YVA	Ympäristövaikutusten arviointi

# 1 Johdanto

Organisaatioilla on nykypäivän yhteiskunnassa suuri selvilläolovelvoite toimintansa vaikutuksista yhteiskuntaan (Niskala et al. 2013, 7). Corporate Social Responsibility, (CSR) suomeksi yritysvastuu tai yritysten yhteiskuntavastuu määritellään yrityksiä koskevaksi velvollisuudeksi huolehtia vastuullisesti toimintansa yhteiskunnallisista vaikutuksistaan. Yleisemmin puhutaan yhteiskuntavastuusta, joka käsittää kaikki toimijat, joiden toiminnalla on yhteiskunnallisia vaikutuksia. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014b.) Vaikutukset jaetaan sosiaalisiin, taloudellisiin ja ympäristönäkökohtiin, joista organisaatiot raportoivat vuosittain joko toimintakertomuksissaan tai erillisissä yritysvastuu- tai kestävän kehityksen raporteissa. Vastuullinen toiminta nähdään niin velvollisuutena kuin mahdollisuutenakin muuttuvassa toimintaympäristössä. Positiivisina vaikutuksina ovat kilpailukyvyyn ja riskienhallinnan parantuminen ja toiminnan läpinäkyvyys sekä avoimempi viestintä sidosryhmien kanssa. (Niskala et al. 2013, 7–11.)

Liikennevirasto on asiantuntijaorganisaatio, joka haluaa kehittää yhteiskuntavastuu-toimintaansa ja tulla hallinnonalansa edelläkävijäksi yhteiskuntavastuuasioiden hallinnassa sekä viestinnässä. Liikenneviraston tavoitteena on aloittaa yhteiskuntavastuuraportointi ja ensimmäiseksi raportointivuodeksi suunnitellaan vuotta 2015. Liikennevirasto on käynnistänyt yhteiskuntavastuuprosessin organisaatiossaan; ”Toimintamme on vastuullista, tehokasta ja innovoivaa.” on yksi neljästä Liikenneviraston strategisesta päämäärästä (Liikennevirasto 2014i). Johto on sitoutunut vastuullisen toiminnan kehittämiseen ja sen sisällyttämiseen omiin toimintamalleihin. Liikennevirastossa on tarkoituksena aloittaa toimintaindikaattorien ja seuranta-järjestelmien laadinta syksyn 2014 aikana. Diplomityö keskittyy Liikenneviraston vastuullisen toiminnan kehittämiseen ja kytkemiseen osaksi strategista toimintaa sekä sopivien vastuullisuusraportointityökalujen soveltamiseen Liikenneviraston toimintaympäristöön sopiviksi.

## 1.1 Tausta

Liikennevirasto vastaa Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen lisäksi valtion hallinnoimista tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja toimien yhteensovittamisesta sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta tienpidon osalta (L 862/2009). Liikennevirastossa työskentelee noin 650 asiantuntijaa ja ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueilla noin 600 asiantuntijaa. Liikenneviraston tavoittaa yhteistyöverkostonsa kautta kattavasti Suomen ja Pohjoismaiden liikennesektorin toimijoita. Liikenneviraston hankintojen kokonaisvolyymi vuonna 2013 oli noin 1,6 mrd euroa (Liikennevirasto 2013f, 12). Liikenneviraston hankinnat vastaavat neljänneestä koko Suomen infra-alasta ja Liikennevirasto työllistää hankkeidensa kautta noin 12 000 ihmistä (Marjaranta 2015b). Liikenneviraston yhteiskunnallinen vaikutus on siis merkittävä. Kestävän kasvun perusedellytyksinä pidetään toimivia liikenneyhteyksiä, joten niiden kehittämällä on suuri merkitys yhteiskunnalliselle kilpailukyvyille.

Liikenne on merkittävä kasvihuonekaasupäästöjen lähde. Maailman kaikista suorista kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2010 arviolta 14 prosenttia aiheutui liikenteestä (IPCC 2014, 44). Suomessa liikenteen osuus päästöistä on noin viidennes. Liikennesektorin merkittävimpiä ympäristöhaasteita ovat ilmastonmuutos, ilmanlaadun heik-

keneminen, melu, pohjavesien ja maaperän pilaantuminen, luonnonvarojen käyttö ja jätteiden synty sekä luonnon monimuotoisuuden väheneminen. Osassa kaupunkialueista ongelmia tuottaa teiden ylikuormitus, liikennesuuhkat ja turvallisuusongelmat sekä niistä aiheutuvat kustannukset. Liikenneväylien rakentaminen ja kunnossapito kuluttavat luonnonvaroja ja tuottavat jätteitä. Lisäksi väylät ja muut liikenteen vaatimat rakennelmat vaativat huomattavan määrän maapinta-alaa. Suomen kohdalla huomioitavaa on myös liikenteen vaikutukset Itämeren ympäristön tilaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014f; Motiva 2014a.)

Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on sitouduttu vähentämään 15 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013a, 6). Liikenteen ympäristötoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, sillä sen osalta tavoitteisiin pääsemiseen pystytään suurimmaksi osaksi vaikuttamaan Suomessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014f.) Liikenteen hiilidioksidipäästöistä valtaosa, noin 75 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä, noin 18 prosenttia vesiliikenteestä, vajaat 6 prosenttia ilmaliikenteestä ja vajaat 2 prosenttia rautatieliikenteestä (LIPASTO 2012). Koska tieliikenteen osuus päästöistä on suurin, siten myös päästövähennysten mahdollisuus on suurin (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014f).

Liikenteen epäkohtiin varaudutaan tänä päivänä jo monin tavoin. Tieliikenteen päästöjen vähentämisen toimenpiteitä ovat ajoneuvojen päästöjen rajoittaminen päästöluokilla (Euro-luokka), vähäpäästöiset ajoneuvoteknologiat sekä biopolttoaineiden ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistäminen. Näiden toimenpiteiden vaikutusmahdollisuudet päästöjen vähentämisessä vaativat autokannan uudistamista. Muita toimenpiteitä ovat liikenteen energiatehokkuuden parantaminen, kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvun ohjaaminen ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin (kevyt ja joukkoliikenne), tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikan hyödyntäminen sekä mahdolliset taloudelliset ohjaukeinot (verot ja tuet). (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013, 30; United Nations 2014.) Liikenteen muita vaikutuksia rajoitetaan eri keinoin eri toimijoiden osalta. Ilmanlaatua koskevien toimenpiteiden tavoitteena on, että kotimaan tieliikenteen typenoksidipäästöt vähenevät vuoteen 2011 verrattuna 25 prosenttia ja hiukkaspäästöt 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Melun osalta tavoitteena on, että liikenteen yli 55 dB melulle altistumisen määrä vähenee noin 20 prosenttia vuoden 2003 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Melun vähentämisen keinoihin kuuluvat liikenteen ja liikenneväylien sekä maankäytön suunnittelu. Pääpaino toimenpiteissä on meluntorjunnan sijasta melupäästöjen pienentämisessä esimerkiksi kaupunkialueilla matalampien nopeusrajoitusten muodossa tai tienpintamateriaalien suunnittelulla. Lentoliikenteen ja meriliikenteen aiheuttamaa haittaa vähennetään lentoasemien ja satamien ympäristölupakäytäntöjen ja kaavoitushankkeiden yhteydessä. Pohjavesien suojelussa tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä pohjavesien laatu on hyvä myös liikenneväylien läheisyydessä. Tämä saavutetaan muun muassa hyvällä väylien suunnittelulla ja ympäristöstävällisellä väylien ylläpidolla, kuten teiden suolaustarpeen vähentämisellä. Vahinkoriskiä torjutaan myös ohjaamalla vaarallisten aineiden kuljetuksia reiteille, jotka eivät kulje pohjavesialueilla. (Motiva 2014a; Liikenne- ja viestintäministeriö 2013a, 6–12.)

Kestävää kehitystä voidaan edistää monin tavoin. Suomi on sitoutunut ilmastonmuutoksen hillintään Euroopan Unionin ilmastopolitiikassa määriteltyjen tavoitteiden kautta. Globaali väestömäärän kasvu ja elintason nousu, luonnonvarojen ehtyminen ja jätemäärien jatkuva kasvu tuovat myös muita uhkakuvia kestäväällä pohjalla olevalle

kehitykselle. Maailmanlaajuinen kilpailu luonnonvaroista eri käyttökohteisiin kiristyy samalla kun luonnonvarat vähenevät. Kestävään kehitykseen sisältyy kiinteästi niin ekologisia, taloudellisia kuin sosiaalisia tavoitteita. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 16–25.) Euroopan parlamentti on hyväksynyt direktiiviehdotuksen yritysten ei-taloudellisen tiedon raportointivelvoitteesta, jonka tavoitteena on lisätä avoimempaa ja läpinäkyvämpää yritystoimintaa myös muiden kuin taloudellisten tietojen osalta. Voimaan tullessaan raportointivelvoite koskisi yli 500 työntekijän organisaatioita. (European Commission 2014e.) Tähän mennessä yritysvastuuraportointi on perustunut yritysten vapaaehtoisuuteen ja taitoon nähdä vastuullisen toiminnan tarjoamat mahdollisuudet. Hallitus on hyväksynyt periaatepäätöksen yhteiskuntavastuusta vuonna 2012, jolla suomalaiset yritykset ja hallinto pyritään nostamaan yhteiskuntavastuun edelläkävijöiksi. Hallituksen mukaan parempaa vastuullisuusnäkökohtien huomioimista on edistettävä myös elinkeinopolitiikassa, julkisissa hankinnoissa ja julkisen hallinnon omassa toiminnassa. Tällä hetkellä organisaatioiden vastuullisuusnäkökohtien arvioimista ja kehittämistä jarruttaa sopivien työkalujen puuttuminen. (Valtioneuvoston periaatepäätös 22.11.2012.) Liikennevirasto on kiinnostunut näiden työkalujen kehittamisestä ja soveltamisesta julkisen hallinnon tarpeisiin sekä näiden työkalujen integroimiseen osaksi strategisia toimintamalleja. Tämä on ajankohtaista myös EU -direktiivin voimaantuloa ja valtioneuvoston periaatepäätöstä ajatellen.

## 1.2 Tutkimusongelma, tavoitteet ja rajaukset

Tämän työn tavoitteena on tunnistaa Liikenneviraston prosesseihin liittyvät kestävyysnäkökohdat, joiden avulla saadaan joukko suosituksia vastuullisen toiminnan kehittämis- ja viestimisenäkökohtien sisällyttämiseksi Liikenneviraston päätöksentekotilanteisiin. Ympäristönäkökohtien lisäksi vastuullisuuden katsotaan kuuluvan taloudelliset ja sosiaaliset näkökohdat. Yrityksille vastuullisuuden edistämiseen on tarjolla monia kansainvälisesti tunnettuja työkaluja. Tässä työssä keskitytään erityisesti kansainvälisesti hyväksytyn GRI (Global Reporting Initiative) raportointiohjeistuksen soveltamiseen Liikenneviraston toimintaympäristöön sopivaksi, jotta löydetään parhaimmin soveltuvat vastuullisuuden mittarit sekä pystytään arvioimaan ja varmistamaan Liikenneviraston toimintatapojen vastuullisuus ja viestimään siitä luotettavasti sidosryhmille.

Työssä tunnistetaan liikenteeseen sekä Liikenneviraston prosesseihin sisältyvät kestävyysnäkökohdat ja nykyiset vastuullisuuden kehittämis- ja viestimistyökalut. Prosesseihin liittyviä vastuullisuusnäkökohtia analysoidaan esimerkkien avulla, vertaillaan julkisten organisaatioiden vastuullisuustoimintaa ja kehitetään vastuullisuusviestintää raportointiohjeistoja soveltamalla. Analysointi on aineistolähtöistä, joka perustuu kirjallisuustutkimukseen, raportointiohjeistoihin, vastuullisuusraportteihin sekä asiantuntijoiden haastatteluihin. GRI-raportointiohjeistosta löytyy vuodelta 2005 julkaistu pilottiversio toimialakohtaisesta ohjeistosta julkisille virastoille. Kuitenkin Liikenneviraston kaltaisten, valtionhallinnollisten yksiköiden, yhteiskuntavastuuraportointi on vielä alkutekijöissään ja yleisesti raportointi toimintansa yhteiskunnallisista vaikutuksistaan vähäistä. Työssä analysoidaan raportointiohjeiston soveltuvuutta ja sopivuutta sekä tärkeyttä julkisen sektorin näkökulmasta. Tuloksena kehitetään toimintamalli Liikenneviraston vastuullisuustoiminnan kehittämisestä sekä annetaan suosituksia jatkotoimenpiteistä. Sopivien indikaattorien valinta on rajattu ulos tarkastelusta, sillä kyseinen työ on alkanut Liikennevirastossa jo syksyn 2014 aikana.

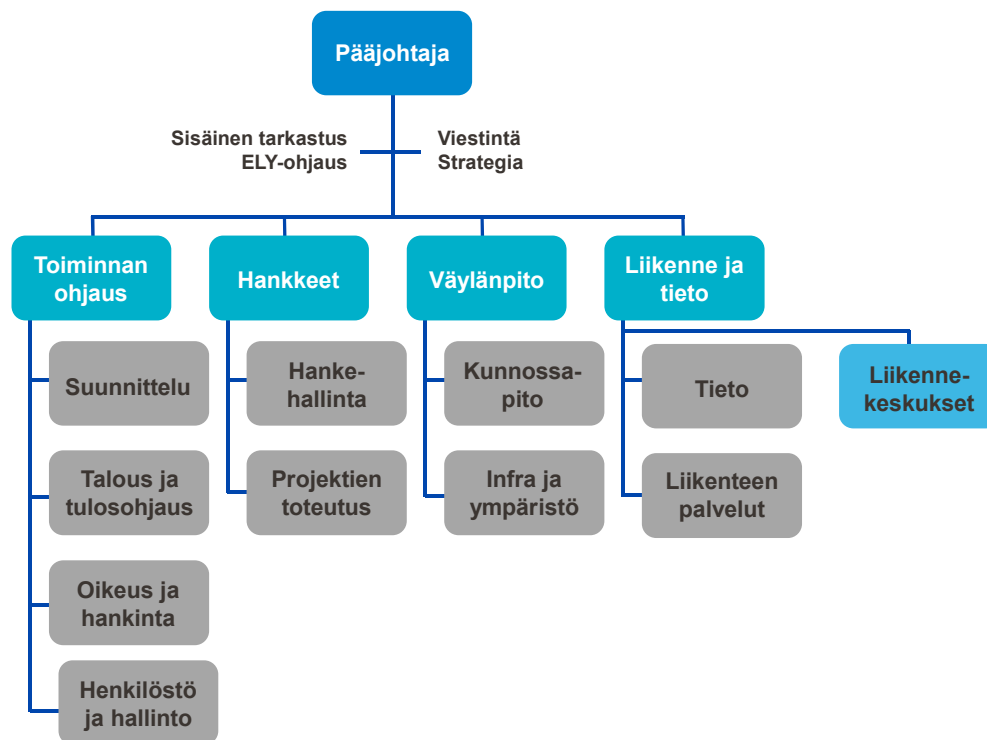
## 1.3 Liikennevirasto

Liikennevirastosta säädettyä lain (862/2009) mukaan virasto on vastuussa valtion hallinnoimilla liikenneväylillä liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä. Toiminnan tarkoituksena ovat liikennejärjestelmän toimivuuden, liikenteen turvallisuuden ja kestävä kehityksen edistäminen sekä alueiden tasapainoinen kehittäminen. Liikennevirasto on liikenteen asiantuntijaorganisaatio, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Ministeriön yksi päätehtävistä on hallinnonalan strateginen tulosohjaus; keinoina muun muassa vuosittain asetettavat tulostavoitteet sekä toteutuksen ja määrärahojen käytön seuranta. Hallinnonalalla toimii Liikenneviraston lisäksi kolme muuta virastoa: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto ja Ilmatieteen laitos. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014a; Liikennevirasto 2014e.)

Liikennevirastoon kohdistuvaa ohjausta koskevat asiat valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston yhteistyönä. Hallinnonalan virkamiesjohtoryhmässä käsitellään koko hallinnonalan toimintaa ja talouden suunnittelua koskevia asioita, kuten lainsäädäntösuunnitelmia, työnantajapolitiikkaa ja sovitetaan yhteen hallinnonalan virastojen sekä laitosten toimintaa. Liikenneviraston neuvottelukunnan tehtävänä on seurata viraston toimintaa ministeriön apuna ja tehdä aloitteita koskien liikennehallinnon kehittämistä sekä antaa lausuntoja. Liikenneviraston sisäistä toimintaa ohjaa ja valvoo pääjohtaja ja johtoryhmä sekä muut tarvittavat virkamiehet. Johtoryhmään kuuluvat pääjohtajan lisäksi ELY-, viestintä ja strategiajohtaja sekä toimialojen ylijohajat. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014a; Liikennevirasto 2013c; 2013g; 2014a.)

### 1.3.1 Liikenneviraston organisaatio

Liikenneviraston organisaatio (kuva 1) rakentuu neljästä toimialasta, joista jokainen jakautuu omiin osastoihin (Liikennevirasto 2013c). Liikenneviraston asiantuntijatehtävissä työskentelee noin 650 meri-, rautatie- ja tiealan asiantuntijaa. Liikennevirastolla on Pasilan päätoimipisteen lisäksi toimipisteet myös Lappeenrannassa, Turussa, Tampereella, Oulussa ja Vaasassa. (Liikennevirasto 2013d; 2013e.)



Kuva 1. Liikenneviraston organisaatiokaavio (Liikennevirasto 2013c).

Organisaatiokulttuurin perustana ovat arvot, jotka kuvaavat toiminnan periaatteita ja ohjaavat toimintaa. Liikenneviraston arvot on päivitetty keväällä 2014. Ne sisältävät kolme pääkohtaa: 1) rohkeasti asiantuntija, 2) yhdessä tuloksiin ja 3) yhteiskuntamme parhaaksi. Tavoitteena on pyrkiä avoimeen ja läpinäkyvään toimintaan hakemalla avarakatseisesti vaihtoehtoja ja ideoita. Organisaatio pyrkii vaikuttavaan ja tuottavaan toimintaan, joka perustuu asiantuntijuuteen ja yhteistyöhön koko verkostossa. Organisaation työtä ohjaa kokonaiskuva liikenteen tulevaisuudesta, johon liittyy asiakkaiden tarpeiden tunteminen ja vastuullinen toiminta tulevia sukupolvia ajatellen. (Liikennevirasto 2014i.)

### 1.3.2 Liikenneviraston toiminta, arvot ja visiot

Liikenneviraston toiminta-ajatuksena on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat sekä kuljetukset. Strategisia päämääriä ohjaa visio ”Fiksut väylät ja älykäs liikenne – sinua varten”, joka ulottuu vuodelle 2025. Strategisina päämäärinä on taata edellytykset Suomen kilpailukyvyllä tehokkailla ja täsmällisillä kuljetusketjuilla, liikumisen helppous ja turvallisuus, valintojen tekeminen kestävän liikenteen ja liikkumisen sekä yhteiskunnan hyväksi monin eri keinoin ja olla alan suunnannäyttäjä vahvalla osaamisella ja tehokkaalla yhteistyöllä työyhteisön sisällä. Lisäksi toimialoille on laadittu omat strategiat, joiden tavoitteena on konkretisoida Liikenneviraston yhteisiä strategisia päämääriä. (Liikennevirasto 2014g, 4–7; 2014i.)

Liikennevirasto vastaa valtion tie- ja rataverkosta sekä valtion hallinnoimista vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta. Kehittämistyössä huomioidaan maankäyttöön liittyvät suunnitelmat sekä tarve edistää väylänpidon tuotta-vuoden parantumista. Vastuualueeseen kuuluvat myös suurten tiehankkeiden toteut-taminen, ratojen ja vesiväyliä suunnittelu, ylläpito ja rakentaminen sekä ELY-keskusten toiminnallinen ohjaaminen tienpidon osalta. Liikenneviraston tehtävänä on ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää sekä kehittää ja edistää liikenteen palveluiden ja niiden markkinoiden toimivuutta, huolehtia liikenteen hallinnasta, turvata tal-



vimerenkulun edellytykset, huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä, edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista ja varautua huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa sekä normaaliolojen häiriötilanteissa toimialallaan. Muita tehtäviä on julkisen liikenteen toimintaedellytysten kehittäminen sekä merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettujen avustusten jakaminen. (Liikennevirasto 2014e.) Liikenneviraston toiminta muodostuu seuraavista ydinprosesseista (kuva 2) (Liikennevirasto 2014m).



Kuva 2. Liikenneviraston ydinprosessit (Liikennevirasto 2014m).

### 1.3.3 Liikenneviraston viestimistyökalut

Organisaation sidosryhmät ovat ryhmiä tai henkilöitä, joiden toimintaan organisaatio vaikuttaa tai joiden toiminnalla on vaikutuksia organisaation toimintaan (Niskala et al. 2013, 72). Liikenneviraston sidosryhmiä ovat muun muassa asiakkaat, henkilöstö, palveluntoimittajat ja alihankkijat, yhteistyöviranomaiset ja -organisaatiot, paikallisyhteisöt, kansalaisjärjestöt, tiedotusvälineet ja yhteiskunta. Keskeisimpien sidosryhmien tarpeiden tyydyttäminen on organisaation toiminnan elinehto. Siksi organisaation tulee olla selvillä sidosryhmiensä arvoista ja odotuksista sekä reagoimaan näihin tarpeisiin omassa päätöksenteossaan. Sidosryhmäajattelu on keskeistä organisaation vastuullisuustoimintaa kehittäessä, sillä yhteiskunnalliset vaikutukset nähdään vaikutuksina eri sidosryhmiin. (Niskala et al. 2013, 74–75.) Liikennevirasto viestii sidosryhmiensä kanssa monin eri keinoin, joita tällä hetkellä ovat:

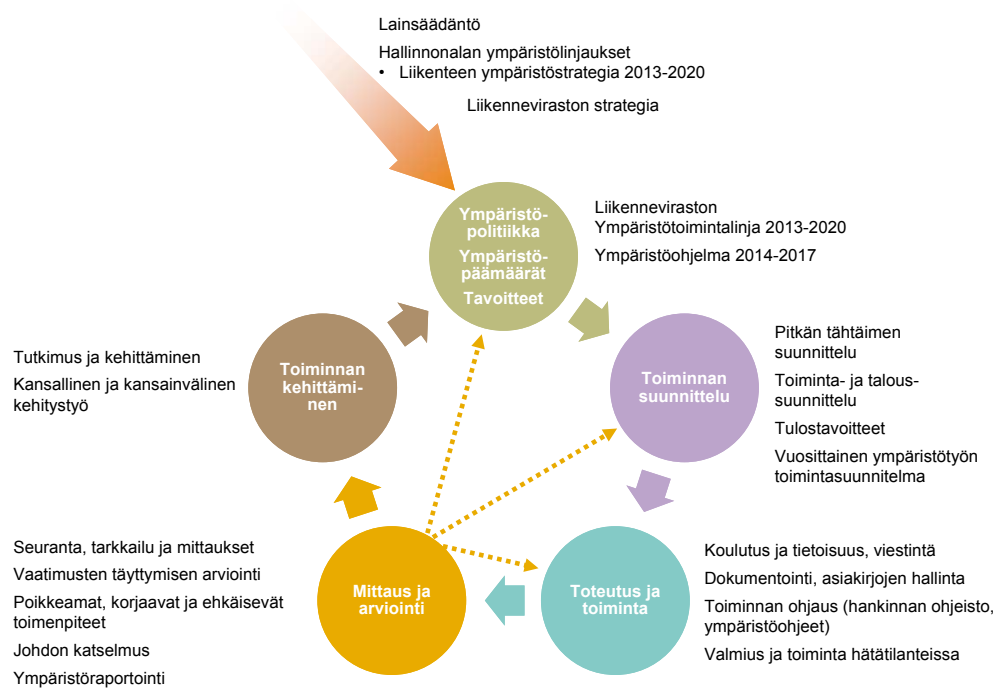
- Liikenneviraston visio, strategia ja arvot
- Koulutukset, toimintaohjeet ja sisäinen viestintä
- Asiakas- ja sidosryhmätutkimukset, -tapaamiset ja -tilaisuudet
- Tilinpäätökset, toimintakertomukset ja pitkän aikavälin suunnitelmat
- T&K -ohjelmat ja julkaisut
- Verkkosivut ja sosiaalinen media (Facebook, Twitter, YouTube ja Flickr)
- Green Office -ympäristöjärjestelmä

- ISO 14001 -ympäristöjärjestelmä
- Tiedotteet ja Liikenneviraston uutiskirjeet.

Liikennevirasto on valmistellut vuoden 2014 aikana uutta ympäristötoimintalinjaa ja siihen pohjautuvaa ympäristöohjelmaa, jota ohjaavat lainsäädäntö, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ympäristölinjaukset ja Liikenneviraston strategia. Liikenneviraston ympäristötyön tavoitteena on ekotehokas liikennejärjestelmä, joka mahdollisimman vähän kuormittaa tai kuluttaa ympäristöä ja joka tukee tasapainoista alueiden rakentamista ja yhdenmukaista yhdyskuntarakennetta. Ympäristötoimintalinjan vaikutuksia on tarkasteltu ympäristövaikutusten lisäksi sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten näkökulmasta. Toimintalinjan toteutumista seurataan ympäristön tilan muutosta kuvaavilla indikaattoreilla, joiden tietoja välitetään myös ympäristöhallinnolle ja Tilastokeskukselle. (Liikennevirasto 2014p, 9–13; Liikennevirasto 2015.)

Liikenneviraston ympäristöjärjestelmä on ISO 14001 -standardin mukainen soveltuvin osin ja se on osa Liikenneviraston toimintajärjestelmää (kuva 3). Ympäristöjärjestelmälle ei ole tällä hetkellä aikomusta hakea sertifiointia. (Säämänen 2014.) Liikennevirasto on ympäristötoimintalinjassaan tunnistanut väylänpidon ja liikenteen ympäristövaikutukset sekä listannut tavoitteita ja keinoja näiden vaikutusten ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Liikennevirasto on myös aktiivisesti mukana toteuttamassa ympäristön tilaa parantavia hankkeita muiden sidosryhmien kanssa. Liikenneviraston ympäristötoimintalinjassa edellytetään tuotteiden ja palveluiden toimittajilta korkeaa ympäristölaatua ja elinkaaren aikaisten vaikutusten hallintaa. Toimittajat ja tuottajat ovat sitoutettu ympäristötoimintalinjan tavoitteisiin myös niiden omassa toiminnassa. Liikenneviraston lähivuosien ympäristötyön kehittämisen painopistealueet tärkeysjärjestyksessä ovat seuraavat:

- 1) Ilmastonmuutokseen sopeutuminen
- 2) Pohjavesien ja maaperän suojelu
- 3) Liikenteen melu- ja värinähaittojen vähentäminen
- 4) Itämeren suojelu
- 5) Ilman laadun parantaminen.

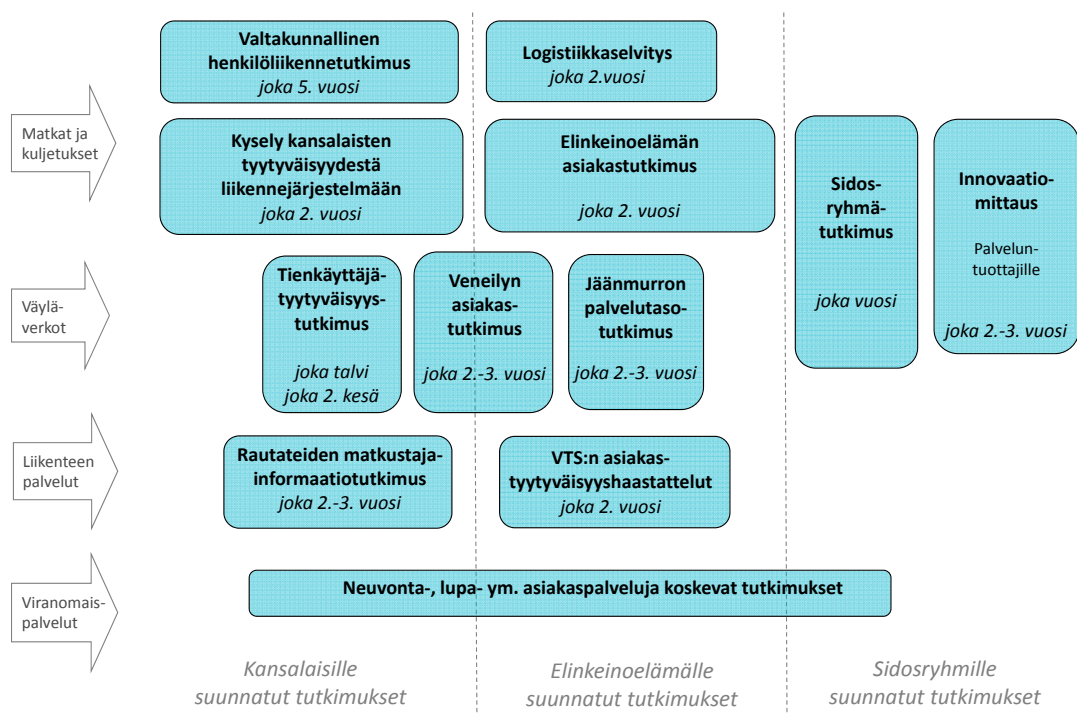


Kuva 3. Liikenneviraston ympäristöjärjestelmä (Liikennevirasto 2014p, 13).

Liikennevirastossa on käynnistetty elokuussa 2014 WWF:n Green Office -projekti, jonka tavoitteena on tunnistaa oman virastotoiminnan ympäristövaikutukset ja laatia toimipaikkakohtaiset ympäristöohjelmat näiden vaikutusten minimoimiseksi. Green Office -merkin käyttöoikeuden Liikennevirasto saa kunkin hyväksytysti suoritettujen toimistotarkastuksen jälkeen, tavoitteena tehdä WWF:lle ensimmäinen vuosiraportti alkuvuodesta 2016. (Janhonen 2014.)

Liikenneviraston T&K-toiminnan päätavoitteina on kehittää uusia innovaatioita toiminnan tehokkuuden ja laadun parantamiseksi sekä kehittää ja ylläpitää liikenne- ja infra-alan osaamista. Muita tavoitteita ovat tiedon ja tietovarantojen yhteiskäytön sekä tiedon saatavuuden edistäminen, osaamisen kehittäminen ja sisäisten toimintamallien kehittäminen T&K-toiminnan tehokkuuden parantamiseksi. (Liikennevirasto 2014n.) Myös ympäristöalan T&K-toimintaa tuetaan aktiivisesti, jotta ympäristön tilaa parantavia liikennejärjestelmiin ja liikenteeseen liittyviä innovaatioita saataisiin tehokkaasti käyttöön.

Liikennevirasto selvittää asiakkaidensa näkemyksiä toiminnastaan lukuisilla asiakas- ja sidosryhmätutkimuksilla (kuva 4). Mielenpitoja selvitetään kysely- ja haastattelu-tutkimuksilla, joita kohdistetaan joko yhdelle kulkumuodolle tai yli kulkumuotorajojen. (Liikennevirasto 2014d.)



Kuva 4. Liikenneviraston asiakas- ja sidosryhmätutkimukset sekä niiden toteuttamisaikavälit (Liikennevirasto 2014d).

### 1.3.4 Liikenneviraston hankinnat

Julkisen sektorin hankkijoihin kohdistuu erilaisia kannusteita kuin yksityisen sektorin hankkijoihin, joiden hankintaa ohjaavat markkinavoimat sekä riski tappioista ja konkurssista. Julkisia hankintoja koskevat säännöt, joilla pyritään varmistamaan hankintojen rationaalisuus, läpinäkyvyys ja oikeudenmukaisuus. Näin ollen kaikilla toimijoilla on tasapuoliset edellytykset kilpailla Euroopan hankintamarkkinoilla julkisista hankintasopimuksista. (COM (2011) 15, 6.) Vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alan hankintoja koskee oma direktiivi (2004/17/EY). Tämä siksi, että kansalliset viranomaiset voivat vaikuttaa yleishöydyllisiä palveluja tarjoavien yritysten toimintaympäristöön, esimerkiksi myöntämällä tai epäämällä erityis- tai yksinoikeuksia, pitämällä hallussaan osuuksia pääomista tai olemalla edustettuina hallinto-, johto- tai valvontaelimissä. Toisin sanoen direktiivillä varmistetaan, että alojen toimintoihin liittyvät hankinnat toteutetaan läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla, koska välttämättä riittävää kilpailupainetta ei näillä aloilla vallitse. (COM (2011) 15, 11.)

Vuonna 2009 valmistuneen tutkimuksen Collection of statistical information on Green Public Procurement in the EU (PricewaterhouseCoopers et al. 2009, 69) mukaan ympäristöllisiä vaatimuksia sisältävät hankinnat ovat kokonaiskustannuksiltaan (suorat ja epäsuorat kustannukset, johon sisältyy myös käyttökustannukset) jopa halvempia kuin tavanomaiset hankinnat. Hiilidioksidipäästövähennyksissä saavutettiin ympäristöystävällisissä hankinnoissa 25 prosentin taso. (Salmela 2011, 6.)

Valtioneuvoston periaatepäätöksen (13.6.2013) mukaan valtio ja kunnat on sitoutettu edistämään vihreän teknologian ratkaisuja kaikissa julkisissa hankinnoissa. Tavoitteena on vähentää haitallisia ympäristövaikutuksia tuotteen, palvelun tai rakennuksen elinkaaren aikana sekä vähentää materiaalin ja energian käyttöä sekä kannustaa uusien cleantech-ratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa. Periaate koskee kaikkia julkisia hankintoja, mutta erityisesti rakennus-, liikenne- ja energiasektoria sekä jätehuoltoa. Tavoitteena on, että julkisista hankinnoista vuosittain vähintään 300 miljoonaa euroa käytettäisiin uusiin cleantech -ratkaisuihin. Tämä on kuitenkin vain prosentin luokkaa julkisten hankintojen kokonaisarvosta, mutta se kaksinkertaistaisi tämän hetkisen cleantech-ratkaisulla suunnatun julkisen T&K- ja innovaatio-rahituksen. (Valtioneuvoston periaatepäätös 13.6.2013; Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013a.)

Suomessa julkinen sektori hankkii tavaroita ja palveluja noin 27 mrd. eurolla vuosittain (taulukko 1), joka on noin 15 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta (Liikennevirasto 2013f, 12). Julkisilla hankinnoilla on volyyminsä vuoksi vaikutusta markkinoiden kysyntään ja tarjontaan, joten hankintoihin sisältyy myös velvoite käyttää ostovoimaansa viisaasti. Kestävissä julkisissa hankinnoissa painottamalla ja täsmentämällä ympäristönäkökohtia kilpailutuksessa vähennetään samalla haitallisia ympäristövaikutuksia sekä mahdollistetaan uudenlaista innovointia. (Salmela 2011, 5.)

Taulukko 1. *Julkiset hankinnat hankintalajeittain vuonna 2013 (HILMA 2013).*

Hankinnat hankintalajeittain*	Määrä (kpl)	Arvo (eur)
Tavarat	5 988	5 902 415 960
Palvelut**	8 484	12 363 579 647
Rakennusurakat	4 290	6 252 783 014
Muut hankinnat***	153	48 701 000

\* Ei sisällä suoraan hankintailmoituksella julkaistuja tietoja.

\*\* Pitää sisällään myös sosiaali- ja terveyspalvelut sekä koulutuspalvelut yhteishankintana.

\*\*\* Kansalliset suunnittelukilpailut, käyttöoikeusurakat ja palveluiden käyttöoikeussopimukset.

Liikennevirasto hankkii suuren osan tuotteista, palveluista ja osaamisesta ulkopuolisilta toimittajamarkkinoilta. Hankintoja ja hankintoihin liittyviä prosesseja ohjaavat säädökset, normit ja viranomaisohjeet, kuten hankintalaki, erityisalojen hankintalaki, tilaajavastuulaki, valtion hankintakäsikirja, valtioneuvoston periaatepäätökset, tietosuojalaki ja liikennepoliittinen selonteko. Tilaajaviranomaisena Liikenneviraston tehtävänä on tunnistaa eri väylänkäyttäjien tarpeet, määrittää ja tuottaa palvelut hankkimalla niitä toimittajamarkkinoilta, jolloin palveluntuottajat toteuttaa palvelut käyttäjille. Hankintojen kokonaisvolyymi on 1,6 mrd. euroa, jonka osuus julkisen sektorin hankinnoista on noin 8 prosenttia (Liikennevirasto 2013f, 12). Joidenkin hankintojen osalta Liikenneviraston rooli on hyvinkin merkittävä ja sen toiminnalla asiakkaana on vaikutuksia koko alan toimintaedellytyksiin (Liikennevirasto 2013a). Hankinnat ja toimittajamarkkinoiden hallinta ovat merkittävässä osassa Liikenneviraston strategisten päämäärien saavuttamisessa ja toteuttamisessa (Liikennevirasto 2013f, 3). Liikenneviraston strategia, valtion hankintastrategia sekä toimialakohtaiset tulevaisuuden näkymät sekä tarpeet toimivat hankintatoimen lähtökohtana. Liikenneviraston yleiset toimintaperiaatteet määrittävät myös painoarvon yhteiskuntavastuun, sidosryhmäyhteistyön, kestävän kehityksen ja harmaan talouden torjunnan huomioimiselle hankinnoissa. (Liikennevirasto 2013f, 7-8; Liikennevirasto 2013h.) Liikennevi-

raston hankinnan toimintalinjojen tavoitteena on loppukäyttäjän näkökulman vahvistaminen läpi toimitusketjun, tehokkuuden ja yhteistyön lisääminen toimitusketjuissa, turvallisten ja kestävien toimitusketjujen edistäminen sekä oleminen infra-alalla edelläkävijä ja suunnannäyttävä hankinnoissa sekä toimittajamarkkinoiden hallinnassa (Marjaranta 2015a).

Liikenneviraston hankintatoimen tavoitteet ovat kuvattu viiteen painopistealueeseen ja niistä johdettuihin kehittämiskohteisiin (kuva 5). Kehittämiskohteilla pyritään vastaamaan hankinnan ja toimittajamarkkinoiden hallinnan tuomiin haasteisiin sekä odotettavissa oleviin toimintaympäristön muutoksiin. (Liikennevirasto 2013h; Marjaranta 2015a.)



Kuva 5. Liikenneviraston hankinnan painopistealueet ja kehittämiskohteet (Marjaranta 2015a).

## 2 Liikennesektori osana yhteiskuntaa

Liikenne on välttämätöntä palveluiden, kaupan ja elinkeinoelämän toimivuudelle ja kehitymiselle, niin talouden kasvun kuin työllisyyden ja elämänlaadun kannalta. Liikenneverkot ovat tuotantoketjujen merkittäviä osa-alueita ja tiiviisti sidoksissa sisämarkkinoihin. Liikenne on ollut tärkeä tekijä Euroopan yhdentymiselle ja siksi EU:n liikennepolitiikan tavoitteena on luoda yhteiseurooppalainen liikennealue: ihmisten, palveluiden ja tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle. (Euroopan unioni 2014, 3.)

Kasvava liikenne on taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristöllinen ongelma, niin maailmanlaajuisesti kuin paikallisestikin. Väestönkasvulla (10 mrd. ihmisen määrän enustetaan ylittyvän vuoden 2060 jälkeen) ja elintason nousulla on vaikutuksensa myös liikenteen määrän ja ajoneuvojen lukumäärän kasvuun maailmanlaajuisesti. (United Nations 2013.) Liikenteen kasvuennuste jatkaa kasvuaan ja kaupungistumisen odotetaan jatkuvan, minkä seurauksena kapasiteettiongelmat kaikissa liikennemuodoissa tulevat ratkaistaviksi. Liikkuvuuden hillitsemistä ei kuitenkaan pidetä kestäväenä ratkaisuna liikenteen kasvavaan kysyntään. Liikenteestä aiheutuvia globaaleja haasteita ovat ruuhkat ja onnettomuudet, ilmastonmuutos ja ilmanlaadun heikkeneminen, melu ja maisemalliset haitat, vesistöjen, pohjavesien ja maaperän pilaantuminen sekä luonnon monimuotoisuuden väheneminen. (Motiva 2014a.) Lisähaasteena tieliikenteelle ja EU:n liikennealalle on sen riippuvuus öljystä polttoaineena. Öljymarkkinoiden epävakaus ja tulevaisuuden saatavuusongelmat pakottavat etsimään vaihtoehtoisia polttoaineita fossiilisten polttoaineiden tilalle. EU:n hiilidioksidipäästöistä 27,2 prosenttia aiheutuu liikenteestä, tästä 72,8 prosenttia tieliikenteestä. (Euroopan parlamentti 2009.)

Liikenneala on luonut Euroopan alueelle 10 miljoonaa työpaikkaa. EU:n kaikista työpaikoista liikennealan osuus on noin 4,5 prosenttia ja siksi sillä on merkittävä rooli Euroopan työllisyydelle ja vauraudelle. Hyvät liikenneyhteydet palvelevat Euroopan taloutta sekä sen vientiteollisuutta. EU:n liikennepolitiikka on suunniteltu kattamaan matkustajien suojelun ja auttamisen, johon kuuluu myös muun muassa vammaisten ja liikuntarajoitteisten erityistarpeiden huomioiminen. EU on ainoa alue maailmassa, jossa matkustajille on taattu yhtenäiset oikeudet (syrjimättömyyden, tiedonsaannin ja avunsaannin periaatteet) kaikissa liikennemuodoissa. EU:ssa kotitalouksien toiseksi suurin kulutuserä asumiseen liittyvien kustannusten jälkeen on liikenne sekä liikenteeseen liittyvät tavarat ja palvelut. (Euroopan Unioni 2014, 3–4.) Ympäristövastuudirektiivin (2004/35/EY) mukaista ”saastuttaja maksaa” -periaatetta on sovellettu myös liikenteen maksurakenteen uudeksi lähestymistavaksi julkisen rahoituksen lisäksi.

### 2.1 Liikennepolitiikka

Euroopan komissio on vuonna 2011 hyväksynyt Liikenne 2050 -strategian, jonka tavoitteena on liikkuvuuden lisääntyminen, merkittävien esteiden poistaminen avainaloilta (liikenneinfrastruktuuri ja -investoinnit, innovointi ja sisämarkkinat) sekä kasvun ja työllisyyden edistäminen ja päästöjen vähentäminen kilpailukykyisellä ja eri kulkumuodot yhdistävällä liikennejärjestelmällä sekä yhtenäisellä liikennealueella. Euroopan komissio on listannut valkoisen kirjan tiedonannossaan 2011 kymmenen kriteeriä, joilla päästöjen vähentämistavoitteet saavutetaan.

Toimenpiteisiin kuuluvat

- 1) tavanomaisia polttoaineita kuluttavien autojen poistaminen kaupungeista,
- 2) merenkulun päästöjen vähentäminen 40 prosentilla,
- 3) vähähiilisten polttoaineiden käytön lisääminen 40 prosentilla lento-  
liikenteessä sekä
- 4) keskipitkän matkan (yli 300 km) matkustajien kaukoliikenteen ja tavara-  
liikenteen siirtäminen maanteiltä rautatie- tai vesiliikenteeseen, tavoitteena  
30 prosentin siirto vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosentin vuoteen 2050  
mennessä.

Toimenpiteiden tarkoituksena on leikata liikenteen hiilidioksidipäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä ja vähentää Euroopan riippuvuutta tuontiöljystä. (Euroopan komissio 2011.) EU on sitoutunut kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen vähintään 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää siis päästöjen vähentämistä merkittävästi myös liikennesektorilla, joka tuottaa noin neljäsosan EU:n hiilidioksidipäästöistä. (Euroopan komissio 2012; COM(2011) 144.) EU:n Horisontti 2020 -rahoitusohjelmassa resurssitehokas ja ympäristöystävällinen liikenteen tutkimus on liitetty tärkeäksi osaksi EU:n liikennepolitiikkaa. Rahoituksella pyritään varmistamaan liikenneteknologian tehokas kehittäminen, jolla turvataan Euroopan liikenneteollisuuden kilpailukyky ja eurooppalaisen liikenteen tulevaisuus sekä liikenteestä aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen vähentäminen. Suurimmat päästöt aiheutuvat tieliikenteestä. (Euroopan unioni 2014, 7.)

Kansainväliset sopimukset ja Euroopan Unionin päätökset vaikuttavat merkittävästi Suomen liikennepolitiikkaan. Suomen liikennepolitiikan päämääränä on turvata liikenteen toimivuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky sekä hillitä ilmastonmuutosta. Liikennejärjestelmää kehitetään tasapainoisesti huomioimalla eri sidosryhmien tarpeet. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistetään sekä parannetaan älyliikenteen ja joukkoliikenteen keinoin. Omat haasteensa asettaa Suomen maantieteellinen sijainti kaukana Euroopan liikenteen ja logistiikan valtaväylistä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 6–7; 2014b.) Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu liikenteen ympäristölainsäädännön valmisteluun ja tuo sen osaksi liikennesektorin toimintaa. Suurin osa liikenteen ympäristökysymyksiä koskevasta lainsäädännöstä tulee suoraan EU:sta. Ministeriön tehtävänä on seurata hallinnonalansa toimintaa koskevan ympäristölainsäädännön sekä kansallisten ja kansainvälisten ympäristövelvoitteiden toteutumista. Ministeriö ohjaa ja valvoo hallinnonalan virastoja ja osallistuu aiheetta koskevaan tutkimus- ja kehitystyöhön. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014d.)

Ympäristöasiat ovat olennainen osa liikennealan suunnittelua, kehittämistä, toteuttamista ja seuranta. Työtä ohjaavat kulloinkin voimassa oleva hallitusohjelma ja liikennepoliittiset strategiat. Tärkeitä apuvälineitä työn toteuttamiseksi ovat liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 ja ministeriön sekä hallinnonalan muut ympäristö- ja ilmastopoliittiset ohjelmat, joissa yksilöidään tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet, vastuut ja aikataulut. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014f.)

Tarkoituksena on, että liikenteen ympäristöpolitiikka tukee vihreän kasvun mahdollisuuksia. Kasvualueina ovat muun muassa liikenteen älykkäät palvelut (reittipalvelut, joukkoliikenteen lippupalvelut) ja liikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat. Kestävämpään liikenteeseen liittyy myös kysymys kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin, joka on yksi keskeisimpiä ja kiistanalaisimpia ongelmia eurooppalaisessa liikennepolitiikassa. Onkin ensiarvoisen tärkeää, että löydetään kustannustehokkaimmat keinot kestävyuden näkökulmasta asioiden edistämi-



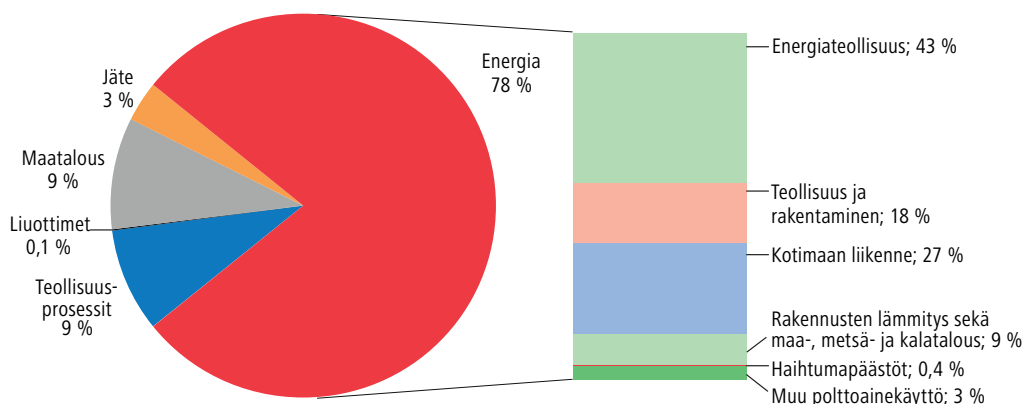
seksi. Kestävyyden näkökulmasta tärkeäksi nousevat myös materiaali- ja energiatehokkuuden edistämisen mahdollisuudet, päästöjen rajoittaminen ja luonnon sekä ekosysteemien toiminnan ja tuottavuuden säilyminen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007.)

## 2.2 Liikenteen ympäristövaikutukset

Liikenteestä aiheutuu niin globaaleja, paikallisia kuin yksilötasonkin vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön. Tieliikenne aiheuttaa suurimman osan haitallisista vaikutuksista. Liikennevirasto on tunnistanut laajasti tienpidon vaikutuksia, jotka on merkitty tienpidon vaikutuskarttaan (liite 1) (Liikennevirasto 2007). Globaaleja ympäristöhaasteita ovat ilmastomuutos, luonnonvarojen ja energian käyttö ja jätteiden synty. Paikallisia ympäristövaikutuksia ovat luonnon monimuotoisuuden väheneminen, pinta- ja pohjavesien sekä maaperän pilaantuminen ja maankäytön ongelmat. Yksilötason ympäristövaikutuksia ovat meluhaitat, ilmanlaadun heikkeneminen ja elinympäristön säilyminen mukaan luettuna maisemalliset haitat. Liikenteestä aiheutuu myös muita taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia, kuten kustannuksia, onnettomuuksia ja ruuhkia sekä muita liikenneturvallisuutta koskevia kysymyksiä. (Motiva 2014a; Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013e.)

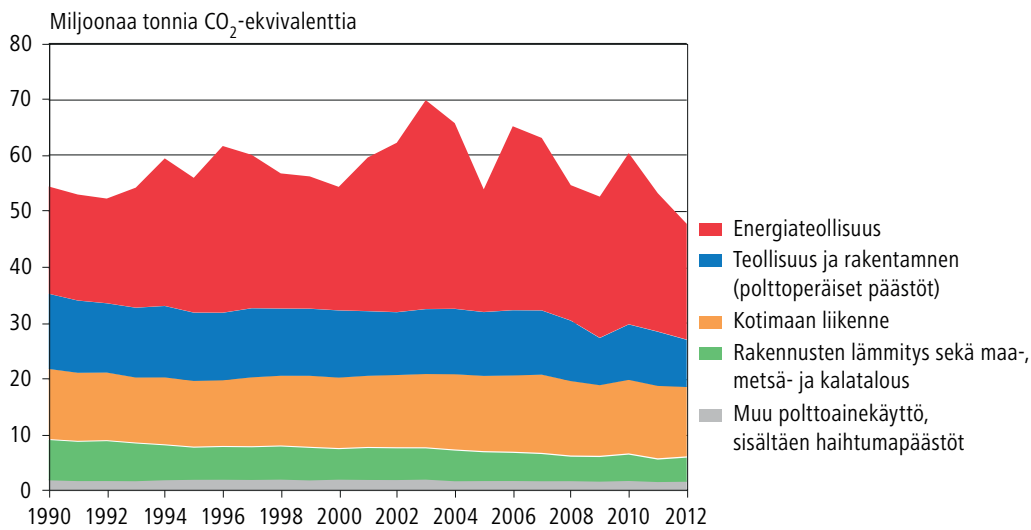
### 2.2.1 Ilmastonmuutos

Energiasektori on suurin kasvihuonekaasupäästöjen lähde Suomessa. Sen osuus kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2012 oli 78 prosenttia (47,8 miljoonaa tonnia CO<sub>2</sub>-ekv.) (kuva 6). Energiasektoriin sisältyy kaikki polttoaineiden energiakäyttö sekä polttoaineiden tuotantoon, jakeluun ja kulutukseen liittyvät haihtuma- ja karkauspäästöt. Korkeisiin päästöihin Suomessa vaikuttavat kylmä ilmasto, pitkät välimatkat ja energiaintensiivinen teollisuus (metsä-, paperi-, metalli- ja kemianteollisuus). Suomen kasvihuonekaasuista merkittävin on hiilidioksidi (CO<sub>2</sub>). Sen osuus kaikista päästöistä on vaihdellut vuosina 1990–2012 välillä 81–86 prosenttia. Metaanin (CH<sub>4</sub>) ja dityppioksidin (N<sub>2</sub>O) osuudet ovat pysyneet alle 10 prosentin kokonaispäästöistä. F-kaasupäästöjen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on 1,6 prosenttia, mutta osuus on ollut jatkuvasti kasvussa. Vuonna 2012 osuus oli jo kymmenkertainen vuoden 1995 tasosta. (Tilastokeskus 2014b, 11–12, 20.)

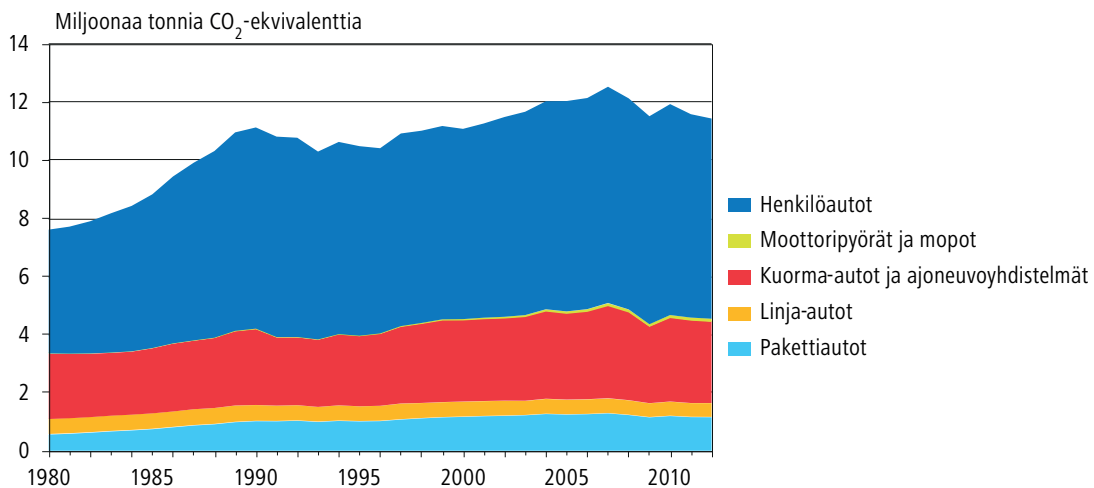


Kuva 6. Kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen sektoreittain vuonna 2012 (Suomen kokonaispäästöt olivat 61,0 milj. tonnia CO<sub>2</sub>-ekv.) (Tilastokeskus 2014b, 12).

Liikenteen osuus vuonna 2012 oli 12,7 milj. tonnia CO<sub>2</sub>-ekv. eli noin viidennes kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja yli neljännes energiasektorin kasvihuonekaasupäästöistä (kuva 7). Suurin osa liikenteen päästöistä aiheutuu tieliikenteestä (kuva 8), joka voidaan jakaa matkustaja- ja tavaraliikenteeseen. Koko liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin 75 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä (kuva 9). Tästä syystä tieliikenteeseen keskitetään voimakkaasti päästövähennystavoitteita. Vuonna 2012 henkilöautoliikenteen osuus henkilöliikenteestä oli noin 80 prosenttia ja osuus on ollut jatkuvasti kasvussa. (Tilastokeskus 2014b, 25–26.) Vuoden 2013 päättyessä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ajoneuvorekisterin 5 862 216 ajoneuvosta liikennekäytössä oli 4 993 740 ajoneuvoa (Tilastokeskus 2014a).

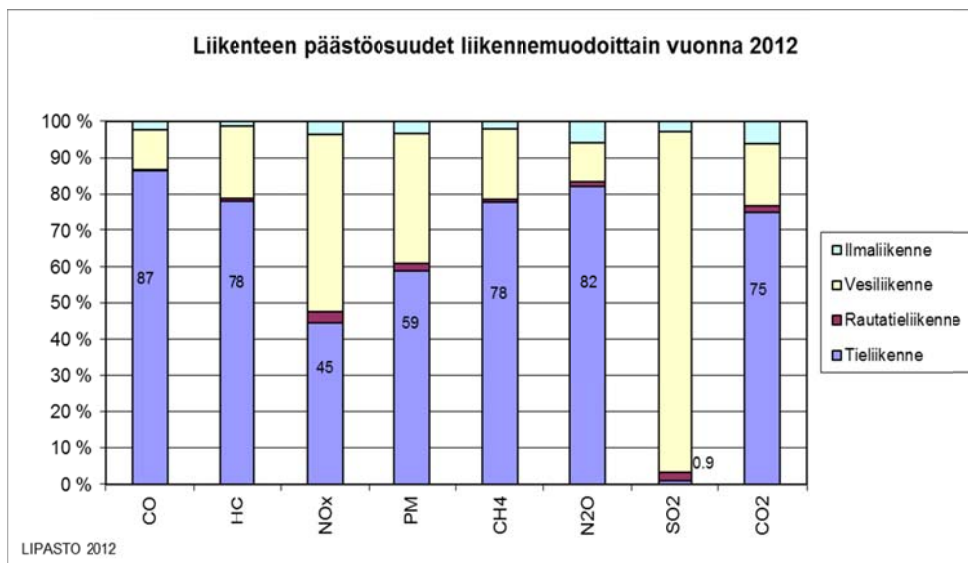


Kuva 7. Energiasektorin kasvihuonekaasupäästöjen kehitys 1990–2012 (Tilastokeskus 2014b, 13).



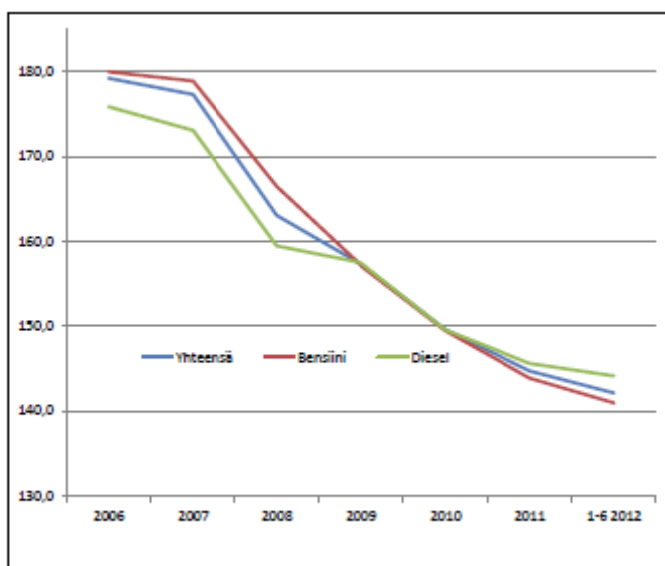
Liikennetietojen lähde: VTT, Lipasto

Kuva 8. Kasvihuonekaasupäästöjen kehitys tieliikenteessä ajoneuvotyypeittäin 1990–2012 (Tilastokeskus 2014b, 25).



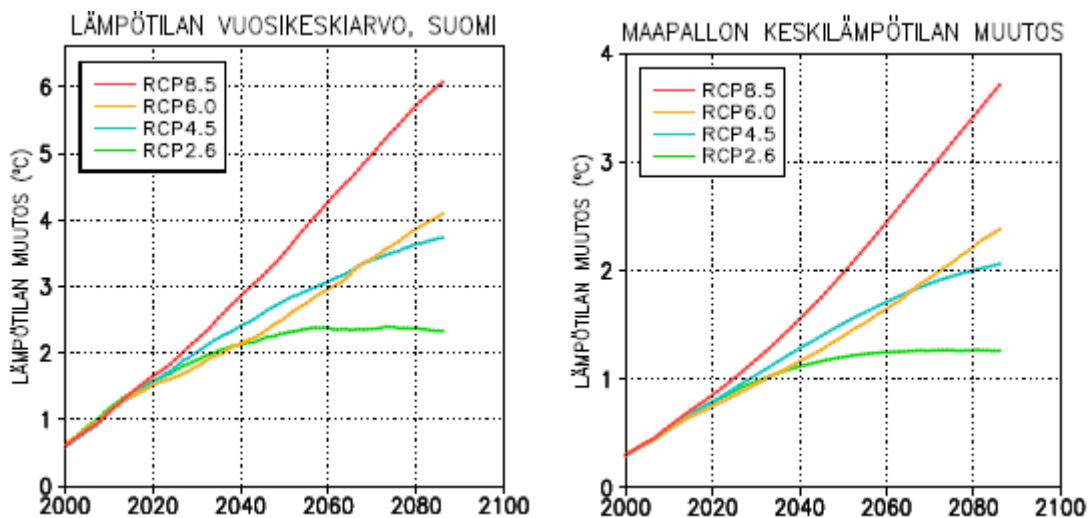
Kuva 9. Päästöosuudet liikennemuodoittain vuonna 2012 (LIPASTO 2012).

Liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat Suomessa EU/ETA-maista toiseksi korkeimmat henkilöä kohden. Syinä ovat muun muassa pitkät etäisyydet, harva asutus, teollisuuden kuljetusintensiivisyys ja kesämökkimatkailu. Tieliikenteen päästöt ja volyyymi ovat olleet tasaisessa kasvussa 90-luvun laman jälkeen vuoteen 2007 asti (kuva 9). Taantuman ja polttoaineiden bio-osuuden (liikenteen biopolttoaineosuudet sekä moottoripolttoöljyn ja lämmityspolttoöljyn bio-osuudet) takia kasvu kääntyi laskuun. Päästöjen maltilliseen kasvuun ovat vaikuttaneet myös autojen CO<sub>2</sub>-perusteinen verotus. Myönteinen kehitys pysähtyi 2000-luvun alussa, mutta kehitys on nyt taas kääntynyt laskuun tehokkuuden lisääntymisen ja ajoneuvoteknologioiden kehittymisen ja päästöjen vähentymisen seurauksena (kuva 10). (Tilastokeskus 2014b, 25–27.)



Kuva 10. Ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt (g/km) 2006–6/2012 (Trafi 2012b, 1).

Yhteiskunnan toiminnan kannalta ilmastonmuutoksen sopeutumiseen; haittojen ja vahinkojen minimoimiseksi ja liikenteen toiminnan varmistamiseksi, on varauduttava. Valtioneuvosto on hyväksynyt marraskuussa 2014 kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman 2022, joka päivittää vuonna 2005 julkaistun sopeutumisstrategian. Suunnitelman päämääränä on, että suomalaisella yhteiskunnalla on kyky hallita ilmastonmuutokseen liittyviä riskejä ja sopeutua ilmastossa tapahtuviin muutoksiin. Suomessa lämpötilan arvioidaan nousevan 2,3–6 astetta vuoden 2100 loppuun mennessä vuoden 2005 tasosta. (Valtioneuvoston periaatepäätös 20.11.2014, 11.) Kuvassa 11 on esitetty neljä kansainvälisen tiedeyhteisön kehittämää erilaista ilmastonmuutoksen etenemistä kuvaavaa kehityspolkua RCP (Representative Concentration Pathways) ja niiden vaikutusta vuotuisen lämpötilan muutokseen Suomessa ja kansainvälisesti. Pienimmän ilmastonmuutoksen skenaario on kehityspolku (RCP2.6), jossa tehokkailla ilmastopoliittisilla keinoilla ilmaston lämpeneminen jäisi vain kahteen asteeseen. Suurimman ilmastonmuutoksen skenaario on kehityspolku (RCP8.5), jossa kasvihuonekaasupäästöt kasvavat nykymallin mukaisesti ja saavuttaisivat vuosisadan loppuun mennessä viiden asteen nousun. (Valtioneuvoston periaatepäätös 20.11.2014, 10–11.)



Kuva 11. Vuoden keskilämpötilan muutos Suomessa vuosina 2000–2085 verrattuna vuosien 1971–2000 keskimääräisiin arvoihin sekä lämpötilan kehitys maailmanlaajuisesti vuosina 2000–2085. Käyrät esittävät neljä eri RCP -kehityspolkua. (Valtioneuvoston periaatepäätös 20.11.2014, 11.)

Ilmastonmuutoksen sopeutuminen vaatii varautumista nykyistä tiheimmin esiintyviin ja voimakkaampiin sää- ja vesiolojen ääri-ilmiöihin sekä pitkällä aikavälillä merenpinnan nousuun ja ekosysteemien toiminnan häiriöihin. Suomessa lämpötilan arvioidaan nousevan enemmän kuin maapallolla keskimäärin ja osa vaikutuksista näkyisivät jo vuoteen 2030 mennessä. (Valtioneuvoston periaatepäätös 20.11.2014, 10.)

## 2.2.2 Ilman laatu

Alueelliseksi tai paikalliseksi ilmanlaatuhaitoiksi lukeutuvat liikenteestä aiheutuvat terveydelle haitalliset päästöt ovat hiilimonoksidi eli häkä (CO), hiilidioksidi (CO<sub>2</sub>), hiilivedyt (HC) ja muut haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC), typen oksidit (NO<sub>x</sub>) ja

pienhiukkaset (TSP ja PM<sub>x</sub>). (Motiva 2014c; Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 19; 2014f.)

Typhen oksidien päästöistä vähän yli puolet aiheutuu liikenteestä ja kolmasosa energiantuotannosta. Bensiiniautojen typhen oksidien päästöjä pystytään vähentämään tehokkaasti katalysaattoreilla. Kaupungeissa lähes kaikki häkäpäästöt ja suurin osa hiilivetypäästöistä aiheutuvat liikenteestä. Suurimpana aiheuttajana on henkilöauto-liikenne. Päästöjä voidaan vähentää katalysaattoreilla ja polttoaineita kehittämällä. Hiilivedyt lisäävät alailmakehän otsonia. Hiilidioksidia muodostuu täydellisessä palamisessa vesihöyryn ohella. Hiilidioksidia muodostuu suorassa suhteessa käytettyihin fossiilisten polttoaineiden määrään, sillä sen määrää pakokaasuista ei pystytä rajoittamaan. Hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää fossiilisten polttoaineiden kulu- tusta vähentämällä. (Mäkelä & Auvinen 2013, 38-39; Motiva 2000, 7)

Liikenteen hiukkaspäästöjä syntyy sekä suoraan pakokaasuista että epäsuorasti katupölystä. Kokonaishiukkaspitoisuudesta (TSP, kokonaiseleijuma) suurin osa on katupölyä, joka syntyy hiekoitusshiekan jauhaantumisesta hienoksi pölyksi ja joka nousee ilmaan liikenteestä aiheutuvan ilmavirran mukana. Ilman laadullisia ongelmia vilkasliikenteisten väylien varrella asuville on pyritty vähentämään ilmanvaihdon korvausilman ottamisella katolta tai sisäpihan puolelta ja tuloilmasuodattimilla. Pakokaasuista aiheutuneita hiukkaspäästöjä voidaan vähentää polttoaineiden laatua parantamalla, kuten vähärikkisellä dieselillä, sekä kehittämällä dieselautoihin hiukkaspuhdistimia. Suurin hiukkaspäästöjen aiheuttaja on dieselkäyttöinen tavaraliikenne, jonka osuus suorista päästöistä on noin puolet. Katupölyn määrää voidaan vähentää rajoittamalla hiekoitusaineiden käyttöä ja parantamalla niiden laatua sekä tehostamalla katujen siivousta keväisin. (Motiva 2000, 5-6.)

### 2.2.3 Melu

Yleisin ympäristömelun lähde on liikenne. Melu syntyy renkaiden ja tien, pyörien ja kiskojen, ilmanvastuksen sekä moottorin ja vaihteistojen aiheuttamasta äänestä. Rengasmelu korostuu suurilla nopeuksilla ja moottorin aiheuttama melu pienillä nopeuksilla. Myös epätasainen ajo lisää melun määrää. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 24.) Vilkas tieliikenne aiheuttaa jalkakäytävillä ja talojen ulkoseinille noin 70-80 dB:n melutason. Liikenteestä aiheutuvaa melua on pyritty rajoittamaan ohjearvoilla (taulukko 2). Ohjearvot ovat kaavoituksen ja liikennesuunnittelun tavoitetasoja, joita pyritään toteuttamaan. Lähes joka viides suomalainen altistuu ympäristömelulle, joka ylittää päivällä sallitun 55 dB:n ohjearvon. Yleisintä tämä on suurimmilla kaupunkiseuduilla sekä Etelä-Suomessa. (Tiehallinto 2006, 2-3.) Melun vaikutukset näkyvät elinympäristön laadun ja viihtyisyyden heikkenemisenä sekä fyysisinä ja psyykkisinä vaikutuksina, kuten nukkumisen, työskentelyn ja oppimisen vaikeutumisena sekä korvan ja kuulokyvyn vaurioitumisena (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 24).

Taulukko 2. Meluohjearvot (Valtioneuvoston päätös 993/1992).

Ohjearvot ulkona	Päivällä	Yöllä
Asuinalueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50 dB
Uudet asuinalueet, virkistysalueet taajamissa sekä hoitolaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45 dB
Oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB
<b>Ohjearvot sisällä</b>	<b>Päivällä</b>	<b>Yöllä</b>
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	
Liike- ja toimistohuoneistot	45 dB	

Ääneneristystä voidaan parantaa rakenteilla, tiivistämällä ikkunoiden sisäpuutteet ja asentamalla äänenvaimentimia ilmanvaihtoaukkoihin. Vanhojen talojen ongelmana on, että erillisiä ilmanvaihtoaukkoja ei ole vaan korvausilma tulee ikkunapuitteiden raoista, jolloin tiivistys ei ole mahdollista. Meluntorjuntaa voidaan parantaa myös rakennusten muodoilla ja sisätilojen suunnittelulla. Koska liikennemelu leviää paineaaltona, voi riittävän leveällä kasvillisuusvyöhykkeellä vähentää melua sekä ilman epäpuhtauksia. Meluvalleilla ja -esteillä, mäillä, tieleikkauksilla ja rakennuksilla voidaan vaimentaa melua enimmillään noin 10–15 dB. (Motiva 2000, 12–14.) Liikenteestä syntyvän melun syntymekanismiin voidaan myös vaikuttaa maanteiden hiljaisilla päällysteillä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 5).

#### 2.2.4 Pinta- ja pohjavedet sekä maaperä

Maanteitä on I -luokan pohjavesialueilla 5 970 km ja rautateitä 360 km. II -luokan pohjavesialueilla maanteitä on 2 670 km ja rautateitä 200 km. Liikenneväylien kunnossapidosta ja liikennevälineistä valuu vesistöihin ja maaperään haitallisia aineita, kuten öljyä, liuottimia, torjunta-aineita, raskas- ja jalometalleja sekä jäänesto- ja liukkaudentorjunta-aineita, kuten tiesuolaa. Yleisimmät liukkaudentorjunta-aineet ovat natriumkloridi (NaCl), kalsiumkloridi (CaCl<sub>2</sub>), erilaiset asetaatit ja -formiaatit (CH<sub>3</sub>COONa, CH<sub>3</sub>COOK, HCOONa, HCOOK), urea (NH<sub>2</sub>CONH<sub>2</sub>) ja propyleeniglykoli (C<sub>3</sub>H<sub>6</sub>(OH)<sub>2</sub>). Natriumkloridia eli tiesuolaa käytetään pääasiallisesti talvella ja kalsiumkloridia kesällä sorateiden pölynsidontaan. Suolapitoisuuksien nousu liikenneväylien läheisyydessä on vaaraksi pinta- ja pohjavesialueille haitaten käyttöä juomavetenä, aiheuttaen korroosiohaittoja vesihuoltorakenteissa sekä aiheuttaen vahinkoja kasvien lehvästöissä ja heikentäen siten kasvua. Urean käyttöä liukkaudentorjunta-aineena on vähennetty runsaan typpisisällön takia. Myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa tapahtuvat onnettomuudet lisäävät maaperän ja vesistöjen pilaantumisriskiä. Ympäristön pilaantumisriskiä lisäävät myös Suomen rataverkon ratapolkkyihin käytetyt puunkyllästysaineet, kuten kreosoottioljy, joka ei kiinnity puuhun pysyvästi vaan haihtuu ja liukenee ympäristöön, sekä alusten pohjaan siveltävät antifouling-aineet, joita käytetään estämään eliöiden, kuten levien, kiinnittyminen. Valtioneuvoston päätöksellä antifouling -aineista orgaanisten tinayhdisteiden käyttö kaikissa aluksissa kiellettiin vuonna 2003. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 25–28.) Liikennesektorilla syntyy myös erilaisia jätevesiä, jotka rehevöittävät vesistöjä tai ovat ympäristölle myrkyllisiä. Näistä merkittävimmät ovat liikenteen käymäläjätevedet

sekä alusliikenteen öljypitoiset jätevedet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 29.) Suomen alueelta Itämereen laskettujen jätevesien aiheuttamien vahinkojen määrä vastaa pientä öljytankkerionnettomuutta (Motiva 2014a).

Ilman epäpuhtauksista etenkin typen oksidit (NO<sub>x</sub>) ja rikkidioksidi (SO<sub>2</sub>) muuttuvat ilmakehässä kemiallisten prosessien kautta hapoiksi. Ne voivat esiintyä joko hiukasmaisina tai kaasumaisina yhdisteinä (kuivalaskeuma) tai liuenneena ilman kosteuteen (märkälaskeuma). Maaperään tai vesistöihin saapuva hapan laskeuma aiheuttaa haitallisia vaikutuksia. Happamissa olosuhteissa maaperästä liukenee myrkyllisiä alumiini- ja raskasmetalli-ioneja ja tärkeitä ravinteita huuhtoutuu pois. (Energiateollisuus 2014.) Kasvien toiminta häiriintyy vähentyneistä ravinnemääristä, pienentyvästä ravinnon- ja vedenottokyvystä sekä myrkyllisistä aineista. Lisäksi hapan laskeuma vahingoittaa lehtiä peittävää vahakerrosta ja vaikuttaa siten hengitykseen ja talvenkestävyyteen. Vesistöissä hapan laskeuma aiheuttaa veden kirkastumista, kun humus ja ravinteet, kuten fosfori, saostuu pohjaan, ja veden pH-arvon laskemista. Veden pH-arvon muutokset aiheuttavat lajimäärän pienentymistä ja muutoksia lajistossa. Ilman päästöistä aiheutuu vesistöihin myös typpilaskeumia. Ulkoapäin tulevien ravinteiden määrän kasvu lisää vesistöissä tuotannon määrän kasvua ja aiheuttaa rehevöitymistä. Rehevöityminen johtaa vesistöissä usein happikatoon, joka saattaa johtaa sisäiseen kuormitukseen. Vesistöjen eliöryhmissä tapahtuu muutoksia ja planktonin määrä kasvaa ja vesi samenee. Vesikasvillisuus lisääntyy ja rannat voivat kasvaa umpeen. Liikenteen aiheuttaman ilman kautta kulkeutuvan typen osuus on kuitenkin vähäistä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 22–24.)

### 2.2.5 Materiaalit ja jätteet

Merkittävin luonnonvarojen kulutus ja jätteiden tuottaminen liikennesektorilla keskittyy väylien rakentamiseen. Myös tarvittavien ajoneuvojen valmistaminen, huoltaminen ja käytöstä poistaminen kuluttaa luonnonvaroja ja tuottaa jätteitä. ”Tuottajan vastuu” -periaatteen mukaisesti ajoneuvojen valmistuksessa ja romutuksessa syntyvistä jätteistä vastaavat ajoneuvojen valmistajat. Ympäristövaikutuksista huolehtiminen jakautuu omistajien, huoltamoiden ja korjaamoiden vastuulle. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 29–30.)

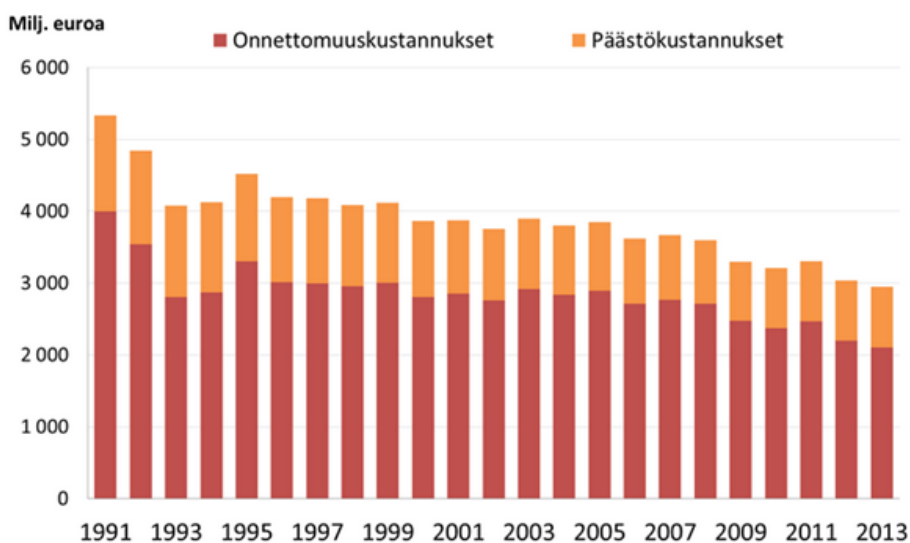
Suomessa on kaiken kaikkiaan yleisiä teitä noin 78 000 km, ratoja 5 900 km ja virallisia vesiväyliä 19 900 km (Liikennevirasto 2014f; 2014k; 2014o). Liikenteen rakennelmat vaativat paljon tilaa, varsinkin kaupunkien liikennejärjestelmät. Liikennesektorilla on Suomen suurin maa-aineksen kuluttaja. Raivaukset, maaleikkaukset, pengerrykset sekä rakentamiseen tarvittavat maa-ainekset aiheuttavat muutoksia ympäristöön. Soranoton, avolouhoksien ja kalliokiviaineksen murskaamisen tieltä on poistettava kasvillisuus ja suodattavat maakerrokset, joka muokkaa maisemaa, pohjavesiä ja eliöstön elinoloja. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 32.)

## 2.3 Liikenteen kustannukset

Kotitaloudet käyttävät liikenteeseen vuosittain keskimäärin 6 100 euroa. Noin 85 prosenttia tästä käytetään ajoneuvojen hankintaan ja yksityisautoilusta muodostuviin kustannuksiin. Vesi- ja rautatieliikenteestä peritään maksuja ja veroja väyläpalveluista ja tienkäyttäjiltä yleiskatteisia ajoneuvo- ja polttoaineveroja. Liikenteestä aiheutuu myös ulkoisia kustannuksia muun muassa ruuhkista ja onnettomuuksista sekä melusta ja päästöistä. Ulkoisvaikutuksilla tai ulkoisilla kustannuksilla tarkoite-

taan niitä haittoja ja hyötyjä, joita toiminnassa ei käyttäjien toimesta huomioida vaan ne jäävät yhteiskunnan kannettavaksi. Ulkoisista kustannuksista puhuttaessa viitataan aina rahamääräiseksi muutettuihin vaikutuksiin. Ulkoisten kustannusten arvioimisella pystytään paremmin vertailemaan toimintojen vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön sekä toiminnan kokonaisvaltaista taloudellisuutta. (Mäkinen 2009, 9–10.) Esimerkiksi liikenteen käyttäjät eivät ota huomioon päätöksentekotilanteessa ympäristövaikutuksia, sillä ne eivät sisälly kuluttajahintaan. Aiheutuneista päästöistä syntyy niin sanottu hyvinvointitappio eli päästöjä syntyy yli yhteiskunnallisen optimin. (Yhteiskunnallisessa optimissa kulutuksen tai tuotannon yhteiskunnallinen rajakustannus = yhteiskunnan kokema rajahyöty. Rajakustannuksella tarkoitetaan kustannusten lisäystä, joka aiheutuu yhden lisäyksikön kulutuksesta. Rajahyödyllä tarkoitetaan koettua hyödyn muutosta, joka aiheutuu yhden lisäyksikön kulutuksesta.) Näin ollen ”saastuttaja maksaa” -periaate ei toteudu. Rajakustannushinnoittelu tuottaa yhteiskunnallisesti tehokkaan ratkaisun, jolloin ohjauskeinojen avulla ulkoiset kustannukset sisällytetään liikenteen hintoihin ja tällä tavoin ohjataan sääntelyllä, verotuksella ja tuilla käyttäjää valitsemaan yhteiskunnan kannalta tehokkaampi ja oikeudenmukaisempi ulkoisvaikutusten taso. Kuitenkin liikenteen rajakustannukset vaihtelevat paljon ajan ja paikan mukaan eivätkä riitä kattamaan infrastruktuurikustannuksia tilanteissa, jossa kiinteät kustannukset ovat korkeat ja käyttöaste matala. Tästä syystä rajakustannushinnoittelun toteuttaminen on erittäin haasteellista. (Mäkinen 2009, 11–12.)

Vuonna 2012 liikenteen yhteiskunnalliset haittakustannukset (negatiiviset ulkoisvaikutukset, jotka on muutettu rahassa mitattaviksi vaikutuksiksi) olivat noin 3 mrd. euron luokkaa (kuva 12). Tieliikenteen haittakustannukset ovat pienentyneet liikenneturvallisuuden parantuessa ja päästöjen vähentyessä. Tieliikenteen verojen tuotto on puolestaan kasvanut verotuksen kiristämisen seurauksena ja on noin 12,6 prosenttia valtion verotuloista. Rautatie- ja vesiliikenteen päästökustannukset ovat kasvaneet liikenteen lisääntyessä. (Suomen liikennejärjestelmä 2014a.) Ratamaksuilla katetaan 10 prosenttia kaikista ratapidon kustannuksista, rannikon kauppamerenkulun väylien maksuilla ja muilla tuotoilla 91 prosenttia vesiväylänpidon kustannuksista ja Saimaan kanavan lupamaksuilla 8 prosenttia kustannuksista. Tämän lisäksi rautatieliikenteeltä peritään rata- ja investointiveroa. (Suomen liikennejärjestelmä 2014b.)



Kuva 12. Liikenteen päästöjen ja onnettomuuksien kustannukset vuoden 2010 hintatasossa (Suomen liikennejärjestelmä 2014b).



## 2.4 Liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmään vaikuttaa suuresti yhdyskuntarakenne, esimerkiksi asunnon, työpaikan, palveluiden ja vapaa-ajanvietto mahdollisuuksien sijainti ja saavutettavuus. Liikenteen määrällä, toimivuudella, liikennemuodoilla ja maa-alueiden käytöllä on vaikutuksia terveyteen ja elämänlaatuun sekä turvallisuuteen ja elinympäristöön. Liikenteen negatiivisia vaikutuksia voidaan pyrkiä hillitsemään liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta kehittämällä. Varsinkin henkilöautoliikenteen päästöjä voidaan vähentää yhdyskuntarakennetta eheyttämällä, parantamalla joukkoliikenteen sekä jalankulku- ja polkupyöräliikenteen edellytyksiä, kehittämällä ajoneuvo- ja polttoainetekniikkaa sekä rajoittamalla autoliikennettä päästöluokituksin sekä hinnoittelun ja verotuksen keinoin. Liikenteen toimivuuden ja sujuvuuden edistämisen käänköpuolena voi olla yhdyskuntarakenteen hajautuminen, sillä paremmat yhteydet lisäävät välimatkoja, jotka puolestaan lisäävät liikenteen määrää. (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013e; Helsingin kaupunki 2014.)

Liikennejärjestelmien infrastruktuurien rakentaminen ja ylläpito on kallista. Liikenteelle on varattu 26 miljardin euron rahoitus EU:n budjettikaudella, joka ulottuu vuoteen 2020. Suurin osa rahoituksesta tulee Verkkojen Eurooppa -välineestä, jolla rahoitetaan liikenne-, energia- ja IT-alan hankkeita. Varoja eurooppalaiselle liikenteelle tulee myös julkisen ja yksityisen sektorin yhteisrahoitushankkeina. (European Commission 2014c.)

Vuoden 2014 alusta Euroopan Unionilla on ollut myös uusi liikenteen infrastruktuuri politiikka, jonka päämääränä on poistaa jäsenvaltioiden välisten liikennejärjestelmien aukot, poistaa pullonkaulakohdat, jotka haittaavat sisäisiä markkinoita sekä ylittää tekniset vaikeudet, kuten raideliikenteen yhteentoimivuuden ongelmat. TEN-T (Trans-European Transport Network) ohjelma tähtää Euroopan -laajuiseen liikennejärjestelmän rakentamiseen asteittain läpi EU:n, joka edistää sisäisiä markkinoita, vahvistaa alueellista, taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. TEN-T projekteja hallinnoi Innovation and Networks Executive Agency (INEA), joka rahoittaa ydinväyliin liittyviä projekteja jäsenvaltioissa (European Commission 2014b). TEN-T runkoverkon on määrä valmistua vuoteen 2030 mennessä. TEN-T ydinväyliä on yhteensä yhdeksän, joista kaksi kulkee Suomen alueella; Pohjanmereltä Baltiaan ja Skandinaviasta Välimerelle, kattaen raide- ja tieliikenneväylät, lentokentät, satamat, kaupunkiraideliikenteen, sisävesiväylät sekä meriväylät. (European Commission 2014d.)

### 2.4.1 Maantieliikenne

Tieliikenne on yleisin tapa kuljettaa matkustajia ja rahtia. Suurin osa EU:n sisäisistä kuljetuksista tehdään maanteitse. Ala on kasvanut tasaisesti, jota on edesauttanut kansainvälisen rahti- ja matkustajaliikenteen avaaminen kilpailulle. EU -politiikalla säädellään tieliikenteen maksuja, jotka kerätään ”käyttäjä/saastuttaja maksaa” -periaatteella ja jotka on käytettävä infrastruktuurin ylläpitoon ja kehittämiseen. Raskaan tavaraliikenteen ajoneuvoilta on vuodesta 1999 peritty maksuja infrastruktuurien käytöstä EU:n alueella Eurovinjettidirektiivin nojalla. Suomi ei kuulu Eurovinjetti-järjestelmään. (SKAL 2013.) Komission tieliikenteen turvallisuusohjelmassa tähdätään kuolonuhrien määrän puolittamiseen vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteeseen pyritään parantamalla kuorma- ja henkilöautojen turvallisuusmääräyksiä, tehostamalla valvontaa liikennesääntöjen noudattamisessa, kiinnittämällä huomioita moottori-

pyöräilijöihin, edistämällä uusimman turvallisuusteknologian käyttöä sekä parantamalla hätä- ja jälkihoitopalveluja. (Euroopan unioni 2014, 13–14.)

Tieliikenteen asema on vahva myös Suomessa. Auton osuus henkilöliikenteen kaikista henkilökilometreistä on vaihdellut 15 vuoden aikana välillä 85–87 prosenttia. Tavaraliikenteen tiekuljetusten osuus tonnikilometreistä vuonna 2012 oli 67 prosenttia. Kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuorite oli vuonna 2012 33 mrd. tonnikilometriä ja henkilöliikenteen kokonaissuorite noin 90 mrd. henkilökilometriä. Suomessa on tällä hetkellä 3 miljoonaa henkilöautoa ja määrä on kasvanut vuosittain 90-luvun lamajaksoa lukuun ottamatta. Henkilöautojen liikennesuoritteen määrässä on kuitenkin tapahtunut hienoista laskua vuodesta 2011. (Liikennevirasto 2014l, 9.) Tieliikenteen kehittymisen tärkeimmät vaikuttimet ovat väestönkasvu, valtion talouden kehitys, väestön ikärakenne ja liikkumistottumukset sekä teollisuuden tuotantorakenne, tuotantosektoreiden kuljetusintensiteetti ja niissä tapahtuvat muutokset. Henkilöautoliikenteen kokonaissuoritteen kasvu on tähän mennessä noudattanut bruttokansantuotteen kehitystä. Liikkumiseen käytettävissä oleva aika ja liikenneverkon käytön rajoitteet tulevat kuitenkin jatkossa rajaamaan tämän kehityksen jatkumista. Vuonna 2014 julkaistun tieliikenne-ennusteen mukaan pelkästään joukkoliikenteen suosiota kasvattamalla ei pystytä ratkaisemaan tieliikenteen kasvun aiheuttamia ongelmia. (Ristikartano et al. 2014, 3–4.) Henkilövahinko-onnettomuuksia vuonna 2012 tapahtui maanteillä 3 018 kappaletta (Liikennevirasto 2014l, 16).

Tieliikenteeseen kohdistuu liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistarve, sillä 75 prosenttia liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu tieliikenteestä. Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrä on suorassa suhteessa käytetyn polttoaineen määrään ja laatuun. Kansallisena tavoitteena onkin vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja lisätä biopolttoaineiden laskennallista osuutta kaikesta käytetystä polttoaineesta 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Uudet ajoneuvoteknologiat vaativat kuitenkin autokannan uusiutumista, joka tapahtuu päästöjen vähentämisen näkökulmasta hitaasti. Suomessa liikennekäytössä olevien ajoneuvojen keski-ikä vuonna 2012 oli 10,9 vuotta. Trafien arvioiden mukaan Suomen liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä on noin kaksi vuotta vanhempi kuin Euroopassa keskimäärin. (Trafi 2013a.) Kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 15 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet vuodesta 2008 lähtien ja jatkaneet kehitystä muun muassa vallitsevan taloustilanteen seurauksena. (Suomen liikennejärjestelmä 2014c.)

#### **2.4.2 Rautatieliikenne**

Monet EU-maat järjestävät rautatieliikenteensä kansalliselta pohjalta. Tästä johtuen Euroopan rautatiejärjestelmä on hajanainen ja hankaloittaa sujuvaa junaliikennettä rajojen yli sekä junien tuotantoa. Rautatieliikenteen markkinaosuus muihin liikenne-  
muotoihin nähden ei ole kasvanut odotetusti. Osa syynä ovat verkkojen sopimattomuuteen liittyvät ongelmat (erilaiset tekniset standardit, merkinantojärjestelmät, sähkötekniset ratkaisut ja raidevälit) sekä hinta-, täsmällisyys- ja luotettavuuskysymyksiin liittyvät ongelmat. Rautatieliikenteellä on ollut vaikeuksia kilpailla tieliikenteen kanssa sekä matkustus- että rahtiliikenteenkin osalta, vaikka rautatieliikenteen etuina ovat ympäristöstävällisyys ja turvallisuus. (Euroopan unioni 2014, 10–11.) Rautatieliikenteen päästöt ja energiankulutuksen osuus liikenteen kokonaispäästöistä on vähäinen. Osa päästöistä muodostuu sähköntuotannosta eli vaikutukset ovat alueellisia. (Mäkelä et al. 2012, 40.)

Suomessa rautateiden kansallinen tavaraliikenne on avattu kilpailulle vuonna 2007 EU:n vaatimusten mukaisesti. Myös kansainvälinen matkustajaliikenne EU:n sisällä on avattu kilpailulle vuonna 2010. Tämä ei ole tuonut suoria vaikutuksia Suomen rautatieliikenteeseen, sillä Suomesta ei ole rautateitse henkilöliikennettä muihin EU-maihin. Uuden vuonna 2013 esitetyn Euroopan komission ehdotuksen mukaan myös kansallinen henkilöliikenne avattaisiin kilpailulle vuoteen 2019 mennessä. Rautatieliikenteen palvelusopimukset tulisi myös jatkossa kilpailutettavaksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014e.) Liikenne- ja viestintäministeriö on heinäkuussa 2013 tehnyt sopimuksen VR-yhtymä Oy:n kanssa yksinoikeudesta hoitaa henkilöliikennettä kaukojuna-liikenteen osalta vuoden 2014 loppuun asti (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013b). Rautaliikenteen kuljetusten tavaramäärä vuonna 2013 oli 36,4 milj. tonnia ja kuljetussuorite 9,47 mrd. tonnikilometriä (Liikennevirasto 2014j). Tärkeimpinä tavararyhminä puu sekä metsä- ja paperiteollisuuden tuotteet, kiviainekset ja kemianteollisuuden tuotteet (Liikennevirasto 2013f, 41, 43). Henkilöliikenteestä (kauko- ja lähiliikenne) rautateitse vuonna 2013 tehtiin yhteensä 69,318 milj. matkaa ja 4,053 mrd. henkilökilometriä (Liikennevirasto 2013f, 35; 2014c.). Rautateiden ylläpitoon käytetään vuosittain noin 200 milj. euroa (Liikennevirasto 2014f). Merkittäviä rautatieonnettomuuksia vuonna 2013 oli 11 tapausta, joista merkittävimpinä aiheuttajina oli tavaristeykset sekä liikkeessä olevan kaluston aiheuttamat henkilöonnettomuudet. (Liikennevirasto 2013f, 48.)

### 2.4.3 Vesiliikenne

Meriteitse kulkee noin 90 prosenttia ulkomaankaupan rahdista ja 40 prosenttia sisäisen kaupan rahdista EU:n alueella. Suomen viennistä 90 prosenttia kuljetetaan meriteitse ja tuonnista noin 70 prosenttia. Siksi Suomen merenkulun kehittäminen ja kilpailukyvyyn ylläpitäminen on merkittävässä asemassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014c.) EU:n määräyksillä valvotaan alusten polttoaine- ja päästönormien noudattamista ja jätehuoltoa tavoitteenaan vähentää päästöjä ja suojella ympäristöä. EU -mailla on myös käytössä järjestelmiä öljyvahinkojen ehkäisemiseen ja havaitsemiseen liittyen. Satamilla on tärkeä rooli niin merenkulussa kuin EU:n liikenneverkoissa sekä talouden kasvussa ja kehityksessä. Lyhyillä merikuljetuksilla voidaan korvata ruuhkautuneita tieliikenneväyliä. (Euroopan unioni 2014, 15–16.)

Liikenneviraston ylläpitämiä ja kehittämiä rannikko- ja sisävesiväyliä on noin 16 250 km. Lisäksi Liikennevirasto ylläpitää 31 sulkukanavaa ja Saimaan kanavaa (Liikennevirasto 2014o). Suomen vesiliikenteen tavaramäärän kuljetussuorite vuonna 2013 oli 2, 19 mrd. tonnikilometriä (alusliikenteen osuus 92 % ja uiton osuus 8 %) ja tavaramäärä 5,44 milj. tonnia (aluskuljetusten osuus 89 % ja uittojen osuus 11 %). Sisävesiliikenteen osuus aluskuljetuksista on 10 prosenttia. Määrältään suurimpia ovat öljytuotteiden kuljetukset. (Liikennevirasto 2013b, 7,12.) Vesiteitse kuljetetaan myös kiviainesta, lannoitteita ja kemikaaleja, raakapuuta ja haketta, kivihiiltä sekä kappale-tavaraa (valtaosa liikenteestä Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välistä liikennettä). Aluskuljetusten kokonaismäärästä kuljetettiin 60 prosenttia Suomessa rekisteröidyllä aluksilla. (Liikennevirasto 2013b, 15–16.) Suomen matkustajamäärän kuljetussuorite vuonna 2013 oli 133,9 milj. henkilökilometriä (rannikon osuus 94 % ja sisävesien 6 %) ja matkustajamäärän ollessa 4,3 miljoonaa (rannikon osuus 93 % ja sisävesien 7 %). Vilkkaimpina alueita matkustajaliikenteessä ovat Suomenlahti ja Ahvenanmaa sekä Saaristomeri. Matkustajaliikennettä liikennöi vuonna 2013 167 alusta. (Liikennevirasto 2013b, 21–22, 26.)

Liikenneviraston vastuulla on myös talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävät, valtakunnallinen koordinointi, kehittäminen ja ohjaus, jotta Suomen kaupamerenkulun turvallisuus ja sujuvuus varmistetaan jääolosuhteissakin. Liikennevirasto vastaa jäänmurtopalvelusopimuksista ja tekee talvimerenkulun avustuskautta, erivapauksia ja liikennejärjestyksiä koskevat päätökset. (Liikennevirasto 2014h.)

#### 2.4.4 Älyliikenne

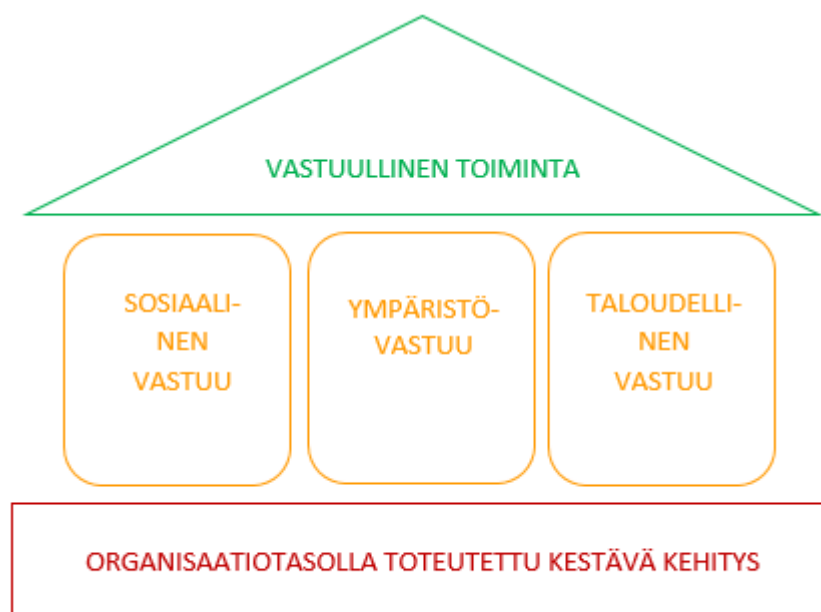
Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamista tieto- ja viestintätekniikoiden avulla kutsutaan älyliikenteeksi. Tarkoituksena on parantaa kansalaisten liikkuvuutta älykkäillä ratkaisulla, kulkumuodosta riippumatta, liikkuminen on helpompaa sekä matkat ja kuljetukset toimivampia. Näkökulmaa halutaan muuttaa liikenneverkkojen rakentamisesta ja ylläpidosta liikenteen toimivuuden parantamiseen. Älyliikennettä pidetään tulevaisuuden liikenteenä, jonka avulla voidaan turvata liikenteen kestävä kehitys; helpot ja edulliset palvelut, verkostoyhteistyön toimivuus ja palveluiden yhteensopivuus. Suomi on julkaissut ensimmäisenä maailmassa vuonna 2009 älyliikenteen strategian. Uuden vuonna 2013 julkaistun toisen sukupolven älystrategian keskiössä on tieto- ja viestintätekniikan keinot ja innovaatiot. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014g.)

Valtion teknillinen tutkimuskeskus (VTT) koordinoi yhtä Euroopan suurimmista älyliikenteen hankkeista; TeleFOT-hankkeen budjetti on 15 miljoonaa euroa. Hanke keskittyy selvittämään, millainen vaikutus ajoneuvoihin jälkiasennettavilla ja mobiileilla kuljettajan tukipalveluilla on ajokäyttäytymiseen. Liikkumisen kannalta tulokset ovat olleet kaikilla järjestelmillä positiivisia. Navigaattori ja liikennetietojärjestelmät tehostivat matkoja nopeammilla ja ruuhkattomilla reiteillä, taloudellisen ajon tukijärjestelmät ohjaavat päästöjen kannalta paremmille reiteille ja taloudellisempaan ajotapaan, jonka vaikutukset näkyivät myös ylinopeuden vähenemisenä ja näin ollen liikenneturvallisuuden parantumisena. (VTT 2013b, 28.)

Älykkään liikenteen ennustetaan kasvavan varsinkin länsimaisissa suurkaupungeissa. Esimerkiksi Hannoverissa Saksassa on kehitteillä palvelu, jossa joukkoliikenteen lipulla saisi sähköauton tai -pyörän vuokrauksen (Yle 2014.). Jo nyt suurkaupungeissa on näkyvässä trendi nuorten ajokortittomuudessa. Tukholmassa enää noin 10 prosenttia 18-vuotiaista hankkii ajokortin (Aretun & Nordbakke 2014, 22). Tukholma-ilmioiksi nimetty trendin oletetaan rantautuvan myös Suomen pääkaupunkiseudulle (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2014). Suomen ajokorttitilastoissa ilmiö ei kuitenkaan toistaiseksi näy, vaan yksityisautoilun suosio on kasvanut tasaisesti. Ajokortin hankki vuonna 2012 Suomen maaseutukunnissa 75 prosenttia 18-vuotiaista, kuin taajamakunnissa osuus oli 67 prosenttia ja kaupungeissa 56 prosenttia. Poikkeuksena on helsinkiläiset 18-vuotiaat, joista ajokortin hankki 2012 vain 33 prosenttia. (Trafi 2012a; 2013b.) Ajoneuvon omistamisen tarvetta tulevaisuudessa ennustetaan vähentävän älyliikennepalvelut, kuten Helsingissä toimiva KutsuPlus-palvelu, joka on taksin ja bussin välimuoto, sekä auton omistamisen kalleus, pysäköintiongelmat ja ruuhkat sekä joukkoliikennepalvelujen kehittyminen, kuten sähköpyörien ja -autojen vuokraus joukkoliikennelipulla. (ITS Finland 2014a; 2014b.)

### 3 Yhteiskuntavastuu

Yritystoiminnalla on yhteiskunnassa keskeinen rooli; yrityksen toiminta ei ole irrallaan yhteiskunnasta, vaan toimiakseen tehokkaasti sen on seurattava toimintaympäristössään tapahtuvia muutoksia. Yrityksillä on laaja selvilläöolovelvoite toimintansa vaikutuksista nykypäivän yhteiskunnassa. Yritysten vapaaehtoisesta, lainsäädännön vähimmäisvaatimukset ylittävästä, yhteiskunnallisesta vastuusta puhuttaessa käytetään useita eri käsitteitä, kuten yritysvastuu, yritysten yhteiskuntavastuu, kestävä kehitys ja yrityskansalaisuus. Kansainvälisesti käytetään käsitteitä Corporate Social Responsibility (CSR), Corporate Responsibility (CR), Corporate Citizenship, Sustainable Responsible Business ja Corporate Sustainability, joka useimmiten käännetään suomeksi yritysten yhteiskunnallinen vastuu. (Niskala et al. 2013, 7–8; Työ- ja elinkeinoministeriö 2014b, 1–3.) Tätä käsitettä käytetään myös tässä työssä puhuttaessa niin yritysten kuin julkisen sektorin sekä muiden toimijoiden toimintansa vaikutuksista yhteiskuntaan, joka käsittää taloudellisen sekä sosiaalisen vastuun että ympäristövastuun (kuva 13) (Niskala et al. 2013, 10).



Kuva 13. Yhteiskuntavastuu (Niskala et al. 2013, 10).

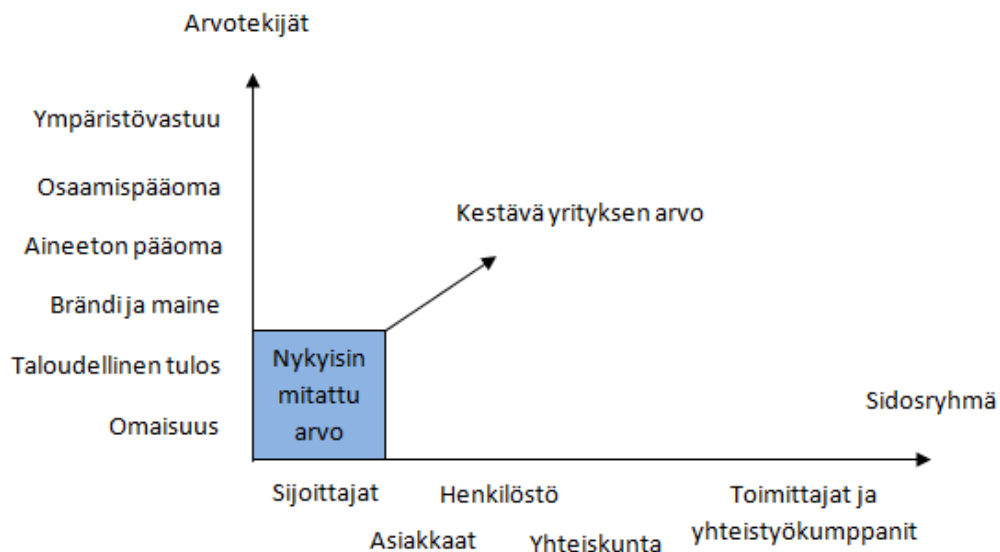
Euroopan komissio määrittelee yhteiskuntavastuun ”käsitteeksi, jossa yritykset yhdistävät vapaaehtoisesti sosiaaliset ja ekologiset huolenaiheensa liiketoimintaansa ja vuorovaikutukseensa sidosryhmien kanssa” (KOM(2011) 681, 4). Eli yhteiskuntavastuu tarkoittaa organisaatioiden vastuuta toimintojensa vaikutuksista yhteiskuntaan, sidosryhmiin ja ympäristöön. Euroopan komissio jatkaa vuoden 2013 Euroopan kansalaisten teemavuotta, jonka pyrkimyksenä on lisätä hallinnon, kansalaisyhteiskunnan ja liike-elämän välistä vuoropuhelua sekä toteuttaa EU:n Eurooppa 2020 kasvustrategiaa. (Eurooppa 2012.) Euroopan komissio määrittää yhteiskuntavastuun tavoitteeksi siirtymisen kestävään talousjärjestelmään ja entistä yhtenäisemmän yhteiskunnan rakentamisen. Eurooppa 2020 -kasvustrategia tavoitteena on tukea yritysten yhteiskuntavastuuta ja näin ollen saavuttaa älykästä, kestävä ja osallistuvaa kasvua sekä parantaa työllistymistä. Vastuullisuutta on alettu pitää yhtenä

menestyksekkään yritystoiminnan ja pitkäjänteisen taloudellisen arvon tuottamisen keskeisimmistä edellytyksistä. (KOM(2011) 681, 4–5; Niskala et al. 2013, 9.)

Yhteiskuntavastuun parantaminen on yrityksillä liitetty voimakkaasti kilpailukyvyyn ja imagon parantamiseen, varsinkin yritysten kansainvälistyessä, mutta myös sidosryhmien väliseen kommunikointiin ja toiminnan läpinäkyvyyteen sekä riskienhallintaan, kustannussäästöihin ja innovointivalmiuden parantumiseen. Jotta organisaation toimintatavat olisivat kestäviä ja edistäisivät yhteiskunnan hyvinvointia lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, vastuullisuuden on oltava osa organisaation jatkuvaa toimintaa, ei pelkästään yksittäisiä tekoja. Koska sisäisten ja ulkoisten sidosryhmien sitoutuminen on edellytyksenä yhteiskuntavastuun edistämiseksi, antaa se organisaatiolle paremmat mahdollisuudet ennakoita ja hyötyä markkinoiden ja toimintaedellytysten muutoksista. (Niskala et al. 2013, 7.) Sidoryhmien sitoutuminen ja panostus on avainasemassa yhteiskuntavastuun juurtumisessa kaikkeen toimintaan ja strategioihin. Ammatti- ja kansalaisjärjestöt voivat nostaa esille ongelmia ja toimia yhteistyössä sekä painostusvoimana ratkaisujen löytämiseksi. Kuluttajat ja sijoittajat voivat edistää yhteiskuntavastuun palkitsevuutta kulutuksen ja investointipäätösten kautta. Tiedotusvälineet voivat viestiä organisaation toiminnan myönteisistä että kielteisistä vaikutuksista ja samalla vaikuttaa organisaation nauttimaan luottamukseen. Sidoryhmien organisaatiota kohtaan tuntema luottamus liiketoimintamallien perustana auttaa luomaan yrityksille toimintaympäristöä, jossa kasvu ja innovointi ovat mahdollisia. Seurantamittariston kehittäminen mahdollistaa muuttuvan toimintaympäristön mittaamisen ja johtamisen tehokkaasti oikean ja ajantasaisen tiedon pohjalta. (KOM(2011) 681, 4, 7, 8–9; Niskala et al. 2013, 11.)

Suomessa valtioneuvosto on tehnyt vuonna 2012 periaatepäätöksen yhteiskuntavastuusta. Periaatepäätöksen mukaan yritysten ja julkisten organisaatioiden on sitouduttava toimintansa yhteiskunnallisten vaikutusten arvioimiseen. Yritystoiminnan lisäksi vastuullisuusnäkökulmien parempaa huomioimista halutaan edistää elinkeinopolitiikassa, julkisissa hankinnoissa ja julkisen hallinnon toiminnassa. (Valtioneuvoston periaatepäätös 22.11.2012, 2–4.)

Täysimääräisen yhteiskuntavastuun täyttämiseksi organisaation on luotava prosessi, jossa yhteiskuntaan, ympäristöön, sidosryhmiin, ihmisoikeuksiin ja kuluttaja-asioihin liittyvät näkökohdat ovat kiinteä osa liiketoimintaa ja ydinstrategiaa yhteistyössä sidoryhmien kanssa. Prosessin tarkoituksena maksimoida yrityksen toiminnasta koko yhteiskunnan saama lisäarvo (kuva 14) sekä tunnistaa, ehkäistä ja lieventää yrityksen toiminnasta johtuvia haittavaikutuksia. Prosessin luonne riippuu merkittävästi yrityksen koosta ja toiminnasta. Prosessi kannustaa yrityksiä sitoutumaan yhteiskuntavastuuseen pitkän aikavälin strategisilla toimintasuunnitelmilla ja havainnoimaan toiminnassaan mahdollisuuksia kehittää innovatiivisia tuotteita, palveluita ja liiketoimintamalleja, jotka johtavat laadukkaisiin ja tuottaviin työpaikkoihin ja yhteiskunnan hyvinvointiin. (Niskala et al. 2013, 13–16.) Haittavaikutusten tunnistamiseksi Euroopan komissio suosittelee riskilähtöisiin asianmukaisen huolellisuuden arviointeihin toiminnassaan ja toimitusketjuissaan (Due Diligence). (KOM(2011) 681, 7.)



Kuva 14. Yhteiskuntavastuuraportointi (Niskala et al. 2013, 13).

Yhteiskuntavastuuprosessin tehokkuutta voidaan parantaa itse- ja yhteissääntelytoiminnalla. Parhaimpiin tuloksiin on päästy silloin, kun alkuvaiheen kysymykset on selvitetty avoimesti kaikkien sidosryhmien kesken ja julkisviranomaisten ollessa mukana ja kun tämä johtaa kaikkien sidosryhmien sitoumuksiin seuraavista tekijöistä; suoriutumisen indikaattoreista, puolueettomista seurantamekanismeista, tulosten arvioinnista ja tarpeen tullen sitoumusten kohentamisesta sekä selkeästä toimintaohjeesta, jossa sovitaan vaatimusten täyttämättä jättämistä koskevien valitusten käsittelystä. Kun itse- ja yhteissääntelyprosessit suunnitellaan asianmukaisesti, toimivat ne tehokkaana varmistuskeinona vastuulliselle organisaatiokäyttäytymiselle. (KOM(2011) 681, 11.)

Tiedotus on tärkeä osa selontekovelvollisuutta ja voi edistää sidosryhmien luottamusta ja sitoutumista organisaatioihin sekä kestävyysnäkökohtien kannalta olennaisten riskien tunnistamista. Jotta tiedottamisella saataisiin mahdollinen hyöty, tulisi tiedon olla olennaista ja kerättävissä kustannustehokkaasti. Euroopan komissio kannustaa yrityksiä myös mittaamaan ja vertailemaan ympäristötoimiensa tuloksellisuutta yhteisellä elinkaari pohjaisella menetelmällä. (KOM(2011) 681, 13–14.)

### 3.1 Kansainvälinen viitekehys

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) on taloudelliseen yhteistyöhön keskittyvä järjestö, jonka tavoitteena on edistää parhaiden käytäntöjen luomista taloudellisen kasvun ja työllistymisen edistämiseksi sekä hyvinvoinnin lisäämiseksi. OECD toimii asiantuntijaorganisaationa, joka yhdistää kaiken talous- ja yhteiskuntapoliittisen tarkastelun sekä tuottaa analyysia ja suosituksia jäsenmaidensa päätöksenteon tueksi eri aloilla sekä luo kansainvälisiä pelisääntöjä (Guidelines). Järjestön toiminta on keskittynyt eri yhteiskuntapoliittisten sektoreiden yhteen sovittamiseen kansainvälisellä tasolla taloudellisen toiminnan globalistumisen seurauksesta, sillä kansallisesti, yksityisellä tai julkisella sektorilla, toteutettavilla toimenpiteillä on useimmin myös kansainvälisiä vaikutuksia. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014c.)

OECD:n tuottamat analyysit ja ennusteet tarjoavat tietoa eri sektoreiden kehitysuunnista ja mahdollisuuksista vaikuttaa globaalistumiskehitykseen. Järjestö on julkaissut toimintaohjeet monikansallisille yrityksille, hyvän hallintotavan periaatteet sekä toimintaohjeet valtio-omisteisten yhtiöiden hallintotapaa koskien, joiden tarkoituksena on ilmaista jäsenmaiden yhteisiä arvoja ja joista on lähtöisin suuri osa kansainvälisistä investoinneista ja joissa sijaitsevat useat suuret monikansalliset yritykset. Toimintaohjeet perustuvat OECD:n kansainvälistä sijoitustoimintaa ja monikansallisia yrityksiä koskevaan julistukseen (OECD Declaration on International Investment and Multinational Enterprises). Tavoitteena on lisätä yritysten panosta taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kehityksen edistämiseksi. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014a.)

ILO (International Labour Organization) on kansainvälinen työjärjestö, joka on laatinut julistuksen työn perusoikeuksista ja periaatejulistuksen monikansallisista yrityksistä sekä sosiaalipolitiikasta. Tavoitteena on hallitusten, työntekijöiden ja työntekijäjärjestöjen yhteistyö ja neuvottelu sosiaalisen sekä taloudellisen kehityksen edistämiseksi, joka tunnetaan myös kolmikantaperiaatteena. Järjestön tehtäviin kuuluu kansainvälisten työelämän yleissopimusten luominen ja niiden noudattamisen valvominen. ILO:n julistus sosiaalisesti oikeudenmukaisesta globalisaatiosta (ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalisation) sisältää strategisina tavoitteinaan työllisyyden, sosiaalisen suojelun, työmarkkinavuoropuhelun työelämän perusperiaatteiden ja -oikeuksien kunnioittamisen sekä kolmikantaperiaatteen. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014a; 2014c.)

## 3.2 Raportointi

Euroopan parlamentti on hyväksynyt direktiivin yritysten Non-Financial Reporting eli muiden kuin taloudellisten tietojen raportointivelvollisuudesta. Voimaan tullessa raportointivelvollisuus koskee isoja, yli 500 työntekijän yrityksiä ja organisaatioita. Kyseisten yritysten tulisi esittää tietoja toimintaperiaatteistaan, ympäristöön kohdistuvista riskeistä ja vaikutuksista, työntekijöihin kohdistuvista sekä muista sosiaalisista vaikutuksista, ihmisoikeuksiin, hallituksen kokoonpanoon sekä lahjontaan ja korruptioon liittyvissä kysymyksistä. Direktiivin kääntöpuolena on mahdollisten hallinnollisten lisäkustannusten aiheutuminen yrityksille, joka ei kannustaisi aitoon vastuullisuuden kehittämiseen. Jäsenvaltio voi päättää pitääkö selvitys liittyy toimintakertomukseen vai voiko yhtiö raportoida yhteiskunnallisista vaikutuksistaan erillisessä raportissa. Tässäkin tapauksessa tilinpäätöksen toimintakertomuksessa on viitattava erikseen julkaistavaan raporttiin. Tällöin nykymuotoinen yhteiskuntavastuureportti riittäisi, mikäli se on direktiivin vaatimusten mukainen. Selvitystä tai erillistä raporttia ei tarvitse tilintarkastaa, tilintarkastuksessa ainoastaan varmistetaan, että selvitys on annettu. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2014.) Tätä ennen muun muassa Suomessa ja Ruotsissa yritysraportin julkaisemista on edellytetty valtion omistamilta yhtiöiltä (Niskala et al. 2013, 216).

Yhteiskuntavastuureportti sisältää tietoa organisaation toiminnan taloudellisista, sosiaalisista ja hallinnollisista sekä ympäristönäkökohdista. Raportointiprosessin avulla organisaatiot voivat mitata omaa toimintaa, asettaa tavoitteita ja hallita strategisia muutoksia. Yhteiskuntavastuureportti toimii myös työkaluna yhteiskunnallisten vaikutusten viestinnässä. Yrityksille on olemassa monia kansainvälisesti tunnustettuja työkaluja toimintansa vastuullisuusnäkökohtien edistämiseksi. Yrityk-



siä koskevia lakisäätöisiä raportointi- ja tiedonantovelvoitteita vastuullisuudesta raportointi ei kuitenkaan korvaa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014d.)

### 3.3 Raportointityökalut

Useiden kansainvälisten järjestöjen ja toimijoiden toimesta on kehitetty useita erilaisia työkaluja, joita organisaatiot voivat käyttää raportoidessaan toimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksistaan. Alla on esitelty kansainvälisesti tunnustettuja periaatteita ja ohjeistoja, jotka muodostavat kansainvälisen kehityksen yritysten yhteiskuntavastuutoiminnalle. Kehyksen mukainen yhteiskuntavastuutoiminta kattaa

- ihmisoikeudet
- työelämään ja työntekijöihin liittyvät käytännöt (mm. koulutus, tasa-arvo, työterveys ja -hyvinvointi)
- ympäristöasiat (mm. ilmastonmuutos, luonnonvarojen käyttö, biodiversiteetti ja elinkaariarviointi)
- lahjonnan ja korruption vastaisen toiminnan
- kuluttaja-asiat
- yhteisöön osallistumisen ja yhteisön kehittämiseen liittyvät asiat
- vammaisten integroitumisen
- yksityisyyden suojan.

Tärkeisiin aihealueisiin kuuluvat myös yhteiskuntavastuun kehittäminen toimitusketjuja koskevaksi ja sidosryhmät sitouttavaksi sekä raportointi myös muusta kuin taloudellisista tiedoista. Työntekijöiden vapaaehtoistoiminta on myös osoitus yrityksen yhteiskuntavastuusta. Tärkeänä pidetään kuitenkin organisaation mahdollisuutta kehittää joustavasti omiin olosuhteisiin ja omaan toimintaympäristöön soveltuva lähestymistapa yhteiskuntavastuuseen. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014d; Niskala et al. 2013, 39, 52–57.)

#### 3.3.1 Global Reporting Initiative

Kansainvälisesti hyväksytty Global Reporting Initiative (GRI) on luonut yhteiskuntavastuun raportoinnin viitekehityksen, joka muodostuu raportointiohjeistosta, toimialakohtaisista liitteistä, rajauksen määrittelyohjeistosta ja teknisistä ohjeista. GRI (G3) on laaja raportointistandardi, joka on laadittu eri organisaatioiden kansainvälisessä yhteistyössä, jonka tavoitteena on organisaatioiden toiminnan läpinäkyvyys. Viitekehitys sisältää periaatteet ja indikaattorit, joita yritys voi hyödyntää taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöön kohdistuvien vaikutustensa mittaamiseen ja raportointiin. Yritys voi valita haluansa raportointiohjeiston kolmesta A-, B- ja C -tasosta, joista C -tasoa suositellaan aloitteleville yrityksille (kuva 15). Raportin sovellustason (+) -merkintä viestii käyttäjille onko raportti tarkastettu kolmannella osapuolella. Kaikki suurille, kansainvälisesti toimiville yrityksille laadittu GRI (G3) ohjeiston mittarit eivät sovellu tai ole hyödyllisiä kaikkien organisaatioiden näkökulmasta. GRI ohjeis-

tukset kuitenkin edellyttävät, että yhdenkin mittarin raportointia jättäminen tulee perustella. (GRI 2006, 3–6.)

Raportin sovellustaso		C	C+	B	B+	A	A+
Perussisältö	G3 Organisaation kuvaus TUOTOS	Raportoi: 1.1 2.1 – 2.10 3.1 – 3.8, 3.10 – 3.12 4.1 – 4.4, 4.14 – 4.15		Raportoi kaikista C plus-tasolle listatuista kriteereistä 1.2 3.9, 3.13 4.5 – 4.13, 4.16 – 4.17		Samat vaatimukset kuin B-tasolle	
	G3 Johtamistapa TUOTOS	Ei vaadita	Raportti ulkoisesti varmennettu	Johtamistapa jokaiselle indikaattoriluokalle		Johtamistapa jokaiselle indikaattoriluokalle	Raportti ulkoisesti varmennettu
	G3 Toimintaindikaattorit & Toimialakohtaisten liitteiden toimintaindikaattorit TUOTOS	Raportoi vähintään 10 toimintaindikaattoria, vähintään yksi jokaisesta luokasta: sosiaalinen, taloudellinen ja ympäristöluokka	Raportti ulkoisesti varmennettu	Raportoi vähintään 20 toimintaindikaattoria, vähintään yksi jokaisesta luokasta: taloudellinen, ympäristö, ihmioikeudet, henkilöstö, yhteiskunta, tuotevastuu	Raportti ulkoisesti varmennettu	Vastaa jokaiseen G3 pää- ja toimialakohtaisten liitteiden* indikaattoriin olennaisuusperiaatteen perusteella, joko a) raporttoimalla indikaattorista tai b) selittämällä miksi se on jätetty pois.	Raportti ulkoisesti varmennettu

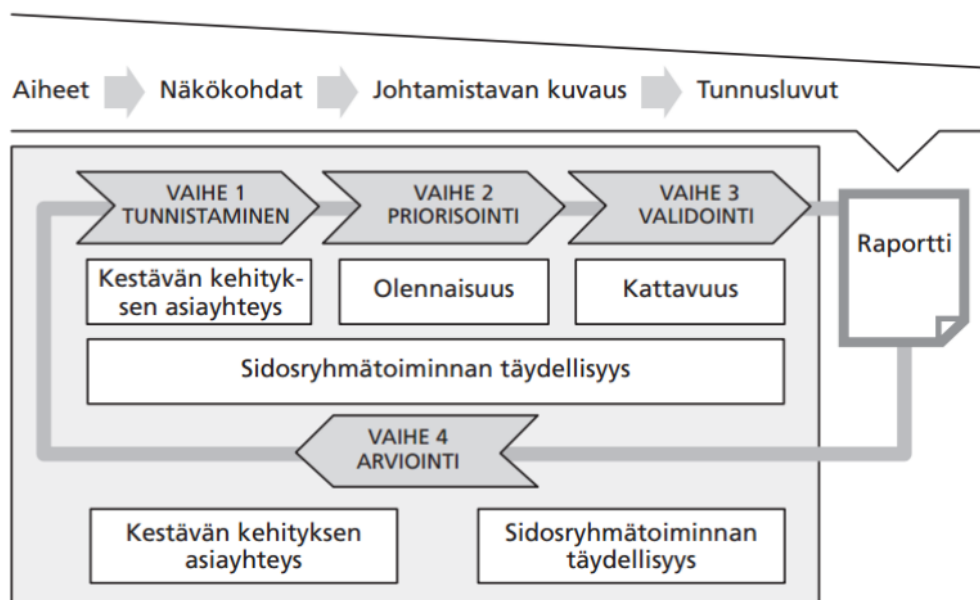
\* Toimialakohtainen liite loppullisessa versiossa

Kuva 15. GRI G3 -raportointiohjeistuksen sovellustasot (GRI 2000, 2).

GRI on kehittänyt pilottiversion julkisen sektorin virastojen toimialakohtaisesta ohjeistosta. Ohjeisto kattaa toimenpiteet ja tavoitteet kestäväan kehitykseen liittyen, päätöksentekoprosessin, julkisten virastojen taloudelliset vaikutukset sekä hankintojen ja hallinnollisen tehokkuuden. Ohjeisto tarjoaa julkisille virastoille mahdollisuuden kommunikoida organisaation suorituskyvystä, ulkoisista toimintatavoista ja kestäväan kehitykseen liittyvistä toimenpiteistä. (GRI 2005, 4, 7–9.) GRI julkaisi vuonna 2010 tutkimuksen GRI raportoinnista valtionhallinnollisissa yksiköissä. Tutkimuksen mukaan raportointi on vielä alkutekijöissään ja raportoinnin tasossa on paljon parannettavaa. (GRI 2010, 12.)

GRI on julkaissut uuden G4-raportointiohjeiston, jonka käyttöön organisaatioiden toivotaan siirtyvän viimeistään 31.12.2015 jälkeen julkaistuissa raporteissa (GRI 2014b). GRI:n päivitetyn neljännen raportointiohjeistuksen päämääränä on auttaa raportoijia tuottamaan merkityksellisempiä ja arvokasta informaatiota sisältäviä vastuullisuusraportteja ja tuomaan tällainen raportointi osaksi normaalikäytäntöjä. Päivitetystä versiosta on huomioitu kansainvälisten sitoumusten muutokset ja kehitykset, jotka liittyvät yhteiskunnallisiin sekä sidosryhmien odotuksiin. Raportointiohjeisto G4 on suunniteltu korostamaan organisaatioille tarvetta keskittyä raportointiprosessiin ja raportoida aiheista, jotka olennaisesti vaikuttavat organisaation toimintaan ja tärkeimpiin sidosryhmiin. Olennaisuus -näkökulma tekee raportoinnista uskottavampaa, merkityksellisempää ja käyttäjäläheisempää. Raportoinnin tärkeimpänä tuloksena on auttaa organisaatioita asettamaan päämääriä, mittaamaan ja seuraamaan suorituskykyään ja hallitsemaan muutoksia, jotta organisaatio pystyisi toteut-

tamaan parempia käytäntöjä toiminnassaan. (GRI 2013, 2–4.) Huomio kiinnitetään toimintoihin, jotka liittyvät suoraan organisaation tärkeimpiin liiketoimintastrategioihin. GRI-ohjeiston mukainen vastuullisuuden olennaisimpien näkökohtien ja laskentarajojen tunnistamisen ja määrittelyn prosessi etenee kuvan 16 mukaisesti. (Niskala et al. 2013, 119.)



Kuva 16. GRI-raportointiviitekehityksen mukainen sisällön määrittelyn prosessi (Niskala et al. 2013, 119).

G4-raportointiohjeisto ei enää määrittele G3 tai G3.1 -ohjeistuksen mukaista C, B ja A-sovellustasoa, vaan organisaation on jatkossa sovellettava ohjeistoa täysin (in accordance). Organisaatiolle jää kuitenkin valittavaksi joko Core- tai Comprehensive-laajuuden mukainen raportointi sen perusteella kumpi vaihtoehtoista paremmin sopii organisaation ja sen sidosryhmien raportointitarpeisiin (taulukko 3). Valinta ei viittaa organisaation toiminnan tai raportoinnin laatuun vaan se kuvastaa GRI-ohjeistuksen käyttöastetta. Core-valinta sisältää perusvaatimukset vastuullisuusraportointiin ja luo kehyksen, jonka avulla organisaatio kommunikoi taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksistaan sekä hallinnollisista toiminnastaan ja sen vaikutuksista. Yksi perusvaatimuksista on ”The Disclosures on Management Approach (DMA)”, jonka avulla organisaatio raportoi kolmesta pääkohdasta:

- 1) Miksi näkökohta on organisaation kannalta olennainen?
- 2) Kuinka näkökohdasta aiheutuvia vaikutuksia hallitaan?
- 3) Kuinka arvioidaan lähestymistapaa näkökohdan hallitsemiseksi?

Core-valinnassa organisaation on raportoitava vähintään yhdestä indikaattorista jokaista tunnistettua olennaista näkökohtaa kohden. Comprehensive-valinta rakentuu Core-valinnan pohjalle lisäämällä sisältövaatimuksia koskien organisaation strategiaa ja analyysia, hallintoa, eettisyyttä ja lahjomattomuutta. Organisaation tulee raportoida jokaisesta indikaattorista jokaista tunnistettua olennaista näkökohtaa kohden. (GRI 2013, 6.) Raportointiperiaatteet (Reporting Principles) ja perussisältö (Standard Disclosures) ovat GRI G4 -ohjeiston ensimmäisessä osassa, jossa on esitetty myös ne

vaatimukset, jotka GRI-ohjeiston mukaisen raportin tulee sisältää. GRI G4 -ohjeiston toinen osa sisältää yksityiskohtaiset sovellusohjeet (Implementation Manual) ja laskentaperiaatteet. (Niskala et al. 2013, 137–138.)

*Taulukko 3. GRI-raportin perussisältö sovellustasojen vaatimusten mukaisesti (Niskala et al. 2013, 138).*

GRI-SOVELLUSTASOT Yleinen perussisältö	Core-tason vaatimukset	Comprehensive- tason vaatimukset
Strategia ja analyysi	G4-1	G4-1, G4-2
Organisaatio taustakuvaus	G4-3 – G4-16	G4-3 – G4-16
Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentarajat	G4-17 – G4-23	G4-17 – G4-23
Sidosryhmävuorovaikutus	G4-24 – G4-27	G4-24 – G4-27
Raportin kuvaus	G4-28 – G4-33	G4-28 – G4-33
Hallinto	G4-34	G4-34 – G4-55
Liiketoiminnan eettisyys	G4-56	G4-56 – G4-58
Toimialakohtaisen liitteen yleinen perussisältö	Sisältyy vaatimukseen, jos toimialakohtainen liite on saatavilla.	Sisältyy vaatimukseen, jos toimialakohtainen liite on saatavilla.
Erityinen perussisältö		
Yleinen johtamiskäytäntöjen kuvaus	Olennaisiksi tunnistetuille vastuunäkökohdille	Olennaisiksi tunnistetuille vastuunäkökohdille
Tunnusluvut	Vähintään 1 tunnusluku, joka on määritelty olennaiseksi tunnistetulle vastuullisuusnäkökohdalle	Kaikki tunnusluvut, jotka on määritelty olennaisiksi tunnistetuille vastuullisuusnäkökohdille
Toimialakohtaisen liitteen erityinen perussisältö	Sisältyy vaatimukseen, jos toimialakohtainen liite on saatavilla ja vastuullisuusnäkökohta on tunnistettu olennaiseksi	Sisältyy vaatimukseen, jos toimialakohtainen liite on saatavilla ja vastuullisuusnäkökohta on tunnistettu olennaiseksi

Päivitettyssä ohjeistossa painopiste on siirtynyt indikaattorien määrän valinnasta olennaisimpien näkökohtien tunnistamiseen organisaation toiminnassa (GRI 2014a, 26). Olennaisimmat näkökohdat ovat kysymyksiä, jotka liittyvät merkittävästi organisaation taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristövaikutuksiin ja jotka toimivat tärkeinä vaikuttimina sidosryhmien valintoihin ja päätöksentekoon. Organisaatioiden on myös tärkeää arvioida, mihin toiminnasta aiheutuvien näkökohtien vaikutukset kohdistuvat. Näkökohdat voivat liittyä joko organisaation omiin toimintoihin tai ulkopuolisiin yhteisöihin, kuten alihankkijoihin tai toimittajiin. Raportoinnin tulisi ottaa huomioon olennaisimmat näkökohdat organisaation toiminnallisten rajojen sisä- sekä ulkopuolella, jotta organisaatio tuottaa mahdollisimman kattavan kuvan toimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista niin suorista kuin epäsuoristakin vaikutuksista. (GRI 2013, 3–5.)

### 3.3.2 Integroitu raportointi

Integroidun raportoinnin <IR> -viitekehyksen ajatuksena on yritysvastuu- ja tilinpäätöstietojen esittäminen yhdessä, jonka avulla organisaation toiminnasta saatu kuva on kattavampi ja tasapainoisempi. Vuonna 2009 Iso-Britanniassa Accounting for Sustainability -projektin tuloksena julkaistiin ohje yhdistetyn suorituskyvyn raportoinnin toteuttamisesta:

- 1) Yhdistetään liiketoimintastrategia ja yritysvastuu (olennaisimpien yritys vastuun näkökohtien tunnistaminen ja kuvaaminen sekä niiden vaikutukset strategiaan tavoitteisiin)
- 2) Valitaan avaintunnusluvut (KPIs, Key Performance Indicators) ja arvioidaan toimenpiteet (liittyen tunnistettuihin olennaisiin yritys vastuun näkökohtiin)
- 3) Raportoidaan yhdistetystä suorituskyvystä (arviointi edistymisestä ennalta määriteltuihin tavoitteisiin ja haluttuihin lopputuloksiin)

Integroidun raportoinnin kehittäminen aloitettiin vuonna 2010 yhdessä GRI:n (Global Reporting Initiative) ja IFAC:n (International Federation of Accountants) kanssa. IIRC (International Integrated Reporting Council) kehittää yleisesti hyväksyttyä kansainvälistä viitekehystä integroituun raportointiin. Tavoitteena on malli, jolla voidaan mitata ja raportoida vastuullisuuden vaikutuksista yrityksen arvon luomiseen sekä huomioida paremmin sijoittajien intressejä. Integroitu raportointi tarkoittaa prosessia, jossa selviää millä tavalla yrityksen toiminnalla luodaan arvoa ajan kuluessa. Se kuvaa, kuinka yrityksen strategia, hallintotapa, tulokset ja tulevaisuuden näkymät luovat arvoa lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. (Niskala et al. 2013, 264–265.) Mallissa korostuu tilivelvollisuus ja vastuu toiminnan vaikutuksista kuuteen eri pääomaan, joita ovat 1) taloudellinen, 2) tuotantorakenteiden, 3) aineeton, 4) sosiaalinen, 5) inhimillinen sekä 6) luonnon pääoma, ja pääomien välisten riippuvuussuhteiden ymmärtämiseen. Viitekehys määrittelee raportin sisältöä ohjaavat periaatteet (Guiding Principles) ja sisältöelementit (Content Elements). Viitekehyksessä korostuu periaatteiden merkitys, mutta se ei ohjaa yksityiskohtaisesti avaintunnuslukujen laskentaan. (Niskala et al. 2013, 265.)

Integroidun raportoinnin -viitekehys julkaistiin kansainvälisesti joulukuussa 2013. Positiivisina puolina ovat integroidun raportoinnin tiiviys, jossa keskitytään vain oleellisimpiin asioihin, sekä siten myös raportointitaakan keventyminen. Perinteiset vastuullisuusraportit tarkastelevat toimintaansa ajassa taaksepäin, kun taas integroitu raportti tuo menneen lisäksi tulevan ja yhteisen arvon luomisen näkökulmat. Raportti painottuu tulevaisuuden näkymiin, toiminnasta ympäröivään yhteiskuntaan aiheutuviin vaikutuksiin, ansaintalogiikkaan ja liiketoimintamallin toimivuuteen eli käytännössä parannetaan ja yhdistetään sitä informaatiota, jota tarjoavat vuosikertomukset, vastuullisuusraportit ja sijoittajainformaatiot. Pitkän tähtäimen tavoitteena on myös perinteisen vuosiraportin sijasta julkaista sähköinen versio, jota voidaan tarvittaessa päivittää esimerkiksi jos yrityksen strategiaan tehdään muutoksia. (Mito-pro 2014; KPMG 2014.)

### 3.3.3 ISO 26000

Kansainvälinen standardisoimisjärjestö ISO on julkaissut yhteiskuntavastuuoppaan ISO 26000, joka sisältää ohjeita ja suosituksia yhteiskuntavastuullisen organisaation tavoitteiden ja toimintatapojen määrittämisestä, toteuttamisesta ja raportoinnista. ISO 26000 keskittyy ihmisoikeuksiin, työelämän käytäntöihin, ympäristöön, kuluttaja-asioihin, yhteisön toimintaa osallistumiseen ja kehittämiseen, oikeudenmukaisiin toimintatapoihin ja organisaation hallintotapaan, mutta ei ole hallintajärjestelmästandardi eikä ole tarkoitettukaan todistettavaksi sertifikaatilla. Tämä siksi, että organisaatiolla säilyisi mahdollisuus kehittää joustavasti omiin olosuhteisiin ja omaan toimintaympäristöön soveltuva lähestymistapa yhteiskuntavastuuseen. Yhteiskuntavastuuoppaan tarkoituksena on tukea yhteiskuntavastuun ymmärtämistä ja toteuttamista kaikissa organisaatioissa. ISO 26000 -yhteiskuntaoppaan raportointiin voi käyttää GRI -raportointiviitekehystä. (Suomen standardisoimisliitto 2010.)

### 3.3.4 Global Compact

YK:n Global Compact on suurin vapaaehtoinen yritys vastuun aloite maailmassa, jonka tarkoituksena on yritysten toimintojen ja strategioiden linjaaminen yleisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaiseksi. Aloite pyrkii auttamaan yksityistä sektoria selviytymään kasvavien ympäristöön, sosiaalisiin ja hallinnollisiin toimintoihin liittyvien riskien ja mahdollisuuksien kanssa, opastamalla ja istuttamalla hyväksytyjä käytäntöjä ja arvoja. Global Compact on julkaissut kymmenen periaatetta, jotka koskevat ihmisoikeuksiin, työelämään, ympäristöön ja lahjonnanvastaiseen toimintaan liittyviä kysymyksiä. Viitekehyksen mukaisesti toimiessaan yritykset varmistaisivat markkinoiden, kaupan, tekniikan ja talouden kehittymisen tavalla, joka edistää taloutta ja yhteiskuntaa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014c.)

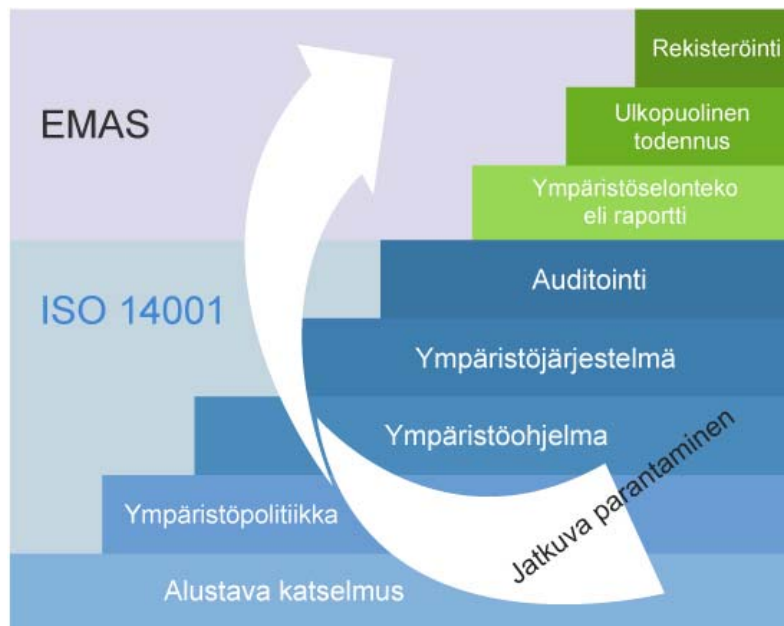
### 3.3.5 EMAS -järjestelmä

EMAS (the Eco-Management and Audit Scheme) on organisaatioiden ympäristöjohtamisen väline, joka auttaa organisaatiota tunnistamaan toimintansa, tuotteidensa ja palveluidensa välilliset ja välittömät ympäristövaikutukset sekä toimii suunnitelmallisesti näiden vaikutusten ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. EMAS-järjestelmä rakentuu ISO 14001 -ympäristöjärjestelmästandardin mukaisesta ympäristöjärjestelmästä ja ympäristöraportista eli EMAS-selonteosta. EMAS-järjestelmän keskeisimmät osat ovat ympäristötietojen raportointi ja avoimuus. EMAS-järjestelmässä organisaatio sitoutuu

- 1) ympäristölainsäädännön noudattamiseen,
- 2) ympäristösuojelun tason jatkuvaan parantamiseen ja
- 3) julkiseen raportointiin ympäristövaikutuksistaan.

EMAS-järjestelmässä ulkopuolinen ympäristötodentaja varmistaa ympäristöjärjestelmän toimivuuden ja vahvistaa ympäristöraportin tiedot. (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013c.)

Alla on esitelty EMAS -järjestelmän toteuttamisen pääkohdat (kuva 17). Kun organisaation toteuttaa ISO 14001 -ympäristöjärjestelmän, täyttää se EMAS:n ympäristöjärjestelmän vaatimukset, jonka jälkeen rekisteröinnistä puuttuu vain selonteko ja ulkopuolinen todennus. Koska EMAS:n tiedot ovat aina vahvennettuja, on EMAS:n mukaista järjestelmää uskottava käyttää viestinnässä sidosryhmien kanssa. Organisaatiolla ei tarvitse olla sertifioitua ISO 14001 -standardin mukaista ympäristöjärjestelmää hakiessaan EMAS-järjestelmän rekisteröintiä. (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013c.)



Kuva 17. EMAS-järjestelmän toteuttamisen pääkohdat (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013c).

### 3.3.6 Business Social Compliance Initiative

Eurooppalaisen elinkeinoelämän aloitteen BSCI (Business Social Compliance Initiative) tavoitteena on työolojen parantuminen yritysten toimitusketjuissa kansainvälisten sopimusten vaatimalle tasolle ja parantaa yritysten tekemää tavaran toimittajien valvontaa. Mallin avulla varmistetaan tuotteiden valmistuksen sosiaaliset ja eettiset tuotanto-olosuhteet. BSCI:n periaatteiden (Code of Conduct) pohjana on YK:n ihmisoikeudet, lapsen oikeudet ja ILO:n julistukset työelämän oikeuksista. Ulkopuolisen ja puolueettoman auditoijan käytännöllä pyritään takaamaan järjestelmän luotettavuus. (BSCI 2014; Kaupan liitto 2004.)

### 3.3.7 YK:n Protect, Respect and Remedy -viitekehys

YK:n "Protect, Respect and Remedy" -viitekehys (Suojele, Kunnioita ja Korjaa) on maailmanlaajuinen ohjeisto, jonka tarkoituksena on käsitellä ja ehkäistä yritystoiminnan ihmisoikeuksiin liittyviä riskejä. YK on julkaissut myös yrityksiä ja ihmisoikeuksia ohjaavat periaatteet viitekehyksen toimeenpanemiseksi. Viitekehys perustuu kolmen ydinasian tunnistamiseen: 1) valtiolla on velvollisuus kunnioittaa ja suojella ihmisoikeuksia, 2) yrityksillä on vastuu noudattaa lakeja ja kunnioittaa ihmisoikeuksia sekä 3) ihmisoikeusrikkomuksista seuraa asianmukaiset toimenpiteet. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014a; 2014c.)

### 3.3.8 EU:n Sosiaalisen ostamisen -opas

EU:n sosiaalisen ostamisen -opas (Buying social) on työkalu, joka on tarkoitettu yhteiskunnallisesti vastuullisten julkisten hankintojen tekemiseen. Sen tavoitteena on korostaa julkisen sektorin mahdollisuutta kannustaa ja edistää yritysten yhteiskuntavastuullista toimintaa hankkiessaan tuotteita tai palveluita. Opas kannustaa julkisia hankkijoita ohjaamaan markkinoita yhteiskuntavastuullisempaan suuntaan ja samalla mahdollistaa julkisten varojen tehokas käyttö sekä kaikkien Euroopan tarjoajien tasa-vertainen kohtelu. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2014c; Euroopan komissio 2011.) Julkisiin hankintoihin liittyvät myös käsitteet Green Public Procurement (GPP) eli vihreät julkiset hankinnat, joka tarkoittaa sellaisten tuotteiden ja palveluiden edistämistä julkisissa hankinnoissa, joiden elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset ovat vähäisempiä, sekä Sustainable Public Procurement (SPP) eli kestävät julkiset hankinnat, joka tarkoittaa tasapainon löytämistä vastuullisuuden kolmen osa-alueen (taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristövastuun) välillä julkisia hankintoja tehtäessä. (European Commission 2014a; 2014f.)



## 4 Laatuavoitteet

Vastuullinen toiminta liittyy myös voimakkaasti laatuun. Laadun voi määritellä laajasti, mutta yleisesti sen ajatellaan koskevan asiakkaiden tarpeiden ja odotusten täyttämistä ja ylittämistä mahdollisimman tehokkaasti ja kannattavasti. SFS-ISO 9000 -standardi määrittelee laadun seuraavasti: ”se, missä määrin luontaiset ominaisuudet täyttävät vaatimukset.” (SFS-ISO 9000:2005, 22.) Laatu liitetään läheisesti arvon ja merkityksen käsitteisiin ja lupauksen toteuttamiseen. Laadukasta toimintaa on tehdä oikeita asioita kerralla oikein ja sitoutua jatkuvaan parantamiseen. Jatkuvan menestyksen saavuttaminen vaatii organisaation johtamista vaikuttavasti, havainnoimalla toimintaympäristöä, oppimalla, parantamalla ja käyttämällä hyödyksi uusia innovaatioita. (SFS-ISO 9004:2009, 8.)

Laadunhallintaan on olemassa erilaisia laatujärjestelmiä, joiden tavoitteena on toteuttaa järjestelmällisesti organisaatiossa määritellyt tarpeet ja tavoitteet laadun suhteen. Järjestelmän avulla pystytään tehokkaasti johtamaan organisaatorakenteen, prosessien, menettelyjen ja resurssien muodostamaa kokonaisuutta siten, että johdon tahtotila pystytään systemaattisesti viemään koko organisaation läpi. Laatutyön tärkeimpinä tavoitteina on varmistaa asiakastyytyväisyys. Jotta tähän tavoitteeseen päädytään, on läpi organisaation oltava selvyys organisaation tehtävästä, yksilön tehtävästä ja sen liittymisestä kokonaisuuteen, asetettujen tavoitteiden suunnasta ja suunnan systemaattisesta tarkastelemisesta sekä tarkasta vastuunjaosta ja menettelytavoista organisaation sisällä. (Lecklin 2006, 45–47.)

On aina halvempaa tehdä asiat kerralla oikein. Laatu voidaan mitata laatu-kustannuksilla eli poikkeamista aiheutuvista kuluista. Virhekustannukset voidaan jaotella ryhmiin ehkäisy, valvonta ja viat. Hyvin toimivassa laatujärjestelmässä 15–20 prosentin sijaan virhekustannuksiin kuluu alle 2,5 prosenttia myynnistä, joka käytetään ehkäisevään toimintaan ja valvontaan, joita tarvitaan organisaation asettaman tason ylläpitämiseksi ja seuraamiseksi. (Crosby 1986, 19–21.) Mittaaminen on erittäin tärkeää. Ne ovat todiste edistymisestä ja tunnustus saavutuksista. Laatujohtaminen on suunnitelmallinen tapa varmistaa, että toiminnot toteutetaan niin kuin on suunniteltu. Se on strateginen osa-alue, jonka päämääränä on ehkäistä ongelmat luomalla tarvittavat asenteet ja valvontajärjestelmät, jotka mahdollistavat ehkäisevän toiminnan. Tarkoitus on ”perustaa järjestelmä ja johtamisen osa-alue, joka estää virheiden syntymisen yrityksen elinjakson kuluessa” (Crosby 1986, 30). Edellytyksenä on, että tässä hetkessä vaikutetaan tilanteisiin, jotka saattavat aiheuttaa ongelmia vasta tulevaisuudessa (Crosby 1986, 20, 30–31). Laatu ja kustannustehokkuus asetetaan usein vastakkain. Pitkällä tähtäimellä ne kuitenkin tukevat toisiaan. Ennakoiva, proaktiivinen toiminta on yksi laadun edellytyksistä. (Lecklin 2006, 45, 46.)

## 4.1 Laadunhallintajärjestelmä

SFS-EN ISO 9001 on maailman eniten käytetty kansainvälinen laadunhallintajärjestelmä, jota uudistetaan säännöllisesti. Järjestelmässä määritetään ne asiat mikä organisaation täytyy hallita ollakseen laadunhallinnan kannalta uskottava. (Pesonen 2007, 8.)

Laadunhallintajärjestelmä on osa organisaation johtamisjärjestelmää, jossa tulosten saavuttamiseen pyritään laatutavoitteiden avulla sidosryhmien tarpeiden, odotusten ja vaatimusten täyttämiseksi. Organisaation muut tavoitteet, kuten kasvuun, rahoitukseen, tuottavuuteen, ympäristöön sekä työterveyteen ja -turvallisuuteen liittyvät tavoitteet, täydentyvät laatutavoitteilla. (SFS-ISO 9000:2005, 20.) Laadunhallintajärjestelmän kehittämiseksi organisaatio voi varmistaa, että 1) resursseja käytetään tehokkaasti, 2) päätöksenteko perustuu faktoihin ja 3) sidosryhmien tarpeisiin ja odotuksiin kiinnitetään huomiota (SFS-ISO 9004:2009, 12).

## 4.2 Prosessilähtöinen toimintamalli

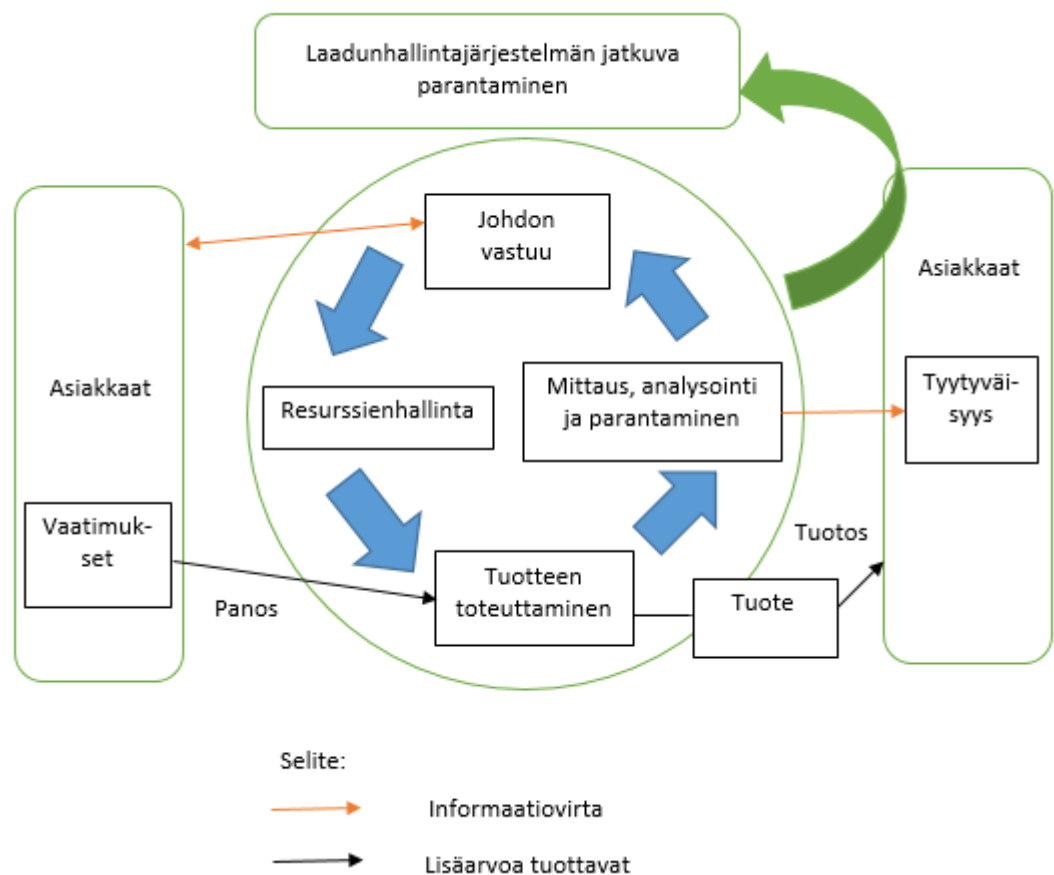
Useimpien laatujohtamisjärjestelmien perustana on prosessilähtöinen tarkastelu. Prosessien kautta organisaatio pystyy määrittelemään oikeat asiat, joihin organisaation tulisi keskittyä sekä löytämään systemaattisesti ne asiat, joissa on parannettavaa/ päällekkäisyyksiä/ virhemahdollisuuksia tai jotka on organisaation toiminnan kannalta täysin turhia. Prosessimainen toimintamalli on prosessien tunnistamista ja niiden vuorovaikutusta sekä prosessien johtamista tavalla, jolla ne tuottavat halutun tuloksen. Mallin etuna on, että pystytään jatkuvasti ohjaamaan järjestelmän yksittäisten prosessien yhteyksiä ja prosessien yhdistelmiä sekä vuorovaikutusta. Kun prosessimaisesta toimintamallista sovelletaan laadunhallintajärjestelmään, tulee arvioida prosesseja sen perusteella, mitä lisäarvoa ne tuovat, saada tuloksia prosessien suorituskyvystä ja vaikuttavuudesta sekä parantaa prosesseja jatkuvasti objektiivisten mittausten perusteella. (SFS-ISO 9001:2008, 8.) Prosessilähtöinen tarkastelu helpottaa organisaatiota kokonaisuuksien ymmärtämisessä ja hahmottamisessa sekä toimii apuvälineenä toimintojen kehittämisessä sekä yhteisten käytäntöjen luomisessa ja juurtumisessa.

Kun organisaatio pyrkii menestyksekkääseen toimintaan, on sitä suunnattava ja ohjattava järjestelmällisesti ja avoimesti. Tähän on tunnistettu kahdeksan laadunhallinnan periaatetta, jota voidaan soveltaa organisaation johtamisessa entistä parempiin suorituksiin:

- 1) Asiakas-/Sidosryhmäkeskeisyys: Organisaatiot eivät pysty toimimaan ilman asiakkaitaan tai sidosryhmiään. Sidosryhmien nykyisten ja tulevien tarpeiden ymmärtäminen, vaatimusten täyttäminen ja odotusten ylittäminen ovat avainasemassa.
- 2) Johtajat: Johtajien on luotava ja ylläpidettävä organisaatiossa ilmapiiriä, joka motivoi henkilöstöä osallistumaan aktiivisesti tavoitteiden saavuttamiseen sekä määrittää organisaation tarkoitus ja tavoitteet selkeästi, jolloin koko henkilöstö pyrkii samaan päämäärään.
- 3) Henkilöstön sitoutuminen: Jotta henkilöstön kykyjen hyödyntäminen on organisaatiossa mahdollista, tulee osallistumisen kattaa organisaation eri tasot tavoitteiden saavuttamiseksi.

- 4) Prosessimainen toimintamalli: Kun toimintoja ja niihin liittyviä resursseja johdetaan prosesseina, saavutetaan haluttu tulos tehokkaammin.
- 5) Järjestelmällinen johtaminen: Prosessien muodostaman kokonaisuuden hahmottaminen ja johtaminen parantaa organisaation tehokkuutta, vaikuttavuutta ja auttaa saavuttamaan halutut päämäärät.
- 6) Jatkuva parantaminen: Pysyvänä tavoitteena on kokonaisvaltainen suorituskyvyn parantaminen.
- 7) Faktoihin perustuva päätöksenteko: Vaikuttavat päätökset perustuvat tiedon analysointiin.
- 8) Tehokkaat toimittajasuhteet: Kun molemmat osapuolet hyötyvät suhteesta, lisää se osapuolien kykyä tuottaa lisäarvoa. (SFS-ISO 9000:2005, 10.)

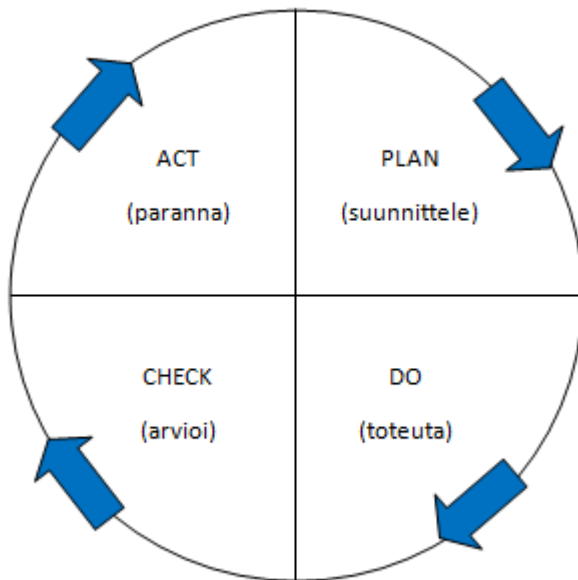
Kuvassa 18 on esitetty prosesseihin perustuva laadunhallintajärjestelmä. Mallin mukaisesti asiakkailta on suuri vaikutus siihen, mitkä vaatimukset määritellään prosessin lähtökohdiksi. Organisaation tulee jatkuvasti arvioida täyttääkö asiakkaiden vaatimukset myös asiakkaiden näkökulmasta. Mallista puuttuu prosessien yksityiskohdainen kuvaaminen. (SFS-ISO 9000:2005, 10.)



Kuva 18. Prosesseihin perustuva laadunhallintajärjestelmän malli (SFS-ISO 9000:2005, 10).

Laatujohtamisessa ja prosessien kehittämässä käytetään usein apuna Demingin PDCA-ympyrää (Plan-Do-Check-Act), jossa jatkuva kehitys yhdistetään prosessiin (kuva 19). Kehittyminen nähdään jatkuvana ketjuna, jossa toteutetaan syklissä pieniä muutoksia. Toiminnan tai prosessin kehittyminen perustuu jatkuvaan oppimiseen ja prosessin ohjaamiseen oikeaan suuntaan. Menettely etenee seuraavasti:

- Plan: asetetaan tavoitteet ja luodaan tarvittavat prosessit, joilla tulokset saavutetaan sidosryhmien vaatimusten ja organisaation oman strategian mukaisesti
- Do: toteutetaan prosessit
- Check: seurataan ja mitataan prosesseja ja tuotteita verraten niitä tavoitteisiin, strategiaan ja tuotevaatimukseen sekä raportoidaan tuloksista
- Act: aloitetaan toimenpiteet, joilla prosessin suorituskykyä pystytään parantamaan. (SFS-ISO 9000:2005, 10.)



Kuva 19. Demingin ympyrä (Leclín 2006, 49).

## 5 Case-esimerkkejä vastuullisuustoiminnasta

Menestyksekkäällä vastuullisuustoiminnalla on mahdollisuus tukea liiketoimintaa ja taloudellista kehitystä ja samalla tuottaa hyvinvointia yhteiskunnalle ja sidosryhmille (Niskala et al. 2013, 11). Suurien organisaatioiden vastuullisuusraportoinnin odotusarvo, valtion omistajanohjauksen raportointivelvoitteet ja kansainvälisten raportointikäytäntöjen yleistymisen on lisännyt raportoinnin kehitystä myös Suomessa (Niskala et al. 2013, 12–13). FIBS on Suomen johtava yritysvastuuverkosto, joka auttaa yrityksiä tuottamaan lisäarvoa niin yrityksille kuin yhteiskunnallekin. FIBS:n vuonna 2014 tuottaman yritys vastuututkimuksen mukaan 58 prosenttia tutkimukseen vastanneista suurista suomalaisista yrityksistä raportoi vastuullisuudestaan ja 44 prosenttia julkaisee GRI -ohjeiston mukaisen vastuullisuusraportin (FIBS 2014a, 9, 13).

Vastuullisuustoiminta ulottuu organisaatioiden kaikkiin toimintoihin eri tasoilla ja organisaation rajojen ulkopuolelle. Vastuullisuustoiminnan rakentaminen vaatii koko organisaatiota koskevan yhteisen strategian luomista ja siihen sitoutumista. Toteuttaminen ja kehityksen mittaaminen on edellytyksenä kattavalle vastuullisuustoiminnalle. Yhteiskuntavastuuta koskevat sisäiset vastuut täytyy olla selkeästi organisoitu ja koordinoitu. Sisäinen vuorovaikutus ja mahdollisimman avoin keskinäinen oppiminen on yhteiskuntavastuun toteutumisen kannalta organisaation eri toiminoissa erityisen tärkeää. Vastuiden kehittäminen yritystoiminnan parhaiden käytäntöjen (best practises) sekä hyvän esimerkin (benchmark) kautta ohjaa ja motivoi eri alojen vastuullisuustoiminnan kehittämistä. (Loikkanen et al. 2007, 21–23.)

Vastuuraportoinnin tarkoituksena on käsitellä vastuullisuuteen liittyviä eri ulottuvuuksia mahdollisimman kattavasti, kuten toiminnan välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ympäristö-, taloudellisella ja sosiaalisella tasolla sekä myös yhteistyöorganisaatioiden toiminnan vastuullisuutta. Raportin tulisi tarjota tietoa siitä, millaisia vaikutuksia toiminnasta aiheutuu, miten niitä hallitaan ja miten vaikutusten ehkäisemiseen varaudutaan. Raportoinnin kehitys ja siihen liittyvien tietojen hallinta mahdollistaa yritys vastuuasioden paremman johtamisen. Raportointikäytäntöjen (vaatimusten ja työkalujen) kehittyminen lähemmäksi kirjanpito- ja tilinpäätös-käytäntöjä tarkoittaa tietojen luotettavuuden ja täsmällisyyden parantumista, kun tiedot on samalla tavalla varmennettavissa ja jäljitettävissä. Raportoinnin avulla tiedot ovat helposti saatavilla, mikä helpottaa liiketoiminnan kehittämisen kannalta tärkeän informaation kulkua sidosryhmien ja toimintojen välillä. Vastuullisuusnäkökohdat on saatava integroitumaan osaksi liiketoimintaprosesseja luomaan kestävää arvoa ja vahvistamaan kilpailukykyä. (Niskala et al. 2013, 10–11.)

## 5.1 Vastuullisuustoimintaa julkisella sektorilla

Suomessa on vuonna 2012 julkaistu valtioneuvoston yhteiskuntavastuun periaatepäätös, joka on hallituksen tavoite nostaa suomalaiset yritykset ja hallinto yhteiskuntavastuun edelläkävijöiksi. Myös muissa maissa on julkaistu samanlaisia päätöksiä ottaa kestävä kehitys ja vastuullisuus huomioon kaikissa julkishallinnon päätöksissä ja toiminnoissa. Esimerkiksi Iso-Britannia on julkaissut vuonna 2014 uudet Greening Government Commitment (GGC) tavoitteet, jotka valtion ministeriöiden ja niiden virastojen on täytettävä vuoteen 2015 mennessä. Hallituksen tarkoituksena on tehdä vaadittavat päätökset niin taloudellisen kasvun ja alijäämän kannalta kuin kasvatukseen ympäristön hyvinvointia ja suojelua ilman, että vaikutetaan tulevien sukupolvien mahdollisuuksiin. Tavoitteisiin kuuluvat kasvihuonekaasujen, tuotettujen jätemäärien ja veden kulutuksen vähentäminen. Tavoitteet koskevat myös hankintojen vastuullisuuden varmistamista koko toimitusketjussa. Iso-Britannian ympäristö- ja maatalousministeriö Defra varmistaa, että ministeriöiden toimintasuunnitelmat sisältävät tekoja, jotka edistävät vastuullisuutta. Hallinnonalojen on raportoitava edistyksistään vuosittain tilinpäätöksissään ja raporteissaan. Hallitus julkaisee myös vuosittain raportin, jossa esitellään edistymistä GGC:n tavoitteisiin pääsemisestä. Vuonna 2013 julkaistiin toinen vuosiraportti. (Government of United Kingdom 2014.)

Myös Kanada on ryhtynyt kestävän kehityksen talkoisiin hallituksen esimerkillä. Kanadan hallitus on kehittänyt valtionhallinnollisille yksiköilleen kestävän kehityksen strategiat. Tavoitteina on käsitellä ilmastonmuutosta ja ilman laatua, ylläpitää hyvää veden laatua ja saatavuutta, suojella luontoa ja pienentää ympäristöjalanjälkeä hallituksen esimerkin mukaisesti. Kestävää kehitystä halutaan kehittää menettelytapojen näkökulmasta ja edistää tarkkaa harkintaa päätöksenteossa. Ministeriöiden ja virastojen tukena toimii Office of Greening Government Operations (OGGO), joka tarjoaa neuvoja tavoitteiden pääsemisen, toimeenpanostrategioiden ja tunnuslukujen mittaamisen suhteen sekä tarkkailee ja kokoaa tuloksia tavoitteisiin pääsemisen edistymisestä. Viimeisin seurantaraportti on julkaistu vuodelta 2012 ja se sisältää tietoja 27 ministeriön ja viraston edistymisestä vastuullisuustavoitteiden saavuttamisessa. (Environment Canada 2012, 1–10; 2014, 16.)

## 5.2 Vastuullisuusraportointi suomalaisissa julkisissa organisaatioissa

Seuraavaksi esitellään eräitä suomalaisia julkisen sektorien organisaatioita ja niiden tapaa toteuttaa vastuullisuustoimintaa. Organisaatiot on valittu niiden organisaatiotekenteen, toimintaympäristön tai toiminnan perusteella, joista löytyy yhtäläisyyksiä Liikenneviraston organisaatioon, toimintaympäristöön tai toimintaan.

### 5.2.1 Teknologian tutkimuskeskus VTT

Teknologian tutkimuskeskus VTT on Suomen valtion omistama teknillinen tutkimuskeskus, jonka tarkoituksena on tuottaa innovaatio- ja tutkimuspalveluja niin kansainvälisille kuin kotimaisille asiakkailleen, julkiselle sektorille ja yrityksille. VTT kuuluu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalaan ja on voittoa tavoittelematon organisaatio. VTT raportoi yhteiskuntavastuustaan GRI G3 -raportointiohjeiston ja B-sovellustason mukaisesti. VTT:n vuoteen 2020 tähtäävän tutkimus- ja innovaatiovision tarkoituksena on vastata yhteiskunnan suuriin haasteisiin ja tavoitteina ovat puhdas maailma, kestävä talous ja hyvä elämä. Tutkimusportfolion teemoina ovat 1) biotalous, 2) vähähiilinen talous, 3) puhdas ympäristö, 4) digitaalinen maailma, 5) resurssitehokas tuotanto ja 6) terveys ja hyvinvointi, jotka tukevat VTT:n kestävä talouden ja paremman elinympäristön tavoitteita. VTT:n tuottamia kestävä kehityksen mukaisia ratkaisuja ja tutkimustuloksia hyödynnetään laajasti, myös julkisessa päätöksenteossa, jolloin myös VTT:n yhteiskunnallinen vaikutus on merkittävä. (Merra 2014; VTT 2014.)

VTT:lle on myönnetty sekä laatujärjestelmän ISO 9001:2008 sertifikaatti että ympäristöjärjestelmän ISO 14001:2004 sertifikaatti. Lisäksi VTT on hyväksyttänyt energiatehokkuussuunnitelmansa. Vuosina 2008–2013 VTT toteutti toimistoille tarkoitettua WWF:n Green Office -ympäristöjärjestelmää. Ympäristöjärjestelmän toimivuutta ja tehokkuutta arvioidessa VTT:lle myönnettiin vuonna 2013 ISO 14001 -standardin mukainen ympäristöjärjestelmä sertifikaatti. VTT yhteiskuntavastuuraportti sisältää VTT Groupin hyvän hallinnon periaatteet, henkilöstökertomuksen, VTT:n ja tytäryhtiöiden tilinpäätökset ja VTT:n toiminta- ja taloussuunnitelman. VTT:n vastuullisuusraportille ei ole haettu ulkoista varmennusta. Raporttia ei ole julkaistu GRI:n Sustainability Disclosure Databasessa, mutta VTT kuuluu FIBS:n yritys vastuuverkostoon. (VTT 2013a; 2014.) Liite 1 sisältää VTT:n GRI -raportin perussisältötaulukon.

### 5.2.2 Senaatti-kiinteistöt

Senaatti-kiinteistöt on valtion liikelaitos, joka toimii valtionvarainministeriön hallinnonalalla. Senaatti-kiinteistöt on valtion sisäinen asiantuntijaorganisaatio, jonka tehtävänä on vastata työympäristö- ja toimitilaratkaisuista. Liikelaitoksen toiminta perustuu toimitilojen vuokraukseen, investointeihin palveluiden ja kiinteistövarallisuuden kehittämiseen. Senaatti-kiinteistöjen toiminta perustuu valtion liikelaitoksia koskevaan lakiin, jossa määritellään liikelaitoksen tehtäväksi tuottaa tilapalveluja ja niihin liittyviä muita palveluja virastoille, laitoksille ja yksiköille sekä huolehtia valtion kiinteistövarallisuudesta. (L 1062/2010.)

Toimintaa ohjaavat eduskunta, valtioneuvosto ja valtionvarainministeriö noudattaen siltä osin valtion yleistä omistajapolitiikkaa kuin se on sovellettavissa liikelaitokseen. Omistajaohjauksesta annetut linjaukset koskevat muun muassa Senaatti-kiinteistöjen palkitsemista, toimitusjohtajan palkkaa ja palkkioita, hallituksen jäsenten toimikausia ja tasa-arvokysymyksiä. Senaatti-kiinteistöt noudattaa hyvää hallintotapaa (Corporate Governance), joka tarkoittaa organisaation toiminnassa noudatettavien säännösten, toimintaohjeiden, periaatteiden ja arvojen muodostamaa kokonaisuutta. (Senaatti-kiinteistöt 2014.) Hyvä hallintotapa varmistaa myös organisaation omistajan, rahoittajien, yhteistyö- ja sopimuskumppaneiden, johdon sekä työntekijöiden etuja, mutta julkisella toimijalla on myös vastuu varmistaa Suomen valtion rahoittajien eli veronmaksajien etujen toteutuminen. Kuvassa 20 on esitetty Senaatti-

kiinteistöjen olennaisuusmatriisi, joka sisältää sidosryhmien ja toiminnan kannalta tärkeimmät vastuullisuusnäkökohdat.

Asiakas ja muut sidosryhmät >	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jätevedet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uusiutuvat energian lähteet</li> <li>• Toiminnan vertailtavuus</li> <li>• Avoimuus</li> <li>• Toimittajien työturvallisuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Talousrikollisuuden torjunta</li> <li>• Myyntitoiminnan läpinäkyvyys</li> <li>• Toimittajien hallinta</li> <li>• Rakennetusta kulttuuriperinnöstä huolehtiminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valtion kokonaisedun huomioiminen</li> <li>• Toimintaa tukevat työympäristöt</li> <li>• Tehokkaat tilaratkaisut</li> <li>• Päästöt</li> <li>• Sisäilman laatu</li> <li>• Kilpailukykyinen hinnoittelu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luonnon monimuotoisuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rakentamisen materiaalihokkuus</li> <li>• Asiakkaiden ympäristövaikutusten vähentäminen</li> <li>• Henkilöstön sidonnaisuudet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esteettömyys</li> <li>• Valtion tilatietojen hallinta</li> <li>• Kiinteistöjen elinkaarien hallinta</li> <li>• Kaavoitukseen osallistuminen</li> <li>• Jätteiden käsittely</li> <li>• Toiminnan ja tilojen turvallisuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vastuullinen hallinta ja johtaminen</li> <li>• Laatu</li> <li>• Kannattavuus</li> <li>• Asiakas- ja käyttäjätyytyväisyys</li> <li>• Henkilöstön osaaminen</li> <li>• Työtyytyväisyys</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veden kulutus</li> <li>• Palkitseminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toimialalla vaikuttaminen</li> <li>• Kansainvälinen yhteistyö</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Henkilöstön tasa-arvo</li> <li>• Työturvallisuus toiminnoissa</li> <li>• Sähköinen hankintaketju</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oikein mitoitettu ylläpito</li> <li>• Organisaation yhtenäinen toiminta</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poliittiseen päätöksentekoon vaikuttaminen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riskienhallinta</li> <li>• Tutkimustoimintaan osallistuminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiinteistöalan kehittämiseen osallistuminen ja vaikuttaminen</li> </ul>

Senaatti >

Kuva 20. Senaatti-kiinteistöjen olennaisuusmatriisi (Senaatti-kiinteistöt 2013a).

Senaatti-kiinteistöt raportoivat vuosittain yhteiskuntavastuustaan, joka toimii samalla vuosikertomuksena ja sisältää myös Senaatti-kiinteistöjen hallituksen toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen. Yhteiskuntavastuusta raportoidaan GRI G3 -raportointiohjeiston mukaisesti sekä soveltuvin osin rakennus- ja kiinteistötoimialan toimialaohjeistuksen mukaisesti. (Senaatti-kiinteistöt 2013b.) Raportti on julkaistu GRI:n Sustainability Disclosure Databasesissa, jossa sovellustasoksi on ilmoitettu A+. Liite 3 sisältää Senaatti-kiinteistöjen GRI -ohjeiston mukaisen yritysraportin sisällön määrittelyn.

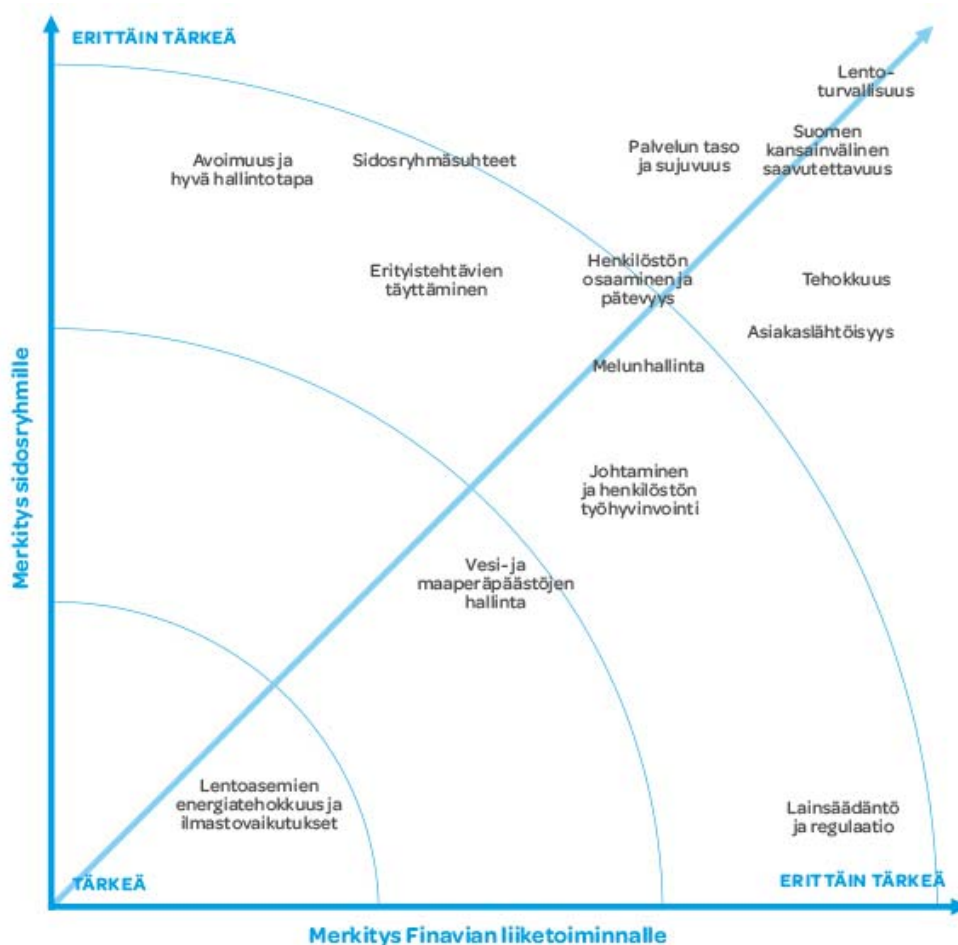
Senaatti-kiinteistöt on voittanut kahdeksan kertaa FIBS:n Suomen vastuullisuusraportointikilpailussa julkisen sektorin sarjan. Senaatti-kiinteistöt julkaisevat verkkopohjaisen raportin, jossa käsitellään kattavasti toimialan ympäristövastuukysymyksiä. Varsinkin energian ja materiaalien kulutuksen vähentämisen keinoihin on perehdytty kattavasti ja esitelty vertailutietoineen yhtiön taloudellisia tuloksia sekä toiminnasta aiheutuvia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia on kuvailtu myös paikallisesti. Raportointiin on esitetty parannusehdotuksia hallintokäytäntöjen tarkempaan esittelyyn, joka tarjoaisi tietoa yhtiön johtajiston sitoutuneisuudesta vastuullisuuteen. (FIBS 2013a, 8.)



### 5.2.3 Finavia Oyj

Finavia Oyj on Suomen valtion omistama julkinen osakeyhtiö, joka tarjoaa lentoase- ma-, matkustaja- ja Suomen kattavia lennonvarmistuspalveluja sujuvan lento- liikenteen mahdollistamiseksi. Finavia Oyj kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan, joka vastaa yhtiön omistajaohjauksesta. Finavialla on 25 lentoaseman verkosto, jonka avulla mahdollistetaan kansainväliset yhteydet Suomesta ulkomaille. Finavian liikevaihto vuonna 2013 oli 353 miljoonaa euroa ja konsernin henkilöstömää- rä 2 800. Liikevaihto muodostuu lentoyhtiöille ja matkustajille tarjottavista palveluis- ta. Yhtiön tehtävänä on huolehtia lentoliikenteen palveluista edistämällä suomalaisen yhteiskunnan kilpailukykyä, liikkumista ja kansainvälisyyttä turvallisilla, laadukkailla ja kustannustehokkailla tavoilla. (Finavia 2013a; 2013b.)

Finavia on toteuttanut syksyllä 2012 vastuullisuusteemojen kartoituksen, joka tulok- sena yhtiö on julkaissut vastuuteemojen olennaisuusmatriisin (kuva 21). Finavian olennaisimmiksi vastuuteemoiksi nousevat erityistehtävien täyttäminen, lainsäädän- tö ja regulaatio, asiakaslähtöisyys ja sidosryhmäsuhteet. (Finavia 2013e.) Finavia pyrkii täyttämään sille asetetut tehtävät taloudellisesti tehokkaalla, asiakaslähtöisellä ja ympäristöä vähän kuormittavalla toiminnalla. Toiminnan riittävä kannattavuus on ehtona, jotta yhtiö voi turvata liiketoiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen. (Finavia 2013c.) Matriisia tarkastellaan ja päivitetään tarvittaessa vuosittain sidosryhmäy-hteistyössä ilmi tulevien odotusten ja tarpeiden mukaisesti sekä vastuuteemojen mah- dollisten vaikutusten huomioimiseksi yhtiön liiketoiminnassa. (Finavia 2013e.)



Kuva 21. Finavian olennaisuusmatriisi (Finavia 2013e).

Finavia raportoi vastuullisuudestaan vuosikertomuksessaan GRI G3.1 -ohjeiston mukaisesti ja hyödyntämällä lentokenttäoperaattoreille tarkoitettua AOSS (Airport Operators Sector Supplement) lisäosan tunnuslukuja. Raportissa on huomioitu myös valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös (3.11.2011) ja sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysraportoinnille. Raportin tavoitteena on viestiä vastuullisesta toiminnasta ja välittää tarpeellista tietoa sidosryhmille. (Finavia 2013d.) Raportointi vastaa sovellustasoa B ja se on todennettu ulkopuolisella tarkastajalla. Raportit vuosilta 2012–2014 löytyvät Finavian kotisivujen lisäksi GRI:n raporttitietokannasta eli Sustainability Disclosure Databasesta.

Finavia Oyj:n vastuullisuusraportti on palkittu vuoden 2014 FIBS:n vastuullisuusraportointikilpailun parhaana raporttina julkisen sektorin sarjassa. Finavia keskittyy raportoinnissaan erityisesti lentoasemien ympäristövaikutuksiin ja niiden vähentämiseen, lentokoneiden päästöihin ja lentoturvallisuuteen. Monissa ympäristövastuun tunnusluvuissa on raportoitu myös vertailutiedot. Raportti on kehittynyt kattavamaksi edellisvuodesta ja kuvasi selkeästi sidosryhmäyhteistyötä ja -vuorovaikutusta sekä sitä, miten sidosryhmien odotuksiin pyritään toiminnassa vastaamaan. Parannuskohteena on mainittu sosiaalisen vastuun näkökohtien laajempi käsittely. (FIBS 2014b, 8.) Finavian GRI-sisältöindeksi on esitetty liitteessä 4.

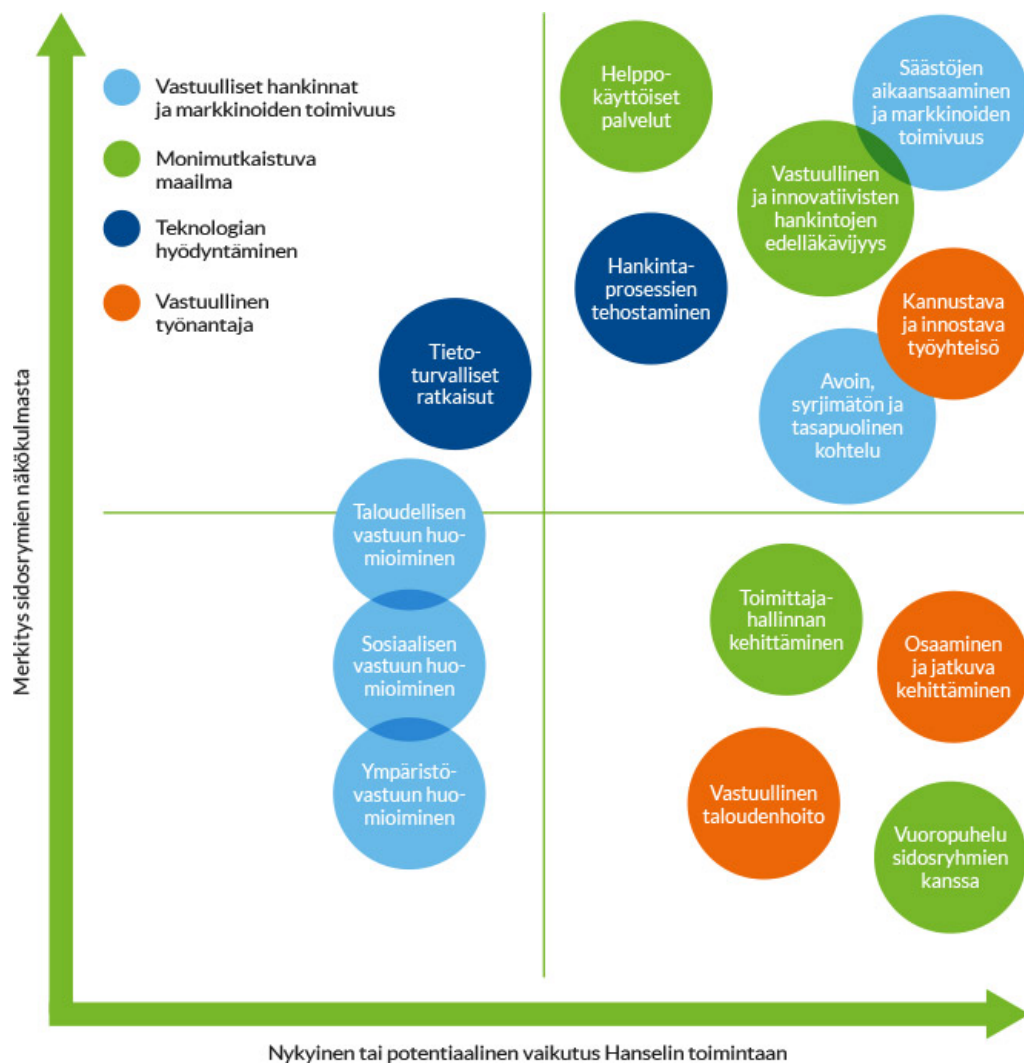
#### 5.2.4 Hansel Oy

Hansel on valtion yhteishankintayksikkö, joka kilpailuttaa tuotteista ja palveluista puitejärjestelyitä sekä tarjoaa asiakkailleen kilpailuttamiskonsultointia. Hansel on voittoa tavoittelematon osakeyhtiö, joka rahoittaa toimintansa sopimustoimittajilta perittävillä palvelumaksuilla. Hansel on valtion omistama ja kuuluu valtionvarainministeriön hallinnonalaan, joka vastaa yhtiön omistajaohjauksesta. Toiminta perustuu Hansel -lakiin (L 1096/2008), jossa yhtiön tehtäväksi on määritelty hankkia tavaroita ja palveluja sekä tehdä niitä koskevia hankintasopimuksia ja puitejärjestelyjä muille hankintayksiköille. Toimintaa ohjaavat hankintalaki, valtion hankintastrategia, valtioneuvoston periaatepäätökset ja ohjeistukset. Toiminnan tavoitteena on säästää yhteiskunnan varoja valtion hankintatoimen tuottavuutta lisäämällä. (Hansel 2014a.) Suomen valtio hankki vuonna 2013 puitejärjestelyiden kautta tuotteita ja palveluita 695 milj. eurolla. Suuren volyymin ansiosta vaikutusmahdollisuuksia on uudenlaisten palveluiden synnyn edistämiseen sekä tuotteiden ja palveluiden kehityksen ohjaamiseen vastuullisten näkökohtien entistä parempaan huomioimiseen. (Hansel 2014b.)

Hansel huomioi vastuullisuusnäkökohdat kaikissa puitejärjestelyiden kilpailutuksissa, puitesopimuskaudella ja omassa toiminnassaan. Hansel näkee puitejärjestelyt tehokkaana keinona edistää vastuullisuusnäkökohtien juurtumista hankintoihin. Kilpailutukset toteutetaan julkisten hankintojen lainsäädännön edellyttämällä tavalla avoimesti ja tasapuolisesti. Hanselilla on ollut vuodesta 2009 WWF:n Green ce -merkki, jolla yhtiö vähentää omasta toiminnasta aiheutuvaa ympäristökuormitusta sekä ympäristötunnus, joka viestii ympäristövastuullisesta puitejärjestelystä. Hansel viestii vastuullisuusraportissaan avoimesti myös toimintansa kehittämiskohteista, kuten sosiaalisen vastuun riskien vähentämisestä puitejärjestelyiden sopimuskaudella riskialttiilla toimialoilla. (Hansel 2014b.)

Hansel on määritellyt toimintaansa vaikuttavat megatrendit vuoden 2013 aikana. Globaaleista megatrendeistä oleellisimmin Hanselin toimintaan vaikuttavat muutokset maailmantaloudessa sekä kestävässä kulutuksessa ja kuluttajan roolissa sekä erilaiset teknologialähtöiset trendit. Käytännön tason trendeiksi muodostuivat

teknologian hyödyntäminen, vastuulliset hankinnat ja markkinoiden toimivuus sekä monimutkaistuva maailma. (Hansel 2013c.) Hanselin olennaisuusarvio (kuva 22) on päivitetty vuonna 2013 ja siinä on esitetty toiminnan keskeisimmät vastuullisuusnäkökohdat. Näkökohdat on yhdistetty olennaisuusmatriisissa tunnistettuihin trendeihin sekä asioihin, jotka liittyvät Hanselin toimintaan vastuullisena työnantajana. Olennaisuusarvion sisältöön vaikuttavat valtion julkaisemien ohjeiden ja periaatepäätösten lisäksi yhtiön arvot, strategian tavoitteet ja niistä seuraavat toimenpiteet. (Hansel 2013a.)



Kuva 22. Hanselin olennaisuusmatriivi (Hansel 2013a).

Hansel raportoi vastuullisuudestaan GRI G4 -raportointiohjeiston Core-sovellustason mukaisesti ja julkaisee sähköisen vuosikertomuksensa yhteydessä vastuullisuusraportin. Vastuullisuusraportille on haettu ulkopuolinen varmennus. (Hansel 2013b.) Liitteessä 5 on esitetty Hanselin GRI-indeksisisältö.

### 5.2.5 Vastuullisuustoiminnan vertailuanalyysi

Vertailuanalyysi eli benchmarking on mittaus- ja analyysimenetelmä, jota voidaan käyttää parhaiden käytäntöjen etsimiseen organisaation sisältä ja ulkopuolelta ja jonka tarkoituksena on parantaa organisaation suorituskykyä. Vertailuanalyysiä voidaan soveltaa esimerkiksi strategiaan, toimintapolitiikkaan, toimintoihin, prosesseihin, tuotteisiin ja organisaatorakenteisiin. (SFS-ISO 9004: 2009, 36.)

Vertailuanalyysia on erityyppisiä, mutta tässä yhteydessä käytetään yleisluontoista vertailuanalyysia, jossa vertaillaan julkisen sektorin eri organisaatioiden vastuullisuustoimintaa (taulukko 4). Vertailuorganisaatiot ovat valittu sillä perusteella, että ne ovat suomalaisia julkisen sektorin organisaatioita (esitelty edellä), jotka raportoivat vastuullisuustoiminnastaan GRI -ohjeistuksen mukaisesti ja niiden toiminnassa tai organisaatorakenteessa on yhtäläisyyksiä Liikenneviraston toimintaan ja organisaatioon sekä niiden vastuullisuustoiminta on saanut osakseen kiitosta tai on muulla tavoin näkyvää ja kattavaa. Vertailuanalyysi toteutetaan vertailemalla organisaatioiden julkaisemia vastuullisuusraportteja ja määrittämällä laatutekijöitä, jotka parantavat vastuullisuustoiminnan suorituskykyä.

Vertailussa on mukana ne vastuullisuusraportin sisältämät toiminnot, jotka parantavat raportin laatua, sekä ne valitut laatuominaisuudet, joita kyseiset toiminnot edistävät. GRI-raportointiohjeiston laadunvarmistuksen periaatteina pidetään seuraavia laatuominaisuuksia: tasapuolisuus, selkeys, täsmällisyys, oikea-aikaisuus, vertailukelpoisuus ja luotettavuus (Harmaala & Jallinoja 2012, 224). Näiden ominaisuuksien lisäksi luottamusta lisäävä toiminnan ja raportoinnin läpinäkyvyys sekä avoimuus ja proaktiivisuus (Leclin 2006, 45–47), eli kyky ennakoita ja analysoida pitkällä aikavälillä tapahtuvia muutoksia ja vaikutuksia organisaation toimintaan ja toimintaympäristöön sekä käyttää tätä hyödyksi päätöksenteossa.

Taulukko 4. Suomalaisten organisaatioiden vastuullisuustoiminnan vertailu. (Perustuu organisaatioiden vastuullisuusraportissa esitettyihin tietoihin).

Vastuullisuustoiminta (Finavia (F), Hansel (H), Senaatti-kiinteistöt (SK) ja VTT)	käytössä	ennakoiva	luotettava	vertailukelpoinen	tasa- puolinen	läpinäkyvä	täsmällinen	oikea- aikainen
GRI:n käyttö:	F, H, SK, VTT			x	x	x		
a) ulkopuolinen varmennus	(F <sup>1</sup> ), H, SK		x	x		x	x	
b) julkaistu GRI databasesessa	F, H, SK		x			x	x	
c) sidosryhmät mukana raportoinnissa	F, H, SK, VTT	x	x	x	x	x	x	x
d) toimialakohtaisen ohjeiston käyttö*	F, SK			x	x		x	
e) raportti kattaa koko yhtiön/konsernin/ tytäryhtiöt	F <sup>2</sup> , H, SK <sup>3</sup> , VTT <sup>4</sup>		x	x	x	x	x	
Toimintaprosessien vastuullisuusnäkökohdat tunnistettu systemaattisesti	H	x	x	x	x	x	x	x
Vastuullisuusnäkökohtia päivitetään systemaattisesti	F, SK	x	x	x	x	x	x	x
Toiminnan vaikuttavuus/ vaikutukset arvioitu	(F) <sup>5</sup> , H, SK, VTT	x	x	x	x	x	x	x
Muiden työkalujen käyttö vastuullisuuden edistämiseksi:	F, H, SK, VTT		x	x		x	x	
a) ISO 14001:2004 sertifikaatti	SK, VTT		x	x		x	x	
b) Green Office	H, SK, VTT <sup>6</sup>		x	x		x	x	
c) ISO 9001:2008 sertifikaatti	VTT		x	x		x	x	
d) ISAGO sertifikaatti	F <sup>7</sup>		x	x		x	x	

\* toimialakohtaisen ohjeiston käyttö, jos mahdollista

<sup>1</sup> sovellustaso tarkastettu, mutta raportin sisällön osalta ei

<sup>2</sup> raportti koko konsernista, osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n (mainittu erikseen)

<sup>3</sup> ei raportoida Senaatti-kiinteistöjen tytäryhtiöistä (osuus liikelaitoskonsernista pieni 1 % konsernin liikevaihdosta)

<sup>4</sup> raportin indikaattoreissa huomioitu VTT ja tytäryhtiöt Suomessa, ei tytärien tyttäriä

<sup>5</sup> vaikuttavuus arvioitu taloudelliselta osalta

<sup>6</sup> mukana vuodet 2008–2013

<sup>7</sup> suoritetaan sertifikaattiin tähtäävä auditointi Airrossa maaliskuussa 2014

Vertailuanalysissä laadunvarmistuksen kannalta nousee esiin neljä tärkeää toimintoa:

- Sidosryhmät on sitoutettu raportointiprosessiin ja vastuullisuustoimintaan, jolloin raportoinnista ei muodostu organisaation oma yksipuolinen näkemys toimintansa vastuullisuuskysymyksistä.
- Toimintaprosessien vastuullisuusnäkökohdat on tunnistettu systemaattisesti, jolloin vastuullisuustoiminta integroituu prosessitasolle eikä jää pelkiksi sanamuotoisiksi linjauksiksi organisaation strategiaan.
- Tunnistettuja vastuullisuusnäkökohtia päivitetään systemaattisesti, jolloin toimintaympäristössä tai sidosryhmien odotuksissa ja tarpeissa tapahtuviin muutoksiin reagoidaan ja niihin kohdistuvia toimenpiteitä tarkistetaan.
- Toiminnan vaikuttavuus ja/tai vaikutukset on arvioitu, jolloin vastuullisuustoiminnassa ja raportoinnissa keskitytään oikeanaikaisesti toiminnan kannalta olennaisiin asioihin. Organisaation on myös hyvä selkeyttää itselleen, miksi organisaatiolle on tärkeää toteuttaa normit ja lainsäädännön ylittävää vastuullisuustoimintaa ja mihin sillä tähdätään.

Aikaisemmin laatutavoitteiden määrittelyssä todettiin, että vastuullisuus liittyy voimakkaasti laadukkaaseen toimintaan. Toiminnan laadukkuus eli kyky tehdä oikeita asioita oikea-aikaisesti kerralla oikein, käyttää resursseja tehokkaasti, toteuttaa päätöksentekoa faktatietojen pohjalta sekä huomioida sidosryhmien tarpeet ja odotukset toiminnan jokaisella osa-alueella. Näiden toimintojen pohjalle perustuu myös laadukas vastuullisuustoiminta.

### 5.2.6 Hyvän vastuullisuusraportin ominaisuuksia

FIBS on riippumaton ja voittoa tavoittelematon yritysvastuuverkosto Suomessa, jonka päämääränä on auttaa yrityksiä löytämään kilpailuetua vastuullisuudesta ja näin ollen tuottamaan lisäarvoa niin yrityksille kuin yhteiskunnallekin. FIBS tarjoaa jäsenilleen tietoa ja tukea vastuullisuustoiminnalleen, asiakas- ja yhteistyökontakteja sekä näkyvyyttä. FIBS järjestää vuosittain maksuttoman vastuullisuusraportointikilpailun, jonka tavoitteena on innostaa kaikkia yrityksiä ja organisaatioita raportoimaan vastuullisuustoiminnastaan ja tarkastelemaan raportoinnin nykytilaa ja kehittymistä. Kilpailun arvioinnin kohteena on pelkästään niiden tuottama vastuullisuusraportti ja kilpailu toteutetaan kolmessa sarjassa: yleinen, PK -yritykset ja julkinen sektori. (FIBS 2014c.) Arvioinnissa painotetaan seuraavia osa-alueita:

- Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 30 prosenttia (työntekijät, työehtosopimukset, työterveys ja -turvallisuus, koulutus, tasa-arvo, ihmisoikeudet, tuotevastuu ja ihmisoikeudet)
- Ympäristövastuun tunnusluvut 30 prosenttia (kulutetut materiaalit, vesi ja energia, biodiversiteetti, kasvihuonekaasupäästöt, päästöt ilmaan ja veteen, jätteet, tuotteiden ympäristövaikutukset ja kuljetukset)
- Taloudellisen vastuun tunnusluvut 20 prosenttia (suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset, markkinat)

- Organisaation ja raportin tausta 20 prosenttia (strategia ja analyysit, organisaation profiili, raportointiperiaatteet ja -käytännöt, hallintokäytännöt, sitoumukset, sidosryhmäyhteistyö ja johtamisen lähestymistavat) (FIBS 2013a, 3.)

Hyvän vastuullisuusraportin perusominaisuuksia ovat helppolukuisuus ja ymmärrettävyys, tietojen on oltava informatiivisia ja selkeästi löydettävissä. Raportin on oltava rakennettu tasapainoisesti esitellen toimintaa liittyviä vastuullisuusnäkökohtia monipuolisesti, sekä toiminnan taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia että toiminnan vaikutuksia ympäristöön. Usein vastuullisuusraporteissa on kehittämisen varaa toimitusketjujen läpinäkyvyydessä sekä oman toiminnan heikkouksien tai kehittämiskohteiden esiin tuomisessa. Toiminnan läpinäkyvyys on kuitenkin avain luottamuksen saavuttamiseksi sidosryhmien ja yhteiskunnan silmissä. Yritysmailman puolella suomalaisista yrityksistä esimerkiksi Outotec Oy:n vastuullisuusraporttia on arvostettu sen samalla tiiviini että informatiivisen ilmaisutavan vuoksi. Outotec on saanut kiitosta myös kunnianhimoisesta, mutta käytännönläheisestä lähestymistavastaan kuvata yritysvastuuta ja sen yhteyttä yrityksen toimintaan sekä yritysvastuutavoitteidensa selkeitä ja kattavia kuvauksia eri osa-alueilla ja aikaväleillä. Monipuoliset ja innovatiiviset tavoitteet kertovat myös organisaation toimintatavasta sekä luottamuksesta pitkän aikavälin yritysvastuutoimintaan. Koska vastuullisuusraportin tärkeänä tehtävänä on viestiä toiminnan vastuullisuusnäkökohdista ja niihin kohdistuvista toimenpiteistä sidosryhmille ja yhteiskunnalle, on merkittävää keskittyä olennaiseen. Vastuullisen toiminnan perusedellytyksenä on lakien ja normien noudattaminen, siksi raportissa tulisi käydä selkeästi ilmi, mikä on organisaation vaikutin niiden yli menevälle vastuullisuustoiminnalle. Raporteissa mittaus- ja seurantatiedot tulisi esittää vertailutietoineen, jotta organisaation vastuullisuustoiminnan edistymistä pystytään arvioimaan. Tämä lisää myös raportin luotettavuutta ja informatiivisuutta. (FIBS 2012, 3–5, 15; 2013a, 6–12; Harmaala & Jallinoja 2012, 224.)

Yksi hyvän vastuullisuusraportin ominaisuuksista on moniäänisyys. Raportissa heijastetaan myös sidosryhmien näkemyksiä organisaation toiminnasta, jolloin organisaatio osoittaa kuuntelevansa toimintaympäristöään ja sillä on kyky osallistaa sidosryhmät toimintaansa. (Kuvaja & Malmelin 2008, 151.) Tämä luo vastuullisuusraportille uskottavuutta. Vastuullisuusraportin ei pitäisi olla yritysten yksipuolinen julistus hyvin hoidetuista osa-alueista, jolloin yritystoiminta näyttäytyy liioitellun vastuullisena.

Vastuullisuudesta raportoimisessa on useita sudenkuoppia, jotka vaikuttavat raporttien laatuun ja käytettävyyteen. Tällaisia ovat:

- Tuotettu tieto on valikoivaa ja perustuu oletuksille eikä selkeästi osoitettavaan faktatietoon tai se ei liity olennaisesti organisaation toiminnan aiheuttamiin vaikutuksiin. Tämä tuottaa epäluotettavan kuvan organisaation vastuullisuustoiminnasta.
- Raportissa ei ole tasapainoisesti huomioitu vastuullisuuden kolmea osa-alueita, vaan taloudelliset vaikutukset hallitsevat raportointia. Vastuullisuusraportin tarkoituksena on tuottaa tasapainoinen ja luotettava kuva toiminnan vaikutuksista kaikilla taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristövastuun osa-alueilla.

- Raportointi ei huomioi vaikutuksia yli organisaatorajojen, vaan liikkuu turvalisesti organisaatiotasolla. Tällöin tärkeä näkökulma organisaation toimimisesta vastuullisesti osana yhteiskuntaa jää puutteelliseksi. (Dumay et al. 2010, 534.)

Yhteiskuntavastuustaan raportoimisen kritiikkinä esitetään usein organisaatioiden pyrkimystä viherpesuun tai valkopesuun. Nämä ovat ilmiöitä, joita käytetään aidon vastuullisuuden sijasta organisaatioiden julkisuuskuvan kiillottamiseksi. (Dumay et al. 2010, 533.) Viherpesulla tarkoitetaan vihreän imagon luomista markkinoinnin keinoin, johon käytetään enemmän varoja kuin oikeisiin ekotekoihin. Tällöin oikea ja aito pyrkimys parempaan vastuulliseen toimintaan yhteiskunnassa jää usein vain korulauseiksi organisaation strategiaan ja ympäristöpolitiikkaan. Valkopesu tarkoittaa organisaation tapaa kaunistella sosiaalisia vaikutuksiaan ja negatiivista vaikutuksista vaikenemista tai niiden vähättelyä vastuullisemman imagon toivossa. (FIBS 2013b; Harmaala & Jallinoja 2012, 170.) Tämä on nostanut keskustelun vapaaehtoisen yritys-vastuuraportoinnin riittämättömyydestä, sillä organisaatiot pystyvät valitsemaan vastuualueensa ja vaikenemaan negatiivisista vaikutuksistaan. Vapaaehtoisia raportointikäytäntöjä syytetään myös vastuullisuusraportointiin liittyvän lainsäädännön syntymisen ehkäisemisestä. (Dumay et al. 2010, 532, 544.)



## 6 Vastuullisuusnäkökohtien tunnistaminen liikenneviraston prosesseissa

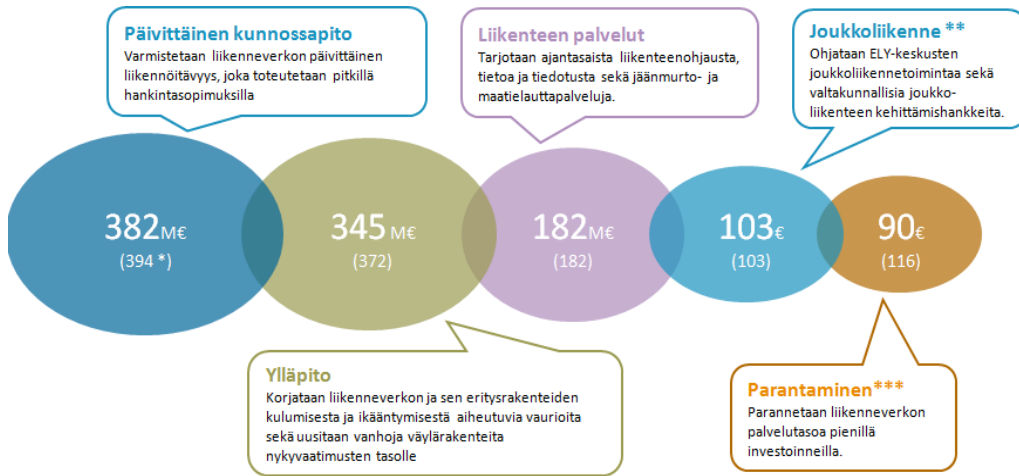
Kestävän kehityksen ja vastuullisuuden sekä lainsäädännön asettamat ja kehittyvät vaatimukset asettavat organisaatioille isoja haasteita vastuullisuustoiminnan toteuttamiseksi. Esimerkiksi toimintasuunnitelmia ilmastonmuutoksen suhteen päivitetään jatkuvasti niin EU- että kansallisella tasolla sekä alueellisella tasolla. Tästä huolimatta organisaatioiden pitäisi pystyä luomaan pitkäjänteisiä strategioita ja toimintamalleja, joiden avulla varmistetaan toimintakyky myös tulevaisuudessa. Strategiaa muokkaamalla pystytään ennakoimaan tilanteita ja parantamaan kilpailukykyä myös tulevaisuudessa. Tämä edellyttää kuitenkin konkreettisten ja systemaattisten menetelmien löytämistä toiminnan arvioimiseksi, jotta ympäristö- ja vastuullisuusvaatimukset pystytään aidosti sisällyttämään organisaation toimintaan eivätkä strategiamuutokset jää pelkiksi visioiksi. (Crosby 1986, 22–24; Horn 2014, 99–101; Lecklin 2006, 40.)

On arvioitava sekä oman toiminnan vaikutukset ympäristöön sekä huomioitava muuttuvan toimintaympäristön vaikutukset omaan toimintaan. Tästä näkökulmasta elinkaariarviointi on systemaattinen menetelmä arvioida tuotteita ja palveluita sekä niiden vaikutuksia koko elinkaaren aikana. (Horn 2014, 99–101.) Vaikutukset arvioidaan seuraavissa elinkaaren vaiheissa: raaka-aineiden hankinta, tuotannon eri vaiheet, kuljetusprosessit, jakelu ja käyttö sekä uudelleenkäyttö, huolto ja lopulta kierrätys sekä käytöstä poistaminen. (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013b). Eli ottamalla huomioon vastuullisuusnäkökohdat systemaattisesti prosessien jokaisessa elinkaaren vaiheessa varmistetaan, että todella täytetään vastuullisuusvaatimukset organisaation toiminnassa. Vastuullisuus on yksi laatutekijä ja laadunhallinnan prosessilähtöisyyttä voidaan käyttää menetelmänä vastuullisuuteen liittyvien näkökohtien hallinnassa.

### 6.1 Vaikuttavuuden arviointi Liikenneviraston hankesuunnittelussa

Liikennevirastolla on laaja yhteiskunnallinen vaikutus hankkeiden osalta. Vuonna 2014 kehittämishankkeita oli rakenteilla 4,4 mrd. euron arvosta. Liikennevirasto työllistää välillisesti noin 12 000 henkilöä. (Marjaranta 2014.) Kolmannes liikenteen rahoituksesta käytetään alueellisissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa tienpitoon, joukkoliikenteeseen, yksityistieavustuksiin ja yhteysalusliikenteeseen. Liikennevirasto ohjaa rahoituksen käyttöä toiminnallisilla tulossopimuksilla. (Vehviläinen 2013, 10.)

Liikennehankkeita hallituskaudella 2012–2015 aloitettiin 19 kappaletta, joiden kustannukset ovat noin 1,3 mrd. euroa (Vehviläinen 2013, 15). Perusväylänpidon vuosibudjetti vuonna 2015 on 933 miljoonaa euroa (Marjaranta 2015b, 2). Väylänpidon hankkeet kohdistuvat pääasiallisesti infra-alalle. Väylänpidon rahoitus voidaan jakaa neljään toimenpideryhmään: peruskunnossapito, ylläpito, parantaminen ja liikennepalvelut. Kokonaisuuteen kuuluvat myös kehittämisinvestoinnit, jotka noudattavat vuodesta 2016 eteenpäin tasoa 370 milj. euroa. (Liikennevirasto 2013f, 12.) Alla on esitetty vuoden 2015 liikennejärjestelmän rahoitus (kuva 23) (Marjaranta 2015b, 4).



\* Sulussa vuoden 2014 luvut

\*\* Valtion joukkoliikennerahoituksesta noin 48 milj. euroa menee Liikenne- ja viestintäministeriön budjetista

\*\*\* Sisältää perusväylänpidon hankeohjelmat

Kuva 23. Liikennejärjestelmän rahoitus 2015 (Marjaranta 2015b, 4).

Liikennevirasto hyväksyy maanteiden, rautateiden ja vesiväylien yleissuunnitelmat, tie- ja ratasuunnitelmat sekä vesiväylien rakennussuunnitelmat. Maanteiden ja rautateiden lakkauttamista koskevat tie- ja ratasuunnitelmat hyväksyy liikenne- ja viestintäministeriö. Alueelliset ELY-keskukset teettävät maantien yleis-, tie- ja rakennussuunnitelmat. (Liikennevirasto 2014b.) Liikennevirastolla on menettely liikenneväylien hankearviointia varten, joka etenee seuraavasti (kuva 24).



Kuva 24. Liikenneväylien hankearvioinnin vaiheet (Liikennevirasto 2011, 8).

Tapauksesta riippuen liikenneväyläinvestoinneista on tehtävä myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jonka tarkoituksena on varmistaa ympäristövaikutusten selvittäminen riittävällä tarkkuudella silloin kun hanke aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia (Liikennevirasto 2011, 8). Lainsäädännössä on määritelty ne hankkeet, joissa on aina käytävä läpi YVA-menettely. Menettelyn tavoitteena on myös lisätä kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia hankkeiden suunnittelussa. Yhteysviranomaisena toimii ELY-keskus, joka ohjaa ja valvoo menettelyä. (Ympäristöhallinnon verkkopalvelu 2013d.)

Liikenneväylähankkeissa tarkastelun kohteina ovat kaikki vaikutukset riippumatta siitä, millaisia vaikutukset ovat tai mihin ne kohdistuvat. Tätä käytetään ohjeena sekä vaikutusten valintaan että vaikutusalueen rajaukseen. Tarkasteluajanjakso ulottuu rakentamisen aikaisesta tarkastelusta käytön aikaiseen tarkasteluun seuraavien 30 vuoden aikana. Vaikutukset kuvataan määrällisinä aina kun mahdollista ja laadullisina muissa tapauksissa. Liikenneväylähankkeissa tarkastellaan ainakin seuraavia asioita:

- Käyttäjien kohdistuvat vaikutukset.
- palveluntuottajiin kohdistuvat vaikutukset.
- Julkiseen talouteen kohdistuvat vaikutukset.
- Liikenneturvallisuuden kohdistuvat vaikutukset.
- Ympäristöön kohdistuvat vaikutukset. (Liikennevirasto 2011, 18.)

Vaikutusten tunnistamisen apuna ja ryhmittelyn lähtökohtana voidaan käyttää yleisohjeesta löytyvää tienpidon vaikutuskartasta johdettua taulukkoa (taulukko 5) (Liikennevirasto 2011, 18). Tiehankkeen välittömistä vaikutuksista seuraavat välilliset vaikutukset, kuten alueiden kehittymiseen tai yhdyskuntarakenteeseen liittyvät vaikutukset tai välilliset vaikutukset talouteen, tarvittaessa näitä vaikutuksia pyritään arvioimaan laadullisesti ja poikkeustapauksissa määrällisillä erityisselvityksillä. (Liikennevirasto 2013h, 37.)

Taulukko 5. Tienpidon vaikutuskartasta johdettu tarkistuslista hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi (Liikennevirasto 2011, 19).

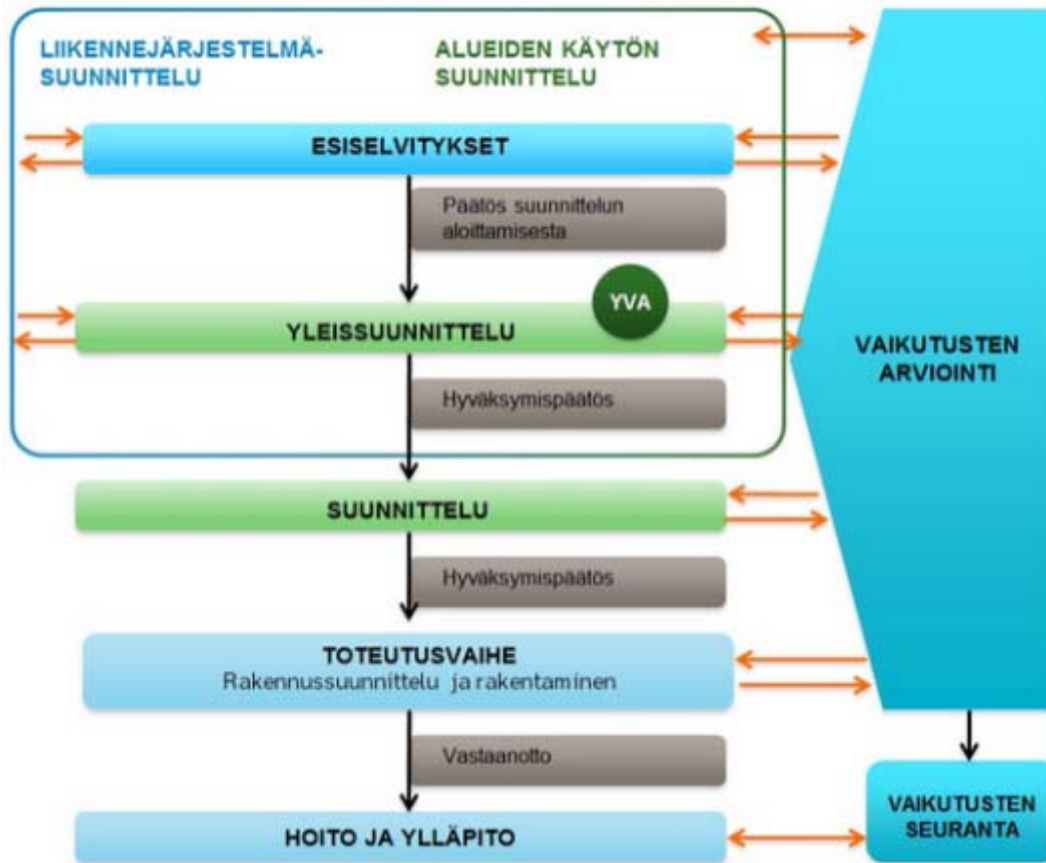
Vaikutus-alue	Vaikutusalueen osatekijät	Vaikutuksen kohteita	Eräitä hankearvioinnissa esiintyviä mittareita
Liikenteellisen saavutettavuus	Liikkumisen mahdollisuudet	Yhteyksien olemassaolo	
		Yhteyden käytön rajoitukset ja esteet	Nopeusrajoitus => Aikasuorite Suurin sallittu syväys Suurin sallittu akselipaino
	Yhteyksien toimivuus	Matka-aika: Nopeus, matkan pituus	Aikasuorite, aikakustannus, ajo-/matkasuorite
		Liikkumisen sujuvuus: Puutteellisen palvelutason ja häiriöiden aiheuttamat viivytykset	Aikasuorite, aikakustannus, ajo-/matkasuorite
		Matka-ajan ennustettavuus: Häiriöherkkyys, tiedotuksen laatu	Aikasuorite, aikakustannus
	Liikkumisen mukavuus	Väylien kunnon, laadun ja ympäristön kokeminen	
		Liikennetilanteiden ja liikkumisympäristön kokeminen	
		Palveluiden laadun kokeminen	
	Liikkumisen ja kuljettamisen kustannukset	Omalla ajoneuvolla liikkumisen kustannus	Ajoneuvokustannus
		Joukkoliikenteen käytön kustannus (hinta) käyttäjälle	Lippumenot ja muut palvelun käyttökustannukset
Kuljetuspalvelujen hinta (kuljetusten ostajalle)		Aluskustannus, rautatiekuljetusten kuljetuskustannus, kuorma-autojen ajoneuvo- ja aikakustannukset	
Liikenne-turvallisuus	Liikenne-onnettomuudet	Kuolemat ja loukkaantumiset	Henkilövahinkojen määrä, onnettomuuskustannus
		Aineelliset vahingot	
	Liukastumiset	Loukkaantumiset	
	Turvallisuuden tunne	Tunne omasta turvallisuudesta	
Tunne lähimmäisten (esimerkiksi lasten) turvallisuudesta			
Ympäristö	Luonnonympäristö	Maa, vesi, ilma, elollinen luonto, luonnonvarat	Liikenteen päästöt ilmaan, päästökustannus, pohjavesisuojausten määrä
	Rakennettu ympäristö	Viher- ja virkistysalueet ja -reitit, kaupunki- ja taajamakuva, kulttuurimaisema, kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet	
Ihmissiin kohdistuvat vaikutukset	Terveys, viihtyisyys, elinolot	Melu, ilman laatu, liikuntamahdollisuudet, tunne elinympäristön turvallisuudesta	Melulle altistuneiden määrä, melukustannus
	Toimintojen saavutettavuus	Kevyen liikenteen yhteydet, väylien estevaihutus, esteettömyys	Kevyen liikenteen väyläpituus
	Yhteisöihin kohdistuvat vaikutukset	Väestön määrä ja väestörakenne, työllisyys ja työpaikkarakenne, alueen ulkoinen kuva, yhteisön identiteetti, yhteisöllisyys ja yksityisyys	
Yhdyskuntarakenne	Liikkumis- ja kuljetustarve	Yhdyskuntarakenteen eheys, liikennesuorite, kulkumuotojakauma, palveluiden saavutettavuus eri alueilla ja väestöryhmissä	
	Maankäyttö	Vaikutusalueen maankäyttösuunnitelmien toteutuminen tai toteutumisedellytykset	Maankäytön erilaisuus eri vaihtoehtoisissa
Alueiden kehittymisen	Alueen vetovoima asukkaiden näkökulmasta	Toimintojen saavutettavuus sekä elinympäristön viihtyisyys alueen viihtyisyys tekijöinä	Matkavastuksen muutokset (alueellisesti)
	Alueen vetovoima yritysten ja muiden yhteisöjen näkökulmasta	Työpaikka-alueiden saavutettavuus, yhteydet keskustaajamiin ja kaupunkiseutuihin, logistiset palvelutasotekijät	Matkavastuksen muutokset (alueellisesti)
Talous	Välittömät taloudelliset vaikutukset	Kustannukset kotitalouksille	Ajokustannukset, lippumenot
		Vaikutukset julkishallinnon keräämiin veroihin, maksuihin ja maksamiin subventioihin	Polttoaineverot, ratamaksu, luotsaus- ja väylämaksut, tienkäyttömaksut, joukkoliikenteen ostot ja lipputuki
		Vaikutukset yritysten tuloihin (ml. lipputulot)	Lipputulot
		Kustannukset yrityksille ja yhteisöille (ml. liikennöintikustannukset)	Aluskustannukset, liikennöintikustannukset
	Väylänpidon menot, taloudellisuus, tehokkuus ja tuottavuus	Investointien ja kunnossapidon menot	
Välilliset taloudelliset vaikutukset	Suorat ja epäsuorat vaikutukset tuotantoon ja työllisyyteen, syrjäytymisvaikutukset (verojen käyttötarve, ulkoisvaikutukset)		

Vaikuttavuuden arvioinnin lisäksi tehdään kannattavuuslaskelma ja toteutettavuuden arviointi, jossa arvioidaan rahoituspäätöksen kannalta huomioitavia riskejä sekä hankkeen etenemisen kannalta olennaisia asioita. Arvioinnin avulla saadaan päätelmät hankkeen yhteiskuntataloudellisesta tehokkuudesta, vaikuttavuudesta ja toteutettavuudesta. Arviointiperiaatteiden soveltamista kaikkiin Liikenneviraston investointeihin on suositeltu. (Liikennevirasto 2011, 8-9.) Vaikka liikenneväylien suunnittelussa vaikutusten arviointi on kattavaa, pitää vaikutusarvioinnin osaksi tuoda myös Liikenneviraston vastuullisuusnäkökohtien huomioiminen, niin ympäristö- kuin taloudellisten ja sosiaalisten näkökohtien osalta.

## 6.2 Vastuullisuusnäkökohdat maantieväylän hankintaprosessissa

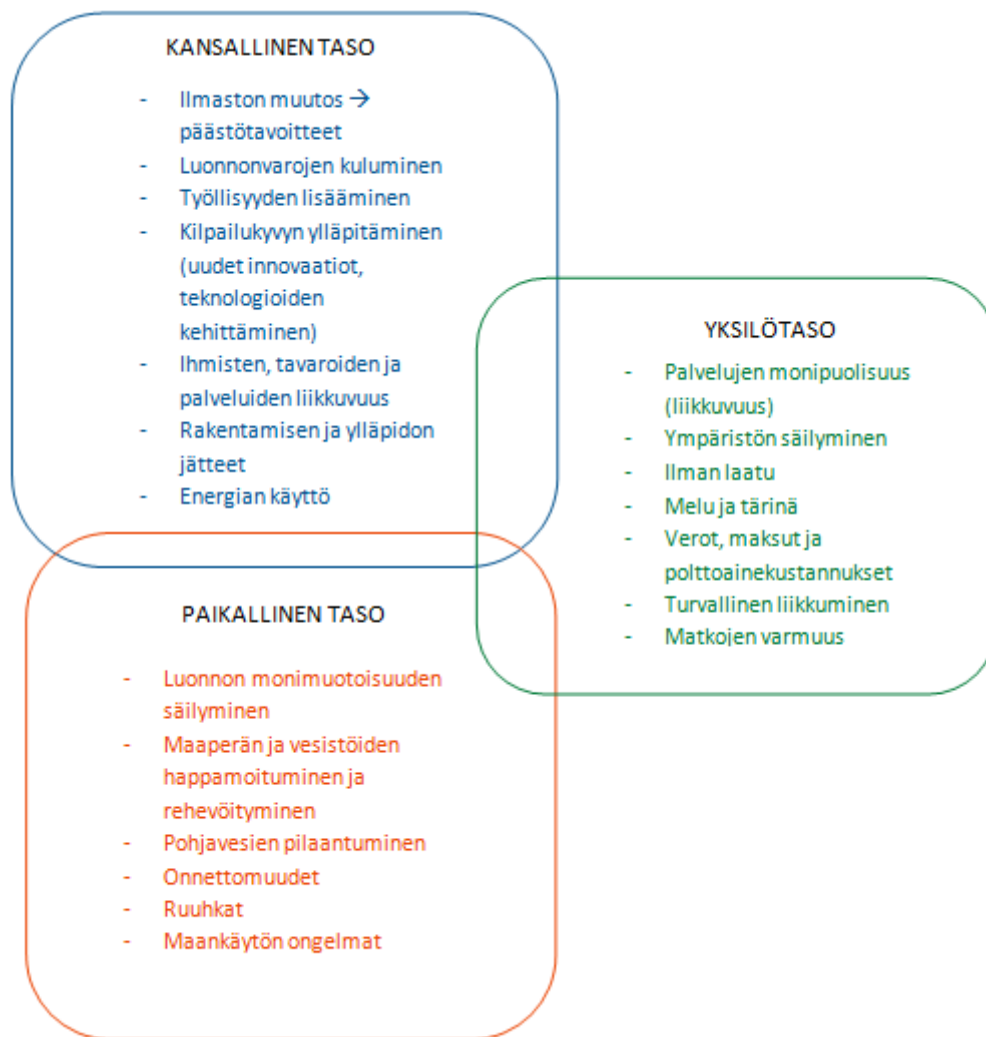
Hankesuunnittelussa vastuullisuusnäkökohdat, myös muut kuin ympäristölliset, tulisi tuoda osaksi hankkeiden vaikutusten arviointia. Tämä ei kuitenkaan riitä kattamaan koko toimitusketjua. Tästä syystä myös toimittajiin ja niiden alihankkijoihin liittyvät kysymykset tulee arvioida, esimerkiksi osana hankintaprosessia. On varmistettava, että jokaisessa hankevaihtoehdossa täyttyvät Liikenneviraston vastuullisuusvaatimukset myös niissä hankkeissa, joissa laajamittaista vaikutusten arviointia tai YVA-menettelyä ei toteuteta.

Suuret valtakunnalliset liikenneväyliä koskevat kehityshankkeet ohjelmoidaan keskitetysti ja niiden toteuttamisesta päätetään eduskunnassa. Muut tiehankkeet ohjelmoidaan alueellisissa ELY -keskuksissa, jotka teettävät maantien yleis-, tie- ja rakennussuunnitelmat, jotka Liikennevirasto hyväksyy. Suomessa tiehankkeiden suunnittelu ja päätöksenteko etenee seuraavasti (kuva 25). (Liikennevirasto 2014b.)



Kuva 25. Tiehankkeiden suunnittelu ja päätöksenteko (Liikennevirasto 2014b).

Tarkastellaan seuraavaksi tieliikenteestä aiheutuvia vaikutuksia kansallisella, paikallisella ja yksilötasolla (kuva 26). Nämä globaalit, paikalliset ja yksilötason vaikutukset ja megatrendit heijastuvat liikennesektorin (tässä tapauksessa tieliikenteen) vastuulisuuskäyttöön.



Kuva 26. Tieliikenteestä aiheutuvat vaikutukset eri tasoilla.

Ilmaston muutoksella on vaikutuksensa myös globaalilla tasolla, mutta kansallisen tason huolenaiheena on Suomen osalta päästötavoitteiden saavuttaminen. Liikennesektorin aiheuttaa Suomessa kasvihuonekaasupäästöistä noin viidenneksen (Motiva 2014b). Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä 90 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä, joten siihen kohdistetaan myös merkittävimmät päästövähennystavoitteet (Liikennejärjestelmä verkkopalvelu 2014). Liikennesektorilla päästötavoitteisiin voidaan vastata kolmella keinolla

- 1) ajosuoritteiden määrää rajoittamalla,
- 2) energiatehokkuutta parantamalla tai
- 3) uusiutuvien energialähteiden käytön lisäämisellä.

Energiatehokkuuden parantaminen ja uusiutuvien energialähteiden käytön lisääminen vaativat teknisten ratkaisujen ja ajoteknologian kehittymistä sekä autokannan uusiutumista. Niiden kehittyminen vaatii pitkän aikavälin ennen kuin tulokset on nähtävissä päästötavoitteissa. Ajosuoritteiden määrän vähentäminen on siis tämän hetken keino liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Julkisen sektorin vaikutusmahdollisuudet ovat yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämisessä, energiatehokkaampien kulkutapojen

kilpailukyvyyn parantamisessa yksityisautoiluun verrattuna sekä vaikuttaminen energiankulutukseen ja päästörajoituksiin määräysten ja verotuksen keinoin. (Motiva 2014b.) Ajosuoritteiden määrän vähentäminen on haasteellista, sillä liikkuminen nähdään nykypäivänä palveluna sekä suurena kilpailukyvyyn ja elinkeinoelämän edellytyksenä, jonka rajoittaminen on tulevaisuuden kannalta kestäväntöntä.

Prosessin tarkistuslistan tarkoituksena on tunnistaa systemaattisesti vastuullisuusnäkökohdat eri prosesseissa käymällä läpi kaikki prosessin elinkaaren vaiheet. Näin ollen vastuullisuusnäkökohdat voidaan viedä toimintaan prosessitasolle, jolloin toiminnasta aiheutuvat vaikutukset otetaan huomioon jo hankkeiden suunnitteluvaiheessa koko tuotteen tai palvelun elinkaaren ajalta sidosryhmät ja toimitusketjut mukaan lukien. Tällä tavoin voidaan varmistaa vastuullisuusnäkökohtien huomioiminen kattavasti ja systemaattisesti koko toiminnan osalta. Alla on esitetty esimerkki prosessin tarkistuslistasta kaikissa elinkaarenvaiheissa tiehankkeen hankintaprosessissa (taulukko 6).

*Taulukko 6. Vastuullisuusnäkökohtien ja menetelmien tunnistaminen tiehankkeen hankintaprosessissa.*

ELINKAARENVAIHE: Hankinnan suunnittelu	Teema	Menetelmä	Proaktiivinen
Onko väylän rakentaminen tarpeellista?	talous	riskianalyysi	
Soveltuuko väylä kaikille käyttäjille? (Raskasliikenne/kevyt liikenne)	sidosryhmät	EU:n GPP työkalu	x
Onko muita vaihtoehtoja toteuttaa palvelu? (korjataan tai parannetaan jo olemassa olevia väyliä)	talous	tarjouspyyntövaatimukset	
Onko joku vaihtoehtoista ekologisempi?	ympäristön suojele	tarjousvertailu	
Liittyykö hankkeeseen ympäristöpilaantumisriskiä? Miten riski ehkäistään?	ympäristön suojele	ympäristövaikutusten arviointi	x
Liittyykö hankkeeseen turvallisuusriskejä? (Väylä koulu- tai päiväkotien läheisyydessä)	turvallisuus	riskianalyysi toteutettavuuden arviointi	
Miten riskeihin on varauduttu?	turvallisuus	riskienhallinta	x
Muuttuuko väylän käytön tarve ajan kuluessa? (kuinka pitkäaikainen tarve?)	talous	riskianalyysi	x
Millaisista toimijoista markkinat koostuvat?	laatu	markkinakartoitus	
Mikä on tarjoajan ja sen alihankkijoiden taloudellinen tilanne?	talous	markkinakartoitus	
Onko alalla ollut aikaisemmin ongelmia toimittajien/ alihankkijoiden/ työntekijöiden kohdalla? Miten varmistetaan, että väärinkäytöksiä/ työterveys- ja työturvallisuusasioihin kohdistuvia laiminlyöntejä tapahdu? Kuka on	sidosryhmät	markkinakartoitus vastuullisuuden arviointilomake	



vastuussa jos niitä tapahtuu? Miten asiat korjataan?				
Mitä ympäristöhoidollisia toimenpiteitä tarjouspyyntöön sisällytetään? (Väylän rakentamisen aikaiset ympäristöhoidon toimenpiteet/rakentamisen jälkeiset toimenpiteet?)	laatu	ympäristövaikutusten arviointi		
Kuka on vastuussa ympäristöhoidollisista toimenpiteistä koko väylän rakennusprosessin aikana? Tai sen jälkeen? (Jätehuolto, maisemointi, melun torjunta, pohjavesien suojaaminen, maaperän ja pintavesien happamoitumisen ja rehevöitymisen ehkäiseminen)	laatu	tarjouspyyntövaatimukset		x
Onko tarjouspyyntöön kirjattu vaatimukset hankintaan liittyvistä vastuullisuus-/ympäristönäkökohtien hallinnasta?	laatu	EU:n GPP työkalu		
Onko tarjouspyynnössä annettu riittävä painoarvo vastuullisuus-/ympäristöperusteille verrattuna taloudellisiin perusteisiin?	laatu	EU:n GPP työkalu		
Onko väylän vaikutuksia arvioitu pitkällä aika välillä?( Esimerkiksi vaikutukset pohjavesiin? Luonnon monimuotoisuuteen? )	ympäristön suojelu	ympäristövaikutusten arviointi		x
Onko väylän vaikutuksia arvioitu koko elinkaaren ajalta? (Raaka-aineiden hankinnasta väylän käytöstä poistoon)	luonnonvarat, talous	elinkaariarviointi		x
Mitä huomioita löydetään pitkän aika välin/elinkaaren aikaisista tarkasteluista? (Esimerkiksi väylän ylläpidon suolaustarve aiheuttaa pohjavesien pilaantumista) Mitä ennaltaehkäiseviä tai korjaavia toimenpiteitä käynnistetään?	laatu	elinkaariarviointi		x
Velvoittavatko sopimusehdot koko toimitusketjua? Kuinka sopimusehtojen toteutumista valvotaan?	laatu	vastuullisuuden arviointilomake		
Onko käyttäjien vaatimukset otettu huomioon? Onko sidosryhmillä ja loppukäyttäjillä mahdollisuus osallistua suunnitteluun? (Esimerkiksi kattaako väylä tarvittavat kulkumuodot)	sidosryhmät	EU:n GPP työkalu		

Onko teknistä vuoropuhelua käytetty avoimesti ja tasapuolisesti ympäristönäkökohtien määrittämisestä?	laatu	markkinakartoitus	
Ovatko hankkeeseen kuluvat materiaali- ja energianäkökulmat huomioitu vaikutuksia arvioitaessa?	luonnonvarat	elinkaariarviointi	
ELINKAARENVAIHE: Kilpailutus	Teema	Menetelmä	Proaktiivinen
Onko vaihtoehtoisten ratkaisujen esittäminen mahdollistettu? (innovatiivisten ratkaisujen edistämiseksi)	laatu	kilpailutusmenettely	x
Miten tarjoukset, jotka ylittävät ympäristöominaisuuksiltaan vähimmäisvaatimukset on arvioitu? Käytetäänkö lisäpisteitä tarjousten vertailuun?	ympäristön suojele	tarjouspyyntövaatimukset ja tarjousvertailu	
Millä varmistetaan, että jäljelle jäävät tarjoajat ovat myös vastuullisimpia? (Esimerkiksi lisäpistemenettely vähimmäisvaatimusten ylittyessä)	laatu	tarjousvertailu	
Miten tarjousvertailussa on painotettu vaihtoehtoisen ratkaisun tuomat edut? (Esimerkiksi työllistymiselle ja hyvinvoinnille)	talous	tarjousvertailu	
Tuleeko sopimusehdoissa selkeästi esille hankkeen aikaisten ja jälkeisten vastuiden jako?	laatu	tarjouspyyntövaatimukset	x
ELINKAARENVAIHE: Toteutuksen aikainen toiminta	Teema	Menetelmä	Proaktiivinen
Onko ympäristönhoidolliset toimenpiteet suoritettu kuten on suunniteltu?	ympäristön suojele	jälkiarviointi ja seuranta	
Kuka on vastuussa ympäristönhoidosta jos sen toteutumisessa havaitaan puutteita?	laatu	tarjouspyyntövaatimukset	x
Tukeeko järjestetty jätehuolto kierrätysmahdollisuuksia?	luonnonvarat	elinkaariarviointi	
Toteutetaanko palautekeskusteluja hankkeen toteuttamisesta sidosryhmien tai palveluja tuottavan/ toimittaja-/ alihankkijayrityksen kanssa?	sidosryhmät	jälkiarviointi	

Miten seurataan asetettujen vaatimusten toteutumista? Mitä vaatimusten toteuttamisen jättämisestä seuraa? Kuka on vastuussa näissä tapauksissa toteuttaa puutteellisiksi havaittujen toimintojen korjaustoimet?	laatu	jälkiarviointi	x
Miten hankkeen ajallista toteutumista seurataan? Mitä hankkeen viivästyisestä seuraa?	talous	jälkiarviointi	x

Kuten edellä on todettu julkisilla hankinnoilla on volyyminsä vuoksi merkittävä vaikutus markkinoiden kysyntään ja tarjontaan. Painottamalla ja täsmentämällä vastuullisuusnäkökohtia kilpailutuksessa voidaan samalla vähentää haitallisia vaikutuksia sekä mahdollistaa uudenlaista innovointia (Harmaala & Jallinoja 2012, 189). Näin ollen hankintamenettelyillä ja hankintojen valmisteluun ja toteutukseen liittyvien prosessien suunnittelulla voidaan tähdätä vastuullisuuden sekä uusien ratkaisujen syntymisen edistämiseen ja niiden etenemiseen toteutusvaiheeseen (Tekes 2010). Yritysvastuuverkosto FIBS:n teettämässä vuonna 2014 julkaistussa yritys vastuututkimuksessa käy ilmi yhteiskuntavastuukriteerien merkitys hankinta- ja ostopäätöksissä. Vastuullisuuskriteerejä soveltaa toiminnassaan 77 prosenttia yrityksistä, joka on 9 prosenttia enemmän kuin vuonna 2013. Olennainen tulos on alihankkijoina toimivia pk-yrityksiä ajatellen, sillä suurempien yritysten hankintakriteerit voivat vaikuttaa merkittävästi näiden yritysten vastuullisuuskäytäntöjen kehittymiseen. (FIBS 2014a, 8.)

Yhdistetään prosessitasolla tunnistetut vastuullisuusteemat kansallisen-, alueellisen ja yksilötason vaikutuksiin tieliikenteen osalta (taulukko 7). Tarkistuslistan avulla löydetään vastuullisuusnäkökohdat, jotka voidaan lajitella teemoittain sekä yhdistää aiheutuviin vaikutuksiin ja tunnistusmenetelmiin.

Taulukko 7. *Tieliikenteestä aiheutuvien vaikutusten tunnistamiseen käytettäviä menetelmiä ja työkaluja.*

Teemat	Vaikutukset	Menetelmät
<b>Ympäristönsuojelu</b>	Ilmaston muutos Melu ja värinä Ympäristön säilyminen Ilman laatu Maaperän ja pintavesien happamoituminen ja rehevöityminen Pohjavesien pilaantuminen	ympäristövaikutusten arviointi, tarjouspyyntövaatimukset, tarjousvertailu, jälkiarviointi ja seuranta
<b>Luonnonvarat</b>	Luonnonvarojen kulutus Maankäytön ongelmat Rakentamisen ja käytön aikaiset jätteet Energian käyttö	elinkaariarviointi, ympäristövaikutusten arviointi
<b>Sidosryhmät</b>	Palvelujen monipuolisuus Ihmisten, tavaroiden ja palveluiden liikkuvuus	markkinakartoitus, EU:n GPP-työkalu, vastuullisuuden arviointilomake, jälkiarviointi
<b>Turvallisuus</b>	Onnettomuudet Turvallinen liikkuminen	riskianalyysi, riskienhallinta, toteutettavuuden arviointi
<b>Taloudellisuus</b>	Verot, maksut ja polttoainekustannukset Ruuhkat Kilpailukyvyyn ylläpitäminen Työllisyyden lisääminen	markkinakartoitus, riskianalyysi, tarjouspyyntövaatimukset, tarjousvertailu, jälkiarviointi
<b>Laadukkuus</b>	Matkojen varmuus Ruuhkat	markkinakartoitus, tarjouspyyntövaatimukset, kilpailutusmenettely, GPP-työkalu, ympäristövaikutusten arviointi, elinkaariarviointi, jälkiarviointi

Tällaisen prosessitarkastelun tavoitteena on löytää prosessin ja toiminnasta aiheutuvien vaikutusten yhteydet, jotta voidaan toteuttaa vaadittavat korjaukset ja toimenpiteet vaikutusten syntymisen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Vaikka menetelmiä vastuullisuusnäkökohtien havaitsemiseksi prosesseista on olemassa monia, tärkeintä on tarkastella vastuullisuusnäkökohtia yksityiskohtaisesti prosessitasolla. Tällä tavoin voidaan varmistua vastuullisuustoiminnan kokonaisvaltaisuudesta. Liikennevirastolla on hankkeissaan kattava vaikutustenarviointimenettely, joka huomioi ympäristövaikutusten lisäksi taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset. Vaikutukset tulisi huomioida myös koko toimitusketjun osalta, sidosryhmiä ja alihankkijoita myöten, sekä sitouttaa nämä toimijat samoihin vastuullisuuden päämääriin, joihin Liikennevirasto toiminnassaan sitoutuu.

## 7 Toimintamallien luominen vastuullisuuden edistämiseksi

Vastuullisuustoiminnan kehittämisen perusedellytyksiä ovat 1) vastuullisuuden vieminen osaksi strategiaa, 2) oman toiminnan olennaisten vastuullisuusnäkökohtien tunnistaminen, (vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointia) ja 3) yhteiskuntavastuuraportoinnin toteuttaminen menestyksekkäästi. Toimintamallin luominen perustuu näille perusedellytyksille, joita on käsitelty tarkemmin luvuissa viisi ja kuusi. Seuraavaksi sovelletaan Liikenneviraston johtoryhmän työpajassa tuottamaa materiaalia vastuullisuudesta edellä esitettyihin näkökohtiin.

Vastuulliseen liiketoimintaan on olemassa lukuisia ohjeistoja, julistuksia ja standardeja, jotka sisältävät arvokkaita joskin erilaisia lähestymistapoja ja näkökulmia vastuullisuustoimintaan. Ohjeistot ja standardit voivat toimia suunnannäyttäjinä läpinäkyvämpään ja vastuullisempaan toimintaan, mutta jokaisen organisaation on löydettävä olennaisimmat vastuullisuusnäkökohtansa omassa toimintaympäristössään ja omat sidosryhmät huomioon ottaen sekä toteuttaen ne omassa organisaatiossaan tehokkaimmalla tavalla. (Leipziger 2003, 19–21.)

Yhteiskuntavastuun vieminen osaksi normaalia toimintaa on haasteellista. Kokonaisuuksien hahmottaminen ja hallinta sekä toisiinsa linkittyvien vuorovaikutussuhteiden ymmärtäminen vaativat tehokkaita johtamistyökaluja. Yhteiskuntavastuun johtaminen on erittäin merkittävä tekijä menestyksekkäässä vastuullisuustoiminnassa. Vastuullisuustoiminnan suunnittelussa tulee kiinnittää huomioita seuraaviin tekijöihin:

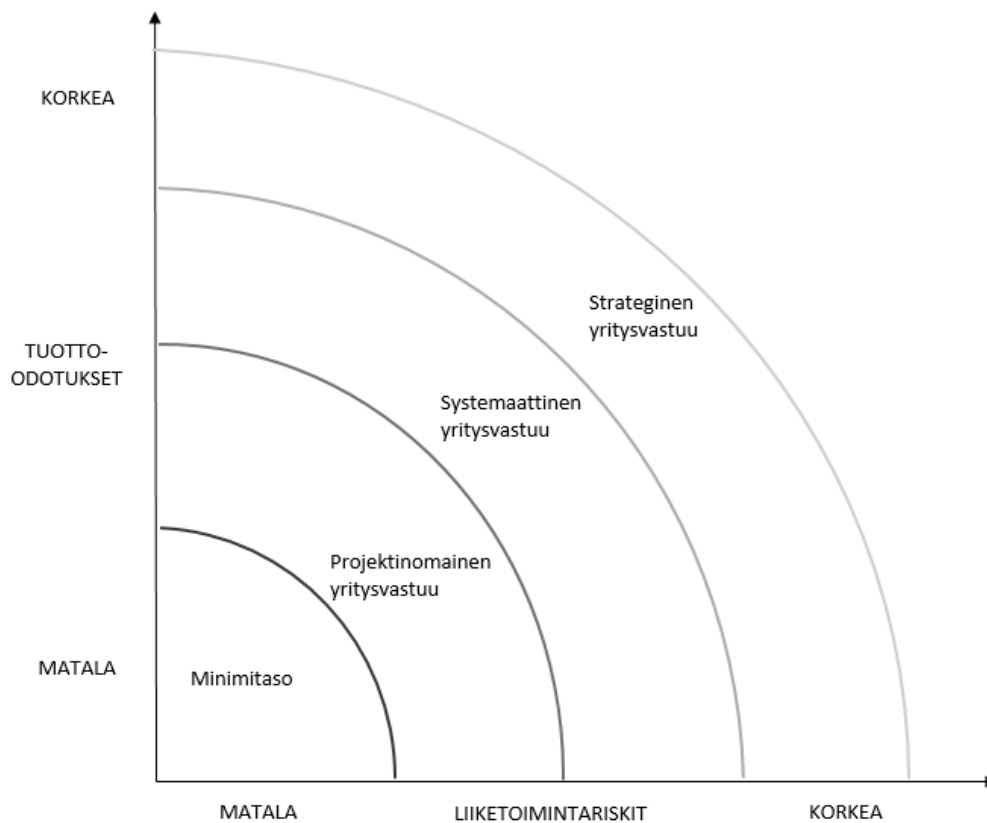
- Yhteiskuntavastuu ei ole vain irrallinen toiminto, vaan ulottuu koko organisaatioon; toimintaan, prosesseihin ja sidosryhmiin, kokonaisuudessaan.
- Yhteiskuntavastuun strategian ja tavoitteiden tulee olla selkeitä sekä liittyä olennaisesti ja konkreettisesti organisaation toimintaan, jotta organisaatio on tietoinen siitä, mitä vastuullisuus omassa työssä tarkoittaa.
- Johtamisen, viestinnän ja päätöksenteon tueksi on laadittava luotettavat ja tarkat hallinta-, raportointi- ja mittausjärjestelmät sekä tulosten seuranta, jotta päätökset ja sidosryhmäviestintä perustuvat luotettavaan faktatietoon. Organisaation on varmistettava myös riittävät resurssit laadukkaan vastuullisuustoiminnan ylläpitämiseksi.
- Yhteiskuntavastuun toteuttaminen vaatii yhteistyötä organisaation eri sidosryhmien kesken, jotta myös sidosryhmät osallistuvat ja on sitoutettu haluttuihin tavoitteisiin ja strategian toteuttamiseen Tällöin vastuullisuustoiminta ulottuu kaikkiin organisaation osa-alueisiin sidosryhmistä toimitusketjuihin ja palvelun tuottajiin. Sidosryhmien odotukset ja tarpeet on otettava huomioon vastuullisuustoiminnan suunnittelussa sekä siitä raportoitaessa ja sitoutettava ne osaksi käytännön työtä sekä toiminnan kehittämistä.
- Erityisen tärkeää on viedä yhteiskuntavastuun näkökohdat osaksi liike-toimintaprosesseja, jotta niistä muodostuu lopulta normaaleja käytäntöjä. Laadunhallintaan perustuvat käytännöt, kuten jatkuva parantaminen ja pro-

sessilähtöinen toimintamalli luovat hyvän perustan myös vastuullisuus-toiminnan juurruttamiseksi organisaatioon. Tätä käsiteltiin Liikenneviraston osalta luvussa kuusi.

- Yhteiskuntavastuun haasteet voivat olla monimutkaisia ja niihin vastatakseen organisaation täytyy olla valmis tekemään suuriakin muutoksia omissa toimintamalleissaan, organisaatiokulttuurissa ja prosesseissa sekä mahdollistamaan uusien innovaatioiden kehittämisen ja käyttöönoton.
- Organisaation on myös pystyttävä soveltamaan uusia lähestymistapoja, koikeilla hyväksi havaittuja toimintamalleja ja luopua niistä, jotka eivät tuota tavoitteiden mukaisia tuloksia. (Niskala et al. 2013, 66.)

## 7.1 Vastuullisuus osaksi strategiaa

Yksinkertaistetusti vastuullisuustoiminta voidaan hahmottaa liiketoiminnan tuottoa lisäävänä mahdollisuutena ja erilaisten liiketoimintariskien hallintana. Mahdollisuus voi näkyä kilpailukyvyyn tai imagon parantumisessa, sidosryhmien välisen vuorovaikutuksen parantumisessa, toiminnan läpinäkyvyyden tuomissa eduissa luottamuksen kasvattamisessa, kustannussäästöissä tai innovaatiovalmiuden parantumisessa. (Niskala et al. 2013, 7.) Yhteiskuntavastuun kehittämisen koetaan aiheuttavan yrityksille myös riskejä, jos sidosryhmät kokevat yrityksen toiminnan olevan ristiriidassa sen vastuullisuusviestinnän kanssa, jolloin koetut vaikutukset kohdistuvat yrityksen nauttimaan luottamukseen ja jopa taloudelliseen menestykseen (Harmaala & Jallinoja 2012, 71, 73). Vastuullisuustoiminnan vähimmäisvaatimus on lakien ja säädösten noudattaminen (kuva 27). Yritykset voivat hakea tuntumaa yritysvastuuseen satunnaisista yritysvastuuprojekteista tai kampanjoista, missä yksittäisiä hyviä tekoja toteutetaan yhteistyöorganisaation kanssa tai lahjoitetaan summia hyväntekeväisyyteen. Suunnitelmallinen yritysvastuu kuitenkin edellyttää, että johto on tiedostanut vastuullisuuden merkityksen ja sen tarjoamat mahdollisuudet omalle toiminnalleen. Systemaattisessa yritysvastuussa pyritään vastaamaan markkinoiden ja sidosryhmien odotuksiin ja rakentamaan toimivaa vuoropuhelua, etsimään kustannussäästöjä ja ottamaan käyttöön hallintajärjestelmiä sekä panostamaan vastuullisuusviestintään. Kannustimena tämän tason vastuullisuustoiminnalle on yleensä taloudelliset tavoitteet. (Harmaala & Jallinoja 2012, 75–77.)



Kuva 27. Yritysvastuun strategiset valinnat (Harmaala & Jallinoja 2012, 72).

Strategisessa yritys vastuussa vastuullisuustoiminnan tavoitteet ja toimenpiteet ovat osa liiketoimintastrategiaa ja operatiivista toimintaa. Strateginen yritys vastuu sisältää myös voimakkaan sidosryhmäajattelun. ”Kun vastuullisuus on aidosti strategista, tavoitteet ja tulokset ovat mitattavia” (Harmaala & Jallinoja 2012, 77). Tällöin toiminnan jatkuvaan kehittämiseen on käytössä suorituskyky mittaristo, liittyen taloudelliseen yhteiskuntavastuuseen, ihmisiin tai ympäristöön, ja siihen liittyviä hankkeita tuetaan budjetissa ja ohjausjärjestelmissä. Strategisessa yritys vastuussa huomio kiinnitetään toiminnan olennaisiin vaikutuksiin sekä vastuullisuustoimintaa kehitetään proaktiivisesti ja pitkäjänteisesti keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. (Harmaala & Jallinoja 2012, 77–78.)

Strategisten päämäärien avulla vastuullisuustoiminta integroidaan osaksi joka päiväisiä liiketoimintaprosesseja. Jotta yhteiskunnalle ja sidosryhmille voidaan osoittaa toimivansa vastuullisesti ja raportoida organisaation vastuullisuustuloksista, täytyy organisaation kehittää tarkka, täsmällinen ja luotettava mittaus- ja seuranta järjestelmä, jonka avulla omaa toimintaa voidaan ohjata ja seurata luotettavasti oikean ja ajantasaisen tiedon pohjalta. Liikenneviraston tulisi kehittää vastuullisuustoimintaansa kohti strategista yritys vastuuta yhdessä sidosryhmiensä kanssa. Tällöin vastuullisuus ei jää vain irralliseksi toiminnoksi muun toiminnan ulkopuolelle.

Aina yritys vastuun kehittymispolku ei vastaa kuvan 27 mukaista kehitystä. Kehittyminen riippuu asetetusta tavoitetasosta ja sen merkityksestä strategiassa. Yleensä kehittyminen on jatkuva, iteratiivinen prosessi, jossa kehittymisen edetessä tarkistetaan tavoitetasoa ja suuntaa sekä tehdään tarvittavia korjauksia. Huomioitavaa on myös se, että jokainen laajempi yritys vastuun taso pitää sisällään aiemmat vastuullisuuden tasot. (Harmaala & Jallinoja 2012, 83–84.)

Liikenneviraston johtoryhmä piti vuoden 2014 tammikuussa yhteiskuntavastuu-koulutuksen, jossa työpajan tuloksena tunnistettuja vastuullisuusnäkökohtia (kuva 29) pohdittiin tavoitetasojen näkökulmasta. Kuvassa 28 on esitetty Liikenneviraston tapaukseen sovellettu yhteiskuntavastuun kehitysmispolku.

- 1) Vähimmäisvaatimuksena on lainsäädännön ja säädösten noudattaminen, Liikennevirastolle asetettujen vaatimusten ja tehtävien toteuttaminen sekä selvilläolovelvoitteen täyttäminen.
- 2) Seuraavalla kehitysmistasolla myös sidosryhmien odotuksia ja tarpeita kuunnellaan sekä ne huomioidaan toiminnassa ja päätöksenteossa.
- 3) Seuraavalle tasolle pääseminen vaatii parhaiden käytäntöjen tunnistamista ja käyttöönottoa, joiden avulla pyritään saavuttamaan kilpailukyvyyn vahvistaminen, lisäämään toiminnan tehokkuutta ja havaitsemaan mahdollisuuksia, jotka tuottavat liiketoimintahyötyjä.
- 4) Edelläkävijyys vaatii strategisten päämäärien asettamista ja niiden integroimista liiketoimintaprosesseihin ja uusien vastuullisten liiketoimintaratkaisujen luomista.

Edelläkävijyys liittyy myös yhteisen arvon (shared value) tuottamiseen. Käsitteen ideana on siirtää keskustelua pois yritysten ja yhteiskunnan välisistä ongelmista ja keskittyä siihen, että menestyäkseen molemmat tarvitsevat toisiaan. Taloudellinen lisäarvo luodaan yritykselle ja omistajille siten, että lisäarvoa syntyy myös ympäröivälle yhteiskunnalle. Vastuullisuuskysymykset eivät ole irrallisia perusliiketoiminnasta, vaan yhteistä arvoa voidaan luoda varsinkin seuraavilla alueilla; yrityksen tuottamat tuotteet ja palvelut, yrityksen arvoketju sekä yritystoimintaa tukevat yritykset ja yhteisöt. Kiteytettynä käsite tarkoittaa sitä, että yhteiskunnallinen tarkoitus on olennainen osa organisaation toimintaa. (Niskala et al. 2013, 19–21.)



Kuva 28. Liikenneviraston johtoryhmän ajatuksia yhteiskuntavastuun tavoitetasoista (Hartonen 2014, 46).

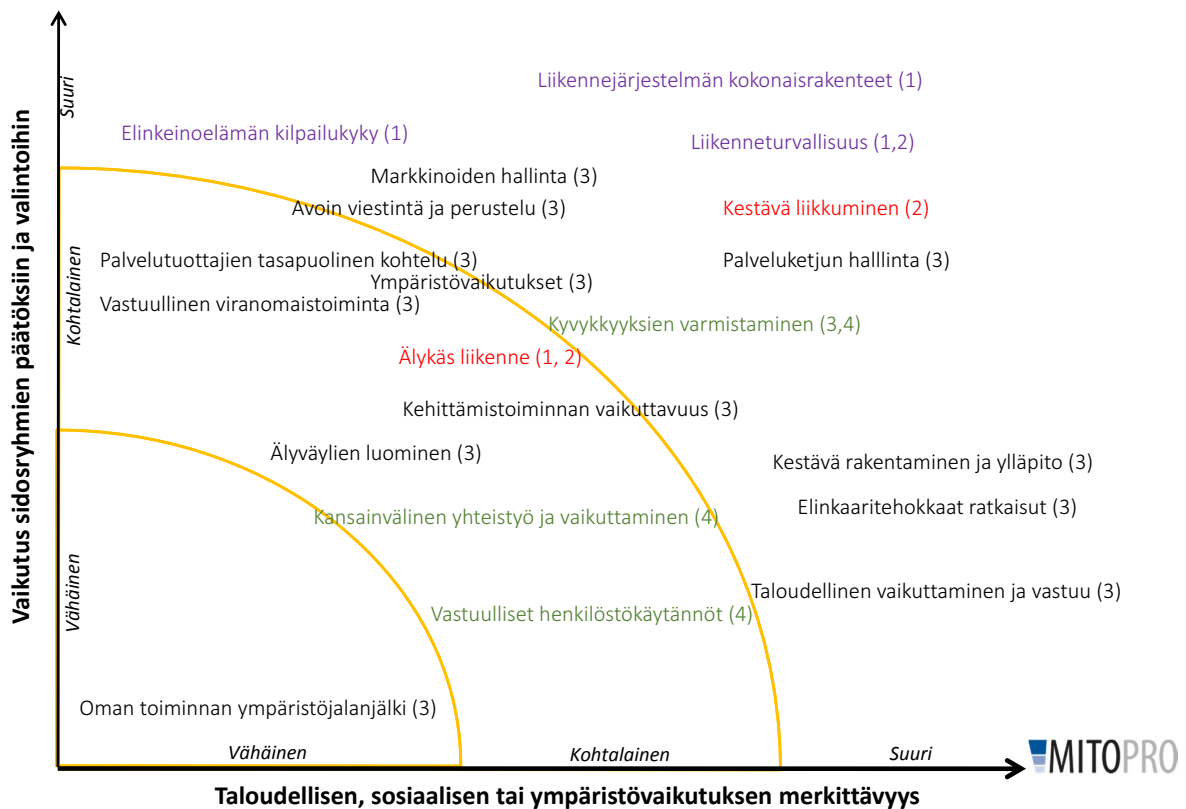


Vastuullisuuden merkitys korostuu julkisella sektorilla. Julkinen sektori tuottaa yhteiskunnan toiminnan kannalta olennaisia palveluja, joilla on vaikutus ihmisten jokapäiväiseen elämään. Niiden toiminnan edellytyksenä on luottamuksen saavuttaminen organisaatioiden ja yhteiskunnan välillä, jotta ne säilyttävät asemansa ja yhteiskunnan tarjoaman tuen. Julkisen sektorin toiminnan säilyminen edellyttää yhteiskunnan varoja, valtion tukea ja/tai sopimuksia. (Dumay et al. 2010, 533, 536–537.) Vastuullista arvoa luodaan sijoittamalla tehokkaasti niin luontoon, sosiaaliseen, inhimilliseen, tuotannolliseen kuin taloudelliseenkin pääomaan. (Dumay et al. 2010, 539.) Julkisen sektorin yksi vastuullisuustoiminnan haasteista on määrittää se yhteinen arvo, jota ne tuottavat yhteiskunnalle. Jotta nämä organisaatiot voivat puhua vastuullisesta toiminnasta, arvon luomisen perustaksi täytyy löytää muitakin perusteita kuin pelkät taloudelliset näkökohdat. Tällöin myös organisaatiolle selkeytyy, mitä vastuullinen toiminta omassa organisaatiossa tarkoittaa ja miksi sitä toteutetaan.

## 7.2 Vastuullisuusnäkökohtien tunnistaminen

Vastuullisuustoiminnan kehittäminen alkaa vastuullisuusnäkökohtien ja toiminnan vaikutusten tunnistamisella. Kun tiedetään, minkälaisia vaikutuksia toiminnasta aiheutuu, pystytään määrittämään ne keinot, joilla niihin voidaan vaikuttaa. Vaikutusten tunnistamiseen ja hallintaan on olemassa suuri joukko erilaisia työkaluja ja menetelmiä, kuten elinkaari- ja ympäristövaikutusten arviointi sekä riskianalyysit ja markkinakartoitukset. Johdon, henkilöstön ja sidosryhmien sitoutuminen samoihin selkeästi määriteltyihin ja esitettyihin päämääriin on edellytyksenä menestyksekkäälle vastuullisuustoiminnalle.

Liikenneviraston johtoryhmälle järjestettiin tammikuussa 2014 yhteiskuntavastuukoulutuksen yhteydessä työpaja, jonka tuloksena määritettiin johtoryhmän mielestä Liikenneviraston yhteiskuntavastuun näkökohdat ja näkökohtien olennaisuusmatriisi (kuva 29).



Kuva 29. Johtoryhmän ajatuksia Liikenneviraston olennaisuusmatriisista (Hartonen 2014, 45).

Kyseistä olennaisuusmatriisia ei ole luotu tarkoituksellisesti vastuullisuustoiminnan ja -raportoinnin perustaksi, vaan yleiseksi katsaukseksi johtoryhmän ajatuksiin Liikenneviraston vastuullisuusnäkökohdista ja käsityksestä Liikenneviraston sidosryhmien odotuksista. Olennaisuusmatriisin perusteella Liikenneviraston viideksi olennaisimmaksi vastuunäkökohdaksi voitaisiin valita

- 1) liikenneturvallisuus
- 2) kestävä liikkuminen, rakentaminen ja ylläpito
- 3) taloudellinen vaikuttaminen ja vastuu
- 4) markkinoiden ja palveluketjujen hallinta
- 5) elinkaaritehokkaat ratkaisut.

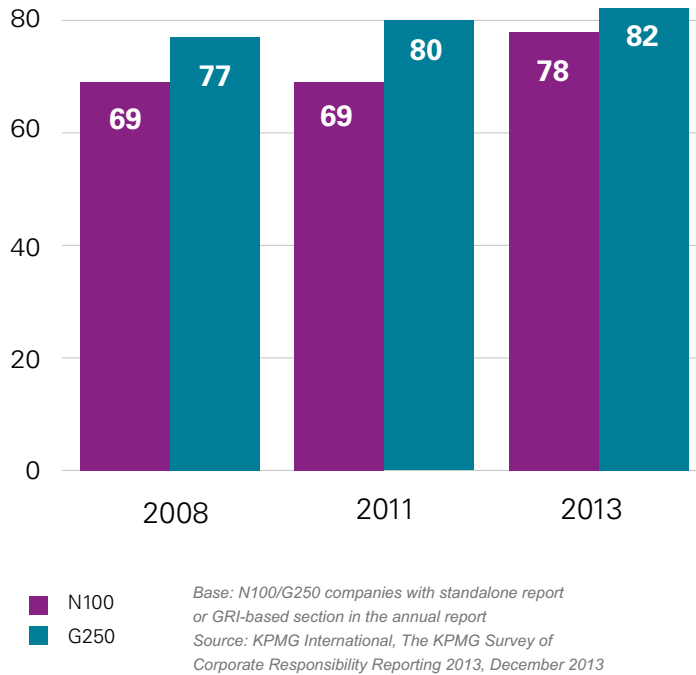
Olennaisimpien näkökohtien määrittely auttaa organisaatiota hahmottamaan vastuullisuustoiminnan pääteemat, joihin organisaation tulisi vastuullisuustoiminnassaan keskittyä. Olennaisuusmatriisi yhdistää sidosryhmien odotuksien ja liiketoiminnan edellytyksien keskeisimmät näkökohdat. Sen avulla voi paikantaa uusia riskejä tai mahdollisuuksia, jotka saattavat nousta tulevaisuudessa toiminnan kannalta aiempaa merkityksellisempään asemaan. (Harmaala & Jallinoja 2012, 69–70; Niskala et al. 2013, 123.) Olennaisuusmatriisia tulee päivittää jatkuvasti ja systemaattisesti sidosryhmien ja toimintaympäristön muuttuessa, jotta uusia mahdollisia uhkia ja mahdollisuuksia voidaan havaita ja ennakoita sekä niihin voidaan varautua. Näkökohtien tunnistamisen lisäksi olennaisuusperiaate ohjaa tunnuslukujen valintaa ja esittämistä, sillä täydellisyyden ja yksityiskohtaisuuden tulisi olla linjassa tunnusluvun olennaisuuden kanssa (Niskala et al. 2013, 123–124). Liikenneviraston tapaukses-

sa vastuullisuusnäkökohtien olennaisuutta kannattaa arvioida sidosryhmien välisellä vuoropuhelulla, jolloin saadaan käsitys olennaisuusvaatimusten täyttymisestä. Tällöin olennaisuusmatriisi toimii hyvänä välineenä vastuullisuusnäkökohtien tunnistamisessa ja vastuullisuustoiminnan kohdentamisessa oikeanaikaisesti olennaisimpiin näkökohtiin.

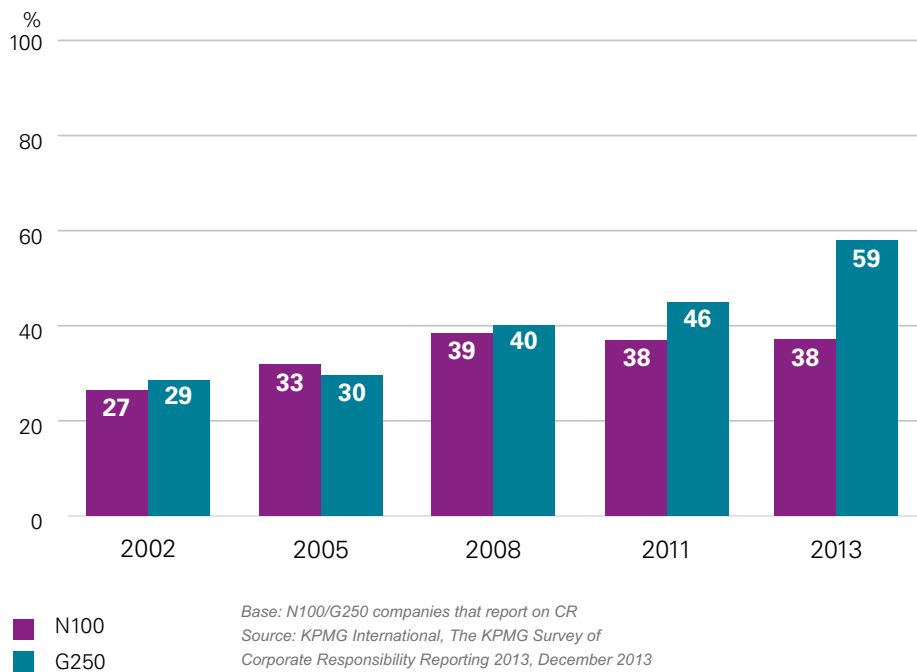
## 7.3 Raportointi osana luotettavaa vastuullisuusviestintää

Vastuullisen liiketoiminnan kenttä on kasvattanut suosiotaan yhä enenevässä määrin viimeisten vuosien aikana. Suosion lisääntymiseen on osin vaikuttanut esimerkiksi huonosti hoidetusta vastuullisuustoiminnasta ja osakkeiden arvon laskusta, mutta myös positiivisessa mielessä lisääntyneet todisteet siitä, että vastuullinen liiketoiminta on kannattavaa liiketoimintaa. Sijoittajat ja yritysjohto ovat heränneet siihen tosiasiaan, että hallinnollinen, sosiaalinen ja ympäristöllinen suorituskyky ovat tärkeitä tekijöitä takaamaan myös organisaatioiden jatkuvan taloudellisen kannattavuuden, vaikka verrattuna taloudellisen tiedon viestintään on organisaatioiden vastuullisuusviestintä vielä alkutekijöissään. (Leipziger 2003, 13–14.)

KPMG:n uusimman vuonna 2013 julkaistun yritys vastuun raportointia käsittelevän tutkimuksen mukaan GRI-raportointiohjeisto on edelleen laajimmin käytetty vapaaehtoisen vastuullisuusraportoinnin viitekehys (kuva 30). Yli 78 prosenttia maailman sadasta suurimmasta yrityksestä ja 82 prosenttia maailman 250 suurimmasta yrityksestä käyttää GRI-ohjeistoa raportoidessaan vastuullisuudestaan. Myös Suomi kuuluu niihin maihin, joiden vastuullisuusraporteista yli 75 prosenttia toteutetaan GRI-viitekehysten mukaisesti. (KPMG 2013, 12, 31.) Vastuullisuusraportointikäytäntöjen kehittyessä osaksi normaaleja liiketoimintamalleja myös raportin ulkopuolisesta varmennuksesta on kehittymässä normaali käytäntö. Maailman 250 suurimmasta yrityksestä jo yli puolet (59 %) hakee raportilleen ulkopuolisen varmennuksen (kuva 31). Kehitys on seurausta yritysten lisääntyvästä paineesta tuottaa sidosryhmille luotettavaa tietoa väitteidensä pohjaksi. (KPMG 2013, 12, 33.)



**Kuva 30.** Maailman suurimpien yritysten GRI-viitekehyksen käyttö vastuullisuusraporteissaan (KPMG 2013, 31). (N100 tarkoittaa maailman sataa suurinta yritystä ja G250 tarkoittaa maailman 250 suurinta yritystä.)



**Kuva 31.** Ulkoisen varmennuksen hankineet raportit (KPMG 2013, 33).

GRI-viitekehyksen etuina ovat kokonaisvaltaisuus, joka huomio tasapainoisesti kaikki vastuullisuuden osa-alueet, ja vertailukelpoisuus, joka on yhtenäisen yhteiskuntavastuuviiitekehyksen rakentamisen päämääristä, sekä sen soveltuminen käytettäväksi muiden yhteiskuntavastuun standardien ja ohjeistojen kanssa, esimerkiksi ISO 26000 -yhteiskuntastandardin.

Toimiakseen viestintä tarvitsee yhdenmukaisen kielen; mistä asioista on tarpeen viestiä ja kuinka se tehdään. Viestintätyökalujen on oltava luotettavia, olennaisia ja haastavia, mutta ei liian työläitä tai joustamattomia, jotta ne taipuvat useiden erilaisten organisaatioiden tarpeisiin eivätkä lisää pelkästään yrityshallintojen byrokratiaa. (Leipziger 2003, 13.) Viestintää on myös pystyttävä tulkitsemaan luotettavasti. Indikaattorien valinnassa on huomioitava, mitkä indikaattorit on kyseisen organisaation alalla tärkeimpiä ja miten mittaus järjestetään, jotta tulokset ovat luotettavia. Tärkeää on myös erottaa vastuullisuusviestinnän olennainen sisältö viherpesusta. ”Siksi kansainvälisten raportointivaatimusten kehittyminen auttaa mahdollistamaan vastuullisuustoiminnan ’lingua francaa’ eli yhteistä yleiskieltä, laadukasta vastuullisuustoimintaa ja siitä luotettavasti viestimistä” (Leipziger 2003, 14).

Lakisääteisten vastuullisuusraportointikäytäntöjen kehittämistä sekä kritisoidaan että puolustetaan. Lakisääteinen raportointi helpottaisi organisaatioiden välistä vertailua, sillä ensinnäkin nykymuotoinen raportointi sallii organisaatioille vapauden tehdä omia rajoituksia ja toiseksi vastuullisuusraportit sisältävät runsaasti laadullista tietoa, joka tekee raportoinnista kirjavaa ja tulkinnanvaraista. Tämä hankaloittaa raporttien vertailua ja antaa organisaatioille mahdollisuuden olla raportoimatta huonossa valossa näyttäytyviä tunnuslukuja. Näistä syistä yleisesti hyväksytyjen vapaaehtoisuuden perustuvien raportointiohjeistojen käytäntöjä pidetään riittämättöminä. (Harmaala & Jallinoja 2012, 223–224.) Kuitenkin useimmat ohjeistot vaativat raportoimatta jättämisen syyn esittämistä vastuullisuusraporteissaan. Lakisääteisen vastuullisuusraportoinnin kehittämistä myös vastustetaan, koska tällöin organisaatiot menettäisivät mahdollisuuden kehittää joustavasti omiin olosuhteisiin ja omaan toimintaympäristöön soveltuva lähestymistapa yhteiskuntavastuuseen. (SFS-ISO 26000, 8.)

Vastuullisuusraportoinnin toteutus on monivaiheinen prosessi, jolle yleisesti käytetyt raportointiohjeistot luovat suuntaviivat. Raportoinnin suunnittelu ja toteutus tulee kuitenkin rakentaa organisaatiokohtaisista lähtökohdista. Toimintaympäristöstä tulevat ulkoiset ja sisäiset paineet ohjaavat ja määrittävät raportoinnin toteutusta. Olennaisten vastuullisuusnäkökohtien, niihin liittyvien strategisten tavoitteiden ja tunnuslukujen määrittely, sekä sidosryhmien luomien odotusten pohjalta on selvitettävä, mitä vastuullisuus merkitsee omassa toiminnassa ja mitä se merkitsee omalle toiminnalle. Organisaation johdon sitoutuminen ja resurssien turvaaminen sekä koko muun organisaation sitoutuminen samoihin päämääriin toimivat edellytyksenä vastuullisuustoiminnalle. (Niskala et al. 2013, 100.)

Yhteiskuntavastuustoiminnan johtaminen ja raportointi liittyvät kiinteästi toisiinsa. Johtamisen tärkeimmät elementit ovat tavoitteiden asettaminen, toiminnan suunnittelu ja seuranta sekä tulosten seuranta ja arviointi. (Niskala et al. 2013, 100–101.) Tavoitteiden asettamista ja toteutumista ohjaavat organisaation yhteiskuntavastuustrategia; -ohjelma, -politiikka ja eettiset periaatteet. Organisaation täytyy suunnitella toimenpiteet, joilla tavoitteet saavutetaan, ja resurssit sekä johtamis- ja tietojärjestelmät, joita toteutukseen tarvitaan. Samoin laaditaan suunnitelma seuran-

nan tunnusluvuista ja niitä koskevista tavoitetasoista. Seurannasta saatu suurin hyöty toteutuu silloin kun yhteiskuntavastuun tavoitteet ja tunnusluvut ovat osa organisaation normaalia vuosisuunnittelua ja johtamisprosesseja. Johtamisprosessiin liittyy usein myös johdon katselmus, jossa käydään läpi saavutettuja tuloksia. Toiminnan arvioinnin perusteella johtamisprosessia voidaan kehittää vastaamaan paremmin vastuullisuustoiminnan haasteisiin. Itse raportointiprosessi voidaan jakaa seuraaviin vaiheisiin (kuva 32): 1) suunnittelu, 2) sidosryhmien odotusten tunnistaminen, 3) olennaisten yhteiskuntavastuunäkökohtien tunnistaminen, 4) tiedonkeruu ja 5) raportointi. (Niskala et al. 2013, 102.)



Kuva 32. Yhteiskuntavastuun raportointi prosessi (Niskala et al. 2013, 103).

Käytännössä raportoinnin projektisuunnitelmaan kannattaa sisällyttää yksityiskohtainen sisältösuunnitelma (myös esitettävien tietojen, tekstien ja kuvamateriaalin osalta), vastuuhenkilöt ja heidän tehtävänsä sekä aikataulu tiedonkeruun ja tekstien tuottamisen osalta. Huomioitavaa on myös tietojen laadun ja luotettavuuden varmistaminen, ulkopuolisen varmennuksen suunnittelu ja päätökset siitä, kuinka paljon resursseja panostetaan raportoinnin toteutukseen. Raportin julkistamisella ja jakelulla on myös merkitystä raportin painoarvoa ajatellen, sillä tilinpäätösmateriaalin yhteydessä julkaistu, ulkopuolisen varmennuksen raportti katsotaan yleensä luotettavaksi ja kertoo organisaation vakaasta sitoutumisesta ja panostuksesta vastuullisuusraportointiin. (Niskala et al. 2013, 103–105.)

GRI-raportoinnin viitekehys soveltuu mainiosti myös Liikenneviraston kaltaisen julkisen organisaation vastuullisuusraportoinnin työkaluksi. GRI-viitekehysten etuina ovat vastuullisuuden osa-alueiden huomioiminen tasapuolisesti ja viitekehysten aktiivinen kehittäminen vastaamaan paremmin organisaatioiden raportointitarpeisiin. Lisäksi yksi GRI-viitekehysten päämääristä on luoda yhtenäisiä raportointikäytäntöjen organisaatioiden vertailun parantamiseksi. Liikenneviraston ja yleisesti ensi kertaa raportoitavien organisaatioiden kannattaa tutustua ensin GRI G4 Core sovellustasoon ja sen hallittua laajentaa Comprehensive-sovellustason kattavaksi, jolloin organisaation on helpompi laajentaa raportointikäytäntöjään, kun pohja rapor-

toinnille on jo olemassa. Sovellustasot eivät kerro vastuullisuustoiminnan tai -raportoinnin tietojen laadusta, vaan käyttöasteesta, jolla raportti vastaa GRI-ohjeistoa. (Niskala et al. 2013, 138.) Tulevaisuudessa katseita kannattaa kääntää myös uuden integroidun raportin tuomiin mahdollisuuksiin.

Integroitu raportointi antaa kattavamman ja tasapainoisemman kuvan organisaation toiminnasta, kun tilinpäätöstiedot raportoidaan yhdessä yhteiskuntavastuun kanssa. Pitkän tähtäimen tavoitteena on, että vuosiraportin sijaan julkaistaan sähköinen versio ajantasaisilla tiedoilla, johon muutokset voidaan päivittää heti. Tällöin vältetään ongelmalta, joka syntyy perinteisessä vuosiraportissa, joka jo julkistaessaan sisältää vuoden vanhoja tietoja. (Niskala et al. 2013, 264.)

Vastuullisen toiminnan kannalta ei ole tärkeintä se, mitä viitekehystä organisaation vastuullisuustoiminnassa hyödynnetään, vaan tärkeintä on toimiiko organisaatio tavalla, jolla on vaikutusta. Vaikka vastuullisuusraportointi ei pelkästään luo vastuullista toimintaa, toimii se hyvin suunnannäyttäjänä tarpeellisen tasapainon löytämisessä eri vastuullisuuden osa-alueiden kesken. (Dumay et al. 2010, 540.) Vastuullisuustoimintaa luodessa tulisi muistaa, että toiminnan päämääränä ei ole mittausjärjestelmien rakentaminen ja raportointi, vaan vastuullinen toiminta (Dumay et al. 2010, 542).

## 8 Johtopäätökset

Työn tavoitteena oli kehittää Liikenneviraston vastuullisuustoimintaa tunnistamalla vastuullisuusnäkökohdat Liikenneviraston prosesseista ja sisällyttämällä ne Liikenneviraston toimintaan ja päätöksentekotilanteisiin sekä selvittää millaisia yhteiskuntavastuun viitekehyksiä ja raportointityökaluja julkisen sektorin organisaation on mahdollista soveltaa toiminnassaan. Mielestäni työ luo kattavaa kuvaa siitä, mitä yhteiskuntavastuu etenkin julkisella sektorilla ja liikenteen näkökulmasta tarkoittaa ja kuinka paljon asiakokonaisuuksia yhteiskuntavastuun suunnitteluun ja toteutukseen liittyy sekä mitä hyvin toteutettu yhteiskuntavastuutoiminta ja siitä raportointi tarkoittaa ja mitä se organisaatiolta vaatii. Työssä ei käsitelty raportoitavia tunnuslukuja, sillä prosessi on jo käynnistetty syksyn 2014 aikana Liikenneviraston toimesta, mutta vastuullisuudesta raportoivalle organisaatiolle olennaisuuden merkitystä ei voi korostaa liikaa.

Julkisen organisaation erityispiirteitä ovat taloudellisen vastuun merkitys ja organisaation merkitys alansa markkinavaikuttajana. Luonnolliset markkinoiden lainalaisuudet eivät aina päde tällaisissa tapauksissa. Taloudellisen vastuun merkitys korostuu erityisesti, koska rahoittajana toimii yhteiskunta eli veronmaksajat. Julkisen sektorin organisaatiot ovat muutenkin erilaisessa asemassa yhteiskuntavastuun suhteen, sillä niiden on toimintansa edellytykseksi lunastettava asemansa yhteiskunnassa ja saada toiminnalleen yhteiskunnan tuki. Samalla ne tuottavat oleellisia tuotteita ja palveluja, joita ilman yhteiskunnan toiminta häiriintyisi. Julkiselle sektorille luo haasteita myös tämän hetkinen taloustilanne, jossa kustannussäästöt nousevat tärkeysjärjestyksessä korkealle. Näiden taloudellisten paineiden ei kuitenkaan pidä viedä pohjaa vastuullisuustoiminnalta. Taloudellinen vastuu on yksi kolmesta vastuullisuuden osa-alueesta, jota on tarkasteltava muiden osa-alueiden täydentämänä pitkällä aikavälillä.

Yhteiskunnallisesti kestävä liikenne tavoittelee kaikkien liikenteestä aiheutuvien ympäristövaikutusten vähentämistä; kasvihuonekaasupäästöjen, maaperän, vesistöjen, melun ja ilmanlaadun osalta, sekä puhtainta teknologiaa edustavien ajoneuvojen, lentokoneiden ja laivojen kehittämistä, valmistamista ja käyttöönottoa. Kestävän liikenteen tavoitteena on myös luoda ja noudattaa käytäntöjä, jotka edistävät energiatehokkuutta ja taloudellisuutta sekä toteuttaa hinnoittelua, joka perustuu yhteiskunnan rahoituksen sijasta saastuttaja maksaa -periaatteeseen. Liikennevirastolla on rooli Suomen kasvihuonekaasupäästötavoitteiden saavuttamisessa. Suurin osa liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu tieliikenteestä, siksi siihen kohdistetaan myös suurimmat päästötavoitteet. Tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää uusien ajoneuvoteknologioita kehittämällä, energiatehokkuutta lisäämällä tai ajosuoritteiden määrää vähentämällä. Yksinkertainen tämä haaste ei ole, sillä liikenne nähdään tämän päivän yhteiskunnassa palveluna ja välttämättömyytenä elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille, jonka rajoittaminen on tulevaisuuden kannalta kestämatöntä. Julkisen sektorin vaikutuskeinoja ovat yhdyskuntasuunnittelu ja kaavoitus, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittäminen, energiatehokkaiden kulkumuotojen kilpailukyvyn parantaminen ja vaikuttaminen energiankulutukseen ja päästörajoitukseen määräysten ja verotuksen keinoin.



Projektia tehdessä Liikenneviraston aito kiinnostus ja innostus sekä johdon vahva sitoutuminen vastuullisuustoiminnan kehittämistä kohtaan on ollut nähtävissä, mikä lupaa hyvät valmiudet edetä hallinnonalansa edelläkävijäksi vastuullisuustoiminnan kehittämisessä ja yhteiskuntavastuunäkökohtien hallinnassa. Liikenneviraston rakentamat ympäristöhallintajärjestelmät ISO 14001 ja WWF:n Green Office, tukevat näitä tavoitteita. Työ sisältää keinot, joiden pohjalta Liikennevirasto pystyy yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa rakentamaan kattavan ja olennaisen yhteiskuntavastuutoiminnan sekä toteuttamaan menestyksekkäästi siitä raportointia. GRI-raportointiohjeisto soveltuu hyvin myös julkisen organisaation raportointityökaluksi. GRI-viitekehys käsittelee tasapuolisesti kaikkia kolmea yhteiskuntavastuun osa-alueita (taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristönäkökohtia), viitekehystä kehitetään jatkuvasti huomioimaan paremmin erilaisten organisaatioiden raportointitarpeet muuttuvassa toimintaympäristössä. GRI-muotoiset raportit ovat vertailukelpoisempia suuren kansainvälisen käyttöasteen takia. Aluksi haltuun kannattaa ottaa suppeampi GRI G4 Core -sovellustason mukainen vastuullisuusraportointi, jonka jälkeen raporttia on mahdollista kehittää Comprehensive-sovellustason kattavaksi. Sovellustasot eivät kerro vastuullisuustoiminnan tai -raportin laadusta, vaan raportin vastaavuudesta GRI-ohjeistoon. Hyvän vastuullisuusraportin perusominaisuuksia ovat helppolukuisuus ja ymmärrettävyys. Tietojen on oltava informatiivisia ja selkeästi löydettävissä. Raportti esittelee toimintaa liittyviä vastuullisuusnäkökohtia monipuolisesti, toimitusketjujen läpinäkyvyys on huomioitu ja oman vastuullisen toiminnan heikkouksia tai kehittämiskohteita tuodaan esille. Toiminnan läpinäkyvyys on avain luottamuksen saavuttamiseksi sidosryhmien ja yhteiskunnan silmissä. Tulevaisuudessa katset kannattaa vastuullisuusraportoinnin osalta kääntää myös uuden integroidun raportoinnin tuomiin mahdollisuuksiin, sillä siinä yhdistetään perinteisen menneen toiminnan tarkastelun raportointiin myös tulevan ja yhteisen arvon luomisen näkökohdat. Vaikka raportointi- ja seurantajärjestelmät toimivat tärkeinä työkaluina ja ohjaavat vastuullisuustoimintaa faktatiedon pohjalta, vastuullinen toiminta on raportointia merkityksellisemmässä asemassa.

Vastuullisuustoiminta on myös laadukasta toimintaa. Toiminnan laadukkuutta on kyky tehdä oikeita asioita oikea-aikaisesti kerralla oikein, käyttää resursseja tehokkaasti, toteuttaa päätöksentekoa faktatietojen pohjalta ja huomioida sidosryhmien tarpeet ja odotukset toiminnan jokaisella osa-alueella. Vertailuanalyyssissä vastuullisuusraporttien laadunvarmistuksen kannalta nousi esille neljä tärkeää toimintaa, jotka sisältyvät laadukkaaseen vastuullisuustoimintaan, joita ovat: 1) Sidosryhmät sitoutuvat raportointiprosessiin ja vastuullisuustoimintaan, jolloin organisaatio ei raportoi vaan yksipuolisesti omista näkemyksistään. 2) Toimintaprosessien vastuullisuusnäkökohdat tunnistetaan systemaattisesti, jolloin vastuullisuustoiminta ulottuu liiketoimintaprosesseihin eikä jää irrallisiksi linjauksiksi organisaation strategiaan. 3) Tunnistettuja vastuullisuusnäkökohtia myös päivitetään systemaattisesti, jolloin toimintaympäristössä tai sidosryhmien odotuksissa ja tarpeissa tapahtuviin muutoksiin pystytään reagoimaan ja niihin kohdistuvia toimenpiteitä tarkistamaan. 4) Toiminnan vaikuttavuus ja vaikutukset arvioidaan, jolloin vastuullisuustoiminnassa ja raportoinnissa keskitytään oikea-aikaisesti toiminnan kannalta olennaisiin asioihin. Myös organisaation itsensä kannalta on tärkeää määritellä, miksi organisaatio toteuttaa lainsäädännön ylittävää vastuullisuustoimintaa ja mihin sillä tähdätään. Yhtenä tärkeänä vastuullisuuteen liittyvänä osa-alueena on sidosryhmävuorovaikutus, jota työssä ei käsitellä omana erillisenä osa-alueena. Näin jälkikäteen katsottuna työn alussa toteutettu sidosryhmäkartoitus ja/tai sidosryhmäanalyysi olisivat tarjonneet työn ja Liikenneviraston vastuullisuustoiminnan jatkokehityksen kannalta olennaista ja tärkeää

tietoa, mutta laajemman sidosryhmätarkastelun edellytyksenä olisi työn muita osalualueita joutunut karsimaan nykyisestä.

Valtaosa yhteiskuntavastuuraporttia käsittelevästä aineistosta painottaa, kuinka menestyksekkään vastuullisuustoiminnan edellytyksenä on vastuullisuusnäkökohtien vieminen organisaation strategiaan ja liiketoimintaprosesseihin. Erilaisia yritysvastuun johtamisen malleja esitellään, mutta ei käytännön esimerkkejä tai ohjeistuksia siitä, kuinka vastuullisuustoiminta kytketään osaksi prosesseja. Tässä työssä kyseiseen ongelmaan on vaikutusten ja prosessin tarkastelun perusteella johdettu tarkistuslista, jonka avulla vastuullisuusasiat viedään konkreettisesti osaksi prosessia ja päätöksentekoa. Prosessilähtöinen tarkastelu liittyy kiinteästi kansainväliseen laadunhallintajärjestelmään, joka on osa organisaation johtamisjärjestelmää. Laatujohtajien pohjana on usein prosessilähtöinen tarkastelu, joka tarkoittaa prosessien tunnistamista ja niiden vuorovaikutusta sekä prosessien johtamista tavalla, jolla ne tuottavat halutun tuloksen. Prosessilähtöinen tarkastelu helpottaa organisaatiota kokonaisuuksien ymmärtämisessä ja hahmottamisessa sekä toimii apuvälineenä toimintojen kehittämisessä sekä yhteisten käytäntöjen luomisessa ja juurtumisessa. Prosessitarkastelu toimii konkreettisenä esimerkkinä siitä, kuinka prosessin ja toiminnasta aiheutuvien vaikutusten yhteydet voidaan havaita, jotta vaadittavat korjaukset ja toimenpiteet vaikutusten syntyminen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi voidaan toteuttaa. Lisäksi tarkastelu auttaa löytämään vaikutusmahdollisuuksia laajemman yhteisen arvon luomiselle.

## 9 Yhteenveto

Yritysten ja organisaatioiden toiminta ei ole irrallaan yhteiskunnasta, vaan toimiakseen tehokkaasti niiden on seurattava toimintaympäristössään tapahtuvia muutoksia. Yhteiskuntavastuu on organisaatioissa toteutettavaa vapaaehtoisesta, lainsäädännön vähimmäisvaatimukset ylittävää organisaation toiminnasta aiheutuvien vaikutusten hallitsemista. Kansainvälisesti tunnustetut periaatteet ja ohjeistot muodostavat kansainvälisen kehyksen yritysten yhteiskuntavastuutoiminnalle. Monet kansainväliset järjestöt ja toimijat ovat kehittäneet useita erilaisia työkaluja, joita organisaatiot voivat käyttää raportoidessaan toimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Jotta organisaation toimintatavat olisivat kestäviä ja edistäisivät yhteiskunnan hyvinvointia lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, vastuullisuuden on oltava osa organisaation jatkuvaa toimintaa, ei pelkästään yksittäisiä tekoja tai lahjoituksia hyväntekeväisyyteen. Vastuullinen toiminta nähdään niin velvollisuutena kuin mahdollisuutena muuttuvassa toimintaympäristössä.

Liikennevirastosta säädettävän lain mukaan virasto on vastuussa valtion hallinnoimilla liikenneväylillä liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä. Toiminnan tarkoituksena ovat liikennejärjestelmän toimivuuden, liikenteen turvallisuuden ja kestävä kehityksen edistäminen sekä alueiden tasapainoinen kehittäminen. Liikennevirasto toimii infra-alalla merkittävänä hankkijaviranomaisena ja työllistää hankkeidensa kautta huomattavan määrän työntekijöitä. Liikenneviraston yhteiskunnallinen vaikutus on siis merkittävä. Kestävä kasvun perusedellytyksinä pidetään toimivia liikenneyhteyksiä, joten niiden kehittämisellä on suuri merkitys yhteiskunnalliselle kilpailukyvyille.

Diplomityön tavoitteena oli kehittää Liikenneviraston vastuullisuustoimintaa tunnistamalla Liikenneviraston prosesseista vastuullisuusnäkökohdat ja kytkemällä ne osaksi strategista toimintaa ja päätöksentekotilanteita sekä soveltaa vastuullisuusraportointityökalut Liikenneviraston toimintaympäristöön sopiviksi. Liikennevirasto haluaa kehittää yhteiskuntavastuutoimintaansa ja tulla hallinnonalansa edelläkävijäksi yhteiskuntavastuuasioiden hallinnassa sekä viestinnässä. Liikenneviraston tavoitteena on aloittaa yhteiskuntavastuuraportointi, ensimmäiseksi raportointivuodeksi suunnitellaan vuotta 2015.

Työssä on käsitelty liikennesektorin ja liikenteen vaikutuksia yhteiskuntaan ja ympäristöön, yhteiskuntavastuun merkitystä etenkin julkisella sektorilla ja siihen liittyviä erityispiirteitä, vastuullisuustoiminnan suunnitteluun ja kehittämiseen liittyviä asiakokonaisuuksia sekä useiden kansainvälisten järjestöjen ja toimijoiden toimesta kehitettyjä erilaisia työkaluja, joita organisaatiot voivat käyttää raportoidessaan toimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksistaan. Työssä on tarkasteltu vastuullisuuden ja vastuullisen toiminnan yhteyttä laatuun ja laatujärjestelmiin sekä hyvin toteutetun vastuullisuustoiminnan piirteitä; mitä vastuullisuudesta raportointinen tarkoittaa ja mitä se organisaatiolta vaatii.

Liikennevirastolla on hyvät valmiudet edetä hallinnonalansa edelläkävijäksi vastuullisuustoiminnan kehittämisessä ja yhteiskuntavastuunäkökohtien hallinnassa. Liikenneviraston rakentamat ympäristöhallintajärjestelmät ISO 14001 ja WWF:n Green Office, tukevat näitä tavoitteita. Työ sisältää keinot, joiden pohjalta Liikennevirasto pystyy yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa rakentamaan kattavan ja olennaisen yhteis-

kuntavastuutoiminnan sekä toteuttamaan menestyksekkäästi siitä raportointimista. GRI-raportointiohjeisto soveltuu hyvin myös julkisen organisaation raportointityökaluksi. GRI-viitekehys käsittelee tasapuolisesti kaikkia kolmea yhteiskuntavastuun osa-aluetta; taloudellista, sosiaalista ja ympäristövastuuta.

Tärkeänä pidetään organisaation mahdollisuutta kehittää joustavasti omiin olosuhteisiin ja omaan toimintaympäristöön soveltuva lähestymistapa yhteiskuntavastuuseen. Menestyksekkään vastuullisuustoiminnan edellytyksenä on vastuullisuusnäkökohtien vieminen organisaation strategiaan ja liiketoimintaprosesseihin. Aidon yhteiskuntavastuun perustana on koko tuotantoketjun ja kaikki sidosryhmät kattava toimintamalli, jonka edistymistä mitataan, tavoitteiden toteutumista seurataan, korjaustoimenpiteitä tehdään ja toiminnasta raportoidaan. Vastuullisuusraportin luotettavuutta voi lisätä sidosryhmien ja yhteiskunnan silmissä kolmannen riippumattoman osapuolen varmentamalla raportointimallilla, jolloin vastuullisuuden valvonta ei riipu vain yrityksen omista intresseistä vaan toimii pohjana luotettavalle vastuullisuusviestinnälle. Vastuullisuutta on alettu pitää yhtenä menestyksekkään yritystoiminnan ja pitkäjänteyden taloudellisen arvonn tuottamisen keskeisimmistä edellytyksistä.

## Lähdeluettelo

Aretun, Å. & Nordbakke, S. 2014. Developments in driver's license holding among young people: Potential explanations, implications and trends. VTI rapport 824A. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 2014. [viitattu 1.11.2014]. 59 s. ISSN: 0347-6030. Saatavissa: <http://www.vti.se/en/publications/pdf/developments-in-drivers-licence-holding-among-young-people-potential-explanations-implications-and-trends.pdf>

BSCI. 2014. Business Social Compliance Initiative. About BSCI. [verkkosivut]. [viitattu 15.9.2014]. Saatavissa: <http://www.bsci-intl.org/about-bsci>

COM(2011) 15 final. 2011. Green Paper on the modernization of EU public procurement policy: Towards a more efficient European Procurement Market. Brussels 27.1.2011. European Commission. [verkkojulkaisu]. [viitattu 30.9.2014]. 55 s. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/consultations/docs/2011/public\\_procurement/20110127\\_COM\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/docs/2011/public_procurement/20110127_COM_en.pdf)

COM(2011) 144 final. 2011. White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels 28.3.2011. European Commission. [verkkojulkaisu]. [viitattu 1.10.2014]. 30 s. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>

Crosby, P. B. 1986. Laatu on ilmaista. Vuorikoski, A-R. (suom.) 2.painos. Helsinki: Laateema Oy. ISBN 951-99737-2-9. 316 s.

Dumay, J. & Guthrie J. & Farneti, F. 2010. GRI Sustainability Reporting Guidelines for Public and Third Sector Organizations: A critical review. Public Management Review. Vol. 12:4. ISSN 1471-9045. 531–548 s.

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2014. Euroopan parlamentti hyväksyi raportointia koskevan direktiivin. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 16.4.2014. [viitattu 15.9.2014]. Saatavissa: <http://ek.fi/ajankohtaista/tiedotteet/2014/04/16/eu-parlamentti-hyvaksyi-raportointia-koskevan-direktiivin/>

Energiateollisuus. 2014. Energia ja ympäristö. [verkkosivut]. [viitattu 5.8.2014]. Saatavissa: <http://energia.fi/energia-ja-ymparisto/ymparisto-ja-kestava-kehitys/ymparisto-vaikutukset/happamoituminen>

Environment Canada. 2012. The 2012 Progress Report of the Federal Sustainable Development Strategy. [verkkojulkaisu]. [viitattu 30.9.2014]. ISSN 1925-8402. 126 s. Saatavissa: [https://www.ec.gc.ca/dd-sd/23E4714E-B774-4CC5-9337-F87B01556727/2012\\_Progress\\_Report\\_ofthe\\_FSDS.pdf](https://www.ec.gc.ca/dd-sd/23E4714E-B774-4CC5-9337-F87B01556727/2012_Progress_Report_ofthe_FSDS.pdf)

Environment Canada. 2014. Federal Sustainable Development Strategy. [verkkosivut]. Päivitetty 3.7.2014. [viitattu 1.10.2014]. Saatavissa: <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=En&n=CD30F295-1>

Euroopan komissio. 2011. Buying social. [verkkosivut]. Julkaistu 28.1.2011. [viitattu 29.9.2014]. Saatavissa: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=fi&catId=89&newsId=978&furtherNews=yes>

Euroopan komissio. 2011. Liikenne 2050: komissiolta kunnianhimoinen suunnitelma liikkuvuuden lisäämiseksi ja päästöjen vähentämiseksi. Press Release Database. [verkkosivut]. Julkaistu 28.3.2011. [viitattu 28.8.2014]. Saatavissa: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_fi.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_fi.htm?locale=en)

Euroopan komissio. 2012. Climate Action: Reducing emissions from transport. [verkkosivut]. Päivitetty 16.1.2014. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index_en.htm)

Euroopan parlamentti. 2009. Eurovinjetti: tiemaksut keventämään liikenteen ympäristökuormaa. [verkkosivut]. Julkaistu 10.02.2009. [viitattu 3.11.2014]. Saatavissa: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IM-PRESS+20090205STO48540+0+DOC+XML+V0//FI>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY. Direktiivi vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta. Annettu 31.3.2004. Euroopan unionin virallinen lehti. L 134/1. [verkkosivut]. Julkaistu 30.4.2004. [viitattu 30.9.2014]. 42 s. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0017&from=FI>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/35/EY. Direktiivi ympäristövaistusta ympäristövahinkojen ehkäisemisen ja korjaamisen osalta. Annettu 21.4.2004. Euroopan unionin virallinen lehti. L 143. [verkkosivut]. Julkaistu 30.4.2004. [viitattu 30.9.2014]. 56–75 s. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32004L0035>

Euroopan unioni. 2014. Valokeilassa Euroopan unionin politiikka: Liikenne. Luxemburg: Euroopan unionin julkaisuautoimisto. [verkkosivut]. Päivitetty 11/2014. [viitattu 20.11.2014]. ISBN 978-92-79-42780-0. 20 s. Saatavissa: [http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/fi/transport\\_fi.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/fi/transport_fi.pdf)

Eurooppa. 2012. Kansalaiset 2014. Taustaa: Euroopan kansalaisten teemavuosi 2013. Europa –sivusto. [verkkosivut]. Päivitetty 11.12.2012. [viitattu 9.9.2014]. Saatavissa: <http://europa.eu/citizens-2013/fi/about/context>

European Commission. 2014a. Green Public Procurement. [verkkosivut]. Päivitetty 28.8.2014. [viitattu 29.9.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm)

European Commission. 2014b. Innovation and Networks Executive Agency: About us. [verkkosivut]. [viitattu 7.8.2014]. Saatavissa: [http://inea.ec.europa.eu/en/about\\_us/about\\_us\\_02.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/about_us/about_us_02.htm)

European Commission. 2014c. Infrastructure: TEN-T – Connecting Europe. [verkkosivut]. [viitattu 7.8.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm)

European Commission. 2014d. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Corridors. [verkkosivut]. [viitattu 7.8.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm)

European Commission. 2014e. Non-Financial Reporting. [verkkosivut]. Päivitetty 11.11.2014. [viitattu 20.11.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/finance/accounting/non-financial\\_reporting/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/finance/accounting/non-financial_reporting/index_en.htm)

European Commission. 2014f. What is GPP? [verkkosivut]. Päivitetty 7.9.2014. [viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/what\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/what_en.htm)

FIBS. 2012. Suomen vastuullisuusraportointikilpailu: Yhteenvetoraportti 2012. Yritysvastuuverkosto FIBS. [verkkojulkaisu]. [viitattu 8.10.2014]. 15 s. Saatavissa: [http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportointikilpailu\\_2012.pdf](http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportointikilpailu_2012.pdf)

FIBS. 2013a. Suomen vastuullisuusraportointikilpailu: Yhteenvetoraportti 2013. Yritysvastuuverkosto FIBS. [verkkojulkaisu]. [viitattu 8.10.2014]. 12 s. Saatavissa: [http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportointikilpailu\\_2013.pdf](http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportointikilpailu_2013.pdf)

FIBS. 2013b. Yritysvastuun sanasto. Yritysvastuuverkosto FIBS. [verkkosivut]. [viitattu 2.11.2014]. Saatavissa: <http://www.fibsry.fi/fi/yritysvastuu/yritysvastuusanasto>

FIBS. 2014a. FIBS:n yritysvastuututkimus 2014. FIBS yritysvastuuverkosto. [verkkojulkaisu]. [viitattu 13.10.2014]. 14 s. Saatavissa: [http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/FIBS\\_Yritysvastuututkimus2014\\_.pdf](http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/FIBS_Yritysvastuututkimus2014_.pdf)

FIBS. 2014b. Suomen vastuullisuusraportointikilpailu: Yhteenvetoraportti 2014. Yritysvastuuverkosto FIBS. [verkkojulkaisu]. [viitattu 8.10.2014]. 12 s. Saatavissa: [http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportti\\_121114\\_LR.pdf](http://www.fibsry.fi/images/TIEDOSTOT/Vastuullisuusraportti_121114_LR.pdf)

FIBS. 2014c. Vastuullisuusraportointikilpailu. Yritysvastuuverkosto FIBS. [verkkosivut]. [viitattu 8.10.2014]. Saatavissa: <http://www.fibsry.fi/fi/teemat/vastuullisuusraportointi/vastuullisuusraportointikilpailu>

Finavia. 2013a. Vuosikertomus 2013: Liiketoiminta. [verkkosivut]. [viitattu 3.10.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/liiketoiminta/>

Finavia. 2013b. Vuosikertomus 2013: Strategia. [verkkosivut]. [viitattu 3.10.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/vuosi-2013/strategia/>

Finavia. 2013c. Vuosikertomus 2013: Vastuullisuus. [verkkosivut]. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/vastuullisuus/>

Finavia. 2013d. Vuosikertomus 2013: Vastuullisuusraportointi. [verkkosivut]. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/vastuullisuus/vastuullisuusraportointi/>

Finavia. 2013e. Vuosikertomus 2013: Vastuuteemat. [verkkosivut]. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2013/vastuullisuus/vastuuteemat/>

Government of United Kingdom. 2014. Policy paper: Greening Government Commitment targets. Department for Environment Food & Rural Affairs. [verkkosivut]. Julkaistu 8.8.2014. [viitattu 1.10.2014]. Saatavissa: <https://www.gov.uk/government/publications/greening-government-commitments-targets>

GRI. 2000. Application Levels. 2000-2011 Global Reporting Initiative. Version 3.1. 3 s. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/G3.1-Application-Levels.pdf>

GRI. 2005. Sector Supplement for Public Agencies. Pilot Version 1.0. Global Reporting Initiative [verkkojulkaisu]. Julkaistu 03/2005. [viitattu 11.9.2014]. 52 s. Saatavissa: <https://www.far.se/PageFiles/1990/PUBLICAGENCIESSECTORSUPPLEMENTPILOT.PDF>

GRI. 2006. GRI G3 yhteiskuntavastuun raportointiohjeisto. 2000-2006 Global Reporting Initiative. Version 3.0. [verkkajulkaisu]. [viitattu 1.10.2014]. 44 s. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/Finnish-G3-Reporting-Guidelines.pdf>

GRI 2010. GRI Reporting in Government Agencies. [verkkajulkaisu]. [viitattu 1.10.2014]. ISBN 978-90-8866-033-7. 13 s. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/resource/library/GRI-Reporting-in-Government-Agencies.pdf>

GRI. 2013. An introduction to G4: The next generation of sustainability reporting. Global Reporting Initiative. [verkkajulkaisu]. Julkaistu 05/2013. [viitattu 3.10.2014]. 8 s. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/GRI-An-introduction-to-G4.pdf>

GRI. 2014a. GRI G4 Sustainability Reporting Guidelines: Frequently Asked Questions. Global Reporting Initiative. [verkkajulkaisu]. [viitattu 3.10.2014]. 29 s. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/G4-FAQ.pdf>

GRI. 2014b. G4 Sustainability Reporting Guidelines: Transition. Global Reporting Initiative. [verkkosivut]. [viitattu 3.10.2014]. Saatavissa: <https://www.globalreporting.org/reporting/g4/Pages/default.aspx>

Hansel 2013a. Vastuullisuusraportti: Olennaisuusarvio. [verkkosivut]. [viitattu 22.9.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus2013.hansel.fi/?id=15>

Hansel. 2013b. Vastuullisuusraportti: Riippumaton varmennusraportti.. Helsinki: KPMG Oy Ab. [verkkosivut]. Laadittu 28.3.2013. [viitattu 22.9.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus2013.hansel.fi/?id=58>

Hansel 2013c. Vastuullisuusraportti: Toimintaympäristö. [verkkosivut]. [viitattu 22.9.2014]. Saatavissa: <http://vuosikertomus2013.hansel.fi/?id=12>

Hansel. 2014a. Hansel lyhyesti. [verkkosivut]. [viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: <https://www.hansel.fi/hansel/hansel-lyhyesti/>

Hansel. 2014b. Vastuullisuus. [verkkosivut]. [viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: <https://www.hansel.fi/hansel/vastuullisuus/>

Harmaala, M-M. & Jallinoja, N. 2012. Yritysvastuu ja menestyvä liiketoiminta. 1. painos. Helsinki: Sanoma Pro Oy. Haarti-Kuokkanen, J. (toim.) ISBN 978-952-63-0367-3. 277 s.

Hartonen, S. 2014. Liikenneviraston johtoryhmän vastuullisuuskoulutuksen materiaali. [sähköpostiviesti]. 13.6.2014. [sinikka.hartonen@liikennevirasto.fi](mailto:sinikka.hartonen@liikennevirasto.fi)

Helsingin kaupunki. 2014. Liikenteen ympäristövaikutukset. [verkkosivut]. Päivitetty 28.5.2014. [viitattu 8.8.2014]. Saatavissa: [http://www.hel.fi/hki/Ymk/fi/Ymp\\_riist\\_n+tila/](http://www.hel.fi/hki/Ymk/fi/Ymp_riist_n+tila/) Liikenne

HILMA. 2013. Julkiset hankinnat. Hankintailmoitusten tilastot. [verkkosivut]. Päivitetty 7.3.2014. [viitattu 3.10.2014]. Saatavissa: <http://www.hankintailmoitukset.fi/fi/docs/tilastot/>



Horn, S. 2014. Sustainability Strategies for Business: An Integrated Approach with a Life Cycle Perspective. [verkkodokumentti]. Tarkastettu 10.1.2014. Jyväskylä: Jyväskylä University Printing House. [viitattu 1.11.2014]. Jyväskylä University School of Business and Economics the Doctoral Dissertation. ISBN 978-951-39-5550-2. 122 s. Saatavissa: <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/42712/978-951-39-5550-2.pdf?sequence=2>

IPCC. 2014. Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Working Group III Contribution to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Technical Summary: Greenhouse Gas Emissions by Economic Sectors 2010. Cambridge, UK and New York, USA: Cambridge University Press. [verkkodokumentti]. [viitattu 7.7.2014]. Edenhofer, O. & Pichs-Madruga, R. & Sokona, Y. & Farahani, E. & Kadner, S. & Seyboth, K. & Adler, A. & Baum, I. & Brunner, S. & Eickemeier, P. & Kriemann, B. Savolainen, J. & Schlömer, S. & von Stechow, C. & Zwickel, T. & Minx, J.C. (toim.) ISBN 978-1-107-65481-5. 107 s. Saatavissa: [http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_technical-summary.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_technical-summary.pdf)

ITS Finland. 2014a. Mitä on ITS? ITS Finland ry – Älykkään liikenteen verkosto. [verkkosivut]. [viitattu 1.9.2014]. Saatavissa: <http://www.its-finland.fi/index.php/fi/mita-on-its/alykasliikenne.html>

ITS Finland. 2014b. Hankittavia palveluita. ITS Finland ry – Älykkään liikenteen verkosto. [verkkosivut]. [viitattu 1.9.2014]. Saatavissa: <http://www.its-finland.fi/index.php/fi/palvelut/hankittavia-palveluita.html>

Janhonen A. 2014. Sisäinen tarkastaja; Liikennevirasto. Liikenneviraston Green Office -ympäristöjärjestelmä. Lähetetty 30.9.2014. [sähköpostiviesti]. [viitattu 1.10.2014].  
Juutinen, S. & Steiner, M-L. 2010. Strateginen yritysvastuu. Helsinki: Sanoma Pro Oy. ISBN 978-951-0-36040-0. 315 s.

Kaupan liitto. 2004. Riskimaiden tavarantoimittajien työolojen parantaminen BSCI – mallin avulla. [verkkajulkaisu]. Julkaistu 15.11.2004. [viitattu 16.9.2014]. Saatavissa: [http://www.kauppa.fi/tietoa\\_kaupasta/toimintaymparisto/ympaeristoe/kaupan\\_ympaeristoevaikutukset/vastuullisuus\\_kaupan\\_toimialalla/riskimaiden\\_tavarantoimittajien\\_tyoeolojen\\_parantaminen\\_bsci\\_mallin\\_avulla\\_205](http://www.kauppa.fi/tietoa_kaupasta/toimintaymparisto/ympaeristoe/kaupan_ympaeristoevaikutukset/vastuullisuus_kaupan_toimialalla/riskimaiden_tavarantoimittajien_tyoeolojen_parantaminen_bsci_mallin_avulla_205)

KOM(2011) 681 lopullinen. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle: Yritysten yhteiskuntavastuuta koskeva uudistettu EU:n strategia vuosiksi 2011-2014. [verkkodokumentti]. Bryssel 25.20.2011. [viitattu 16.9.2014]. 17 s. Saatavissa: [http://www.tem.fi/files/31324/COM%282011%29\\_681\\_FINAL.pdf](http://www.tem.fi/files/31324/COM%282011%29_681_FINAL.pdf)

KPMG. 2013. The KPMG Survey of Corporate Responsibility Reporting 2013. KPMG's Global Center of Excellence for Climate Change & Sustainability. [verkkajulkaisu]. December 2013. [viitattu]. Publication number 131018. 82 s. Saatavissa: <http://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/corporate-responsibility/Documents/corporate-responsibility-reporting-survey-2013-v2.pdf>

KPMG. 2014. Integroitu raportointi kertoo yrityksestä oleellisen. [verkkajulkaisu]. Julkaistu 13.3.2014. Alkuperäinen julkaisu View 1/2014 –asiakaslehdessä. Julkaisusarja. [viitattu 10.9.2014]. Saatavissa: <http://www.kpmg.com/fi/fi/ajankohtaista/uutisia-ja-julkaisuja/asiakaslehdet/sivut/view-1-2014-integroitu-raportointi-kertoo-yrityksesta-oleellisen.aspx>

Kuvaja, S. & Malmelin, K. 2008. Vastuullinen yritysviestintä: kilpailuetua vuoropuhelusta. Helsinki: Edita Publishing Oy. ISBN 978-951-37-5303-0. 192 s.

L 1096/2008. Laki Hansel Oy -nimisestä osakeyhtiöstä. Annettu 30.12.2008. Helsinki: Valtiovarainministeriö. [Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantasainen lainsäädäntö]. [viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20081096>

L 862/2009. Laki Liikennevirastosta. Annettu 13.11.2009. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. [Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantasainen lainsäädäntö]. [viitattu 7.7.2014]. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090862>

L 1062/2010. Laki valtion liikelaitoksista. Annettu 10.12.2010. Helsinki: Valtiovarainministeriö. [Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantasainen lainsäädäntö]. [viitattu 25.9.2014]. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20101062>

Lecklin, O. 2006. Laatu yrityksen menestystekijänä. 5. uudistettu painos. Helsinki: Talentum Media Oy. ISBN 978-951-37-5303-0. 408 s.

Leipziger, D. 2003. The Corporate Responsibility Code Book. Sheffield: Greenleaf Publishing Limited. ISBN 1874719780. 512 s

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2004. Liikennesektorin ympäristökäsikirja. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2004. Helsinki: Edita Publishing. [verkkojulkaisu]. [viitattu 9.7.2014]. ISBN 951-723-871-1. 96 s. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/files/2097/Liikennesektorin\\_ymparistokasikirja.pdf](http://www.motiva.fi/files/2097/Liikennesektorin_ymparistokasikirja.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007. Liikenne 2030: Suuret haasteet, uudet linjat. Ohjelmia ja strategioita 1/2007. [verkkojulkaisu]. [viitattu 7.7.2014]. ISBN 978-952-201-589-1. 42 s. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/filesserver/Liikenne2030.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2008. Vierintämelun vähentäminen: VIEME – tutkimus- ja kehittämishankkeen loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2008. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 16.1.2007. [viitattu 8.6.2014]. Kuvailulehti. ISBN 978-952-201-683-6. 98 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/file\\_server/LVM04\\_2008.pdf](http://www.lvm.fi/file_server/LVM04_2008.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013a. Liikenteen ympäristöstrategia 2013-2020. Liikennealan ympäristöstrategia -työryhmä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2013. [verkkojulkaisu]. [viitattu 9.7.2014]. ISBN 978-952-234-378-7. 62 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=2497123&name=DLFE-22545.pdf&title=Julkaisuja%2043-2013%20Ymparistostrategia](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=2497123&name=DLFE-22545.pdf&title=Julkaisuja%2043-2013%20Ymparistostrategia)

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013b. Sopimus VR:n kaukoliikenteen hoitamisesta pääosin julkiseksi. [verkkojulkaisu]. Tiedote 26.7.2013. [viitattu 12.1.2015]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/tiedote/4154403/sopimus-vr-n-kaukoliikenteen-hoitamisesta-paaosin-julkiseksi>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014a. Hallinnonalan ohjaus. [verkkosivut]. [viitattu 3.9.2014]. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/hallinnonalan\\_ohjaus](http://www.lvm.fi/hallinnonalan_ohjaus)

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014b. Liikennepolitiikka. [verkkosivut]. [viitattu 16.10.2014]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/liikennepolitiikka>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014c. Merenkulku. [verkkosivut]. [viitattu 29.8.2014]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/merenkulku>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014d. Ministeriö. [verkkosivut]. [viitattu 16.10.2014].  
Saatavissa: <http://www.lvm.fi/ministerio>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014e. Rautatieliikenne. [verkkosivut]. [viitattu 29.8.2014]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/rautatieliikenne>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014f. Ympäristö. [verkkosivut]. [viitattu 9.7.2014].  
Saatavissa: <http://www.lvm.fi/ymparisto>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014g. Älyliikenne. [verkkosivut]. [viitattu 1.9.2014].  
Saatavissa: <http://www.lvm.fi/alyliikenne>

Liikennejärjestelmä verkkopalvelu. 2014. Liikenteen päätöt ilmaan. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Trafi, Ilmatieteenlaitos. [verkkosivut]. Päivitetty 27.3.2014. [viitattu 18.11.2014]. Saatavissa: <http://liikennejarjestelma.fi/ymparisto/paastot-ilmaan/>

Liikennevirasto. 2007. Tienpidon vaikutuskartta. Tiehallinnon selvityksiä 1/2007. [verkkosivut]. [viitattu 30.9.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/strategia/vaiikutusten\\_arviointi/hyoty\\_kustannus/tienpidon\\_vaiikutuskartta.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/strategia/vaiikutusten_arviointi/hyoty_kustannus/tienpidon_vaiikutuskartta.pdf)

Liikennevirasto. 2011. Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje. Liikenneviraston ohjeita 14/2011. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkosivut]. Julkaistu 20.9.2011. [viitattu 4.12.2014]. ISBN 978-952-255-693-6. 62 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo\\_2011-14\\_liikennevaylien\\_hankearvioinnin\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-14_liikennevaylien_hankearvioinnin_web.pdf)

Liikennevirasto. 2013f. Hankinnan toimintalinjat: tavoitetilaraportti. Liikenneviraston toimintalinjoja 2/2013. Kuopio: Kopijyvä. [verkkosivut]. [viitattu 4.12.2014]. ISBN 978-952-255-287-7. 44 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lto\\_2013-02\\_hankinnan\\_toimintalinjat\\_tavoitetilaraportti\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lto_2013-02_hankinnan_toimintalinjat_tavoitetilaraportti_web.pdf)

Liikennevirasto. 2013a. Hankinnan lähtökohdat. [verkkosivut]. Päivitetty 23.10.2013. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat\\_suunnittelijat/hankinnan\\_lahtokohdat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/hankinnan_lahtokohdat)

Liikennevirasto. 2013b. Kotimaan vesiliikennetilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 3/2014. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkosivut]. [viitattu 22.9.2014]. ISBN 978-952-255-467-3. 40 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lto\\_2014-03\\_kotimaan\\_vesiliikennetilasto\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lto_2014-03_kotimaan_vesiliikennetilasto_web.pdf)

Liikennevirasto. 2013c. Liikenneviraston organisaatio. [verkkosivut]. Päivitetty 6.9.2013. [viitattu 4.9.2014]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/organisaatio#.U7VIwVOrOY8>

Liikennevirasto. 2013d. Liikennevirasto työnantajana. [verkkosivut]. Päivitetty 21.8.2013. [viitattu 3.9.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/virasto\\_tyonantajana#.VPE5tS6aJpk](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/virasto_tyonantajana#.VPE5tS6aJpk)

Liikennevirasto. 2013e. Liikennevirasto työnantajana: toimipisteet. [verkkosivut]. Päivitetty 21.8.2013. [viitattu 3.9.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/virasto\\_tyonantajana/toimipisteet](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/virasto_tyonantajana/toimipisteet)

Liikennevirasto. 2013f. Suomen rautatietilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 9/2013. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkojulkaisu]. [viitattu 22.9.2014]. ISBN 978-952-255-354-6. 53 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti\\_2013-09-suomen\\_rautatietilasto\\_2013\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-09-suomen_rautatietilasto_2013_web.pdf)

Liikennevirasto. 2013g. Tapamme toimia: johtaminen. [verkkosivut]. Päivitetty 25.9.2013. [viitattu 4.9.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tapamme\\_toimia/johtaminen#.U7U57VOrOY8](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tapamme_toimia/johtaminen#.U7U57VOrOY8)

Liikennevirasto. 2013h. Tiehankkeiden arviointiohje. Liikenneviraston ohjeita 13/2013. Helsinki. [verkkojulkaisu]. [viitattu 18.11.2014]. ISBN 978-952-255-263-1. 76 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo\\_2013-13\\_tiehankkeiden\\_arviointiohje\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-13_tiehankkeiden_arviointiohje_web.pdf)

Liikennevirasto. 2014a. Hallinnonala. [verkkosivut]. Päivitetty 1.9.2014. [viitattu 3.9.2014] Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/hallinnon\\_ala#.U7Um6VOrOY8](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/hallinnon_ala#.U7Um6VOrOY8)

Liikennevirasto. 2014b. Hankkeet: Suunnittelun lähtökohdat. [verkkosivut]. Päivitetty 11.4.2014. [viitattu 19.11.2014]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/strategia#.VPcOjC6aJpk>

Liikennevirasto. 2014c. Henkilöliikenteen matkat vuonna 2013. Julkaistu 6.5.2014 HL. [verkkojulkaisu]. [viitattu 26.8.2014]. 1 s. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/rautatietilastot/rautateiden\\_henkilo\\_tavara/Henkil%F6liikennevirrat%202013\\_06052014.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/rautatietilastot/rautateiden_henkilo_tavara/Henkil%F6liikennevirrat%202013_06052014.pdf)

Liikennevirasto 2014d. Liikenneviraston asiakastutkimukset. [verkkosivut]. Päivitetty 21.11.2014. [viitattu 24.11.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/Liikenneviraston\\_asiakastutkimukset#.VPFLGy6aJpk](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/Liikenneviraston_asiakastutkimukset#.VPFLGy6aJpk)

Liikennevirasto. 2014e. Liikenneviraston tehtävät. [verkkosivut]. Päivitetty 26.6.2014. [viitattu 7.9.2014]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto#.U7oPgVOrOY8>

Liikennevirasto. 2014f. Rautatiet. [verkkosivut]. Päivitetty 28.5.2014. [viitattu 26.8.2014]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/rautatiet#.VP7E7eGaJpk>

Liikennevirasto. 2014g. Strategia ja strategiset päämäärät. [Verkkojulkaisu]. Päivitetty 11.2.2014. [viitattu 7.9.2014]. 8 s. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/liikennevirasto/tapamme\\_toimia/visio\\_strategia\\_arvot/Livi\\_strategia\\_Feb\\_2014\\_final\\_nuolet.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/liikennevirasto/tapamme_toimia/visio_strategia_arvot/Livi_strategia_Feb_2014_final_nuolet.pdf)

Liikennevirasto. 2014h. Talvimerenkulku. [verkkosivut]. Päivitetty 28.4.2014. [viitattu 26.8.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/talvimerenkulku#.VP2qquGaJpk](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/talvimerenkulku#.VP2qquGaJpk)

Liikennevirasto. 2014i. Tapamme toimia: Visio, strategia ja arvot. [verkkosivut]. Päivitetty 11.2.2014. [viitattu 9.7.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tapamme\\_toimia/visio\\_strategia\\_arvot#.VN8FZC6aJpk](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tapamme_toimia/visio_strategia_arvot#.VN8FZC6aJpk)

Liikennevirasto 2014j. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2013. Julkaistu 14.5.2014 HL. [verkkojulkaisu]. [viitattu 26.8.2014]. 1 s. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/rautatietilastot/rautateiden\\_henkilo\\_tavara/Tavaraliikenteen%20kuljetusvirrat%202013\\_140514.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/rautatietilastot/rautateiden_henkilo_tavara/Tavaraliikenteen%20kuljetusvirrat%202013_140514.pdf)

Liikennevirasto. 2014k. Tiet. [verkkosivut]. Päivitetty 20.5.2014. [viitattu 8.8.2014]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/tiet#.VI6hoqMWLuo>

Liikennevirasto. 2014l. Tietilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 4/2014. Suomen virallinen tilasto. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkójulkaisu]. [viitattu 14.8.2014]. 50 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti\\_2014-04\\_tietilasto\\_2013\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2014-04_tietilasto_2013_web.pdf)

Liikennevirasto. 2014m. Toimintajärjestelmä. [verkkosivut]. [viitattu 15.9.2014]. Saatavissa: <https://intranet.liikennevirasto.fi> (vaatii tunnukset)

Liikennevirasto. 2014n. Tutkimus ja kehittäminen. [verkkosivut]. Päivitetty 18.2.2014. [viitattu 21.11.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tutkimus\\_kehittaminen#.VI37CHuaJpl](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tutkimus_kehittaminen#.VI37CHuaJpl)

Liikennevirasto. 2014o. Vesiväylät ja kanavat. [verkkosivut]. Päivitetty 28.4.2014. [viitattu 26.8.2014]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/vesivaylat\\_kanavat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/vesivaylat_kanavat)

Liikennevirasto. 2014p. Liikenneviraston ympäristötoimintalinja. Liikenneviraston toimintalinjoja xx/2014. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkójulkaisu]. [viitattu 9.9.2014]. ISSN 1798-8268. 36 s. Saatavissa: [www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Liikennevirasto. 2015. Liikenteen toimijat sosiaalisessa mediassa. [verkkosivut]. Päivitetty 26.2.2015. [viitattu 27.2.2015]. Saatavissa: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/yhteystiedot/viestinta/sosiaalinen\\_media#.VQLttuGaJpk](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/yhteystiedot/viestinta/sosiaalinen_media#.VQLttuGaJpk)

LIPASTO. 2012. Liikenteen päästösuudet liikennemuodoittain vuonna 2012. Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmä. [verkkójulkaisu]. Päivitetty 26.11.2013. [viitattu 9.9.2014]. Saatavissa: <http://lipasto.vtt.fi/lipstot.png>

Loikkanen, T. & Hyytinen, K. & Koivusalo, S. 2007. Yhteiskuntavastuu ja kilpailukyky suomalaisyrityksissä: Nykytila ja kehitysnäkymät. VTT Tiedotteita 2386. Espoo: VTT. [verkkójulkaisu]. [viitattu 15.10.2014]. ISBN 978-951-38-6921-2. 124 s. Saatavissa: <http://www2.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2007/T2386.pdf>

Marjaranta, H. 2014. Liikenneviraston toiminta. Julkaistu 6.11.2014. [sähköpostiviesti]. 9.1.2015. [helena.marjaranta@liikennevirasto.fi](mailto:helena.marjaranta@liikennevirasto.fi)

Marjaranta, H. 2015a. Hankinnan toimintalinjat: Strategiasta kehittämissuunnitelmaan. [sähköpostiviesti]. 26.1.2015. [helena.marjaranta@liikennevirasto.fi](mailto:helena.marjaranta@liikennevirasto.fi)

Marjaranta, H. 2015b. Liikenneviraston talousluvut. Julkaistu 22.3.2015. [sähköpostiviesti]. 9.1.2015. [helena.marjaranta@liikennevirasto.fi](mailto:helena.marjaranta@liikennevirasto.fi)

Mitopro. 2014. Integroitu raportointi tuli Suomeen – sijoittajat toivotavat yrityksiltä olennaisen tiedon kiteyttämistä. [verkkosivut]. Julkaistu 9.5.2014. [viitattu 10.9.2014]. Saatavissa: [www.mitopro.fi/integroitu-raportointi-tuli-suomeen/](http://www.mitopro.fi/integroitu-raportointi-tuli-suomeen/)

Motiva. 2000. Liikenteen jäljet: Tietoa liikenteen ilmanlaatu- ja meluvaikutuksista asuinympäristössä. YTV. [verkkójulkaisu]. [viitattu 5.8.2014]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/files/2099/Liikenteen\\_jaljet.pdf](http://www.motiva.fi/files/2099/Liikenteen_jaljet.pdf)

Motiva. 2014a. Liikenne: vaikutukset ihmisiin ja ympäristöön. Motiva Oy: Asiantuntija energian ja materiaalien tehokkaassa käytössä. [verkkosivut]. Päivitetty 19.5.2014.

[viitattu 9.7.2014]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa\\_liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta/vaikutukset\\_ihmisiin\\_ja\\_ymparistoon](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/vaikutukset_ihmisiin_ja_ymparistoon)

Motiva. 2014b. Liikennejärjestelmä. [verkkosivut]. Päivitetty 29.7.2014. [viitattu 18.11.2014]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/julkinen\\_sektori/liikennejarjestelma](http://www.motiva.fi/julkinen_sektori/liikennejarjestelma)

Motiva. 2014c. Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä. [verkkosivut]. [viitattu 15.10.2014]. Saatavissa: [http://motiva.fi/liikenne/perustietoa\\_liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta](http://motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta)

Mäkelä, K. & Auvinen, H. & Tuominen, A. & Pääkkönen, E. 2012. Suomen rautatieliikenteen päästöjen laskentajärjestelmä RAILI 2011. Tutkimusraportti VTT-R-03247-12. Espoo: VTT. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 2.5.2012. [viitattu 28.8.2014]. 39 s. Saatavissa: <http://lipasto.vtt.fi/raili/raili2011raportti.pdf>

Mäkelä, K. & Auvinen, H. 2013. Suomen tieliikenteen pakokaasupäästöt. LIISA 2012 laskentajärjestelmä. Tutkimusraportti VTT-R-06355-13. Espoo: VTT. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 16.9.2013. [viitattu 4.8.2014]. 91 s. Saatavissa: <http://lipasto.vtt.fi/liisa/liisa2012raportti.pdf>

Mäkinen, H. 2009. Liikenteen ulkoisvaikutukset Suomessa ja EU:ssa: Katsaus ulkoisvaikutusten arvottamiseen ja ulkoisvaikutusten soveltamiseen hankearvioinneissa. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 13/2009. Helsinki: Ratahallintokeskus. [verkkojulkaisu]. [viitattu 8.8.2014]. ISBN 978-952-445-306-6. 115 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rhk\\_2009-a13\\_liikenteen\\_ulkoisvaikutukset\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rhk_2009-a13_liikenteen_ulkoisvaikutukset_web.pdf)

Niskala, M. & Pajunen, T. & Tarna-Mani, K. 2013. Yritysvastuu: raportointi- ja laskentaperiaatteet. Helsinki: KHT-Media Oy. ISBN 978-952-218-147-3. 376 s.  
Pesonen, H. 2007. Laatu! Asiantuntijaorganisaation laatuopas. Infor Oy. ISBN 978-952-5123-73-9. 278 s.

PricewaterhouseCoopers & Significant & Ecofys. 2009. Collection of statistical information on Green Public Procurement in the EU. Report on data collection results. [verkkojulkaisu]. [viitattu 2.10.2014]. 105 s. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/statistical\\_information.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/statistical_information.pdf)

Ristikartano, J. & Iikkanen, P. & Tervonen, J. & Lapp, T. 2014. Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2014. Helsinki: Liikennevirasto. [verkkojulkaisu]. [viitattu 13.8.2014]. ISBN 978-952-255-436-9. 92 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts\\_2014-13\\_valtakunnallinen\\_tie\\_liikenneennuste\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-13_valtakunnallinen_tie_liikenneennuste_web.pdf)

Salmela M. 2011. Hankintojen ympäristökriteerit: Kilpailutusohjeet ilmastollisesti kestäviä julkisia hankintoja varten. Julia 2030 -hanke. 2.12.2011. [verkkojulkaisu]. [viitattu 1.10.2014]. 61 s. Saatavissa: [http://www.hsy.fi/julia2030/Documents/kestavat\\_hankinta\\_ohjeet\\_281111.pdf](http://www.hsy.fi/julia2030/Documents/kestavat_hankinta_ohjeet_281111.pdf)

Senaatti-kiinteistöt. 2013a. Yhteiskuntavastuuraportti 2013: Olennaisuusmatriisi. [verkkosivut]. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: <http://yhteiskuntavastuuraportti2013.senaatti.fi/senaatti-kiinteistot/yhteiskuntavastuun-johtaminen/yhteiskuntavastuun-keskeiset-nakokohdat>

Senaatti-kiinteistöt. 2013b. Yhteiskuntavastuuraportti 2013: Raportointiperiaatteet. [verkkosivut]. [viitattu 2.10.2014]. Saatavissa: <http://yhteiskuntavastuuraportti2013.senaatti.fi/gri/raportointiperiatteet>

Senaatti-kiinteistöt. 2014. Senaatti-kiinteistöjen omistajaohjaus. [verkkosivut]. [viitattu 1.10.2014]. Saatavissa: <http://www.senaatti.fi/senaatti/senaatti-kiinteistot/hyva-hallintotapa/senaatti-kiinteistojen-omistajaohjaus>

SFS-ISO 9000: 2005. Laadunhallintajärjestelmät. Perusteet ja sanasto. Helsinki: Suomen Standardisoimisliitto SFS ry. Julkaistu 7.11.2005. 2. painos. 70 s.

SFS-ISO 9001: 2008. Laadunhallintajärjestelmät, vaatimukset. Helsinki: Suomen Standardisoimisliitto SFS ry. Julkaistu 15.12.2008. 4. painos. 70 s.

SFS-ISO 9004: 2009. Organisaation johtaminen jatkuvaan menestykseen. Laadunhallintaan perustuva toimintamalli. Helsinki: Suomen Standardisoimisliitto SFS ry. Julkaistu 14.12.2009. 3. painos. 84 s.

SFS-ISO 26000: 2010. Yhteiskuntavastuuopas. Helsinki: Suomen Standardisoimisliitto SFS ry. Julkaistu 22.11.2010. 1. painos. 262 s.

Skal. 2013. Eurovinjetillä tierahaa älyliikenne ratkaisuja odotellessa. Tiedotteet 2013. [verkkosivut]. Julkaistu 17.12.2013. [viitattu 13.8.2014]. Saatavissa: [http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal\\_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet\\_2013/eurovinjetilla\\_tierahaa\\_alyliikenne\\_ratkaisuja\\_odotellessa.10121.news](http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet_2013/eurovinjetilla_tierahaa_alyliikenne_ratkaisuja_odotellessa.10121.news)

Suomen liikennejärjestelmä. 2014a. Kustannukset, hinnoittelu ja verotus.. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Trafi, Ilmatieteenlaitos. [verkkosivut]. Päivitetty 26.3.2014. [viitattu 5.8.2014]. Saatavissa: <http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/kustannukset/>

Suomen liikennejärjestelmä. 2014b. Liikenteen haittakustannukset. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Trafi, Ilmatieteenlaitos. [verkkosivut]. Päivitetty 11.8.2014. [viitattu 13.8.2014]. Saatavissa: <http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/kustannukset/liikenteen-ulkoiset-kustannukset/>

Suomen liikennejärjestelmä. 2014c. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Trafi, Ilmatieteenlaitos. [verkkosivut]. Päivitetty 26.3.2014. [viitattu 14.8.2014]. Saatavissa: <http://liikennejarjestelma.fi/ymparisto/paastot-ilmaan/liikenteen-kasvihuonekaasupaastot/>

Suomen standardisoimisliitto SFS ry. 2010. SFS-ISO 26000 Yhteiskuntavastuuopas - esite. [verkkosivut]. [viitattu 15.9.2014]. 8 s. Saatavissa: [http://www.sfs.fi/files/3770/SFS-ISO\\_26000\\_yhteiskuntavastuuopas\\_uudet\\_logot.pdf](http://www.sfs.fi/files/3770/SFS-ISO_26000_yhteiskuntavastuuopas_uudet_logot.pdf)

Säämänen T. 2014. Ympäristöpäällikkö; Liikennevirasto. Liikenneviraston ISO 14001-ympäristöjärjestelmä. Lähetetty 30.9.2014. [sähköpostiviesti]. [viitattu 1.10.2014].

Tekes. 2010. Innovaatiot julkisissa hankinnoissa. [verkkosivut]. [viitattu 22.9.2014]. Saatavissa: <http://www.tekes.fi/rahoitus/julkisten-palvelujen-tuottajille/innovatiiviset-julkiset-hankinnat/>

Tiehallinto. 2006. Tielikenteen melu: Perustietoa tieliikenteen melusta ja sen torjunnasta. [verkkosivut]. [viitattu 4.8.2014]. 8 s. Saatavissa: [http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/meluesite\\_tammikuu\\_06\\_a4.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/meluesite_tammikuu_06_a4.pdf)

Tilastokeskus. 2014a. Moottoriajoneuvokanta 2013. Suomen virallinen tilasto. Liikenne ja matkailu 2014. Helsinki: Edita Publishing. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 21.3.2014. [viitattu: 21.7.2014]. ISSN=1798-856X. Saatavissa: [http://www.stat.fi/til/mkan/2013/mkan\\_2013\\_2014-03-21\\_fi.pdf](http://www.stat.fi/til/mkan/2013/mkan_2013_2014-03-21_fi.pdf)

Tilastokeskus. 2014b. Suomen kasvihuonekaasupäästöt 1990-2012. Ympäristö ja luonnonvarat. Katsauksia 2014/1. Ympäristö ja luonnonvarat. Helsinki. [verkkojulkaisu]. [viitattu 7.9.2014]. ISBN 978-952-244-502-5. 71 s. Saatavissa: <http://www.tilastokeskus.fi/kasvihuonekaasut>

Trafi. 2012a. Ajokorttitilastot. Liikenteen turvallisuusvirasto. [verkkosivut]. [viitattu 5.9.2014]. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot>

Trafi. 2012b. Ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt 2006-6/2012. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 12.7.2012. [viitattu 7.8.2014]. 3 s. Saatavissa: [http://www.trafi.fi/filebank/a/1343900719/f347dbdabe8f5384bb8addac19ee3fa5/10114-Ensirekisteröityjen\\_henkilöautojen\\_paastot.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1343900719/f347dbdabe8f5384bb8addac19ee3fa5/10114-Ensirekisteröityjen_henkilöautojen_paastot.pdf)

Trafi. 2013a. Keski-ikä ja muut autokannan tunnusluvut. Trafi liikenteen turvallisuusvirasto. [verkkosivut]. Julkaistu 21.2.2013. [viitattu 15.8.2014]. Saatavissa: [http://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista/ajankohtaista/2089/keski-ika\\_ja\\_muut\\_henkilöautokannan\\_tunnusluvut](http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2089/keski-ika_ja_muut_henkilöautokannan_tunnusluvut)

Trafi. 2013b. Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti. Liikenteen turvallisuusvirasto. [verkkosivut]. Julkaistu 1.7.2013. [viitattu 4.9.2014]. Saatavissa: [http://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista/ajankohtaista/2250/maaseudulla\\_kolme\\_neljasta\\_hankkii\\_ajokortin\\_heti](http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2250/maaseudulla_kolme_neljasta_hankkii_ajokortin_heti)

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2014a. CSR Kompassi: Kansainväliset ohjeet ja sopimukset. [verkkosivut]. [viitattu 25.9.2014]. Saatavissa: <http://yksityinen.csr-kompassi.fi/kv-ohjeet-ja-sopimukset>

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2014b. Yhteiskuntavastuu. [verkkosivut]. Päivitetty 27.4.2014. [viitattu 12.7.2014]. Saatavissa: <https://www.tem.fi/yritykset/yhteiskuntavastuu>

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2014c. Yhteiskuntavastuun ohjeet ja periaatteet. [verkkosivut]. Päivitetty 26.9.2014. [viitattu 29.9.2014]. Saatavissa: [https://www.tem.fi/yritykset/yhteiskuntavastuu/yhteiskuntavastuun\\_ohjeet\\_ja\\_periaatteet](https://www.tem.fi/yritykset/yhteiskuntavastuu/yhteiskuntavastuun_ohjeet_ja_periaatteet)

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2014d. Vastuullisuusraportointi. [verkkosivut]. Päivitetty 25.8.2014. [viitattu 1.9.2014]. Saatavissa: <https://www.tem.fi/yritykset/yhteiskuntavastuu/vastuullisuusraportointi>

Ulkoasianministeriö. 2014. Kestävä kehitys. [verkkosivut]. [viitattu 9.7.2014]. Saatavissa: <http://www.formin.fi/Public/default.aspx?nodeid=32099>

United Nations. 2013. World Population Prospects: The 2012 Revision. Department of Economic and Social Affairs: Population Division. New York: United Nations publication. Wallchart. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 08/2013. [viitattu 24.8.2014]. ISBN 978-92-1-1 51 504-6. 2 s. Saatavissa: [http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/WPP2012\\_Wallchart.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/WPP2012_Wallchart.pdf)

United Nations. 2014. Economic Commission for Europe. Climate Change and Sustainable Transport. [verkkosivut]. [viitattu 9.7.2014]. Saatavissa: <http://www.unece.org/?id=9890>



Valtioneuvoston periaatepäätös 3.11.2011. Valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia. [verkkojulkaisu]. [viitattu 13.10.2014]. 36 s. Saatavissa: [http://vnk.fi/documents/10616/356365/VNn\\_periaatepaaetoos\\_03112011.pdf/af8f288d-0762-4934-99d6-e9acfb1e4ffa](http://vnk.fi/documents/10616/356365/VNn_periaatepaaetoos_03112011.pdf/af8f288d-0762-4934-99d6-e9acfb1e4ffa)

Valtioneuvoston periaatepäätös 22.11.2012. Yhteiskuntavastuun periaatepäätös. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö. [verkkojulkaisu]. [viitattu 11.7.2014]. 21 s. Saatavissa: [https://www.tem.fi/files/35049/vnp\\_yhteiskuntavastuu\\_2012.pdf](https://www.tem.fi/files/35049/vnp_yhteiskuntavastuu_2012.pdf)

Valtioneuvoston periaatepäätös 13.6.2013. Valtioneuvoston periaatepäätös kestävien ympäristö- ja energiaratkaisujen (cleantech-ratkaisut) edistämisestä julkisissa hankinnoissa. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö. [verkkojulkaisu]. [viitattu 30.9.2014]. 13 s. Saatavissa: [http://www.tem.fi/files/36938/Valtioneuvoston\\_periaatepaatos\\_kestavien\\_ymparisto\\_ja\\_energiaratkaisujen\\_%28cleantech\\_ratkaisut%29\\_edistamisesta\\_julkisissa\\_hankinnoissa\\_FINAL.pdf](http://www.tem.fi/files/36938/Valtioneuvoston_periaatepaatos_kestavien_ymparisto_ja_energiaratkaisujen_%28cleantech_ratkaisut%29_edistamisesta_julkisissa_hankinnoissa_FINAL.pdf)

Valtioneuvoston periaatepäätös 20.11.2014. Kansallinen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelma 2022. Helsinki: Maa- ja metsätalousministeriö. [verkkojulkaisu]. [viitattu 9.12.2014]. ISBN 978-952453-860-2. 39 s. Saatavissa: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/maatjulkaisut/VGK30UGCb/Kansallinen\\_ilmastonmuutokseen\\_sopeutumissuunnitelma\\_2022.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/maatjulkaisut/VGK30UGCb/Kansallinen_ilmastonmuutokseen_sopeutumissuunnitelma_2022.pdf)

Valtioneuvoston päätös 993/1992. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista. Helsinki: Ympäristöministeriö. [Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantaisainen lain-säädäntö] 29.10.1992. [viitattu 7.7.2014]. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19920993>

Vehviläinen, A. 2013. Viitostieseminaari. [verkkojulkaisu]. Julkaistu 17.5.2013. 33 s. Saatavissa: [http://files.kotisivukone.com/viitostie.palvelee.fi/tiedostot/logistiikkaseminaari/antti\\_vehvilainen.pdf](http://files.kotisivukone.com/viitostie.palvelee.fi/tiedostot/logistiikkaseminaari/antti_vehvilainen.pdf)

VTT. 2013a. VTT -katsaus. [verkkojulkaisu]. [viitattu 24.9.2014]. 52 s. Saatavissa: [http://www.vtt.fi/files/vtt/vtt\\_katsaus\\_2013.pdf](http://www.vtt.fi/files/vtt/vtt_katsaus_2013.pdf)

VTT. 2013b. VTT-katsaus 2013: Kestävä kehitys osana toimintaa. Teknologian tutkimuskeskus VTT. [verkkosivut]. [viitattu 30.9.2014]. Saatavissa: <http://www.vtt.fi/sites/review2013/sustainability.jsp?lang=fi>

VTT. 2014. Kestävä kehitys osana VTT:n toimintaa. Teknologian tutkimuskeskus VTT. [verkkosivut]. [viitattu 30.9.2014]. Saatavissa: [http://www.vtt.fi/vtt/sustainable\\_development\\_vtt\\_action.jsp](http://www.vtt.fi/vtt/sustainable_development_vtt_action.jsp)

Yle. 2014. Älyliikenne voi romahduttaa yksityisautojen määrän. [verkkosivut]. Julkaistu 9.4.2014. [viitattu 2.11.2014]. Saatavissa: [http://yle.fi/uutiset/alyliikenne\\_voi\\_romahduttaa\\_yksityisautojen\\_maaran/7160397](http://yle.fi/uutiset/alyliikenne_voi_romahduttaa_yksityisautojen_maaran/7160397)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2013a. Julkiset hankinnat. [verkkosivut]. Julkaistu 6.11.2013. Päivitetty 19.12.2013. [viitattu 1.10.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus\\_ja\\_tuotanto/Julkiset\\_hankinnat](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus_ja_tuotanto/Julkiset_hankinnat)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2013b. Elinkaariarviointi, jalanjäljet ja panostuotomalli. [verkkosivut]. Julkaistu 6.11.2013. Päivitetty 4.12.2013. [viitattu 20.11.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus\\_ja\\_tuotanto/Tuotesuunnittelu\\_ja\\_tuotteet/Elinkaariarviointi\\_jalanjaljet\\_ja\\_panostuotomalli](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus_ja_tuotanto/Tuotesuunnittelu_ja_tuotteet/Elinkaariarviointi_jalanjaljet_ja_panostuotomalli)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2013c. EMAS –järjestelmä ja sen toteuttaminen. [verkkosivut]. Julkaistu 24.10.2013. [viitattu 16.9.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus\\_ja\\_tuotanto/Ymparistojarjestelmat\\_ja\\_johtaminen/EMA-Sin\\_toteuttaminen](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus_ja_tuotanto/Ymparistojarjestelmat_ja_johtaminen/EMA-Sin_toteuttaminen)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2013d. Hankkeiden YVA-menettely. [verkkosivut]. Julkaistu 27.6.2013. Päivitetty 29.7.2013. [viitattu 20.11.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi\\_luvat\\_ja\\_ymparistovaikutusten\\_arviointi/Ymparisto\\_vaikutusten\\_arviointi/Hankkeiden\\_YVAmenettely](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Ymparisto_vaikutusten_arviointi/Hankkeiden_YVAmenettely)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2013e. Liikenne. [verkkosivut]. [viitattu 24.8.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/ Liikenne](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/ Liikenne)

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. 2014. Onko autoilun huippu saavutettu? Julkaistu 3.4.2014. Päivitetty 20.10.2014. [verkkosivut]. [viitattu 1.11.2014]. Saatavissa: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat\\_ja\\_tilastot/Ympariston\\_tilan\\_indikaattorit/Yhdyskuntarakenne/Onko\\_autoilun\\_huippu\\_saavutettu%2828642%29](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ympariston_tilan_indikaattorit/Yhdyskuntarakenne/Onko_autoilun_huippu_saavutettu%2828642%29)



## VTT GRI -sisältöindeksi (VTT 2013b)

Nro	Asia	Sisältyy raporttiin	Linkki tai selitys
<b>1</b>	<b>Strategia ja analyysi</b>		
1.1	Pääjohtajan katsaus	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/ceo_review.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/ceo_review.jsp?lang=fi</a>
1.2	Organisaation keskeisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien kuvaus	kyllä	Vaikutukset <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/ceo_review.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/ceo_review.jsp?lang=fi</a> Vaikutukset ja riskit <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/netra/vtt_tilinpaaotos_2013.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/netra/vtt_tilinpaaotos_2013.pdf</a> Mahdollisuudet teknologioiden näkökulmasta, esimerkkejä tutkimustuloksista <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a>
<b>2</b>	<b>Organisaation taustakuvaus</b>		
2.1	Organisaation nimi	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a>
2.2	Tärkeimmät tavaramerkit/ brandit, tuotteet ja/tai palvelut	kyllä	Esimerkkejä tutkimustuloksista <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a>
2.3	Organisaation operatiivinen rakenne (liiketoimintayksiköt, tytäryhtiöt)	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/vtt_organisaatio.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/vtt_organisaatio.pdf</a> <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/contacts.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/contacts.jsp?lang=fi</a>
2.4	Organisaation pääkonttorin sijainti	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/contacts.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/contacts.jsp?lang=fi</a>
2.5	Maat, joissa organisaatio toimii tai merkittäviä raportoinnin kannalta	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/vtt/contact.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/contact.jsp</a>
2.6	Omistusrakenne ja yhtiömuoto	kyllä	<a href="http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20100953">http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20100953</a> <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
2.7	Markkina-alueet (maantieteellinen jaottelu, toimialat, asiakasryhmät)	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/vtt/contact.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/contact.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/programmes.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/programmes.jsp?lang=fi</a> <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/cooperation.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/cooperation.jsp?lang=fi</a>
2.8	Organisaation koko (henkilöstö, liikevaihto, pääomarakenne ym.)	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp</a>
2.9	Merkittävät muutokset koossa, rakenteessa tai omistusrakenteessa	kyllä	Uusi operatiivinen rakenne <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/finance.jsp</a> Lopetettiin tutkimusyksikkö Berkelyssä USA:ssa
2.10	Raportointijaksolla saadut palkinnot	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/impact.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/impact.jsp?lang=fi</a>
<b>3</b>	<b>Raportointiprosessin kuvaus</b>		
3.1	Raportointijakso	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a>
3.2	Edellisen raportin päivitys (jos julkaistu aiemmin)	kyllä	14.5.2013
3.3	Raportin julkaisutietoisuus	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/vtt/vtt_review.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/vtt_review.jsp</a>
3.4	Yhteystiedot, josta raportin voi tilata tai kysyä lisätietoja	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a>
3.5	Raportin sisällön määrittely (olennaisuus, teemat, sidosryhmät)	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a> Sidosryhmille tehdyn kyselyn pohjalta on valittu olennaisimmat Valtion omistajaohjaus edellyttää valtionyhtiöiltä tietyn sisältöistä raportointia <a href="http://valtionomistus.fi/suomi/files/2011/10/VNn_periaatepaaetoetes_031120_11.pdf">http://valtionomistus.fi/suomi/files/2011/10/VNn_periaatepaaetoetes_031120_11.pdf</a>
3.6	Raportin rajaaminen (maat, liiketoimintayksiköt, tytäryhtiöt tms.)	kyllä	Indikaattoreissa raportoidaan VTT ja tytäryhtiöt Suomessa, ei tytärien tyttäriä. Tytäryhtiöiden tarkemmat tiedot raportoidaan vuosikertomuksissa.
3.7	Eriyiset rajoitukset raportin laajuudessa tai rajauksessa	kyllä	Osa tiedoista on valtion raportointijärjestelyyn sovitettua (Netra), osa konserniraportointia
3.8	Yhteisyritysten, tytäryhtiöiden ym. vertailtavuuteen merkittävästi vaikuttavien teemojen raportointiperusteet	kyllä	Indikaattoreissa raportoidaan VTT ja tytäryhtiöt Suomessa, ei tytärien tyttäriä
3.9	Tiedon mittaamistekniikat ja laskentaperusteet, mukaan luettuina indikaattorien ja muiden tietojen kokoamisessa käytetyt oletukset, arviot ja tekniikat	ei	Indikaattorien mittaamistekniikat ja laskentaperusteet on kirjattu VTT:n sisäiseen käyttöön.
3.10	Aikaisemmista raporteista poikkeavan tiedon syyt ja vaikutukset	kyllä	Indikaattoreiden valintaan vaikuttaa Valtion omistajaohjauksen edellyttämä raportointi. <a href="http://valtionomistus.fi/suomi/files/2011/10/VNn_periaatepaaetoetes_031120_11.pdf">http://valtionomistus.fi/suomi/files/2011/10/VNn_periaatepaaetoetes_031120_11.pdf</a>
3.11	Merkittävät muutokset raportin laajuudessa	kyllä	ei muutoksia
3.12	Taulukko, joka kertoo GRI perussisällön sijainnin raportissa	kyllä	Tämä taulukko

4 Hallintotapa, sitoumukset ja yhteistyö			
4.1	Organisaation hallintorakenne	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a> VTT:n johtokunnalla ei ole valiokuntia
4.2	Kuuluuko johtokunnan puheenjohtaja toimivaan johtoon	kyllä	Johtokunnan puheenjohtaja ei kuulu toimivaan johtoon <a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/chairman.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/chairman.jsp?lang=fi</a>
4.3	Johtokunnan riippumattomien ja toimivaan johtoon kuulumattomien jäsenten määrä	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.4	Omistajien ja henkilöstön mahdollisuus tarjota johtokunnalle suosituksia ja neuvoja	kyllä	Johtokunnassa työ- ja elinkeinoministeriön ja henkilöstön edustaja. Ministeriö ohjaa toimintaa tulosohjauksella. <a href="http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/organisation.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.5	Organisaation toiminnan tulosten (myös sosiaalisen ja ympäristötoiminnan) vaikutus johtokunnan/ hallituksen jäsenen ja ylimmän johdon palkkoihin ja palkkioihin (mukaan luettuna erojärjestelyt)	kyllä	Johtokunnan ja tytäryhtiöiden hallituksen jäsenillä ja VTT:n pääjohtajalla ei ole tulokseen liittyvää palkkausta eikä erojärjestelyitä. VTT:n ja tytäryhtiöiden henkilöstölle on vuositason tulospalkkiojärjestelmä joka käsittää myös ylimmän johdon ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajat. <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.6	Menettelytavat eturistiriitojen välttämiseksi johtokunnassa/ hallituksessa	kyllä	Johtokunnan tehtävistä säädetään lailla ja sillä on toimintaansa varten työjärjestys <a href="http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20100953">http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20100953</a>
4.7	Johtokunnan/ hallituksen jäsenten asiantuntemuksen ja pätevyyden määrittelykäytännöt organisaation taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristöstrategian osalta	kyllä	Valtioneuvosto määrittää johtokunnan jäseniltä tarvittavan asiantuntemuksen ja pätevyyden nimittäessään johtokunnan. VTT:n johtokunta arvioi asian tytäryhtiöiden hallitusten jäsenten osalta. <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.8	Organisaation missio tai arvot, toimintasäännöt ja –periaatteet, jotka ovat olennaisia organisaation taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristötoiminnan kannalta, sekä näiden toimeenpanokäytännöt.	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp">http://www.vtt.fi/sites/review2013/index.jsp</a> <a href="http://www.vtt.fi/vtt/values.jsp">http://www.vtt.fi/vtt/values.jsp</a>
4.9	Johtokunnan/ hallituksen tavat hallinnoida organisaation taloudellista, sosiaalista ja ympäristötoimintaa, mukaan luettuna näihin liittyvät keskeiset riskit ja mahdollisuudet kuin myös kansainvälisten käytäntöjen, menettelyohjeiden ja periaatteiden mukainen toiminta.	kyllä	Johtokunta arvioi tiilinpäätöksen käsittelyn yhteydessä VTT:n sisäistä valvontaa sekä käsittelee VTT:n keskeisiä riskejä ja riskienhallintaa vuosittain. <a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.10	Johtokunnan/ hallituksen toiminnan arviointiprosessit erityisesti taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristötoiminnan osalta	kyllä	Johtokunta ja tytäryhtiöiden hallitukset arvioivat toimintaansa vuosittain itsearvioinnilla.
4.11	Noudattaako organisaatio varovaisuusperiaatetta ja millä tavalla (Rion periaatteet 15. artikla)	kyllä	Valtion organisaatioissa varovaisuusperiaate on peruslähtökohta, jota ei enää ole erikseen mainittu.
4.12	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöperuskirjat, periaatteet tai aloitteet	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf">http://www.vtt.fi/files/vtt/hyvan_hallinnon_periaatteet.pdf</a>
4.13	Jäsenyydet järjestöissä (kuten toimialajärjestöissä) ja/tai kansallisissa/kansainvälisissä edunvalvontaorganisaatioissa, joissa -organisaatio on edustettuna järjestön hallintoelimissä -organisaatio osallistuu järjestön projekteihin tai toimikuntiin -organisaatio osallistuu toiminnan rahoitukseen tavanomaisten jäsenmaksujen lisäksi tai joissa -jäsenyys katsotaan strategisessa mielessä tärkeäksi.	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/sites/review2013/cooperation.jsp?lang=fi">http://www.vtt.fi/sites/review2013/cooperation.jsp?lang=fi</a>
4.14	Sidosryhmät (omistaja, asiakkaat, henkilöstö, alihankkijat)	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf">http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf</a>
4.15	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	kyllä	Sidosryhmiksi on valittu keskeisimmät toimintaan vaikuttavat tahot
4.16	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf">http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf</a>
4.17	Sidosryhmien esille nostamat teemat ja huolenaiheet: miten organisaatio on ottanut ne huomioon raportoinnissaan ja muussa toiminnassa	kyllä	<a href="http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf">http://www.vtt.fi/files/qri/sidosryhmayhteistyvo.pdf</a>

# Senaatti-kiinteistöt GRI-sisältöindeksi

(Senaatti-kiinteistöt 2013b).

	GRI:n sisältö	Sivu	Huomiot	Raportoitu
<b>1. Strategia ja analyysi</b>				
1.1	Toimitusjohtajan katsaus	Toimitusjohtajan katsaus		●
1.2	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	<b>Toiminnan vaikutukset</b> <b>Yhteiskuntavastuun teemat ja tekemiset</b> <b>Toimintaympäristö ja trendit</b> <b>Yhteiskuntavastuustrategia</b>		●
<b>2. Organisaation kuvaus</b>				
2.1	Organisaation nimi	Hallinto ja johtaminen		●
2.2	Tärkeimmät tuotteet, palvelut ja tavaramerkit	Palvelut valtionhallinnolle		●
2.3	Operatiivinen rakenne	Organisaatio	Katso myös Tilinpäätös 2013, sivu 39	●
2.4	Organisaation pääkonttorin sijainti	Organisaatio		●
2.5	Toimintojen maantieteellinen sijainti	Organisaatio		●
2.6	Organisaation omistus ja juridinen muoto	Hallinto ja johtaminen		●
2.7	Markkinoiden kuvaus	<b>Palvelut valtionhallinnolle</b> <b>Toimialat</b>		●
2.8	Organisaation toiminnan laajuus	<b>Avainluvut</b> <b>Palvelut valtiohallinnolle</b>		●
2.9	Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa tai omistuksessa raportointikaudella		Tilinpäätös sivu 2	●
2.10	Raportointikaudella saadut palkinnot		Senaatti-kiinteistöjen yhteiskuntavastuuraportti 2012 palkittiin Yhteiskuntavastuuraportointikilpailun julkisen sektorin sarjan parhaana raporttina	●

3. Raportointiperiaatteet			
<b>Raportin kuvaus</b>			
3.1	Raportointiajanjakso	Raportointiperiaatteet	●
3.2	Edellisen raportin ilmestymisajankohta	Raportointiperiaatteet	●
3.3	Raportointitiheys	Raportointiperiaatteet	●
3.4	Yhteystiedot	Yhteystiedot	●
3.5	Raportin sisällön määrittely (olennaisuus, asiakokonaisuuksien priorisointi ja raporttia käyttävät sidosryhmät)	Yhteiskuntavastuun keskeiset näkökulmat Sidosryhmäyhteistyö	●
3.6	Raportin laskentarajat ja kattavuus	Raportointiperiaatteet	●
3.7	Erytiset rajoitukset raportin laajuudessa tai rajauksessa	Raportointiperiaatteet	●
3.8	Raportointiperiaatteet yhteisyritysten, tytäryhtiöiden, vuokrakohteiden, ulkoistettujen toimintojen raportoinnille ja tietojen vertailukelpoisuus	Raportointiperiaatteet	●
3.9	Mittaus- ja laskentaperiaatteet	Raportointiperiaatteet	●
3.10	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa ilmoitetaan tunnuslukujen yhteydessä.	●
3.11	Merkittävät muutokset raportin kattavuudessa, rajauksissa tai mittausmenetelmissä	Raportointiperiaatteet	●
<b>GRI-sisältövertailu</b>			
3.12	GRI-sisältövertailu	GRI	●
<b>Varmennus</b>			
3.13	Periaatteet ja käytäntö raportin ulkopuoliseen varmennukseen	Varmennusraportti	●

4. Hallintokäytännöt, sitoumukset ja vuorovaikutus			
<b>Hallinto</b>			
4.1	Organisaation hallintorakenne	Hallinto ja johtaminen	●
4.2	Hallituksen puheenjohtajan asema	Hallitus	●
4.3	Hallituksen jäsenten riippumattomuus	Hallitus Hallinto ja johtaminen	●
4.4	Osakkeenomistajien ja henkilöstön vaikutusmahdollisuudet hallituksen toimintaan	Hallinto ja johtaminen	●
4.5	Organisaation tulosten vaikutus hallituksen ja johdon palkitsemiseen	Hallinto ja johtaminen	●
4.6	Intressiristiriitojen ehkäiseminen hallitustyöskentelyssä	Hallinto ja johtaminen	●
4.7	Hallituksen jäsenten pätevyys strategisen johtamisen ja yhteiskuntavastuun alueilla	Hallinto ja johtaminen	●
4.8	Missio, arvot ja eettiset periaatteet	Strategia Yhteiskuntavastuustrategia Henkilöstöjohtaminen	●
4.9	Hallituksen tavat seurata yhteiskuntavastuun johtamista, mukaan lukien riskienhallinta	Riskienhallinta Hallinto ja johtaminen Yhteiskuntavastuun johtaminen Ympäristövastuun johtaminen	●
4.10	Hallituksen oman toiminnan arviointi		●
<b>Ulkopuoliset sitoumukset</b>			
4.11	Varovaisuusperiaatteen soveltaminen	Riskienhallinta Kiinteistövarallisuus	●
4.12	Sitoutuminen ulkopuolisiin aloitteisiin	Energiankulutus Green Office	●
4.13	Jäsenyydet järjestöissä, yhdistyksissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Toimialan kehittämiseen osallistuminen	●



<b>Sidosryhmävuorovaikutus</b>			
4.14	Organisaation sidosryhmät	<b>Sidosryhmäyhteistyö</b>	●
4.15	Sidosryhmien tunnistaminen ja valinta	<b>Sidosryhmäyhteistyö</b>	●
4.16	Sidosryhmävuorovaikutuksen muodot	<b>Sidosryhmäyhteistyö</b>	●
4.17	Sidosryhmävuorovaikutuksessa esiin nousseet asiat ja huolenilmaukset	<b>Sidosryhmäyhteistyö</b> <b>Asiakkaat</b> <b>Henkilöstö</b> <b>Toiminnan laatu</b>	●

# Finavia Oyj:n GRI -sisältöindeksi (Finavia 2013c)

Sijainti

Huomioita

<b>1. Strategia ja analyysi</b>			
1.1 Toimitusjohtajan katsaus	Raportoitu	Toimitusjohtajan katsaus	
1.2 Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien kuvaus	Raportoitu	Vastuuteemat Toimintaympäristö Strategia	
<b>2. Organisaation taustakuvaus</b>			
2.1-2.10 Organisaation taustakuvaus	Raportoitu	Liiketoiminta Lentoasemaverkosto Hallinnointi Keskeiset tapahtumat	
<b>3. Raportoinnin kuvaus</b>			
3.1-3.4 Raportin kuvaus	Raportoitu	Vastuullisuusraportointi Raportointiperiaatteet	
3.5 Raportin sisällönmäärittely	Raportoitu	Vastuuteemat	
3.6-3.11 Raportin laajuus, laskentarajat ja -periaatteet	Raportoitu	Raportointiperiaatteet	
3.12 GRI-sisältövertailu	Raportoitu	GRI-sisältöindeksi	
3.13 Raportin varmennus	Raportoitu	Raportointiperiaatteet	Yritysvastuuraportin tietoja ei ole ulkoisesti varmennettu.
<b>4. Hallintokäytännöt, sitoumukset ja sidosryhmät</b>			
4.1-4.10 Hallinto	Raportoitu	Hallinnointi Yritysvastuun johtaminen Strategia	
4.11 Varovaisuusperiaatteen noudattaminen	Raportoitu	Riskienhallinta	
4.12-4.13 Ulkopuoliset aloitteet ja jäsenyydet	Raportoitu	Yritysvastuun johtaminen Jäsenyydet toimialajärjestöissä	
4.14-4.17 Sidosryhmävuorovaikutus	Raportoitu	Vastuuteemat Sidosryhmät Sidosryhmäyhteistyö	

# Hansel GRI -sisältöindeksi (Hansel 2013c)

Yleinen perussisältö	Lisätiedot	Ulkoinen varmennus
<b>Strategia ja analyysi</b>		
G4-1 Toimitusjohtajan katsaus		•
<b>Organisaation taustakuvaus</b>		
G4-3 Raportoivan organisaation nimi		•
G4-4 Tärkeimmät tavaramerkit/brändit sekä tuotteet ja palvelut		•
G4-5 Organisaation pääkonttorin sijainti		•
G4-6 Toimintamaiden lukumäärä ja maat, joissa organisaatio toimii tai jotka ovat merkittäviä raportissa kuvattujen olennaisten yritys vastuun näkökohtien osalta		•
G4-7 Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto		•
G4-8 Markkina-alueet		•
G4-9 Raportoivan organisaation koko		•
G4-10 Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna		•
G4-11 Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö		•
G4-12 Organisaation toimitusketju		•
G4-13 Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla	Ei muutoksia	•
G4-14 Varovaisuuden periaatteen soveltaminen		•
G4-15 Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet		•
G4-16 Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa		•
<b>Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentaraja</b>		
G4-17 Konsernin laskentaraja	Hansel ei ole konserni	•
G4-18 Raportin sisällönmäärittely		•
G4-19 Olennaiset näkökohdat		•
G4-20 Olennaisia näkökohtia koskevat laskentarajat organisaation sisällä	Koskee koko Hanselia	•
G4-21 Olennaisia näkökohtia koskevat laskentarajat organisaation ulkopuolella		•
G4-22 Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Ei muutoksia	•
G4-23 Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja näkökohtien laskentarajoissa	Ei muutoksia	•
<b>Sidosryhmävuorovaikutus</b>		
G4-24 Luettelo organisaation sidosryhmistä		•

G4-25	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	•
G4-26	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	•
G4-27	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	•
<b>Raportin kuvaus</b>		
G4-28	Raportointijakso	•
G4-29	Edellisen raportin päiväys	•
G4-30	Raportin julkaisu tiheys	•
G4-31	Yhteystiedot josta voi tilata raportin ja kysyä siihen liittyviä lisätietoja	•
G4-32	GRI-sisältövertailu	•
G4-33	Lähestymistapa ulkoiseen varmennukseen	•
<b>Hallinto</b>		
G4-34	Hallintorakenne ja valiokunnat	•
G4-36	Vastuhenkilöt	•
<b>Liiketoiminnan eettisyys</b>		
G4-56	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	•



