

Luftfartsverkets årsberättelse 2002  
Finland

med sikte på framtiden ▲



## INNEHÅLL

Verkställande direktörens översikt	2
Luftfartsverket - för flygpassagerarnas bästa	6
Vår service och våra värderingar	6
Affärsverkets räkenskapsperiod i korthet	7
Flygtrafiken år 2002	8
Historiskt år för Luftfartsverket och Helsingfors-Vanda	12
Flygplatstjänster	20
Flygtrafiktjänsten	23
Luftfartsverket i samarbete	24
Luftfartsverket och miljön	28
Utvecklande av yrkeskunskap och verksamhet	30
Luftfarten och EU	36
Styrelsens verksamhetsberättelse 2002	
Servicemål för år 2002	38
Koncernorganisation	39
Flygtrafikens utveckling och förändringarna i omvärlden	40
Måluppnående	41
Ekonomiskt resultat	42
Personal	47
Utsikter för år 2003	47
Resultaträkning	48
Balansräkning	49
Finansieringsanalys	50
Noter till bokslutet	51
Förslag till användning av överskottet	60
Revisionsberättelse	60
Luftfartsinspektionen 2002	61

Luftfartsverkets årsredovisning 2002

Ansvarig redaktör: Irmeli Paavola Luftfartsverket

Redaktörer: Marja Hakola Huckleberry Communication, Anne Rikama

Grafisk utformning: Päivi Väinönpää Linea Nera

Fotografier: Marja Helander, Jyrki Komulainen och Juha Rahkonen

Svensk översättning: Kate Tömroos Ekontext

Tryckeri: Sävypaino

med sikte på framtiden

Verkställande direktörens översikt





För flygtrafiken var 2002 det andra ekonomiskt svåra året i följd. Luftfartsverkets företagsekonomiska resultat sjönk från föregående års 12 miljoner euro till drygt 4 miljoner euro. Resultatförsämringen beror på att flygresandet minskade med 4,5 % och antalet flyg med 6 %. Mot slutet av året avstannade trots allt trendnedgången och övergick i en svag uppgång. Förbättringen berodde dock framför allt på de exceptionellt låga jämförelsesiffrorna från föregående år.

Det resultatmål som statsrådet ställde upp för Luftfartsverket år 2002 var 1,3 miljoner euro, vilket trots allt uppnåddes. När målet ställdes upp i december 2001 hade ministeriet sakligt beaktat den förväntade exceptionella lågkonjunkturen inom flygtrafiken. Prognosen var då -4 %, och utfallet blev således ännu sämre.

Det genomsnittliga resultatmålet för Luftfartsverket är att avkastningen på grundkapitalet skall vara 4 %, vilket innebär ett resultat på 7,4 miljoner euro. Inom konjunkturykeln har målet uppnåtts under den tid Luftfartsverket har varit ett affärsverk.

### Fortsatt god servicenivå

Trots den avtagande efterfrågan på flygplats- och flygtrafiktjänster gick Luftfartsverket inte in för att sänka servicenivån i flygtrafikens infrastruktur, t.ex. genom att begränsa flygplatsernas öppethållandetider, utan försökte erbjuda den reguljära trafiken den service som den önskade sig. På många flygplatser blir det ekonomiskt mycket tungt för Luftfartsverket att tillhandahålla service för kvällens sista flygtur eller för starterna i ottan. Men vi förstår att just de turerna utgör matar- och fortsättningsflyg för utrikesflygen och är viktiga särskilt för flygbolagen och näringslivet i regionerna. Därför har vi inte med hänsyn enbart till Luftfartsverkets ekonomiska intressen börjat tvinga bort dessa turer. Det må sedan vara fel slags regionpolitik, men vi har tänkt som så, att om ett flygbolag vill erbjuda reguljär trafik, så skall flygplatsens service inte ställa hinder i vägen.

När flygbolagen anpassar sitt flygutbud från sina egna utgångspunkter har indragningarna inte riktat sig mot dessa dagens första och sista flyg, utan av t.ex. två turer med kort intervall har den ena dragits in. Exemplet visar vilka problem ett företag som tillhandahåller infrastruktur har när kostnaderna skall skäras ner i en situation med vikande efterfrågan.

På grund av att trafiken minskade sjönk Luftfartsverkets omsättning med 2 % och kostnaderna ökade med en procent. De löpande omkostnaderna ökade ungefär i takt med personalkostnaderna, 2,5 %. Antalet anställda minskade med bara 0,5 % eftersom vi som sagt inte gav avkall på servicenivån.

### Säkerhetskontrollerna ökade kostnaderna

När den fullständiga säkerhetskontrollen av passagerare och handbagage utsträcktes också till all inrikes trafik steg kostnaderna för kontrollerna med cirka 3 miljoner euro. I år ger säkerhetskontrollen av allt bagage som transporteras i lastrummet en ytterligare kostnadsökning på cirka 9 miljoner euro per år. Totalt blir kostnaderna för säkerhetskontrollerna av passagerare och bagage på Luftfartsverkets flygplatser 19 miljoner euro per år, vilket är 2,7 euro per avresande passagerare.

År 2002 utvecklades Luftfartsverkets produktivitet ogynnsamt. Omsättningen i relation till antalet årsverken minskade och kostnaderna i relation till prestationerna växte med mer än fem procent. Flygplatsernas och flygtrafiktjänstens intäkter av trafikavgifterna per passagerare ökade med 0,7 %, vilket är mindre än inflationen. Flygplatsernas så kallade kommersiella intäkter i relation till passagerarantalen gick dock upp med 4,5 %.

Den ”fysiska” produktiviteten i Luftfartsverkets service mätt som flygpassagerare/årsverke och flygningar/årsverke minskade båda med cirka 4 %. Flygplatsernas öppethållandetimmar i relation till årsverkerna förblev oförändrade. En sådan produktivets- och prisutveckling kan naturligt nog inte fortgå år efter år. Å andra sidan var Luftfartsverkets produktivetsutveckling under åren 1995–2000 rätt god, och under hela den sjuåriga konjunkturcykeln är produktivetsutvecklingen nästan 3 % per år.



### Färre förseningar

En ljuspunkt i produktivitetsutvecklingen år 2002 är trots allt att förseningarna på grund av flygledning och flygplatsfunktionerna, vilka aldrig hade varit särskilt många, minskade till mindre än hälften, dvs. till noll, om man frånsätter tre exceptionella dagar. Flygplatsernas och flygtrafiktjänstens kapacitetstubud är med förlov sagt förstklassigt i Finland. Flygtrafiknäringen har det bra i Finland.

Tvärtemot den allmänna uppfattningen har också trafikavgifterna, räknade i förhållandet trafikavgifter/flygpassagerare, under hela affärsverkstiden 1991–2002 visat en reellt sjunkande trend, och även nominellt har de förblivit oförändrade. Produktivitetsutvecklingen under en konjunkturcykel är därför inriktad på att hålla flygbolagens flygfältsavgifter under kontroll. Av externa skäl har det dock skett omstruktureringar i avgifterna så att inrikesavgifterna under de senaste tio åren har höjts med omkring 4 euro per passagerare medan avgifterna i den internationella trafiken har sänkts med cirka 2 euro per passagerare.

I dag kostar det flygpassagerarna i medeltal 11,30 euro per flygresor att använda startbanor, terminaler, säkerhetskontrolltjänster samt flygtrafiktjänster. Avgifterna är inräknade i flygbiljettens pris. I flygbolagens omsättning utgör dessa avgifter för servicen på flygplatserna och för flygtrafiktjänsten i Finland cirka sex procent. I kortdistansflygningarna inom landet är andelen större och i den interkontinentala trafiken är den bara knappt 2 %.

### Redo för framtidens utmaningar

Flygplatsavgifterna och flygtrafiktjänstavgifterna i Finland är internationellt sett förmånliga. Luftfartsverket har som mål att avgifterna skall utvecklas långsammare än inflationen. De tilltagande myndighetskraven särskilt i fråga om säkerhetskontrollerna för med sig att målet varierar under olika år. Den rådande sjunkande trenden i flygtrafiken innebär att prismålet blir svårare att uppnå, och om situationen fortsätter oförändrad kan det inte längre uppnås utan ingrepp i servicenivån. Vi måste således välja: servicenivån eller prisnivån. Om efterfrågan bara började stiga med så litet som två eller tre procent skulle det finnas en möjlighet att uppnå båda målen.

År 2002 var ett märkesår för Finlands huvudflygplats, Helsingfors-Vanda. Den tredje startbanan kunde efter långt och omsorgsfullt planerande, byggande och utbildande tas i bruk i slutet av året. Nu finns alla strukturella förutsättningar för en växande flygtrafik och en god servicenivå, långt in i framtiden. Vi bedömer att efterfrågan på flygtrafik följer den allmänna ekonomiska pulsen i Finland. Strukturförändringarna i efterfrågan börjar vara passerade, det är endast turismen till Finland som visar tecken på avvikelser uppåt från den genomsnittliga tillväxttrenden.

*Mikko Takitie*  
Generaldirektör

## Luftfartsverket — för flygpassagerarnas bästa

Luftfartsverket är en serviceinrättning som arbetar för att göra flygtrafiken mångsidigare, främja servicenivån och utveckla luftfartsmarknaden - för flygpassagerarnas bästa.

Luftfartsverket upprätthåller i Finland flygplatsnätet och det riksomfattande flygtrafiktjänstsystemet. Vi producerar säker, konkurrenskraftig och internationellt högklassig flygplatsservice och flygtrafiktjänst samt affärsfunktioner som stöder dem. Vi har som kunder flygpassagerarna, flygbolagen och alla andra aktörer inom flygtrafiken.

Som luftfartsmyndighet i Finland ansvarar Luftfartsverket för flygsäkerhetsarbetet i landet och för flygtrafikpolitiken tillsammans med kommunikationsministeriet och utrikesförvaltningen.

Luftfartsverkets basorganisation består av huvudkontoret, flygplatserna och flygtrafiktjänstcentralerna samt den separata Luftfartsinspektionen. År 2002 hade Luftfartsverket cirka 1 800 anställda.

Luftfartsverket är ett statligt affärsverk. Statsrådet ställer upp allmänna mål för verksamheten och resultatet, men vi beslutar självständigt om vår ekonomi och våra investeringar.

### Våra värderingar

#### Säkerhet

Lufttrafikens säkerhet är den orubbliga utgångspunkten i vår verksamhet. Säkerheten bygger på personalens yrkeskunskap, samarbetsförmåga och ansvarskänsla.

#### Kundintresse

Kundintresset är sporen i vår verksamhet. Kunden kan lita på oss i alla situationer. Vi reagerar snabbt och effektivt på all kundrespons.

#### Effektivitet och förnyelse

Vi har initiativförmåga, vi utvecklar vår yrkeskunskap och vi är mottagliga för nyheter. Vi beaktar verksamhetens miljöaspekter.

#### Samarbete

Vi värdesätter varandras arbete. Vårt samarbete bygger på diskussion, öppenhet och inbördes förtroende.

### Vår service

#### Flygplatstjänster

- Manöverområdena: underhåll och räddningstjänst
- Terminaltjänster
- Säkerhetstjänster
- Kommersiella tjänster

#### Flygtrafiktjänster

- Flygplatserna
- Flygtrafiktjänstcentralerna

## Affärsverkets räkenskapsperiod i korthet

	2002	2001	förändring
	1000 €	1000 €	%
Omsättning	202 419	206 817	-2
Driftskostnader	151 056	148 713	2
Rörelsevinst	7 924	15 731	-50
Räkenskapsperiodens resultat	4 119	12 183	-66
Investeringar sammanlagt	51 084	62 515	-18
Markområden	28	44	-37
Maskiner och inventarier	20 484	19 186	7
Flygfält	11 477	30 988	-63
Byggnader	17 663	9 956	77
Övriga investeringar	1 433	2 341	-39
	st	st	
Passagerare (flygresor) totalt	10 288 225	10 771 371	-5
Inrikes reguljärtrafik (avg+transfer)	2 744 366	3 038 714	-10
Internationell reguljärtrafik (avg+ank+transfer)	6 491 401	6 527 265	-1
Internationell charter (avg+ank+transfer)	1 038 986	1 190 198	-13
Internationell trafik totalt	7 530 387	7 717 463	-2
Övriga passagerare	13 472	15 194	-11
Flygningar sammanlagt	339 047	352 987	-4
Inrikes reguljärflyg	62 610	69 479	-10
Internationell reguljärtrafik	100 168	104 352	-4
Internationell charter	12 559	12 644	-1
Internationell trafik (reguljärflyg+charter)	112 727	116 996	-4
Överflygningar	18 379	16 599	11
Internationell trafik totalt	131 106	133 595	-2
Övriga civil luftfart	101 296	104 566	-3
Militär luftfart	44 035	45 347	-3
Personal i slutet av året, totalt	1 816	1 826	-1
Flygplatser	1 272	1 289	-1
Flygtrafikcentralerna	144	146	-1
Huvudkontoret	181	174	4
Interna serviceenheter	139	136	2
Myndighetsverksamhet	80	82	-3

## Flygtrafiken år 2002

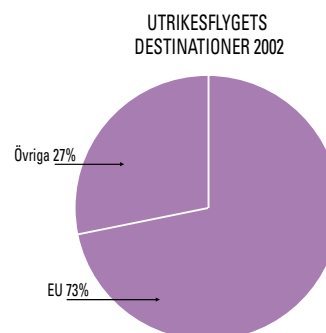
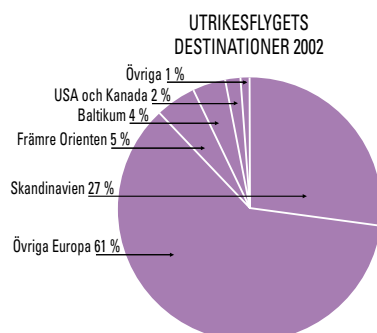
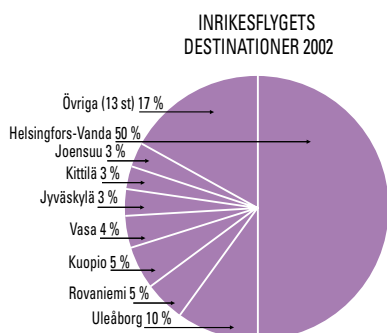
Antalet flygresor i Finland år 2002 minskade med 4,5 % från året innan. Antalet passagerare i den internationella trafiken minskade med 2,4 % och i inrikestrafiken med 9,7 %.

Det sammanlagda passagerarantalet på Luftfartsverkets flygplatser var drygt 13 miljoner, av vilka cirka 9,6 miljoner på Helsingfors-Vanda flygplats. På Helsingfors-Vanda minskade passagerarantalet med 4 % och i Uleåborg med 11 %. På den tredje största flygplatsen, Rovaniemi, var nedgången 3 %. Relativt sett minskade antalet mest på flygplatserna i Mariehamn (-26 %), Kajana (-17 %) och Kronoby (-17 %). En ökning skedde endast i Kittilä (+9 %) och Ivalo (+3 %).

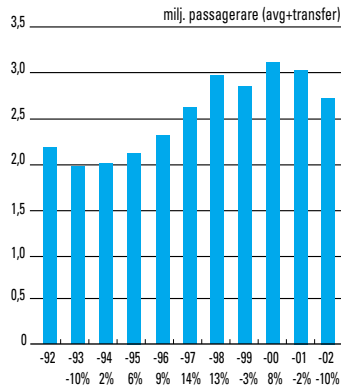
Landningarna i trafikluftfarten minskade med 7 %. Allmänflygets landningar ökade med 2 %. Antalet överflygningar ökade med 11 %.

Antalet flygresor i december ökade med 5 % från året innan. Passagerarantalet i den internationella trafiken ökade med hela 8 % i december 2002. I inrikestrafiken skedde däremot en minskning med 3 %.

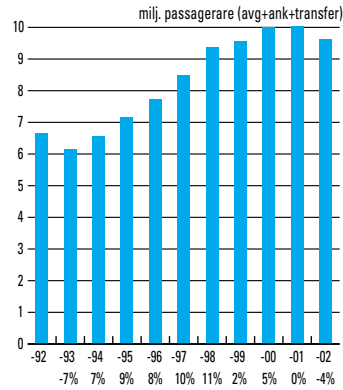
Antalet passagerare på julcharterflygen till flygplatserna i Lappland gick upp med 12 %, tack vare en bra produkt och en lyckad marknadsföring. Bland annat för flygplatsen i Kittilä har jultrafiken stor betydelse: där var antalet passagerare i december större än antalet i maj–november totalt.



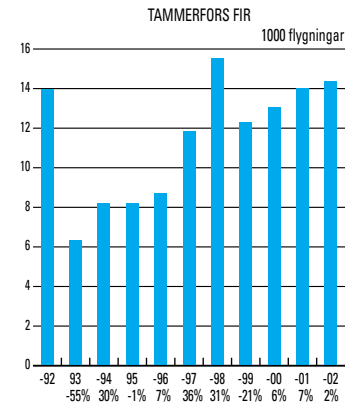
INRIKESTRAFIK 1992-2002



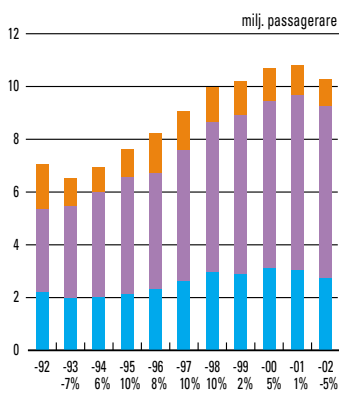
PASSAGERARANTAL PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS 1992-2002



ÖVERFLYGNINGAR 1992-2002

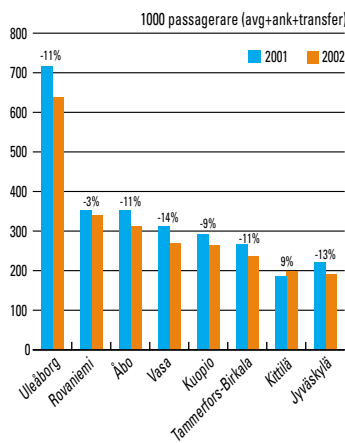


PASSAGERARE 1992-2002

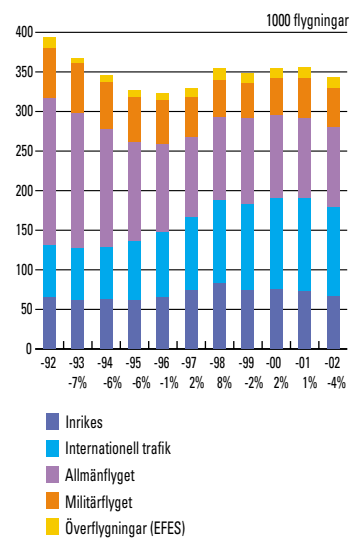


■ Inrikes (avg+transfer)  
 ■ Int. reguljärflyg (avg+ank+transfer)  
 ■ Int. charter (avg+ank+transfer)

PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2001-2002

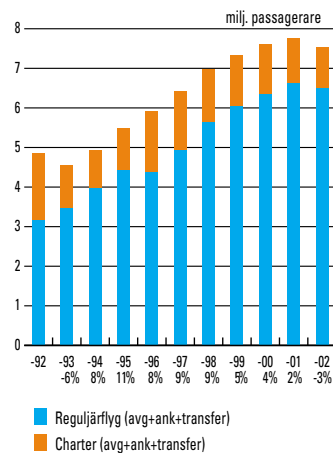


FLYGNINGAR 1992-2002



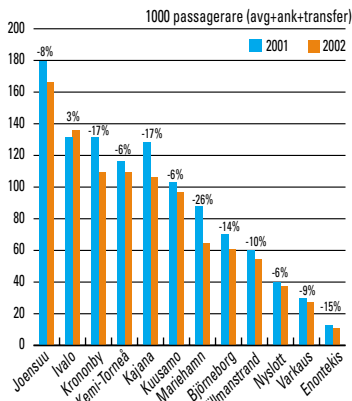
■ Inrikes  
 ■ Internationell trafik  
 ■ Allmänflyget  
 ■ Militärflyget  
 ■ Överflygningar (EFES)

PASSAGERARE I INTERNATIONELL TRAFIK 1992-2002

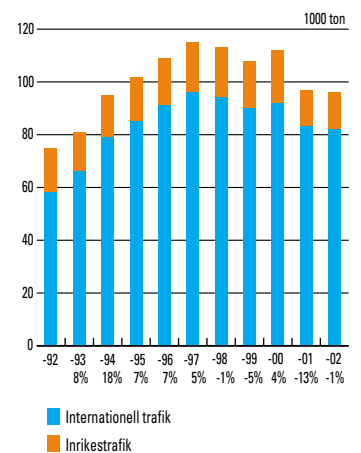


■ Reguljärflyg (avg+ank+transfer)  
 ■ Charter (avg+ank+transfer)

PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2001-2002



FLYGFRAKT 1992-2002



■ Internationell trafik  
 ■ Inrikestrafik

## Förberedelse ger säkerhet

När Raine Luojus, biträdande flygledningschef, talar om sitt specialgebit flygledningsmetoder känns hans iver som gnistor i luften. Till Raines ansvarsområde hör flygtrafiktjänstens operativa verksamhet på Helsingfors-Vanda flygplats, dvs. hur och med vilka anvisningar flygledningen skall skötas. Till hans uppgifter hör också förfarandena vid dålig sikt och samarbetet med flygtrafiktjänstavdelningen.

Två år knogade han i arbetsgrupper som förberedde ibruktagandet av den tredje banan: materialet är nu producerat och flygledarna utbildade. Ett år går det antagligen innan alla system är finslipade och allt eftersnack skött.

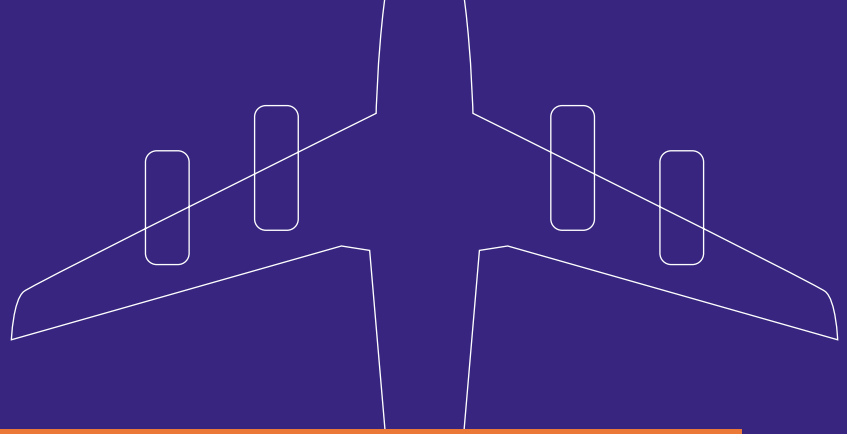
”Det känns fint att banan nu är i användning och det syns att allt var noga förberett. I flygledarnas arbete gäller ändringarna luftrummetts ansvarsområden, i tornet finns också en ny arbetsplats. Ansvaret kan delas, och vi samarbetar mer än tidigare.”

I början har den nya startbanan använts på vardagseftermiddagar och sedan januari 2003 används den också under de bråda morgontimmarna. Det gillar flygledarna. ”Flygledningens möjlighet att utnyttja startbanekapaciteten växer, och vi är inte lika beroende av vädret. Ju mer trafik, desto enklare måste systemet vara för att risken för förseningar skall minska.”

Det krävande arbetets avigsida, brådskan, tycks inte störa den här mannen. ”Stressen tar inte över när man känner att man har kontroll över arbetet och livet. Man måste vara målmedveten och strikt när det gäller arbetet. Gärna får man också ha rytmisinne”, tillägger Raine, som hela livet har knäppt på gitarr.

”Vi måste effektivt kunna omsätta de nya bestämmelserna i praktiken. Vårt mål är att gå i första ledet av utvecklingen.”





Historiskt år för Luftfartsverket  
och Helsingfors-Vanda



# 3

År 2002 går till historien som det är då Luftfartsverkets genom tiderna största byggprojekt slutfördes: den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda flygplats blev färdig i september och togs tidtabellsenligt i bruk i november. Grundlösningarna i det nya startbanesystemet borde räcka för att betjäna flygtrafiken i Finland de följande 40 åren.

Den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda togs i bruk bara några veckor efter flygplatsens 50-årsdag. Det första planet som lyfte från den nya banan var en MD-11 med destination New York, torsdagen den 28 november 2002.

I och med den nya startbanan är Helsingfors-Vanda den första flygplatsen i Finland med två parallella startbanor. Tack vare de tre startbanorna kan flygtrafiken på Helsingfors-Vanda flygplats nu skötas smidigare, särskilt under de livliga morgon- och kvällstimmarna. Användningen av den nya banan utökas stegvis enligt efterfrågan på trafik: till en början höjdes flygplatsens startbanekapacitet från 45 operationer (starter eller landningar) till 50 operationer i timmen, och under sommarsäsongen 2003 höjs kapaciteten till 55 operationer i timmen.

Den nya startbanan är parallell med flygplatsens första startbana och ligger nordväst om denna. Banan är 3 000 meter lång och kan användas av alla flygplanstyper till 98 % av destinationerna från Helsingfors-Vanda. Endast 1–2 % av alla starter sker med plan som behöver den 3 440 meter långa första startbanan.

### Planerades redan på 50-talet

Den första startbanan på Helsingfors-Vanda flygplats, dåvarande Helsingfors flygfält, blev färdig 1952. Den andra, korsande, startbanan öppnades för trafik 1956. Från första början hade man på flygplatsen berett sig på att dessutom bygga en tredje, och till och med en fjärde startbana, om trafikvolymerna skulle öka så mycket att det blev nödvändigt.

Under årens lopp blev man tvungen att ändra den planerade banans placering och riktning, bland annat på grund av stadsplaneringen och flygbullret. År 1980 förhandlades med Vanda stad fram ett beslut om att startbanesystemet på Helsingfors-Vanda flygplats skulle utvecklas med beredskap att bygga en ny startbana parallellt med och nordväst om huvudstartbanan

Beslutet att ansöka om förläggningstillstånd för den tredje startbanan fattades vid Luftfartsverket i mars 1990. Flygtrafiken hade ökat kraftigt i slutet av 1980-talet, och Helsingfors-Vanda närmade sig sin kapacitetsgräns med två startbanor: att gå över den gränsen hade inneburit förseningar och därmed betydligt ökade kostnader.

### Lång process

Innan den nya startbanan kunde börja byggas och tas i bruk krävdes många och långa tillståndprocesser. Förläggningstillstånd enligt hälsoskyddslagen erhöles 1992. Tillståndet fick laga kraft år 1995, och måste senare förlängas. Statsrådets byggnads- och drifttillstånd

beviljades 1996. Tre år senare gav Västra Finlands vattendomstol Luftfartsverket tillstånd att leda bort avrinningsvatten från startbaneområdet och uppställde villkor för detta, bland annat att avrinningsvattnet skulle renas och att Päijännetunneln skulle skyddas, vilket kom att kosta sex miljoner euro.

För den tredje startbanan krävdes också en bullerbekämpningsplan för Helsingfors-Vanda flygplats. Enligt den ingående plan som blev färdig år 2001 kommer användningen av den tredje startbanan inte att innebära stora förändringar i huvudstadsregionens flygrutter eller bullerområden; totalt sett är verkningarna positiva.

### Byggandet i korthet

Arbetena på den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda kom i gång i början av år 1997. Sex år tog det att på flygplatsen skapa en ny 3 000 meter lång startbana, ett nätverk av rullbanor, service- och räddningsvägar samt ett område för avisning av flygplanen. Allt material för mark- och anläggningsarbetena kom från själva byggområdet, som omfattade cirka 300 hektar.

Från det kärr som fanns på området avlägsnades vintern 1997–98 nästan en och en halv miljon kubikmeter torv, varefter man kunde börja förstärka det underliggande lerlagret. Ungefär två år tog det för lerlagren att sätta sig, vilket i hög grad påverkade tidtabellen för hela projektet. Under de två åren byggdes de trafikområden som låg på bärande grund.

Asfalteringen gjorde stegvis under åren 2000–2002, vilket gav tillräckligt med tid att installera all den ut-



rustning som byggdes in i beläggningen. Det asfaltbelagda manöverområdet omfattar cirka en miljon kvadratmeter. Nedsänkta i asfalten finns nästan tre tusen startbane- eller rullbanelampor.

Huvudentreprenör för byggprojektet med den tredje startbanan var Luftfartsverket, som delade upp projektet i delentreprenader. Under sex års tid ingicks nästan hundra entreprenad- eller leveransavtal. Tack vare noggrann helhetsplanering, god projektkontroll samt den mera detaljerade byggplanen som utarbetades under arbetets gång genomfördes startbaneprojektet tidtabellsenligt och budgeten höll. De sammanlagda kostnaderna var 107 miljoner euro.

### Unikt miljöbygge

Under den tredje startbanan löper Päijännetunneln, som hämtar in råvatten för hela huvudstadsregionen. Dessutom är en liten del av startbanan belägen inom ett grundvattenområde. Kraven på miljöbyggandet var därför synnerligen strikta, och konstruktionerna på områdena i fråga måste vara absolut vattentäta.

De områden som skulle skyddas tätades med asfalt i två lager och en bentonitmatta. På de sjunkande områdena användes en svetsad HDPE-film som tätning i stället för asfalt. På en bredd av 40 meter gjordes också områdena längs själva startbanan vattentäta, för så långt kan snöslungan som putsar startbanan slunga snön som innehåller halkbekämpningskemikalien acetat.

Det acetathaltiga avrinningsvattnet samlas upp från de skyddade områdena och leds ner i bassänger under

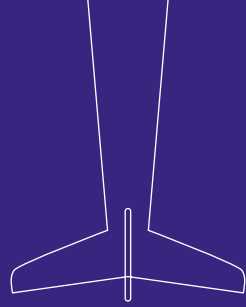
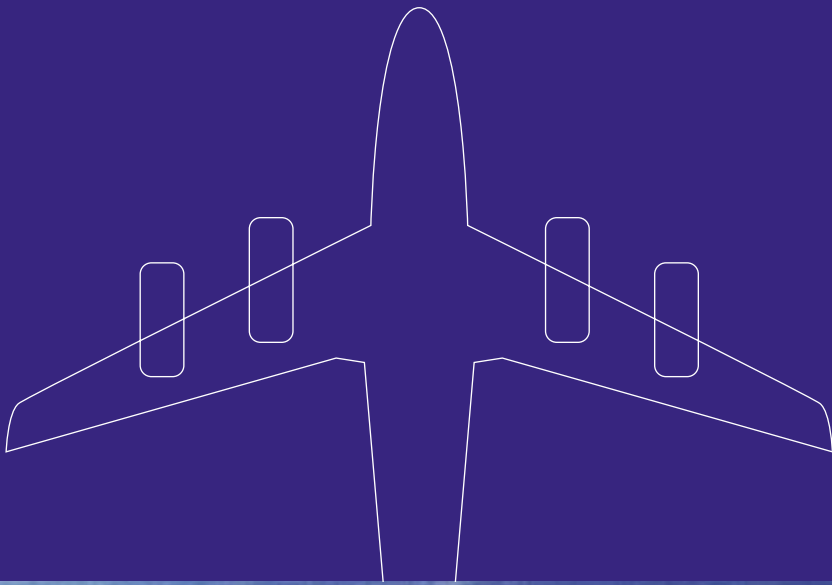
manöverområdena. I de vattentäta bassängerna oxideras acetaten tryggt, och först när vattnet är helt renat leds det ut i den omkringliggande terrängen. Kvaliteten på vattnet från bassängerna följs fortlöpande med hjälp av automatisk provtagning.

Avisningsplatserna för flygplan i samband med den tredje startbanan gjordes också vattentäta. Det glykohlhaltiga vattnet samlas upp från tvättplatserna och leds till det kommunala vattenreningsverket.

### Godkännande av Luftfartsinspektionen

Att få startbanan godkänd för användning var en process som tog ett år, och under den tiden måste dokumentation om samtliga delområden lämnas in till Luftfartsinspektionen för behandling. Aktuella delområden var bl.a. manöverområdenas dimensionering, marktrafikarrangemangen, instrumentinflygningsutrustningen, utbyggnaden av marktrafikradarn samt planerna och utrustningen för de operativa funktionerna. Också utbildningsmaterialet i samband med den operativa verksamheten måste godkännas av Luftfartsinspektionen. Ansökan om helhetsgodkännande kunde göras när byggarbetena hade slutförts i september 2002.

Processen med godkännande av flygplatsfunktionerna bygger på luftfartslagen och -förordningen, luftfartsbestämmelserna och de internationella luftfartsorganisationernas krav. Syftet med både de nationella och de internationella regelverken är att flygresandet skall vara absolut säkert.





### Omfattande informationskampanj

I samband med att den tredje banan byggdes och togs i bruk genomfördes en omfattande intern och extern informationskampanj, för vilken det vid Luftfartsverket tillsattes en separat informationsgrupp. Genom öppen och saklig kommunikation ville man stöda startbaneprojektets delprojekt och engagera såväl den egna personalen som utomstående, bland dem flygbolag, myndigheter och flygpassagerare.

Luftfartsverket deltog aktivt i diskussionerna med kommuner, invånarföreningar och miljömyndigheter och strävade efter att beakta de åsikter, önskemål och förväntningar som kom fram, särskilt när det gällde bullerbekämpningen. I kommunerna kring Helsingfors-Vanda ordnades vårvintern 2002 informationsutställningar, där man berättade om startbanornas användning och om bullerbekämpningen på Helsingfors-Vanda.

På Luftfartsverkets Internetsidor inrättades bland annat en underavdelning kallad Tredje startbanan, där

det berättades om miljöbyggandet och bullerbekämpningen på Helsingfors-Vanda.

För den egna personalen och för de anställda vid företagen på Helsingfors-Vanda flygplats ordnades flera informationstillfällen under projektets gång. När banan var färdig fick de anställda och deras familjer bekanta sig med banan på ort och ställe.

### Framtidsmöjligheter

Den tredje startbanan innebär en möjlighet att öka kapaciteten på Helsingfors-Vanda till åtminstone det dubbla jämfört med i dag. Luftfartsverket har utarbetat planer på att stegvis bygga ut de nuvarande terminalerna och deras marktrafiksystem samt på att öka antalet platser för uppställning av flygplan enligt den växande efterfrågan.

I den långsiktiga utvecklingsplanen ingår till och med nya ramper och terminaler på området mellan huvudstartbanan och den nya tredje startbanan.





## Möjligheternas bana

Direktör Hannes Bjurström vid Finnair Oyj:s Flygverksamhetsgrupp är nöjd när han genom arbetsrummets fönster ser ut på landskapet som det ser ut efter de senaste årens omvälvningar: den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda ger nya möjligheter att utveckla flygtrafiken.

En klar förbättring syns genast i den minskade morgonrusningen när alla affärsresenärer som vill resa ut i Europa på morgonen och hinna hem till kvällen startar från den nya banan. "Om man klarar morgnarna utan rusning, kan vi förebygga den största orsaken till förseningar, det vi kallar reaktiva förseningar, en kedjereaktion", konstaterar Bjurström.

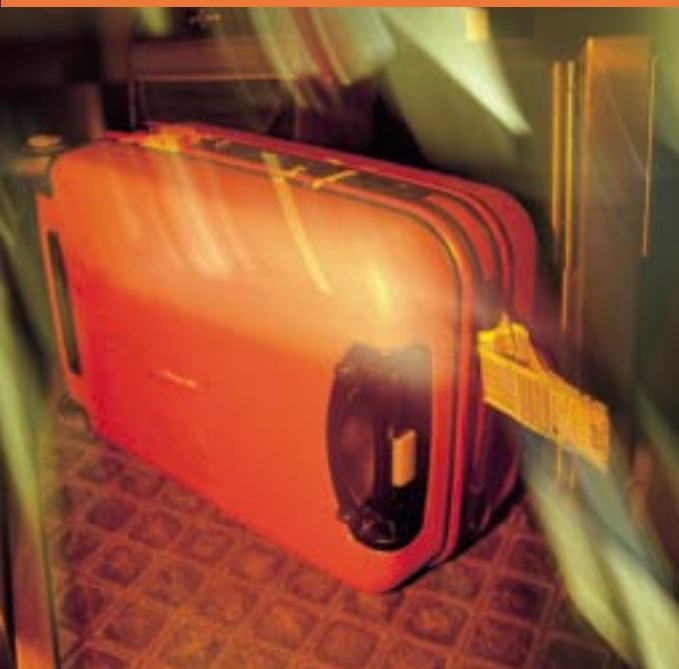
Den tredje startbanans betydelse för flygbolaget betonas också i de internationella långdistansflygen och särskilt i Asientrafiken, som är Finnairs snabbast väx-

ande trafikområde. Gateway-passagerarna från Asien fortsätter från Helsingfors-Vanda ut i Europa och flyger samma väg tillbaka.

"Helsingfors-Vanda har ett utmärkt läge i knutpunkten mellan öst och väst, vi fungerar som port mellan två världsdelar. Våra trumfkort är den kortaste rutten till Europa, de snabba non-Schengen-bytena och den välfungerande flygplatsen som håller mänskliga proportioner. Det är egenskaper som gateway-passagerarna uppskattar."

Den bästa servicen för flygpassagerarna är enligt Hannes Bjurström punktligheten. "Det som räknas är den totala restiden. Tidtabellen är ett löfte till passageraren, och det måste hållas. Att tillgodose passagerarnas behov är ett gemensamt mål för oss båda - flygbolaget och Luftfartsverket.

## Flygplatstjänster



### Sista slipningen: fungerande system

”2002 var byggprojektets brådaste år”, säger projektchef Reijo Tasanen, som i sex års tid bar huvudansvaret för byggentreprenaden. ”Till de största projekten hörde alla de olika systemen för den nya startbanans behov. Vi måste reservera tid också för planering, samarbete med leverantörerna, utbildning, testning och provanvändning av systemen.”

Elektrifieringen av startbanan och rullbanorna, belysningen och systemet för styrning av belysningen var en viktig helhet. Luftfartsverket ansvarade för el- och belysningsplaneringen, anskaffningarna och styrningen av det praktiska arbetet. Till de största utmaningarna hörde det mycket omfattande nätverket av kabelrör och elbrunnar. Totalt finns på området 750 nedsänkta elbrunnar, 580 kilometer kabelrör och 750 kilometer kabel.

I motsats till tidigare praxis försågs rullbanorna med nedsänkta mittlinjelampor, som kan styras så att de visar vilken väg flygplanet skall rulla. Alla lampor på startbanelområdet kan styras direkt från flygledningen. Systemets reservgeneratorer ser till att lamporna inte slocknar om riksnätet av någon anledning inte kan förse flygplatsen med el.

I banans båda ändar finns ILS-utrustning (Instrument Landing System), vilket gör att planen kan landa tryggt också i dimma. Marktrafikradarsystemet byggdes ut att omfatta också den nya startbanan, och på banan installerades ett vädersystem med modernaste tillgängliga teknik.

”Det nya systemet för uppsamling av glykolhaltigt vatten från avisningen av flygplan är också av toppklass. Det är enastående säkert och tryggt. Det är inte många flygplatser i världen som har motsvarande kontrollerade uppsamlingssystem”, säger Reijo Tasanen.

### Nyheter i underhållet och räddningstjänsten

Den nya räddningsstationen för den tredje startbanan stod färdig i oktober 2002. På Helsingfors-Vanda finns nu tre räddningsstationer. Den nya stationen var nödvändig för att hålla den av ICAO (International Civil Aviation Organisation) fastställda aktionsberedskapstiden tillräckligt kort. Med aktionsberedskapstid avses tiden från det att larmet har tagits emot tills den första skumenheten når platsen.

I och med att den tredje startbanan blev färdig skaffades också ny räddningsutrustning till Helsingfors-Vanda. I slutet av år 2002 fick man tre nya skumfordon med den senaste tekniska utrustningen, och de skall få sällskap av ytterligare fem samordnade fordon.

Underhållets standardförfaranden och utrustning förnyades för den nya verksamhetsmiljön. Förfarandena har definierats för de olika startbanekombinationerna, dvs. enligt vilka startbanor som för tillfället är i användning. Detta innebär att snöröjningen på start- och rullbanorna på Helsingfors-Vanda sker med fläktsopmaskiner och snöslungor i en viss ordning och enligt en viss tidtabell.

#### Kemikalier och beläggningar undersöks

Luftfartsverket har börjat utreda hur effektiva och användbara flygplatsernas halkbekämpningskemikalier är. Undersökningen blir färdig år 2003 och i den jämförs de på marknaden tillgängliga acetaternas och formiaternas förmåga att smälta is vid olika temperaturer och förhållanden.

Samtidigt undersöks också kemikaliernas inverkan på startbanornas beläggning. Resultaten skall användas för att utveckla starkare och mer långlivade beläggningmaterial som håller halkbekämpningskemikalierna.

#### Ny räddningsmateriel

Det är inte bara på Helsingfors-Vanda flygplats som den tunga räddningsmaterielen skall förnyas. Skumbrandfordonen från 1970-talet börjar vara uttjänta. Under året beställdes underreden till fyra nya skumfordon från en inhemsk lastbilstillverkare och karosserierna byggs av ett inhemskt bolag som är specialiserat på räddningsbilar. De nya bilarna blir färdiga år 2003, och de placeras på flygplatserna i Ivalo, Jyväskylä, Kittilä och Kuusamo.

#### Tillbyggnad för säkerhetskontrollerna

Från början av januari 2003 kontrolleras på Luftfartsverkets flygplatser allt bagage som skall transporteras i flygplanens lastrum, både i inhemsk och i internationell trafik. För att EU:s nya säkerhetsförordning skulle kunna genomföras krävdes tillbyggnader och ändringsarbeten samt mer säkerhetspersonal och utbildning på alla Luftfartsverkets flygplatser. Dessutom måste nya bagagetransportörer och genomlysningstrustning installeras.

De största arbetena utfördes på Helsingfors-Vanda och Uleåborgs flygplatser. Luftfartsverket investerade cirka 27 miljoner euro i ändrings- och utbyggnadsarbeten för de nya säkerhetskontrollerna. På årsnivå kommer merkostnaderna för säkerhetskontrollen att uppgå till cirka 12 miljoner euro.

#### Kuopio var bäst

Kuopioborna är med all anledning stolta över sin flygplats i det vackra insjölandskapet, som passagerarna valde till årets flygplats hösten 2002. Räknat enligt passagerarantal är Kuopio landets sjätte största flygplats. I samband med reparationsarbetena i terminalbyggnaden omorganiserades en del av flygplatsens viktigaste funktioner, bl.a. säkerhetskontrollen och informationsservicen.

”Vi har målmedvetet gått in för att öka kundernas trivsel. Alla som är med i flygplatsens servicekedja samlas två eller tre gånger om året för att diskutera hur vi bättre kan beakta passagerarnas önskemål”, berättar flygplatschef Heikki Jouppila.

”Vi vill locka allt fler turister också från Central-europa hit till våra rena sjöar. Vår service skall alltså hela tiden bli mångsidigare.”

## Flygplatser 2002

	Passagerare		Landningar			
	Inrikes	Internat.	Trafikflyg	Allmänflyg	Militärflyg	Övriga
Helsingfors-Vanda	2 747 862	6 862 025	75 354	739	1 127	1 651
Uleåborg	573 090	64 612	5 961	2 620	1 460	1 053
Åbo	132 646	180 444	6 699	4 793	722	2 983
Rovaniemi	257 043	83 061	2 475	2 011	5 368	1 044
Vasa	194 651	74 466	4 432	1 870	348	614
Kuopio	252 744	11 039	2 385	1 707	6 013	996
Tammerfors-Birkala	109 747	126 525	5 031	3 055	6 479	2 782
Jyväskylä	169 055	22 964	3 288	4 479	3 494	1 168
Kittilä	146 408	51 083	1 106	265	197	106
Joensuu	159 565	6 452	1 858	1 988	104	675
Kronoby	102 249	7 351	1 837	3 231	440	483
Ivalo	124 740	11 068	873	158	176	59
Kajana	102 179	4 069	985	132	270	35
Kemi-Torneå	106 945	2 255	1 235	601	35	108
Kuusamo	90 998	5 853	683	162	13	35
Mariehamn	57 806	6 848	2 563	632	0	560
Björneborg	57 270	3 282	1 817	1 779	174	7 041
Villmanstrand	53 767	817	1 744	2 344	101	716
Nyslott	36 204	1 437	1 143	233	78	98
Varkaus	27 012	316	970	113	3	20
Enontekis	2 234	8 624	60	11	0	9
Helsingfors-Malm	1 542	50	19	12 706	83	26 123
Kauhava	245	0	35	188	10 763	83
Uttis	42	320	24	439	4 397	344
Halli	11	0	3	161	2 043	83
Totalt	5 506 055	7 534 961	122 580	46 417	43 888	48 869

## Flygtrafiktjänstcentraler 2002

IFR-FLYGNINGAR	Inrikes	Internationell	Överflygningar	Totalt
Södra Finland (Tammerfors)	84 319	114 121	14 221	212 661
Norra Finland (Rovaniemi)	27 516	3 998	4 093	35 607
Finland, totalt	92 289	115 547	18 272	226 108



### Lyckad start

”Det kändes fint att se två flygplan starta samtidigt från de parallella banorna: inför mina ögon förverkligades det som vi hade jobbat så hårt för i många års tid.”

Den beskrivningen ger biträdande direktör Jorma Alakoski, som ansvarade för projektet med ibruktagande av den tredje startbanan.

Luftrummet kring Helsingfors-Vanda flygplats har redan i flera års tid stegvis utvecklats med tanke på den tredje banan. På detta sätt har man garanterat flygplatsens tillväxtpotentialer och medverkat till planeringen av såväl nya flygrutter som flyg- och flygledningsförfarandena. Den samtidiga användningen av två parallella banor krävde t.ex. att Luftfartsverkets planerare utarbetade helt nya ankomst- och startförfaranden för Helsingfors-Vanda flygplats.

De nya inflygnings- och ankomstrutterna som utnyttjar satellitteknologi beredde väg för den tredje banan, dels genom att underlätta flygarens arbete, dels genom att frigöra flygledningskapacitet för garanterande av säkerheten. De nya ankomstrutterna togs på Helsingfors-Vanda i bruk sommaren 2001 och startrutterna för den tredje banan när den öppnades i november 2002.

”Finland är en föregångare i Europa när det gäller att ta i bruk rakare och lättare övervakningsbara rutter som bygger på områdesnavigering”, framhåller Jorma Alakoski.

### Toppsystem garanterar säkerheten

Flygledningens nya system, utrustningen och systemförnyelserna garanterar flygtrafikens säkerhet på Helsingfors-Vanda. Med hjälp av systemen som företräder den nyaste tekniken kan flygledaren också mitt i den livliga trafiken behärska helheten och vid behov reagera snabbt när situationen förändras.

”De instrument som används mest aktivt har vi försökt placera framför flygledaren, eftersom det underlättar arbetet och garanterar säkerheten. Också arbetsfördelningen i flygledningen har ändrats: i varje skift ingår nu två ansvariga närflygledare i stället för en som tidigare. Den ena ansvarar för den nya startbanan, den andra för de två andra”, förklarar Alakoski.

Marktrafikradarns bildskärmssystem förnyades. Radarns aktionsområde täcker den nya startbanan, och användningen ökar säkerheten i flygtrafiken särskilt nattetid och vid dåligt väder. Det nya vädersystemet tar från de olika mätpunkterna in information om bl.a. temperatur och vindriktning, och sammanställer den till en enda bild framför flygledaren. Med hjälp av det avancerade övervakningssystemet får flygledaren information i realtid om hur flygledningens olika instrument och system fungerar.

### Luftfartsverket och flygvapnet: effektivt tillsammans

Kuopio flygplats, som valdes till årets flygplats 2002, är en av Luftfartsverkets fyra samarbetsflygplatser, där den civila flygtrafiken och flygvapnets militärflygtrafik fungerar tillsammans i bästa sämja. På parkettplats i flygrestaurangen kan man beundra flygningar med Hawk- eller Hornetplan från Karelens Flygflottilj, som är förlagd till Kuopio flygplats.

Samarbetar gör också Tammerfors-Birkala flygplats och Satakunta Flygflottilj, Rovaniemi flygplats och Lapplands Flygflottilj samt Jyväskylä flygplats och Flygstödsdivisionen i Tikkakoski. Enbart i militärt bruk är flygplatserna i Uttis, Halli och Kauhava.

Flygvapnets närhet syns och hörs i samarbetsflygplatsernas vardag. Den reguljära trafiken och flygplatsernas normala dagsrytm påverkas inte.

”För oss är flygvapnets närvaro bara en fördel. Samarbetet gagnar båda parter och fungerar utmärkt”, konstaterar Heikki Jouppila, chef på Kuopio flygplats. Cirka hälften av alla landningar i Kuopio sker med flygvapnets plan.

”Den ekonomiska fördelen för alla är obestridlig; den militära luftfarten ger i dag drygt hälften av omsättningen av luftfarten här i Kuopio. Tack vare flygvapnet blir flygplatsens funktioner mer rationella och investeringarna kommer till bättre användning. Basen har också positiv inverkan på sysselsättningen i regionen. Med tanke på regionövervakningen är flygplatsen öppen dygnet runt, vilket också garanterar den civila trafiken.”

Utan samarbetet skulle luftstridskrafterna också ha mer begränsade möjligheter till skolningsflygningar, eftersom det skulle kosta oskäligt mycket att upprätthålla egna flygfält. I det gemensamma intresset ansvarar Luftfartsverket helt och hållet för driften, underhållet och flygtrafiktjänsten.

### Samarbetet möjliggjorde krigsövning

Försvarsmaktens storkrigsövning genomfördes i juni i Södra Finlands luftrum. Övningen ”Ilma 2002” var ett bra bevis på samarbetet mellan den civila och den militära luftfarten i Finland, säger chefen för Luftfartsverkets flygtrafiktjänstavdelning Heikki Jaakkola.

”Övningen kunde genomföras tack vare den civila och den militära luftfartens gemensamma flygtrafiktjänstsystem, där båda parternas behov kan samordnas i specialsituationer, till och med i södra Finlands ganska livligt trafikerade luftrum”, sammanfattar Jaakkola.

### Luftfartsverket fick egendom av försvarsförvaltningen

Försvarsförvaltningen överlät till Luftfartsverket sin fasta egendom på flygplatserna som ett led i ett stort projekt för att ändra ägoarrangemangen i fråga om försvarsförvaltningens fasta egendom. Luftfartsverket beredde överföringen under året, ett arbete som omfattade katalogisering och genomgång av egendomen samt uppgörande av ett ramavtal mellan huvudstaben och Luftfartsverket. Överföringen av egendomen skedde efter riksdagsbehandling från början av år 2003.

”Vi har för avsikt att sköta egendomen så att Luftfartsverket behåller jordegendomen medan konstruktioner och byggnader överförs till ett nygrundat dotterbolag”, berättar Luftfartsverkets vice verkställande direktör Lauri Vänskä.

På det sättet avskiljs skötseln av specialegendomen från Luftfartsverkets övriga verksamhet och blir samtidigt mer ekonomiskt transparent.

”Skötseln av egendomen medför inga förändringar i försvarets verksamhet. Relationerna mellan Luftfartsverket och flygvapnet, som stärktes av det år 2001 förnyade samarbetsavtalet, förblir goda också efter överföringen”, försäkrar Lauri Vänskä.



### Luftfartsverket och Vanda stad: Aviapolis utvecklas raskt

Vanda stad, Luftfartsverket och mer än tio större företag har avtalat om samarbete för att utveckla och marknadsföra Aviapolis-området. Aviapolis är ett företagsområde i omedelbar närhet av Helsingfors-Vanda flygplats, från vilket det är lätt för finska företag att agera på den internationella marknaden. Intresset för området växer också ute i världen.

Under de senaste fem åren har 10 000 nya arbetsplatser etablerats på området. Volymen av företagsbyggnaderna översteg under perioden en halv miljon kvadratmeter våningsyta. Byggtakten håller i sig: bland annat stod Airport Plaza Business Parks tre företagshus inflyttningsklara hösten 2002, och det första skedet av Technopolis teknolog centrum för 3 000 personer blir färdigt sommaren 2003.

Mellan företagen i Aviapolis skapas också ett hi-tech-nätverk, som skall utveckla företagens möjligheter på bl.a. logistikens och miljöteknologins områden.

### Gemensam räddningsstation

På Helsingfors-Vanda flygplats byggs en gemensam räddningsstation i samarbete mellan Luftfartsverket och Vanda stad. Byggnaden som skall stå färdig våren 2003 kommer att fungera som Vanda stads centralbrandstation. Till den nya Räddningscentralen flyttar också administrationen av flygplatsens räddningstjänst och Avia Colleges räddningsutbildning. Byggherre och ägare är Luftfartsverkets dotterbolag Lentoasemakiinteistö Oy.



## Allt i skick

Arbetsledaren Arto Savolainen från underhållet på Helsingfors-Vanda flygplats förhåller sig lugnt till att arbetsområdet vuxit med den tredje startbanan: inkörningsskedet är undanstökat, de nya körrutterna sitter i ryggmärgen, regn och snöstorm har klarats av. Arbetsrotationen hör redan till vardagen, trots alla nya termer och benämningar som man måste lära sig.

”Utbildningsskedet var effektivt och vi har sluppit överraskningar - men så hade vi ju hunnit få en känsla för området under de sex byggåren. När föret är dåligt är det bråttom, vi ska ju samtidigt hålla minst två banor i skick. Det är klart att arbetsvolymen har ökat, och när arbetstiden inte har räckt till har det blivit övertid. Den asfalterade ytan är 56 procent större än tidigare.”

Trots att den nya startbanan till en början har använts bara under vissa tider, sköts underhållet hela tiden. Med flygledningen kommer man överens när

fläktsopmaskingruppen med sina snöslungor och friktionsvagnen i släptåg plus eventuellt en kemikaliebil rycker ut.

Startbana 3 syns också i underhållsmaterielet. En yrkesman gläder sig åt de fyra nya fläktsopmaskinerna och den tekniska utvecklingen i allmänhet, som underlättar arbetet. Det går till exempel lättare att planera arbetet med modern meteorologisk utrustning. Arbetets kvalitet har också förbättrats tack vare personalens ökade yrkeskunskap.

”I vårt jobb är det viktigt att vi kan se vad som är väsentligt, för på en livligt trafikerad flygplats måste fältet fås i skick med en gång och till på köpet effektivt”, betonar Arto, med 16 års erfarenhet i Luftfartsverkets tjänst. ”Erfarenheten är A och O. När utrustningen blir mer tekniskt utvecklad behöver man inte längre fem händer utan ett bra huvud!”.



### Trafikverkens miljösystem utvärderas 2004

Utgångspunkten i kommunikationsministeriets miljöpolitik är principen för hållbar utveckling. Förvaltningsområdets miljöarbete har sammanfattats i ett miljösystem uppbyggt enligt ISO 14001-principerna. De miljöansvariga vid ministeriet och dess underlydande organisationer har etablerat en samarbetsgrupp, som förutom aktuella frågor också diskuterar gemensamma riktlinjer för trafiksektorn.

Ett mål i ministeriets egen verksamhets- och ekonomiplan (2003–2006) är att alla inrättningar och ämbetsverk inom förvaltningsområdet skall ha ett till verksamheten anpassat miljösystem, genom vilket de verkställer förvaltningsområdets miljöprogram. Ministeriet krävde detta också av Luftfartsverket när resultat- och finansieringsplanen för år 2002 godkändes. Ministeriet planerar en utvärdering av ämbetsverkens och inrättningarnas miljösystem år 2004.

”Enligt kommunikationsministeriets miljömål skall man också inom det internationella samarbetet under de närmaste åren dra upp riktlinjer för minskande av utsläppen i den gränsöverskridande flyg- och fartygs-trafiken”, berättar Luftfartsverkets miljöchef Mikko Viinikainen.

”Vi har tillsammans med ministeriet gjort en utredning som visar att sådana utsläpps begränsande ekonomiska styrmetoder som avser flygresans längd blir ofördelaktiga för Finland, eftersom de internationella flygresorna från Finland är längre än från många andra EU-länder”, påpekar Viinikainen.

Luftfartsverket godkände sitt eget ISO 14001-baserade miljösystem och sin miljöpolitik i januari 2001. Ledningen gjorde sin första besiktning i december 2002. Principen att ställa upp miljömål för verksamheten ansågs fungera bra som en del av planeringen av hela verksamheten, men definitionerna av de mätbara målen måste utvecklas.

### Första miljörapporten

Under året gav Luftfartsverkskoncernen ut sin första miljörapport, med information om flygplatsernas och flygtrafikens miljöeffekter och om Luftfartsverkets roll och möjligheter när det gäller att styra och minska dessa effekter. Rapporten koncentrerar sig på miljöaspekterna av Luftfartsverkets egen verksamhet, som vinterunderhållet, men eftersom rapporten är Luftfartsverkets första, ingår där också basfakta om luftfartens allmänna miljöeffekter. Miljöuppgifterna om de olika flygplatserna bygger på den interna rapporteringen enligt miljösystemet.

Luftfartsverket ger ut följande miljörapport år 2005. Till dess skall metoderna för insamling och behandling av miljödata samt nyckeltalen för uppföljningen ha standardiserats. Resultaten under mellanåren ges ut som en kortfattad översikt, både som ett tryckalster och på Internet.

### Arbetsgrupp för tillståndsprövning

Den arbetsgrupp som behandlat frågan om den civila och militära luftfartens miljöansvar kom med sin rapport år 2002. Enligt den behövs i regel inte nya miljö-tillstånd för etablerade flygplatser. På basis av de registreringsanmälningar som inlämnats till miljöcentralerna i februari 2002 har tills vidare inga tillståndsvillkor fastställts. Men där de tidigare tillstånden är tidsbegränsade kan det bli nödvändigt att ansöka om tillstånd. Detta var fallet på Tammerfors-Birkala flygplats, där ansökan gällde hela flygplatsens och Satakunta Flygflottiljs verksamhet.

Miljöministeriet tillsatte i slutet av året en ny arbetsgrupp med uppgift att se över särdragen i miljötillstån-

den för flygplatser, såsom beaktande av bestämmelserna om flygsäkerhet för flygverksamheten i styrningen av miljöeffekterna.

### Utställningar om utvecklingen på Helsingfors-Vanda

På vårvintern ordnades tillsammans med kommunerna kring Helsingfors-Vanda flygplats sju utställningar om flygbuller. Invånarna fick information om flygplatsens historia, flygandets för- och nackdelar, uppgörandet av flygrutter, startbanornas användning samt flygbullrets utveckling, uppföljning och bekämpning på Helsingfors-Vanda. Samtidigt kunde de diskutera med Luftfartsverkets experter. Utställningarna besöktes av sammanlagt cirka 350 personer. Deras åsikter och kommentarer samlades och skickades till miljömyndigheterna för kännedom.

### Halkbekämpningsmedlen undersöktes

Luftfartsverket har varit med och finansierat Finlands miljöcentralers mångåriga undersökning av halkbekämpningsmedel. Laboratorieundersökningarna blev färdiga år 2002. Filtreringsförsöken visade att det mest lovande alternativet till traditionellt vägsalt var kaliumformiat, som snabbt bryts ner och förbrukar mindre syre än övriga undersökta halkbekämpningsmedel. Formiater har redan i några år använts på flygplatserna tillsammans med acetater. Undersökningen fortsätter vintern 2002–2003 med terrängförsök, som skall klarlägga hur formiat under verkliga halkbekämpningsförhållanden bryts ned tillsammans med det smältvatten som suges upp i jordmånen.

## Utvecklande av yrkeskunskap och verksamhet



### Egen skola ger kompetens

Det viktigaste av Luftfartsverkets nya yrkesutbildningsprojekt år 2002 hade samband med den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda flygplats: kompletteringsutbildning för den nya verksamhetsmiljön ordnades för dels flygledarna, dels underhålls- och räddningspersonalen.

Kompletteringsutbildningen ordnades vid Avia College, Luftfartsverkets egen specialyrkesläroinrättning. Avia College erbjuder grundläggande yrkesutbildning för luftfartsyrken samt repetitions-, fortbildnings och kompletterande utbildning enligt Luftfartsverkets behov.

Kompletteringsutbildningen för flygledarna genomfördes under hösten 2002. Utbildningsperioden för varje flygledare omfattade 5–7 utbildningsdagar, i vilka ingick radar- och tornarbete i flygledningssimulator. Utbildning gavs åt flygledarna på Helsingfors-Vanda och Malms flygplatser samt flyginformatörerna och assistenterna, totalt ett hundratal personer.

Utbildningen av underhållspersonalen började ungefär ett år innan den nya banan togs i bruk. Programmet omfattade inte bara utbildning i trafikrutter, tilläggsutrustning och radiotrafik utan också fordonstillstånden måste förnyas. Inom underhållet på Helsingfors-Vanda arbetar cirka 60 personer i fast anställning plus 40 extra under vintern.

På den allmänna personalutbildningens nivå genomfördes på flygplatserna utbildning i anslutning till det nya skiftplaneringssystemet. Ett speciellt arbetsledningsprojekt för förmännen inom olika sektorer inleddes.

”På grund av verksamhetens speciella karaktär vid Luftfartsverket är personalutvecklingen av största vikt. Kompetensen accentueras i en sådan sakkunnigorganisation som vår, där en del av utbildningsverksamheten regleras externt av internationella standarder”, säger Erkki Pitkänen, direktör för administrations- och personalavdelningen.

”Luftfartsverket kan få ett gott vitsord när det gäller personalutbildningen i allmänhet. Utbildningskostnaderna utgör 4–5 % av företagets hela lönepott”, nämner Erkki Pitkänen. ”Att vi upprätthåller en hög yrkeskunskap ger samtidigt en bild av en uppskattad arbetsgivare vars mål är säkerhet och bästa möjliga service för kunderna.”

### Flygtrafiktjänstens processanalys

Luftfartsverket fortsatte det projekt med en processanalys av flygtrafiktjänsten som hade inletts 2001. Projektet har sitt ursprung i ett avtal mellan Luftfartsver-

ket och Finlands flygledarförening att utveckla flygtrafiktjänstens arbetsgemenskap.

Under år 2002 utvidgades projektet till andra sektorer, som underhållets och flygrådgivningens arbete. Metoden tillämpades också för att beskriva hela flygplatsens servicekedja och utbildning i metoden togs in som en del av den grundläggande chefsträningen.

I projektet tillämpas den metod för beskrivande av arbetsprocesser som utvecklats vid Institutet för arbetshygien. Den innebär att man ser på arbetet ur olika synvinklar. Arbetsmetoden har visat sig vara ett bra sätt att utveckla växelverkan och att kanalisera behoven att utveckla arbetet till de olika enheterna för bearbetning. Processanalysen fortgår år 2003.

### Effektivare skiftplanering och löneräkning

Det nya skiftplaneringssystem som har införts för att effektivisera skift- och arbetstidsplaneringen samt löneräkningen hade vid utgången av år 2002 tagits i produktion vid nästan alla enheter med skiftarbete. Den automatiska överföringen av utfallsdata från skiftplaneringsprogrammet till Luftfartsverkets personal- och lönesystem kom i gång i december 2002, och programmet kommer att vara i produktion inom alla enheter våren 2003.

Det nya programmet förenhetligar praxis vid tillämpning av Luftfartsverkets arbets- och tjänstekollektivavtal, effektiviserar skift- och arbetstidsplaneringen samt löneräkningsprocessen och minskar antalet manuella arbetsskeden, där det finns risk för fel. Av samtliga anställda vid Luftfartsverket är cirka 1 400 i skift- eller periodarbete.

### Samarbetsområdena blev resultatenheter

Flygplatsernas samarbetsområden är Huvudstadsregionen, Västra Finland, Östra Finland, Mellersta Finland,

Norra Finland och Lappland. Samarbetsområdena bildades år 2001 i syfte att öka samarbetet mellan flygplatserna och regionerna och att effektivera verksamheten. Ett mål är också att producera mer mångsidig och högklassig service på flygplatserna.

År 2002 gjordes flygplatsernas samarbetsområden till resultatenheter, som ansvarar för verksamhetens resultat och produkternas kvalitet och säkerhet enligt Luftfartsverkets allmänna strategier och verksamhetslinjer.

På samarbetsområdena bedrevs intensivt samarbete under året. Till exempel Västra Finland med sina sex flygplatser genomförde en gemensam imagekampanj, effektiviserade marknadsföringen av flygplatsernas reklamplatser och slutförde ett projekt för effektivisering av kontorsarbetet.

### Personalfond år 2003

Sedan Luftfartsverkets styrelse i november godkände bonussystemet och grundandet av en personalfond beslöt personalorganisationerna att grunda personalfonden år 2003.

En personalfond är en fond som ägs och förvaltas av företagets anställda, och med hjälp av den försöker man bl.a. öka företagets produktivitet och interna samarbete, uppmuntra medarbetarna samt förbättra företagets konkurrensförmåga och verksamhet i allmänhet. För att en fond skall kunna grundas måste företaget införa ett bonussystem, enligt vilket det betalar bonusposter till fonden. Bonusen betalas på basis av Luftfartsverkets resultat.

### Luftfartsverket god arbetsgivare

Bland de anställda vid Luftfartsverket gjordes i oktober–november en undersökning av arbetsatmosfären och välbefinnandet. Förfrågan besvarades av 1 128 av de 1 800 anställda.

Svaren visade att Luftfartsverket uppskattas som en god arbetsgivare och att relationerna mellan arbetskamraterna anses vara goda. De flesta var nöjda med sitt nuvarande arbete och ansåg arbetsuppgifterna vara intressanta och krävande. De bedömde också sitt eget hälsotillstånd som gott. Kritik och ändringsförslag framfördes i de avsnitt som gällde ledningskultur, introduktion av nyheter samt åtgärder för att stötta orkandet i arbetet.

### Progressiv missbrukspolitik

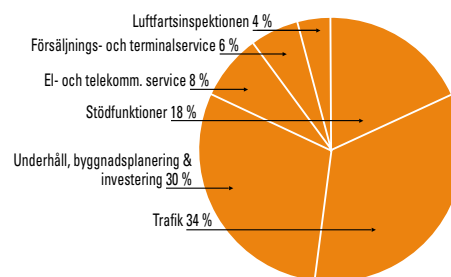
Luftfartsverket som arbetsgivare vill skapa en trygg, hälsosam och produktiv arbetsplats och arbetsmiljö för alla sina anställda. Som ett led i detta arbete publicerade Luftfartsverket sin missbrukspolitik, där man för första gången beaktar också droger och drogtest.

Syftet med missbrukspolitiken är en missbruksfri arbetsgemenskap. Enligt Luftfartsverkets principer måste de anställda förhålla sig allvarligt till de risker som användningen av rusmedel innebär för flygtrafiken och flygsäkerheten. Särskilt allvarligt ser man på användning och innehav av narkotika som klassificeras som brott.

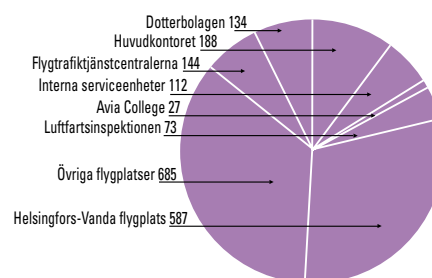
## Arbetsinsatser i koncernen

Luftfartsverkets huvudkontor	188
Luftfartsverkets interna serviceenheter	112
Avia College	27
Luftfartsinspektionen	73
Helsingfors-Vanda flygplats	587
Helsingfors-Malms flygplats	16
Åbo flygplats	52
Björneborgs flygplats	29
Mariehamns flygplats	20
Vasa flygplats	41
Kauhava flygplats	15
Kronoby flygplats	24
Tammerfors-Birkala flygplats	62
Jyväskylä flygplats	49
Halli flygplats	6
Kuopio flygplats	64
Joensuu flygplats	25
Villmanstrands flygplats	25
Uttis flygplats	7
Nyslotts flygplats	17
Varkaus flygplats	5
Uleåborgs flygplats	64
Kajana flygplats	22
Kemi-Torneå flygplats	24
Rovaniemi flygplats	57
Ivalo flygplats	27
Kittilä flygplats	18
Enontekis flygplats	4
Kuusamo flygplats	13
Södra Finlands flygtrafiktjänstcentral	123
Norra Finlands flygtrafiktjänstcentral	21
Suomen lentoasemapalvelut Oy (Airpro)	131
Lentoasemakiinteistö Oyj	3

ÅRSARBETARE PER SEKTOR  
I AFFÄRSVERKET 2002



ÅRSARBETARE I KONCERNEN 2002





## Ständig beredskap

”För räddningstjänsten har den tredje startbanan varit en stor utmaning. Varje bana är ett eget verksamhetsområde och behöver på grund av utryckningstiderna en egen räddningsstation”, förklarar räddningschef Jouni Roos från Räddningstjänsten på Helsingfors-Vanda flygplats.

”Den nya startbanan har krävt nya förfaranden, större bemanning och mer utrustning för att vi skall kunna sköta alla uppgifter av larmkaraktär de tre räddningsstationerna emellan. Behövligt extra utrymme får vi när administrationen och utbildningen flyttar till den nya gemensamma räddningsstation med Vanda Räddningsverk. Vid olycksfall samarbetar vi med räddningsverken i Vanda och närliggande kommuner.”

En av räddningstjänstens uppgifter är första akutomhändertagande, som innebär beredskap att vara först på plats när det i terminalen eller på flygplatsområdet ges olycksvarning. Den gula släckningsbilen, planerad för brand- och räddningsuppgifter på flygplatsen, ilar då till platsen, och vid behov tillkallas också en ambulans.

Varje år förekommer det 300–400 larm om akutomhändertagande.

Räddningstjänsten fungerar också i brand- och räddningsuppgifter som första utryckningsbil tillsammans med Räddningsverket i Vanda, men egentligt släckningsarbete behövs till all lycka sällan. Räddningsmanskaper hålls sysselsatt av bl.a. hisslarm och oljebekämpningsuppdrag på flygplatsområdet, automatiska brandvarnare och släckningssystem som larmar på grund av svetsningsarbeten och arbeten med öppen eld. Räddningsmanskaper behövs också när en hare eller räv eller något annat djur har förirrat sig in på flygplatsområdet.

”Tid går också åt till utbildning och till underhåll av brand- och räddningsutrustningen. Dessutom måste vi sköta vår kondition. Bara den brandmansutrustning som vi klär på oss väger 25–30 kilo”, berättar Jouni, som i slutet av år 2002 tillträdde som räddningschef.

”Det är omväxlingen som gör dagen intressant. Jag har inte behövt ångra mitt yrkesval.”

## Luftfarten och EU



### Tryggande av den civila luftfarten

EG-förordningen om tryggande av den civila luftfarten godkändes i december 2002 och trädde i kraft i januari 2003. Förordningen har sin bakgrund i terrordåden i Förenta staterna den 11 september 2001, där den civila luftfarten användes som redskap.

Förordningens viktigaste innehåll utgörs av den Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) rekommendationer om säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten. Dessa i sin tur bygger på den Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) bestämmelser och rekommendationer.

”På flygplatserna i Finland har största delen av de åtgärder som krävs i EG-förordningen vidtagits redan innan förordningen trädde i kraft, genom att de tagits in antingen i den nationella lagstiftningen eller i Luftfartsverkets normer och tillämpningsföreskrifter”, berättar direktör Lars Lökvist på Luftfartsverkets byrå för internationella ärenden.

”Som exempel kan vi nämna säkerhetskontrollerna av passagerare, handbagage och bagage som transporteras i lastrummet, säkerhetsövervakningen av flygfrakt, post och catering samt passerkontrollerna på flygplatserna.”

Förordningen ålägger bl.a. Luftfartsverket att se över det nationella säkerhetsprogrammet för den civila luftfarten och att utarbeta ett nationellt säkerhetsutbildningsprogram. Nya konkreta åtgärder är säkerhetskontrollerna av personalen, säkerhetsövervakningen av städfirmorna samt den tydligare fysiska åtskillnaden mellan trafikluftfarten och allmänflyget på flygplatserna.

”Genom förordningen eftersträvas en så enhetlig nivå och praxis för säkerhetsåtgärderna i EG-länderna som möjligt, vilket sedan skall göra trafiken smidigare på flygplatserna i Europa”, framhåller Lökvist.

### Enhetligt europeiskt luftrum

Stockningarna i flygtrafiken Centraleuropa och förse- ningarna på grund av dem gav impulsen till det projekt som år 2001 inleddes i Europeiska gemenskapen för att skapa ett enhetligt europeiskt luftrum. Avsikten är att effektivisera användningen av luftrummet så att det skall gå så smidigt och säkert som möjligt att röra sig i de enskilda staternas luftrum och att förflytta sig från en stats luftrum till en annans. Detta skall genomföras genom förenhetligande av flygtrafiktjänstens regler, förfaringsätt och system. Projektet erbjuder också en möjlighet att skapa övernationella luftrumsblock som sträcker sig över flera staters luftrum.

Det enhetliga europeiska luftrummet skall genom- föras i samförstånd med den europeiska flygtrafikorga- nisationen Eurocontrol. Politisk enighet om projektet nåddes i trafikministerrådet i december. Som nästa steg diskuteras rådets gemensamma ställningstagande i Europaparlamentet.

I en arbetsgrupp sammankallad av Luftfartsverket dryftades de åsikter och behov som Finland lagt fram vid beredningen. I arbetsgruppen ingick företrädare för kommunikationsministeriet, försvarsministeriet, utrikesministeriet, staben för flygvapnet samt Meteorologiska institutet.

### Gemensam luftfartsmyndighet för Europeiska unionen

Förordningen om inrättande av Europeiska unionens gemensamma luftfartsmyndighet EASA, European Aviation Safety Agency, trädde i kraft i september 2002. Myndigheten inleder sin verksamhet i september 2003. Det viktigaste målet för EASA är en hög flygsäkerhets- nivå i hela Europa. Luftfartsverkets myndighetsenhet, Luftfartsinspektionen, har deltagit i planeringsarbetet

och går i fortsättningen in för att påverka bl.a. bered- ningen av olika normer.

Till EASAs uppgifter hör att bereda normer och avge utlåtanden samt att utarbeta och publicera luftvärdig- hetskrav och föreskrifter. Också typgodkännanden och godkännanden av ombyggnadsarbeten skall skötas av EASA. Gränsen för vilka ombyggnadsarbeten som skall skötas av EASA respektive den nationella myndigheten skall ytterligare klarläggas. Medlemsstaterna ansvarar även i fortsättningen för registrering och beviljande av luftvärdighetsbevis, godkännande av nationella organi- sationer samt övervakning av luftfartsverksamheten.

### Dom i Open Skies-målet

Europeiska gemenskapernas domstol gav i november en dom som i ljuset av gemenskapsrätten tog ställning till de avtal om flygtrafik som Finland, liksom de flesta andra medlemsstaterna, hade ingått med USA. Dom- stolen bekräftade medlemsstaternas rätt att även i fort- sättningen ingå bilaterala avtal med tredje land.

Domstolen ansåg dock att alla bestämmelser i avta- len inte stod i samklang med gemenskapsrätten. Till de problematiska frågorna hörde bestämmelserna om da- tabaserade platsreserveringssystem och prissättning på rutter inom gemenskapen samt de så kallade nationa- litetsklausulerna, som begränsar trafikrättigheterna till avtalsparternas nationella flygbolag. Domen har både nationellt och inom gemenskapen gett upphov till en diskussion om hur man i framtiden skall förfara i fråga om avtal med tredje land.

### Service­mål för år 2002

Luftfartsverket skall enligt sitt uppdrag sörja för att luftfarten är så säker, effektiv, ändamålsenlig och ekonomisk som möjligt.

Luftfartsverket skall sörja för att tjänsterna tillhandahålls och utvecklas enligt förutsättningarna för lönsam affärsverksamhet. Servicen skall tillhandahållas och utvecklas med beaktande av kundernas, även den militära luftfartens, samt samhällets behov.

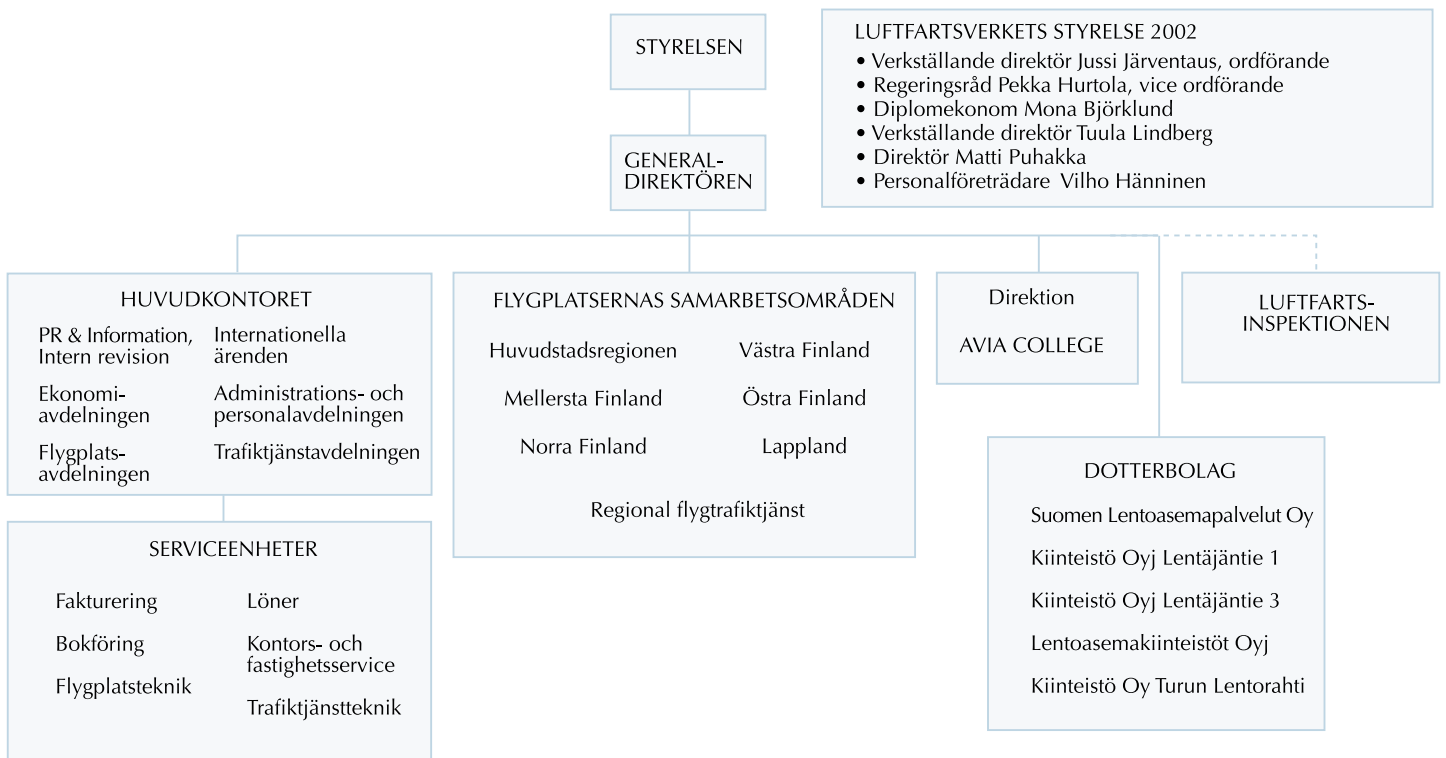
Flygplatserna och flygtrafiktjänstsystemet i Finland upprätthålls och utvecklas som en helhet och utvecklas enligt efterfrågan på tjänster. I första hand säkerställs den service som behövs för den reguljära trafiken.

Luftfartsverket har som mål att i sin affärsverksamhet utnyttja sina markområden i närheten av flygplatserna så effektivt som möjligt med tanke på flygtrafiken och samhället, varvid den primära utgångspunkten är välfungerande flygplatser.

### Luftfartsverkets styrelse 2002



## Luftfartsverkets koncernorganisation



## Flygtrafikens utveckling och förändringarna i omvärlden år 2002

Flygtrafikens utveckling i Finland präglades av både den långsamma återhämtningen efter händelserna i september 2001 och den oväntat långdragna ekonomiska depressionen.

Totalt sett fick terrorismen bara små följder för flygtrafikens utveckling i Finland jämfört med flygtrafiken i det övriga Europa. Den oväntat långdragna ekonomiska depressionen däremot påverkade klart särskilt inrikestrafiken. På annat håll i Europa började flygtrafiken öka redan sommaren 2002, medan ökningen i Finland blev mycket liten också under årets senare hälft eftersom ekonomin inte vände uppåt. Som helhet utvecklades dock passagerarantalen i det närmaste som väntat,  $-5,6\%$  (prognos  $-4\%$ ), men fördelningen på den internationella trafiken och inrikestrafiken avvek något från prognosen. Passagerarantalet i den internationella trafiken minskade mindre än väntat,  $-2,4\%$ , och i inrikestrafiken mer än väntat,  $-9,7\%$ . Till utfallet i inrikestrafiken bidrog särskilt den ekonomiska recessionen, som märktes mest på de flygplatser som är beroende av affärsresandet.

Trafikutvecklingen på Luftfartsverkets olika flygplatser varierade, och särskilt de små flygplatserna med litet trafik fortsatte att förlora passagerare. Också Finlands näst största flygplats Uleåborg förlorade en betydande mängd passagerare,  $-11,1\%$ , på grund av det minskande affärsresandet. Endast de flygplatser som betjänar turismen i Lappland kunde uppvisa växande passagerarsiffror.

Antalet operationer i trafikluftfarten följde samma trend som passagerarantalen och sjönk med  $6,8\%$ .

Överflygningarna ökade med  $10,1\%$  mätt enligt antalet flygningar, vilket till största delen förklaras av de ekonomiskt betydelselösa mycket korta överflygningarna i Lappland. Mätt i antal flygkilometer ökade överflygningarna med  $5,3\%$ .

Den största förändringen i betingelserna för affärsverksamheten år 2002 gällde säkerhetskontrollerna: dels den fullständiga kontrollen av passagerare och handbagage också i inrikestrafiken som hade inletts redan hösten 2001, dels förberedelserna i form av investeringar och funktioner för fullständig kontroll av allt bagage som skall transporteras i lastrummet.

Ibruktandet av den tredje startbanan på Helsingfors-Vanda flygplats var kulmen på Luftfartsverkets största enskilda investeringsprocess, som tagit flera år i anspråk, och som ökade trafikkapaciteten på Helsingfors-Vanda flygplats väsentligt. Finlands huvudflygplats kan nu anses ha en grundstruktur som ger beredskap för framtida trafikökningar.

Även om flygbolagens resultat totalt sett håller på att förbättras, förefaller kundernas förbättrade situation inte att ha påverkat flygplatsekonomin nämnvärt. Flygbolagens politik år 2002 gick ut på att betjäna de ur flygbolagens synvinkel lönsamma passagerarna och inte på att öka passagerarantalen, vilket har inte gett positivt utslag i flygplatsernas ekonomi, eftersom flygplatserna är beroende av flygtrafikens volym.

## Måluppnående

Servicemålen som helhet kan anses ha blivit uppnådda rätt väl. Beträffande de allmänna servicemålen kan konstateras följande:

Säkerhetsnivån på flygfälten och i flygtrafiktjänsten i Finland var fortsatt hög år 2002. Av de sammanlagt 511 fall som rapporterades till Luftfartsinspektionen hade totalt 46 undersökta fall samband med Luftfartsverkets verksamhet, och i 19 fall gjordes en närmare undersökning av flygtrafiktjänsten eller fältverksamheten. Två av dessa fall klassificerades på basis av undersökningarna som allvarliga risksituationer. I det första fallet hade tre underhållsfordon blivit framför ett startande trafikplan på Helsingfors-Vanda flygplats och i det andra fallet underskreds fastställt avståndminimum söder om Jyväskylä.

Den viktigaste mätaren på Luftfartsverkets servicenivå, förseningarna i flygtrafiken, minskade år 2002 till mindre än hälften av den relativa nivån 2001, närmast på grund av att trafiken minskat. Nästan alla förseningar i Finland är återverkningar av regleringar i flygtrafiken på andra håll i Europa. Enligt Eurocontrols statistik var 3,2 % av flygen i Finland försenade. Av dessa berodde bara 0,3 % på situationen i Finland och resten på läget i Europa.

De minskade trafikvolymerna gjorde det svårare att utveckla verksamhetens effektivitet. Trots att trafiken minskat har kraven på flygplatsernas öppethållning inte förändrats nämnvärt, vilket förhindrat större ingrepp i resursanvändningen. Antalet årsverken gick under året ner med 0,6 % (10 årsverken). Trafikluftfartens operationer i relation till antalet utförda årsverken minskade med 8,7 %. Samtidigt minskade effektiviteten mätt enligt passagerarantalet med 5,1 %. Under året genomfördes på regionflygplatserna ett projekt för utvecklande av kontorsarbetet, som innebar att personresurser kunde frigöras för de ökande säkerhetskontrolluppgifterna samtidigt som resurserna närmast inom ekonomi och förvaltning minskades och koncentrerades till större regionala helheter.

I och med att den tredje startbanan blivit färdig kan servicen utvecklas i takt med efterfrågan också på lång sikt. Under år 2002 fastställdes flygplatsernas öppethållandetider enligt den reguljära trafikens krav.

Under året genomfördes ett markköp, som innebar att byggarbetena på det första skedet av Aviapolisområdet intill Helsingfors-Vanda flygplats kunde inledas. Projektet genomförs av Technopolis Oy.

## Ekonomiskt resultat

### Affärsverkskoncernens resultat

Affärsverkskoncernen består av affärsverket Luftfartsverket samt koncernbolagen Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1, Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 3, Suomen Lentoasemal palvelut Oy, Kiinteistö Oy Turun Lentorahti och Lentoasemakiinteistö Oy.

Affärsverkskoncernens omsättning under redogörelseåret var 206,8 milj. € (210,0) och övriga intäkter av affärsverksamheten 3,9 milj. € (2,3). Omsättningen minskade med 1,5 %. Affärsverkskoncernens rörelsevinst var 13,4 milj. € (18,4) och resultatet 6,9 milj. € (12,3).

### Affärsverkets ekonomiska resultat

Det resultatmål som statsrådet hade ställt upp för Luftfartsverket år 2002 var 1,3 milj. €. Resultatmålet överskreds och resultatet var 4,1 milj. €, vilket dock är 3 milj. € mindre än den avkastning på fyra procent av grundkapitalet som kommunikationsministeriet angivit som mål för Luftfartsverket.

Luftfartsverkets omsättning år 2002 var 202,4 milj. €, vilket jämfört med år 2001 var en nedgång med 2,1 %. Övriga intäkter av Luftfartsverkets affärsverksamhet minskade med 63 % till 0,6 milj. €. Trafikintäkterna stod för 136 milj. € (67,2 %) av omsättningen och de kommersiella intäkterna för 66 milj. € (32,4 %). Intäkterna av myndighetsverksamheten var 0,8 milj. € (0,4 %).

Trafikintäkterna minskade med 4,3 % från föregående år, vilket var 3,2 milj. € under budget. Flygplatsintäkterna av inrikestrafiken minskade med 7,3 %, vilket var 2,4 milj. € under budget, huvudsakligen på grund av att inrikesresandet minskat och att flygbolagen skurit ned sitt utbud i inrikestrafiken. Intäkterna av flygplatsavgifter i den internationella trafiken minskade med 2,6 % jämfört med året innan, men budgetunderskridningen var bara 0,2 milj. €. Detta berodde på att trafiken

ökade mindre än väntat. Intäkterna av överflygningar (8,4 milj. €) låg 0,3 milj. € över budget, vilket var +4,5 % jämfört med år 2001. Undervägsavgifterna av den övriga trafiken blev 0,9 milj. € under budget, på grund av trafikminskningen.

Intäkterna av den kommersiella verksamheten (65,6 milj. €) höll trots den minskade trafiken samma nivå som året innan. De budgeterade kommersiella intäkterna överskreds med 0,6 milj. €. I den kommersiella verksamheten skedde inga strukturella eller andra förändringar under året.

Luftfartsverkets omkostnader år 2002 uppgick till sammanlagt 151,1 milj. € (148,2 milj. €), vilket var en ökning med 2,0 % från året innan. Ökningen berodde främst på den utökade säkerhetskontrollen av passagerare och handbagage. Köpen av säkerhetskontrolltjänster av utomstående ökade med 2,2 milj. €, och dessutom ökade de egna säkerhetskontrollerna markant. Kostnaderna för bränslen och smörjmedel gick upp med nästan 1,0 milj. € från år 2001. Detta är ingen verklig ökning av kostnaderna, för år 2001 övergick man till bokföring enligt konsumtion, vilket förbättrade resultatet år 2001 med 0,9 milj. €. Kostnaderna för hyresverksamheten steg med 0,9 milj. € till följd av att den tredje startbanan medförde ett större behov av hyrd utrustning. Också finansieringsvederlagen steg.

Omkostnaderna enligt budget underskreds med 4,3 milj. €. Härav berodde 1,0 milj. € på återbetalning av pensionsavgifter som betalats till för stort belopp år 2001 och 0,7 milj. € på upplösning av den kostnadsavsättning som i bokslutet för år 2001 gjorts för säkerhetskontrollerna. Resten av inbesparingen, 2,6 milj. €, uppkom i lönekostnaderna samt i kostnaderna för reparationer och underhåll.

Avskrivningarna enligt plan minskade från år 2001 med 0,6 milj. € till 41,3 milj. €. Därtill gjordes extra avskrivningar på 2,7 milj. € (3,2 milj. € år 2001).

Luftfartsverkets rörelsevinst var 7,9 milj. € (15,7 milj. € år 2001).

## Prissättning av servicen

Det allmänna målet i Luftfartsverkets prissättning är att trafikavgifterna skall stiga mindre än inflationen. I denna prisförändring inräknas dock inte avgiftshöjningar på grund av externa faktorer. Sådana faktorer är t.ex. de ökande säkerhetskontrollerna.

För att stöda flygbolagen i deras försvårade ekonomiska situation efter terrordåden i september 2001 beslöt Luftfartsverkets styrelse att frysa trafikavgifterna fram till början av april 2002. Dessutom beslöt styrelsen att höja passageraravgiften i inrikestrafiken från 1.5.2002 på grund av de extra kostnader som säkerhetskontrollerna innebär för inrikestrafiken.

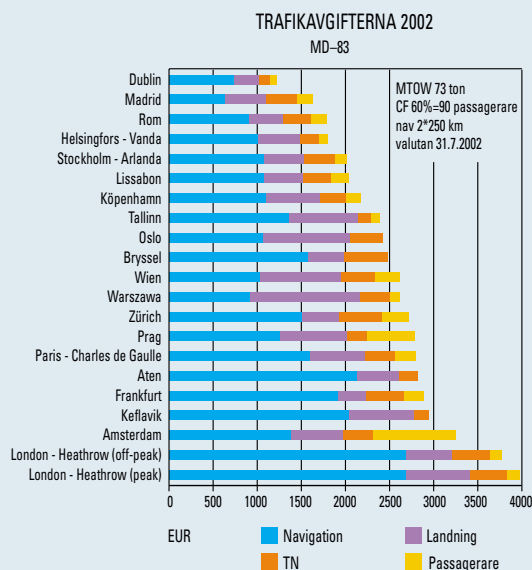
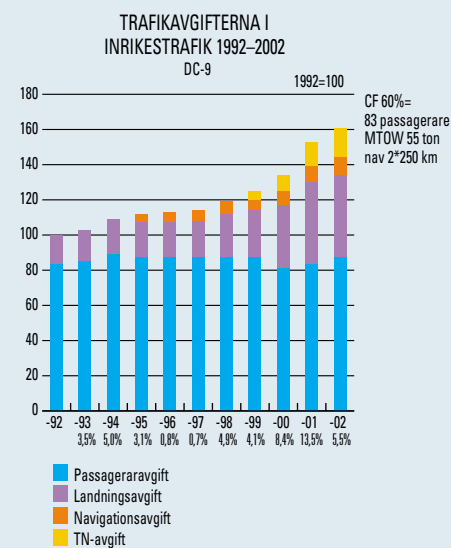
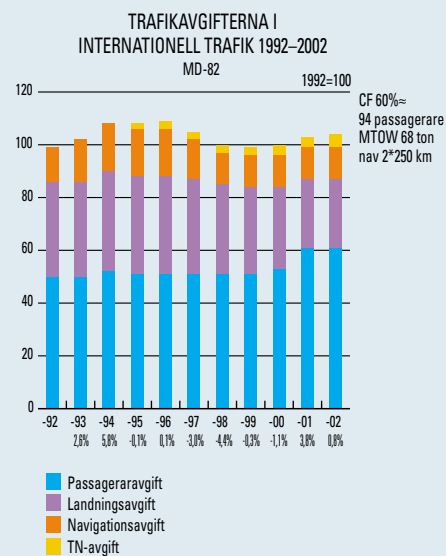
Totaleffekten av förhöjningarna av trafikavgifterna på årsnivå år 2002 var 2,9 %. Exklusive förhöjningen av inrikes passageraravgiften på grund av säkerhetskontrollerna var höjningen totalt 1,8 %. Inflationen år 2002 var 1,6 %, så det uppställda prissättningsmålet nåddes inte riktigt, även om inflationsprognosen var cirka 2,0 % när prissättningsbesluten fattades.

Förhöjningarna av avgifterna var 6,3 % i inrikestrafiken och 0,9 % i den internationella trafiken.

Den genomsnittliga förändringen i intäkterna av trafikavgifter per flygresa år 2002 var 1,3 %. I inrikestrafiken var förändringen 4,2 % och i den internationella trafiken 0,4 %.

Flygplatsavgifterna höjdes med totalt 2,4 %, fördelat på 4,8 % i inrikestrafiken och 1,0 % i den internationella trafiken.

Undervägsavgifterna fastställdes för första gången enligt Eurocontrol-principerna. Programmet för att förenhetliga inrikestrafikens undervägsavgifter fortsatte i avsikt att harmonisera avgifterna från början av år 2003. Totalhöjningen av undervägsavgifterna var 4,8 %, inklusive höjningen av inrikesavgiften med 19,5 %. Undervägsavgiften i den internationella trafiken steg med endast 0,9 %.



## Investeringar

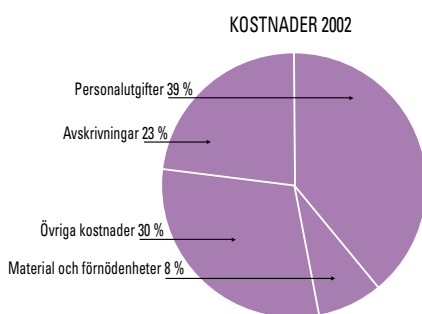
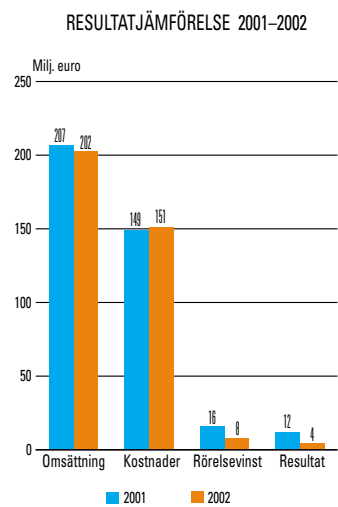
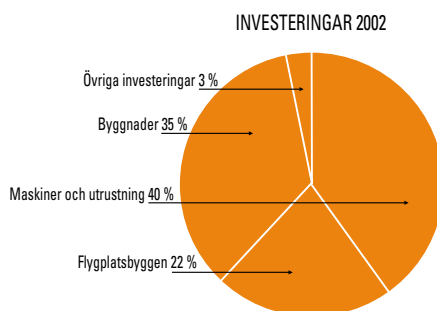
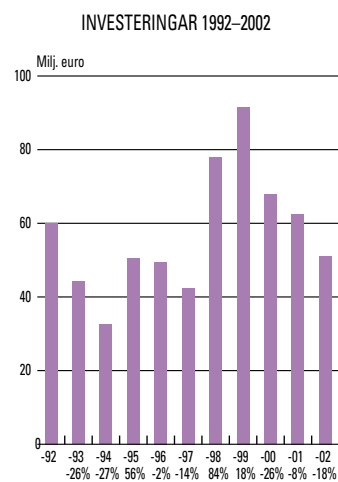
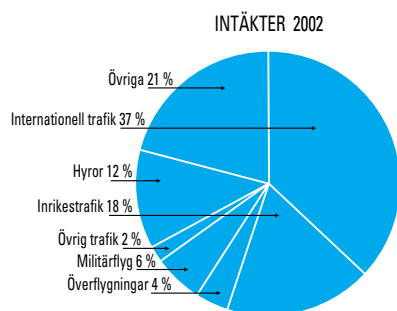
Investeringarna uppgick till totalt 51,1 milj. €. Det av statsrådet angivna maximibeloppet var 76,0 milj. €. Den största investeringen var den tredje banan på Helsingfors-Vanda flygplats, som togs i bruk i november. Totalkostnaderna för projektet var 106,4 milj. €. Under året slutfördes också största delen av investeringarna för den utvidgade säkerhetskontrollen på flygplatserna till en totalkostnad av 17,4 milj. € år 2002. Totalt kommer kostnaderna för den utvidgade säkerhetskontrollen att vara cirka 25,8 milj. € och arbetena slutförs år 2003.

## Finansiering

Affärsverkets nettofinansieringskostnader under räkenskapsperioden 2002 var 3,8 milj. €, dvs. 1,9 % av omsättningen. Hela koncernens nettofinansieringskostnader var 6,0 milj. €, dvs. 2,9 % av omsättningen. I statsbudgeten gavs Luftfartsverket möjlighet att i kreditinstitut uppta långfristiga lån på högst 34,0 milj. € samt att ställa borgen på 25,0 milj. € till säkerhet för dotterbolagens lån. Under år 2002 lyftes ett nytt långfristigt lån på 25,0 milj. € till rörlig ränta och ställdes en borgensförbindelse på 11,0 milj. € för en dotterbolagskredit. Affärsverkets krediter amorterades med totalt 18,5 milj. €.

Affärsverket hade vid räkenskapsperiodens slut räntebärande krediter på 134,2 milj. €, så balansstrukturen förblev i det närmaste oförändrad. Hela koncernens räntebärande skulder uppgick vid årets slut till 215,0 milj. €. Den genomsnittliga räntan på affärsverkets lån var vid årsskiftet 3,29 %. De lån som genom ränteswapavtal hade konverterats till lån med fast ränta utgjorde vid årets slut cirka 30 % av affärsverkets räntebärande krediter. Av affärsverkets kreditstock förfaller 20 % till betalning under de följande fem åren. Genom de långfristiga lånen och flexibla amorteringsprogrammen har man önskat medverka till att bevara affärsverkets likviditet i den osäkra verksamhetsmiljön.

Det av affärsverksamheten genererade kassaflödet i affärsverket var 48,0 milj. €, vilket är 9,6 milj. € mindre än året innan. Investeringarna anpassades till det försärgade kassaflödet och i dem bands klart mindre medel än ett år tidigare, totalt 50,9 € (62,6 milj. € år 2001), varefter kassaflödet före finansiering var -2,9 milj. € (-5,0 milj. € år 2001). På koncernnivå var kassaflödet före finansiering -4,8 milj. €.



## Luftfartsverkets inkomstfördelning

	2002 1000 €		2001 1000 €	
Omsättning och övriga intäkter av rörelsen	203 042		209 119	
Kostnader av serviceproduktion	-68 189		-64 130	
Finansiella intäkter	1 904		3 941	
Extraordinära intäkter	0		0	
<b>Fördelningsbelopp</b>	<b>136 757</b>	<b>93 %</b>	<b>148 930</b>	<b>100 %</b>
Förskottsinnehållning	20 537		19 900	
Socialskyddsavgifter	1 988		2 269	
Arbetslöshetsförsäkringsavgifter	1 128		1 141	
Fastighetsskatt	1 173		1 147	
Övriga offentliga avgifter	340		372	
<b>1. Samhället</b>	<b>25 166</b>	<b>17 %</b>	<b>24 828</b>	<b>17 %</b>
Utbetalda löner	64 416		63 715	
Förskottsinnehållning	-20 537		-19 900	
Pensionspremier	10 784		12 059	
Socialskydds- och arbetslöshetsförs.avg.	(-3116)		(-3410)	
Övriga personalkostnader	1 471		1 234	
Utbildning	3 397		2 647	
<b>2. Personal</b>	<b>59 531</b>	<b>40 %</b>	<b>59 755</b>	<b>40 %</b>
Finansiella kostnader inkl. värderingsposter	6 110		7 488	
<b>3. Finansiärer</b>	<b>6 110</b>	<b>4 %</b>	<b>7 488</b>	<b>5 %</b>
Underhåll av anläggningstillgångar	44 062		44 676	
Förändring i avsättningar	0		0	
Icke utdelad vinst	4 119		12 183	
<b>4. Utvecklande av infrastrukturen</b>	<b>48 181</b>	<b>32 %</b>	<b>56 859</b>	<b>38 %</b>
<b>Fördelningsbelopp i förhållande till antal flygningar och flygpassagerare</b>				
Antal flygningar	339 047		352 987	
Antal flygpassagerare	10 288 225		10 771 371	
Fördelningsbelopp (euro)				
per flygning	403		422	
per flygpassagerare	13		14	

## Personal

Under året var medelantalet anställda vid Luftfartsverket 1816 personer (1826 år 2001). Affärsverkskoncernen hade i medeltal 1950 anställda (1921). Nettominskningen i affärsverket var 10 årsverken. Personalförändringarna fördelade sig på de olika enheterna på följande sätt:

Helsingfors-Vanda och Malm	0,7
Övriga flygplatser	-17,6
Flygtrafiktjänstcentralerna	-1,7
Huvudkontoret	7,5
Avia College	8,8
Interna serviceenheter	-5,8
Myndighetsfunktioner	-2,3

## Utsikter för år 2003

År 2003 väntas bli ett år av låg ekonomisk tillväxt. De ekonomiska prognoserna har sänkts betydligt från nivån vid årsskiftet. Denna trend stöds av den låga ekonomiska tillväxten i de stora europeiska länderna Tyskland och Frankrike samt av prognoserna för den ekonomiska tillväxten i Förenta staterna. Hotet om krig i Irak påverkar redan nu den ekonomiska tillväxten och flygtrafiken. Om kriget bryter ut kommer det på ett avgörande sätt att påverka flygtrafikens utveckling i hela världen och också i Finland.

Luftfartsverkets resultatmål för år 2003 är 7,2 milj. €. Detta förutsätter att passagerarantalen stiger med cirka 3 %. Den rådande stora ekonomiska osäkerheten gör det avsevärt svårare att uppnå resultatmålet.

Trots den osäkra ekonomiska utvecklingen bedömer Luftfartsverket att resultatet för år 2003 kommer att vara positivt.

Under året utbetalades löner och arvoden enligt följande:

	Koncernen		Affärsverket	
	1000 €		1000 €	
	2002	2001	2002	2001
Styrelsemedlemmar och verkst. direktör	345	305	192	181
Övrig personal	62 586	59 699	59 771	57 731
Semesterpremier	3 232	3 112	3 144	3 052
Ändring av semesterlöneavsättning	-158	932	-284	865
Naturaförmåner	197	182	176	164

# Resultaträkning 1.1.2002 - 31.12.2002

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002 1000 €	2001 1000 €	2002 1000 €	2001 1000 €
<b>OMSÄTTNING</b>	<b>206 832</b>	<b>210 046</b>	<b>202 419</b>	<b>206 817</b>
Rörelsens övriga intäkter	3 998	2 326	623	2 302
<b>KOSTNADER</b>				
Material och förnödenheter				
Inköp under verksamhetsperioden	15 466	16 191	15 400	15 747
Ökning (-) / minskning (+) av lager	111	-1 855	116	-1 882
Tjänster av utomstående	35 826	34 891	37 511	36 465
<b>MATERIAL OCH TJÄNSTER</b>	<b>51 403</b>	<b>49 227</b>	<b>53 027</b>	<b>50 330</b>
<b>PERSONALKOSTNADER</b>				
Löner och arvoden	66 004	64 033	62 822	61 829
<b>Lönebikostnader</b>				
Pensionskostnader	11 295	12 390	10 784	12 059
Övriga lönebikostnader	3 269	3 524	3 072	3 359
<b>PERSONALKOSTNADER TOTALT</b>	<b>80 568</b>	<b>79 947</b>	<b>76 678</b>	<b>77 247</b>
<b>AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR</b>				
<b>Enligt plan</b>				
Byggnader och konstruktioner	15 434	13 882	13 354	12 486
Maskiner och inventarier	21 265	20 692	20 340	20 268
Markkonstruktioner	9 607	11 631	9 581	11 832
Immateriella rättigheter	728	538	727	537
Koncerngoodwill	58	58		
Övr. utgifter med lång verkningstid	67	66	60	60
<b>AVSKRIVNINGAR</b>	<b>47 159</b>	<b>46 867</b>	<b>44 062</b>	<b>45 183</b>
Övriga rörelsekostnader	18 285	17 963	21 351	20 629
<b>RÖRELSEVINST</b>	<b>13 415</b>	<b>18 368</b>	<b>7 924</b>	<b>15 730</b>
<b>FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER</b>				
Intäkter från övriga bestående aktiva	14	30	14	18
Andel av intresseföretags vinst	9	14		
Övriga ränte- och finansiella intäkter	3 075	5 036	1 889	3 923
Nedskrivning av bestående aktiva	-26	-330	201	-330
Ränte- och övriga finansiella kostnader	-9 120	-10 665	-5 909	-7 158
<b>VINST FÖRE EXTRAORDINÄRA POSTER</b>	<b>-6 048</b>	<b>-5 915</b>	<b>-3 805</b>	<b>-3 547</b>
Extraordinära poster				
Extraordinära intäkter				
<b>VINST FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER</b>	<b>7 367</b>	<b>12 453</b>	<b>4 119</b>	<b>12 183</b>
Direkta skatter	-164	-1		
Förändring av latent skatteskuld (+/-)	-336	-338		
<b>RESULTAT FÖRE MINORITETSANDEL</b>	<b>6 867</b>	<b>12 114</b>	<b>4 119</b>	<b>12 183</b>
Minoritetsandel av periodens resultat	1	165		
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS VINST</b>	<b>6 868</b>	<b>12 279</b>	<b>4 119</b>	<b>12 183</b>

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002 1000 €	2001 1000 €	2002 1000 €	2001 1000 €
<b>AKTIVA</b>				
<b>BESTÅENDE AKTIVA</b>				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter	3 478	3 976	2 784	3 385
Koncerngoodwill	58	116		
Övr. utgifter med lång verkningstid	217	244	211	234
	3 753	4 336	2 995	3 619
Materiella tillgångar				
Markområden	39 798	39 930	39 423	39 554
Byggnader och konstruktioner	306 213	301 357	230 907	228 156
Maskiner och inventarier	94 126	85 030	89 474	80 620
Markkonstruktioner	185 740	105 840	185 284	105 356
Förskottsbetaln. och pågående arbeten	25 513	106 643	19 111	103 070
	651 390	638 800	564 198	556 756
Placeringar				
Andelar i intresseföretag	25	52		
Andelar i koncernens dotterbolag			9 967	9 900
Aktier och andelar	462	462	458	458
Övriga placeringar	23 163	22 604	23 163	22 604
	23 650	23 118	33 588	32 962
<b>RÖRLIGA AKTIVA</b>				
Omsättningstillgångar				
Material och förnödenheter	1 932	1 664	1 905	1 664
Färdiga produkter/varor	896	1 073	896	1 050
	2 827	2 736	2 801	2 713
Fordringar				
Kundfordringar	16 797	15 088	16 544	14 629
Fordringar hos koncernens dotterbolag			241	238
Övriga fordringar	617	2 129	290	1 634
Resultatregleringar	3 116	3 723	2 988	3 552
	20 531	20 940	20 064	20 053
Värdepapper ingående i finansieringtillgångarna				
Övriga värdepapper	23 669	23 087	23 669	23 087
Kassa och bank	1 309	2 914	714	2 177
	727 129	715 931	648 028	641 367
<b>PASSIVA</b>				
<b>PASSIVA</b>				
Bundet kapital				
Grundkapital	184 542	184 542	184 542	184 542
Fritt eget kapital				
Övrigt eget kapital	212 275	212 275	212 275	212 275
Ackumulerade vinstmedel	70 907	63 103	78 219	70 509
Periodens vinst	6 868	12 279	4 119	12 183
	290 050	287 657	294 613	294 967
<b>MINORITETSINTRESSE</b>	2 572	2 573		
<b>AVSÄTTNINGAR</b>				
Avsättningar	18	708	18	708
<b>FRÄMMANDE KAPITAL</b>				
Långfristigt				
Skulder till kreditinstitut	185 903	193 383	132 978	118 478
Anslutningsavgifter	920	555	1 126	870
Latent skatteskuld	727	391		
	187 550	194 329	134 105	119 348
Kortfristigt				
Skulder till kreditinstitut	29 129	13 360	1 250	9 250
Erhållna förskott	864	902	833	884
Skulder till leverantörer	11 229	10 452	10 203	9 111
Skulder till koncernens dotterbolag			3 772	3 067
Övriga skulder	3 765	3 600	3 385	3 393
Resultatregleringar	17 409	17 808	15 308	16 097
	62 396	46 122	34 751	41 802
	727 129	715 931	648 028	641 367

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002 1000 €	2001 1000 €	2002 1000 €	2001 1000 €
<b>KASSAFLÖDE FRÅN AFFÄRSVERKSAMHETEN</b>				
Rörelsevinst	13 415	18 368	7 924	15 731
Korrigeringar av rörelsevinsten	42 997	45 478	43 261	43 781
Förändring i rörelsekapitalet	443	-8 682	675	968
Betalda räntor och avgifter	-9 098	-10 664	-5 686	-6 957
Erhållna dividender	20	17	14	17
Erhållna räntor	3 026	5 035	1 841	4 073
Skatter	0	-1		
<b>Totalt</b>	<b>50 803</b>	<b>49 551</b>	<b>48 029</b>	<b>57 613</b>
<b>KASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR</b>				
Mark- och vattenområden	28	110	28	44
Byggnader och konstruktioner	20 488	42 341	16 159	14 047
Maskiner och inventarier	30 327	17 795	29 159	14 301
Markkonstruktioner	89 518	9 127	89 518	8 802
Aktier och andelar	0	0	67	9
Immateriella rättigheter	239	2 163	135	2 163
Övr. utgifter med lång verkningstid	36	264	36	264
Förhandsbet. och förändr. i pågående arbeten	-81 694	14 900	-84 215	22 757
Försäljningspriser för anläggningstillgångar	-3 681	-1 644	-310	-1 563
<b>Investeringar i anläggningstillgångar totalt</b>	<b>55 261</b>	<b>85 056</b>	<b>50 577</b>	<b>60 824</b>
Förändring i penningmarknadsplaceringar	359	1 809	359	1 809
<b>KASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR OCH PENNINGMARKNADSPLACERINGAR</b>	<b>55 620</b>	<b>86 865</b>	<b>50 936</b>	<b>62 633</b>
<b>KASSAFLÖDE FÖRE FINANSIERING</b>	<b>-4 817</b>	<b>-37 314</b>	<b>-2 907</b>	<b>-5 020</b>
<b>KASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERING</b>				
Ökn. (+)/minskn. (-) av långfristiga lån	3 953	32 080	6 500	-6 728
Upptagn. (+)/betaln. (-) av kortfristiga lån	4 314	-12 246	0	
Ökning av aktiekapital	0	8		
Betalad avkastning till ägarna	-4 474	-3 498	-4 474	-3 498
<b>Totalt</b>	<b>3 793</b>	<b>16 344</b>	<b>2 026</b>	<b>-10 226</b>
<b>FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL</b>	<b>-1 024</b>	<b>-20 970</b>	<b>-881</b>	<b>-15 246</b>
Likvida medel 1.1	26 001	46 971	25 264	40 510
Likvida medel 31.12	24 977	26 001	24 383	25 264
	-1 024	-20 970	-881	-15 246

## 1. Koncernbokslutsprinciper

Bokslutet för år 2002 är upprättat i enlighet med statsrådets beslut 17.12.1998 om grunderna för och revision av statliga affärsverks och affärsverkskoncerners bokföring (1023/1998).

I koncernbokslutet ingår samtliga koncernbolag samt intressebolaget Nurminen Airport Services Oy. Intresseföretaget Helsinki Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy har inte beaktats i koncernens eget kapital på grund av dess oväsentliga inverkan.

Närmare uppgifter om de företag som hör till koncernen finns under "Luftfartsverkets koncernbolag" i noterna. Affärsverkskoncernens interna transaktioner, interna fordringar och skulder har eliminerats. Inbördes aktieäggande har eliminerats enligt förvärvsmetoden. Minoritetsintressena har avskiltts från affärsverkskoncernens eget kapital och resultat och upptagits som en egen post i balansräkningen. Intresseföretaget har sammanslagits enligt kapitalandelsmetoden. En andel av intressebolagets resultat motsvarande koncernens ägarandel har upptagits bland finansiella poster. Den på bokslutsdispositionerna beräknade skatteskulden har upptagits som en egen post.

## Bokslutets värderingsprinciper

Anläggningstillgångarna har aktiverats till direkt anskaffningsutgift. Planenliga avskrivningar har i koncernen beräknats enligt enhetliga principer på basis av anläggningstillgångarnas ekonomiska användningstid. Värdepapper bland bestående aktiva och finansieringstillgångarna har värderats till anskaffningsutgift eller ett lägre marknadspris.

Värdet av omsättningstillgångarna har beräknats till medelpris.

I bokslutet för år 2001 började vissa underhållsförnödenheter samt bränslen, smörjmedel och halkbekämpningsmedel bokföras under omsättningstillgångar och inte som direkta kostnader som tidigare. Lagerförändringen till följd härav förbättrade resultatet år 2001 med 1,4 milj. euro.

Utländska fordringar och skulder har omräknats till euro enligt Europeiska centralbankens kurser på bokslutsdagen. Kursvinster och -förluster har i sin helhet upptagits i resultaträkningen på ett resultatpåverkande sätt.

De specificerade bokslut över elnäts- och elförsäljningsverksamheten som elmarknadslagen kräver ingår i noterna till bokslutet.

## Noter till resultaträkningen

*Siffrorna i tabellerna i tusen euro, om inte annat angetts.*

2. Omsättningens fördelning per sektor	AFFÄRSVERKET	
	2002	2001
Luftfartsverkets omsättning fördelas på huvudsektorerna på följande sätt:		
Trafikintäkter	135 974	140 315
Kommersiella intäkter	65 647	65 605
Myndighetsintäkter	798	897
	202 419	206 817

I övriga intäkter av affärsverksamheten ingår närmast reavinsterna av försäljning av markområden bland anläggningstillgångar.

3. Löner under räkenskapsperioden	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002	2001	2002	2001
Löner och arvoden till styrelsen och verkställande direktören	345	305	192	181

Affärsverkets personal omfattas av statens allmänna pensionssystem. De prestationsbaserade pensionsavgifterna, uträknade på basis av lönebeloppet 2002 med iakttagande av försäkringsmatematiska beräkningsgrunder vid full fondering, har upptagits i resultaträkningen till fullt belopp. Statskontoret fastställde pensionsavgiften till 18,36 % (2001; 18,75 %). Arbetsgivarens slutliga StPL-pensionsavgift år 2001 var 17,60 %, varför Statskontoret återbetalade pensionsavgifter på 758.385 euro i april 2002.

4. Anställda inom affärsverkskoncernen	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002	2001	2002	2001
Medelantal anställda	1 950	1 921	1 816	1 826
inom den operativa verksamheten	1 938	1 902	1 804	1 807
inom investeringsprojekten	12	19	12	19
Antal anställda vid årets slut	2 110	2 026	1 935	1 903
fast anställda	1 836	1 781	1 723	1 711
visstidsanställda	274	245	212	192

## Noter till balansräkningen

### 5. Materiella och immateriella tillgångar samt avskrivningar

Användningstiderna och avskrivningsprocenterna är följande:

	År	Avskrivn.procent	
<b>Immateriella tillgångar</b>			
Immateriella rättigheter	5	20 %	Lineär avskrivning
Koncerngoodwill	5	20 %	Lineär avskrivning
Övriga utgifter med lång verkningstid	5	20 %	Lineär avskrivning
<b>Materiella tillgångar</b>			
Byggnader och konstruktioner	10 - 40	2,5 - 10 %	Lineär avskrivning
Maskiner och inventarier	3 - 15	6,7 - 46,7 %	Utgiftsrestavskrivning
Markkonstruktioner	10 - 40	2,5 - 10 %	Lineär avskrivning

Förändringar i balansposterna:	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002	2001	2002	2001
<b>Immateriella rättigheter</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	5 956	5 476	5 365	4 885
+ Ökningar under perioden	239	2 163	135	2 163
- Minskningar under perioden	-41	-1 683	-41	-1 683
Anskaffningsutgift 31.12	6 154	5 956	5 458	5 365
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-2 676	-1 980	-2 674	-1 980
Bokföringsvärde 31.12	3 478	3 976	2 784	3 385
<b>Koncerngoodwill</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	289	289		
+ Ökningar under perioden	0	0		
- Minskningar under perioden	0	0		
Anskaffningsutgift 31.12	289	289		
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-231	-174		
Bokföringsvärde 31.12	58	116		
<b>Övriga utgifter med lång verkningstid</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	585	1 040	571	1 027
+ Ökningar under perioden	36	264	36	264
- Minskningar under perioden	0	-719	0	-719
Anskaffningsutgift 31.12	621	585	608	571
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-404	-341	-397	-337
Bokföringsvärde 31.12	217	244	211	235
<b>Mark- och vattenområden</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	39 930	39 882	39 554	39 571
+ Ökningar under perioden	28	109	28	44
- Minskningar under perioden	-159	-61	-159	-61
Anskaffningsutgift 31.12.	39 798	39 930	39 423	39 554
<b>Byggnader och konstruktioner</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	402 600	360 232	323 404	309 619
+ Ökningar under perioden	20 345	42 630	16 160	14 046
- Minskningar under perioden	-921	-262	-914	-262
Anskaffningsutgift 31.12	422 024	402 600	338 649	323 404
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-115 811	-101 243	-107 743	-95 247
Bokföringsvärde 31.12	306 213	301 357	230 907	228 156

# Noter till bokslutet

Förändringar i balansposterna:	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002	2001	2002	2001
<b>Maskiner och inventarier</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	262 143	251 928	254 750	248 015
+ Ökningar under perioden	30 327	17 814	29 160	14 315
- Minskningar under perioden	-9 313	-7 599	-9 313	-7 580
Anskaffningsutgift 31.12	283 156	262 143	274 596	254 750
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-189 031	-177 112	-185 123	-174 130
Bokföringsvärde 31.12	94 125	85 030	89 473	80 620
<b>Markkonstruktioner</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	228 384	219 264	227 804	219 015
+ Ökningar under perioden	89 518	9 128	89 518	8 802
- Minskningar under perioden	-3 485	-8	-3 485	-14
Anskaffningsutgift 31.12	314 417	228 384	313 837	227 804
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-128 677	-122 544	-128 552	-122 448
Bokföringsvärde 31.12	185 740	105 840	185 284	105 355
<b>Aktier och andelar</b> (dotterbolag och övriga aktier)				
Anskaffningsutgift 1.1	514	671	10 358	10 491
+ Ökningar under perioden	0	15	67	9
- Minskningar under perioden	-26	-172	0	-142
Anskaffningsutgift 31.12	487	514	10 426	10 358
<b>TOTALT</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	940 399	878 782	861 805	832 624
+ Ökningar under perioden	140 494	72 121	135 103	39 643
- Minskningar under perioden	-13 946	-10 504	-13 912	-10 461
Anskaffningsutgift 31.12	1 066 947	940 399	982 997	861 806
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-436 830	-403 393	-424 489	-394 142
Bokföringsvärde 31.12	630 117	537 007	558 508	467 664
<b>6. Placeringar</b>		Bokföringsvärde		Bokföringsvärde
Aktier i dotterbolag				
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 1			5 520	5 520
Suomen Lentoasempalvelut Oy			134	67
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti			841	841
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 3			949	949
Lentoasemakiinteistöt Oy			2 523	2 523
			9 967	9 900
<b>Andelar i intressebolag</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	52	71		
Ökningar	0	14		
Minskningar	-27	-33		
Anskaffningsutgift 31.12	25	52		
<b>Övriga aktier och andelar</b>				
Aktier och andelar	462	462	458	458
Aktier och andelar totalt	487	514	10 425	10 358
<b>Övriga placeringar</b>				
Penningmarknadsplaceringar 1.1	22 604	21 049	22 604	21 049
Ökningar under perioden	559	1 555	559	1 555
Penningmarknadsplaceringar 31.12	23 163	22 604	23 163	22 604

						AFFÄRSVERKET	
						2002	2001
<b>7. Luftfartsverkets koncernbolag</b>						<b>Resultat</b>	
<b>Koncernbolag</b>							
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1						-48	-340
Suomen Lentoasemalvelut Oy						-173	4
Kiinteistö Oyj Turun Lentorahti						2	2
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 3						79	-26
Lentoasemakiinteistöt Oy						1 368	-967
<b>Intressebolag</b>							
	Antal aktier	Koncernens ägarandel, %	Bokföringsvärde	Konc. andel av egna kapitalet	Av periodens resultat		
Nurminen Airport Services Oy	3000	25	25	17	-27		
H:ki Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy	50	25	8	44	16		
						<b>KONCERNEN</b>	<b>AFFÄRSVERKET</b>
						<b>2002</b>	<b>2001</b>
						<b>2002</b>	<b>2001</b>
<b>8. Väsentliga fordringar i resultatregleringarna</b>							
Hyresfordringar						509	728
Räntefordringar						419	362
Utomstående finansiärens (TE-centralerna, EU, kommuner) finansieringsandel i investeringar						870	1 198
Företagshälsovårdens fordringar (FPA)						573	283
Övriga						745	1 152
Vid periodens slut						3 116	3 723
<b>9. Ökning och minskning av posterna i det egna kapitalet</b>							
Grundkapital							
Vid periodens början						184 542	184 542
+ ökning / - minskningar							
Vid periodens slut						184 542	184 542
Övrigt eget kapital							
vid periodens början						212 275	212 275
Vinst/förlust under tidigare perioder						75 382	66 601
Vinstutdelning till ägarna						-4 474	-3 498
						70 908	63 103
Räkenskapsperiodens vinst (+)/förlust (-)						6 868	12 279
Vid räkenskapsperiodens slut						290 051	287 657
Kapital totalt						474 593	472 199
<b>10. Avsättningar</b>							
Avsättningar						18	708
<b>11. Långfristigt främmande kapital</b>							
Skulder som förfaller efter längre tid än fem år							
Lån av finansinstitut						128 108	115 871
						107 851	96 383

## Noter till bokslutet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2002	2001	2002	2001
<b>12. Väsentliga skulder i resultatregleringarna</b>				
Semesterlöneskuld inkl. socialkostn.	12 997	13 259	12 606	13 024
Löneperiodisering inkl. socialkostn.	1 040	1 511	943	1 365
Ränteskulder	2 068	1 957	824	601
Övrigt	1 304	1 081	935	1 107
<b>Totalt</b>	<b>17 409</b>	<b>17 808</b>	<b>15 308</b>	<b>16 097</b>
<b>13. Finansiering genom statsbudgeten</b>				
Finansiering för produktionen av tjänster				
Till flygvapnet sålda tjänster			6 638	6 706
Ersättning för beredskapsuppgifter			4 575	4 574
Till gränsbevakningen sålda tjänster			84	76
Till Meteorologiska institutet sålda tjänster			220	212
Upprätthållande av räddningstjänster			84	84
Understöd för yrkesutbildning			2 186	1 346
			<b>13 787</b>	<b>12 997</b>
Finansiering utan motprestationer				
För genomförande av investeringsprojekt			1 706	2 103
För operativa funktioner			666	798
			<b>2 372</b>	<b>2 901</b>
<b>14. Personal anställd med statlig finansiering</b>				
Antal anställda			58	56
Utbetalda löner och arvoden			1 058	968
<b>15. Finansiering av kommunerna</b>				
Finansiering utan motprestationer				
För genomförande av investeringsprojekt			130	343
<b>16. Finansiering av EU</b>				
Finansiering utan motprestationer				
För genomförande av investeringsprojekt			1 750	882
<b>17. Utgivna borgensförbindelser, pantar och ansvar</b>				
Summorna motsvarar återstående kapitalvärden				
Dotterbolagsskulder, för vilka borgen har ställts som säkerhet:				
Lån av penninginstitut	80 805	79 015	80 805	79 015
Bankkontolimit (oanvänd)	84	84	84	84
Utgivna borgensförbindelser				
Kiinteistö Oy Lentäjantie 1	32 538	33 271	32 538	33 271
Kiinteistö Oy Lentäjantie 3	11 437	12 152	11 437	12 152
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	1 428	1 496	1 428	1 496
Lentoasemakiinteistöt Oyj	35 402	32 096	35 402	32 096
Suomen Lentoasemapalvelut Oy	84	84	84	84
Pantar för egen räkning:				
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	2 523	2 523	2 523	2 523
Leasingansvar				
Att betalas under perioden 2003	2 503	1 556	2 296	1 398
Att betalas senare	9 716	3 986	9 035	3 186
<b>Borgensförbindelser, pantar och ansvar totalt</b>	<b>95 631</b>	<b>87 164</b>	<b>94 743</b>	<b>86 206</b>

Förhandlingar mellan Vanda stad, Vanda Vattenverk samt Energi- och vattenenheten vid Helsingfors-Vanda flygplats förs om avgifterna för anslutning till vattenledningsnätet och uppdatering av det nuvarande avtalet. Vanda stads och Luftfartsverkets tolkningar av det gällande avtalet avviker från varandra.

## 18. Luftfartsverket i statsbudgeten 2002

För investeringar användes under räkenskapsperioden 51,1 milj. euro, medan det i statsbudgeten beräknade investeringsbeloppet var 76 milj. euro om resultatmålet uppnåddes. Luftfartsverket berättigades att ingå förbindelser för 101 milj. euro i samband med investeringarna. Av denna rättighet utnyttjades 14,1 milj. euro.

Luftfartsverket hade beviljats fullmakt att uppta lån för 34,0 milj. euro, av vilket 25,0 milj. euro användes.

Luftfartsverket beviljades rätt att utan krav på motsäkerhet bevilja proprieborgen till säkerhet för lån på totalt högst 25 milj. euro som upptogs av dotterbolag som producerar flygfältsservice och flygtrafiktjänster eller av fastighetsbolagen inom Luftfartsverkets verksamhetsområde. Under året utgavs inga borgensförbindelser och dotterbolagen lyfte inga nya långfristiga lån.

Nyckeltal	AFFÄRSVERKET				
	1999 utfall	2000 utfall	2001 utfall	2002 budget	2002 utfall
Omsättning, milj. euro	184,8	195,8	206,8	205	202,4
- förändring, %	1,7	5,9	5,6	-0,4	-2,1
Driftsbidrag, milj. euro	52,9	55,9	60,9	50,4	52,0
- driftsbidrag, % / oms.	28,6	28,5	29,4	24,6	25,7
Vinst, milj. euro	14,3	11,7	12,2	1,3	4,1
- vinst, % / oms.	7,7	5,9	5,9	0,6	2,0
Avkastning på sysselsatt kapital, % 1)	3,2	3,1	3,2	1,1	1,6
Avkastning på grundkapitalet %	7,7	7,3	6,6	0,7	2,2
Avkastning på totala kapitalet %	2,4	2,1	1,9	0,2	0,6
Soliditet, % 2)	77,7	73,6	74,9	72,9	73,9
Investeringar, % / oms.	51,3	35,5	30,2	27,1	25,3
Prisförändring, % genomsnitt			3,6	1,7	2,9
Antal anställda	1 852	1 872	1826	1 870	1816

Formler:

1) Resultat före extraordinära poster + finansieringskostnader / sysselsatt kapital (balansomslutning - icke räntebärande skulder)

2) Eget kapital + avsättningar / balansomslutning

## 19. Myndighetsverksamheten och dess ekonomi 2002 / 2001

För frågor som gäller flygsäkerheten ansvarar Luftfartsinspektionen, som är en separat myndighetsenhet. Dessutom ansvarar byrån för internationella ärenden för upprättandet och förvaltningen av internationella avtal, för beviljande av charter- och ruttillstånd samt för den allmänna styrningen, utvecklingen och övervakningen av säkerhetsverksamheten i samband med flygtrafiken i andra frågor än de som ankommer på Luftfartsinspektionen. Internationella byråns omkostnader år 2002 var 1.001.000 euro (961.000 euro år 2001).

Inom myndighetsverksamheten bestod omsättningen av olika avgifter för beviljande eller förnyande av certifikat, utbildningscertifikat för utbildningsorganisationer samt koncessionsavgifterna för förvärvsflyg- och serviceföretag. Dessutom uppbärs avgifter för övervakningen av luftfarkosternas luftvärdighet och för kontroller av flygtrafiktjänstanordningarna. Också olika prestationer i samband med luftfartygsregistret är avgiftsbelagda.

Inom myndighetsverksamheten fanns det vid räkenskapsperiodens slut 73 (76) anställda.

Resultaträkning	2002	2001
Omsättning	864	898
Personalkostnader	3 619	3 464
Övriga kostnader	1 132	1 082
Allmänna kostnader		
lokalkostnader	132	140
övriga allmänna kostnader	251	250
allmänna kostnader totalt	383	390
Omkostnader totalt	5 134	4 936
Driftsbidrag/underskott	-4 270	-4 038
Avskrivningar	162	148
Räkenskapsperiodens resultat (underskott)	-4 432	-4 186

<b>Förändringar i tillgångsposterna i balansräkningen</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
<b>Immateriella rättigheter</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	751	420
Ökningar/Investeringar		331
Minskningar	-8	
Anskaffningsutgift 31.12	<u>743</u>	<u>751</u>
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-523	-378
<b>Bokföringsvärde 31.12</b>	<u>220</u>	<u>373</u>
<b>Materiella</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	1 390	1 390
Ökningar/Investeringar		10
Minskningar	-973	
Anskaffningsutgift 31.12	<u>417</u>	<u>1 390</u>
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12	-385	-1 239
<b>Bokföringsvärde 31.12</b>	<u>32</u>	<u>151</u>

## 20. Luftfartsverkets elnätsverksamhet

Särredovisat resultat av nätverksamheten och elförsörjningen enligt elmarknadslagen (386/1995).

### Principer för fördelningen av gemensamma kostnader och balansposter

#### Resultaträkning

##### Övriga kostnader

För elnätsverksamheten vid det elverk som fungerar på Helsingfors-Vanda flygplats beräknas en relativ andel av flygplatsens allmänna kostnader i förhållande till omkostnaderna. Dessutom beräknas för elnätsverksamheten en andel av Luftfartsverkskoncernens/huvudkontorets kostnader i förhållande till omkostnaderna.

#### Balansräkning

##### Förändringar i balansposterna (under räkenskapsperioderna 2002 – 2001)

När elnätsverksamheten inleddes 1996 utgjordes den ingående balansen av anläggningstillgångarna för nätverksamheten (anordningar och byggnader). Under passiva i balansräkningen uppdelades tillgångarna i grundkapital och övrigt eget kapital under startskedet.

		<b>2002</b>	<b>2001</b>
<b>Immateriella rättigheter</b>			
Anskaffningsutgift 1.1.		37	
Ökningar under perioden			37
Anskaffningsutgift 31.12		<u>37</u>	<u>37</u>
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12		-8	-1
Bokföringsvärde 31.12		<u>29</u>	<u>36</u>
<b>Maskiner och inventarier</b>			
Anskaffningsutgift 1.1		10 601	9 956
Ökningar under perioden		963	645
Minskningar under perioden		-689	0
Anskaffningsutgift 31.12		<u>10 875</u>	<u>10 601</u>
- Ack. planenl. avskrivningar 31.12		-7 413	-7 479
Bokföringsvärde 31.12		<u>3 462</u>	<u>3 122</u>

##### Kortfristigt främmande kapital

Skulderna till leverantörer består av anskaffningar som hänförs till nätverksamheten. Resultatregleringarna inkluderar en avsättning för semesterlöner enligt de anställdas semesterrätt samt löner som periodiserats enligt prestationsprincipen.

##### Personal

Inom elnätsverksamheten fanns i genomsnitt 9 (9) anställda under räkenskapsperioden.

RESULTATRÄKNINGAR	ELVERKET			
	NÄTVERKSAMHET		FÖRSÄLJNINGSVERSAMHET	
	2002	2001	2002	2001
OMSÄTTNING	2 057	1 973	1 647	1 421
Affärsverksamhetens övriga intäkter				
KOSTNADER				
Material och förnödenheter				
Inköp under verksamhetsperioden	17	50	0	0
Köpta tjänster	679	643	1 550	1 152
Personalkostnader				
Löner och arvoden	323	288	30	31
Lönebikostnader				
Pensionskostnader	58	57	7	6
Övriga lönebikostnader	14	15	2	2
Avskrivningar och nedskrivningar				
Enligt plan				
Immateriella rättigheter	7	1		
Maskiner och inventarier	563	596		
Avskrivningar och nedskrivningar totalt	570	597		
Affärsverksamhetens övriga kostnader	473	428	46	74
RÖRELSEVINST	-77	-105	12	156
RESULTAT FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER	-77	-105	12	156
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST	-77	-105	12	156

## Noter till bokslutet

	<b>ELVERKET</b>	
	<b>Nätverksamhet</b>	
<b>BALANSRÄKNING</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
<b>AKTIVA</b>		
<b>BESTÅENDE AKTIVA</b>		
Immateriella rättigheter	29	36
Materiella rättigheter		
Maskiner och inventarier	3 490	3 122
	<u>3 519</u>	<u>3 158</u>
<b>RÖRLIGA AKTIVA</b>		
Fordringar		
Kundfordringar	168	170
Resultatregleringar	52	0
	<u>220</u>	<u>170</u>
<b>AKTIVA TOTALT</b>	<b>3 739</b>	<b>3 328</b>
<b>PASSIVA</b>		
<b>EGET KAPITAL</b>		
Grundkapital	1 312	1 312
Övrigt kapital under startskedet	875	875
Ackumulerade vinstmedel	604	710
Räkenskapsperiodens vinst	-77	-105
	<u>2 714</u>	<u>2 792</u>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>		
<b>FRÄMMANDE KAPITAL</b>		
Långfristigt		
Anslutningsavgifter	3	
Kortfristigt		
Skulder till leverantörer	163	180
Övriga kortfristiga	735	244
Resultatregleringar	124	112
	<u>1 022</u>	<u>536</u>
<b>PASSIVA TOTALT</b>	<b>3 739</b>	<b>3 328</b>

### Avkastning på sysselsatt kapital, %

För nätverksamhetens del var avkastningen på det sysselsatta kapitalet -2,8 % (-3,8 %)

formel:

$$100 \times \frac{\text{resultat före extraordinära poster + räntekostnader och övriga finansieringskostnader}}{\text{bundet kapital}}$$

## Förslag till användning av överskottet

Styrelsen föreslår att statsrådet måtte fastställa bokslutet för 2002 och att av räkenskapsperiodens vinst på 4.119.109,28 euro redovisas 1.020.000 euro som vinst till staten och återstående 3.099.109,28 euro överförs till vinst/ förlustkontot för föregående räkenskapsperioder.

Vanda den 28 februari 2003

Mona Björklund  
Sami Fabritius  
Pekka Hurtola  
Jussi Järventaus  
Eeva Niskavaara  
Matti Puhakka  
Mikko Talvitie, *generaldirektör*

Ovanstående bokslut är upprättat enligt god bokföringssed. Berättelse över verkställd revision har lämnats i dag.

Vanda den 13 mars 2003

Seppo Akselinmäki, OFR  
Jorma Tuominen, CGR

## Revisionsberättelse

Vi har granskat Luftfartsverkets bokslut, bokföring, koncernbokföring och förvaltning samt ekonomi för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2002. Det av styrelsen och verkställande direktören upprättade bokslutet omfattar verksamhetsberättelsen, resultat- och balansräkning, noter samt finanseringsanalys för affärsverket och koncernen.

Revisionen har utförts i den omfattning god revisions-sed förutsätter. Härvid har vi granskat bokföringen samt redovisningsprinciperna, substansen i bokslutet samt bokslutspresentationen i syfte att konstatera att bokslutet inte innehåller väsentliga fel eller brister. Vid granskningen av förvaltningen har vi försäkrat oss om att styrelsemedlemmarna samt verkställande direktören har handlat i enlighet med lagen om statens affärsverk samt lagen om Luftfartsverket.

Vårt utlåtande om dessa är att

- Luftfartsverkets förvaltning är ordnad på vederbörligt sätt.
- Bokföringen är uppställd och förd i enlighet med gällande bestämmelser och god bokföringssed.

- Bokslutet är upprättat i enlighet med gällande bestämmelser och god bokföringssed.
- Bokslutet och affärsverkskoncernens bokslut jämte noter tillsammans med den till statsrådet avgivna verksamhetsberättelsen ger en riktig uppfattning om Luftfartsverkets ekonomi samt om hur de av riksdagen och statsrådet uppställda målen har uppnåtts.

Vi har i noterna till bokslutet bekantat oss med resultat- och balansräkningarna samt tilläggsuppgifterna för de funktioner som enligt elmarknadslagen skall särredovisas. Beräkningarna är till alla delar korrekt gjorda i enlighet med elmarknadslagen och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Vi förordar att bokslutet och koncernbokslutet fastställs och att styrelsens förslag till användning av räkenskapsperiodens vinst godkänns.

Vanda den 13 mars 2003

Seppo Akselinmäki, OFR  
Jorma Tuominen, CGR

## Ansvarsfullt flygsäkerhetsarbete

### Luftfartsinspektionen

- verkar i samband med Luftfartsverket som en myndighetsenhet med självständig beslutanderätt
- upprätthåller och utvecklar flygsäkerheten i Finland
- ger ut finska luftfartsbestämmelser, beviljar olika slag av tillstånd, certifikat och godkännanden samt övervakar verksamheten bland tillstånds- och certifikatinnehavarna
- godkänner luftfartsutrustning och upprätthåller luftfartygsregistret
- sysselsätter drygt 80 personer i sakkunnig- och stöduppgifter inom övervakningen av luftfarten

**Luftfartsinspektionen ger ut en egen årsberättelse med mer detaljerad information om verksamheten år 2002.**

Luftfartsinspektionens främsta uppgift är att genom myndighetsåtgärder sörja för att flygsäkerheten i Finland håller hög internationell nivå. Enligt riktlinjerna för de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA (Joint Aviation Authorities) är målet att minska antalet flygolyckor och dödsoffer, trots den ökande flygtrafiken.

I syfte att uppnå detta mål ser Luftfartsinspektionen till att de gemensamma europeiska myndighetsnormerna för garanterade av flygsäkerheten införs i Finland enligt gemensamt fastställda tidtabeller och förfaranden. Genom att delta i det europeiska myndighets-samarbetet försöker Luftfartsinspektionen medverka till att särförhållandena i Finland beaktas när det är möjligt. Den kunskap som på internationell och nationell nivå har samlats vid undersökning av olyckor och risksituationer utnyttjas i flygsäkerhetsarbetet.

### Intäkter och kostnader

Luftfartsinspektionens intäkter består huvudsakligen av avgifter för olika offentlighetsrättsliga prestationer enligt kommunikationsministeriets förordning. Intäkterna år 2002 uppgick till 864 000 euro och omkostnaderna till 5 134 000 euro. Underskottet i myndighetsverksamheten täcks med intäkterna av Luftfartsverket affärsverksamhet.

Lagen om statens affärsverk, som gavs i slutet av året kan i framtiden medföra en förändring i finansieringen av Luftfartsinspektionen, så att verksamheten delvis finansieras med ett anslag i statsbudgeten.

## Flygsäkerheten höll hög nivå

Uppföljningen och undersökningen av risksituationer och avvikelser bygger på rapporteringen till Luftfartsinspektionen. På basis av rapporterna tas vid behov initiativ till utvecklande av flygsäkerheten. År 2002 inlämnades 515 flygsäkerhetsanmälningar och centralen för undersökning av olyckor inledde undersökning av 15 olyckor och risksituationer. Flygsäkerheten i Finland var god år 2002. I den kommersiella flygverksamheten eller allmänflyget inträffade inga olyckor med dödlig utgång. Inte heller i trafikluftfarten skedde några olyckor, men två allvarliga risksituationer uppkom.

Inom allmänflyget inträffade tre olyckor, av vilka en gällde ett finskt plan i Norge. Inom allmänflyget skadades en person allvarligt. Dessutom inträffade 11 skador. Tre allvarliga risksituationer förekom. Tre varmluftsballonger råkade ut för skador.

Inom fritidsluftfarten inträffade två olyckor med dödlig utgång och en olycka med allvarliga personskador. Dödsolyckorna inträffade vid fallskärmshopp och vid hängglidning med en motoriserad skärmglidare, skadorna med ett ultralätt flygplan. Antalet flygskador inom fritidsluftfarten var 23, av vilka 11 gällde segelplan, 11 ultralätta flygplan och en en motoriserad skärmglidare.

## Ministeriet ställer upp målen

Kommunikationsministeriet ställer upp verksamhetsmålen för Luftfartsinspektionen. Nedan berättas om de viktigaste målen för år 2002 och utfallet.

*Deltagande i det förberedande arbetet med att grunda EU:s flygsäkerhetsmyndighet samt i andra lagberedningsprojekt inom Europeiska unionen som berör Luftfartsinspektionens verksamhetsområde, i samarbete med kommunikationsministeriet.*

Luftfartsinspektionen deltog i grundandet av EASA (European Aviation Safety Agency) och deltar när verksamheten kommer i gång som Finlands företrädare i förvaltningsrådets arbete. Förordningen om grundande av EASA trädde i kraft i september 2002.

*Deltagande i verksamheten inom JAA, de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation, och inom Eurocontrols säkerhetskommission (Safety Regulation Commission), utvecklande av verksamheten och införande av gemensamt beredda bestämmelser.*

Luftfartsinspektionen deltog i JAAs normberedning på samma sätt som tidigare samt i säkerhetskommissionens sammanträden. Införandet av de gemensamma europeiska säkerhetsnormerna fortsatte genom beredning av nationella luftfartsbestämmelser. Luftfartsinspektionen medverkade också i en nordisk arbetsgrupp för harmonisering av införandet av de gemensamma europeiska säkerhetsnormerna.

*Handhavande av myndighetsuppgifterna vid ibrukttagandet av den tredje banan på Helsingfors-Vanda flygplats och av de operativa förfarandena i samband med den.*

Luftfartsinspektionens fält- och flygtrafiktjänstbyrå koncentrerade sig på myndighetsuppgifterna i samband med ibrukttagandet av den tredje banan på Helsingfors-Vanda flygplats. Byggarbetena och förberedelserna i övrigt följdes noga under hela året. Innan banan togs i bruk i november granskade och godkände

Luftfartsinspektionen en mängd anvisningar, system och anordningar för den operativa verksamheten. Till dessa hörde bl.a. startbanans och rullbanornas ljussystem, skyltar och dagmärkningar samt inflygningsinstrumenten, väderobservationssystemen och den tekniska utbyggnaden av markradarn.

#### *Publicering av luftfartsbestämmelser om flygarnas arbets- och flygtid.*

Luftfartsinspektionen publicerade i oktober luftfartsbestämmelsen Begränsning av flyg- och arbetstiden i tung kommersiell flygtrafik. Bestämmelsen trädde i kraft i början av år 2003 och företagen skall till 1.4.2004 ändra sina nuvarande handböcker samt planerings- och övervakningssystem. EU-projektet med gemensamma europeiska flyg- och arbetstidskrav framskred inte som önskat.

#### *Slutförande av verkställigheten av de rekommendationer som ICAO gav vid sin auditering i Finland genom utgivning av en luftfartsbestämmelse om privat flygverksamhet och flygarbete.*

Luftfartsinspektionen beredde en luftfartsbestämmelse om privat flygverksamhet och flygarbete, och avsikten är att skicka den på remiss till luftfartsorganisationerna i början av år 2003. Utkastet till bestämmelse om helikopterflygverksamhet är alltså under arbete.

#### *Ibruktage av ett gemensamt europeiskt databassystem för hantering av risksituationer.*

I samband med utvärderingen av datasystemet konstaterades brister i programmet. Korrigeringsarna har inneburit förseningar, men Europeiska kommissionens gemensamma undersökningscentral torde skicka en produktionsversion till de nationella flygsäkerhetsmyndigheterna år 2003.

#### *Modernisering av systemet för publicering av luftfartsbestämmelser.*

Processen för utarbetande och publicering av luftfartsbestämmelser och -meddelanden förnyades bl.a. när det gäller uppdatering av systemet och anvisningar. Blanketterna slopades ur bilagorna till bestämmelserna och meddelandena, och utgivningen av dessa överfördes till Internet. Vissa blanketter kan också fyllas i elektroniskt. Följande skede i utvecklingsarbetet är att skapa fler elektroniska blanketter och att göra det möjligt att via Internet skicka dem direkt till databasen. På Internet publiceras nu också sådana nationella luftfartsbestämmelser som har sänts ut för utlåtande samt de normer i JAAs hörandeförfarande om vilka Luftfartsinspektionen ger ett eget utlåtande.

#### *Utvecklande av personalens kompetens.*

Inom Luftfartsinspektionen pågår ett projekt för att utveckla personalens förmåga till kundbetjäning, växelverkan och samarbete. Utvecklandet av kompetensledningen inleddes som ett pilotprojekt vid tekniska byrån. Modellen skall under år 2003 börja tillämpas också vid Luftfartsinspektionens andra byråer.

#### *Fokusering på kundbetjäningens effektivitet och kvalitet, säkerställande av ett jämlikt bemötande av kunderna samt förtydligande av Luftfartsinspektionens roll och bild i offentligheten.*

Under året inleddes arbetet med att förbättra de interna serviceprocesserna, samarbetet mellan byråerna samt kundbetjäningens processerna. Kundbetjäningens processerna utvecklades med hjälp av en undersökning av kundtillfredsställelsen vid besiktning av luftfartyg. Luftfartsinspektionens roll och bild i offentligheten förtydligades genom information och profilering. Luftfarten informerades om Luftfartsinspektionens verksamhet genom pressmeddelanden och på webbsidorna. I slutet av året publicerades också en allmän broschyr om Luftfartsinspektionens verksamhet.

 LUFFARTSVERKETS FLYGPLATSER

 ANDRA FLYGPLATSER

MARIE-  
HAMN





Luftfartsverket  
PB 50  
01531 Vanda, Finland

besöksadress:  
Pilotvägen 3 och  
Luftfartsvägen 9, Vanda

telefonväxel (09) 827 71  
telefax (09) 8277 2099  
e-post: [ilmailulaitos@fcaa.fi](mailto:ilmailulaitos@fcaa.fi)

[www.ilmailulaitos.com](http://www.ilmailulaitos.com)