

Vastuullisuusraportti 2018



SISÄLTÖ

3

VASTUULLISUUS FINAVIASSA

Finavia lyhyesti
Keskeiset tapahtumat
Vastuullisuuden olennaiset asiat
Yritysvastuun johtaminen
Sidosryhmäyhteistyö

15

FINAVIA OSANA YHTEISKUNTA

Saavutettavuus
Palvelut ja asiakaskokemus
Taloudelliset toimintaedellytykset
Tehokkuus ja kannattavuus
Taloudellinen lisäarvomme sidosryhmille
Finavia veronmaksajana

29

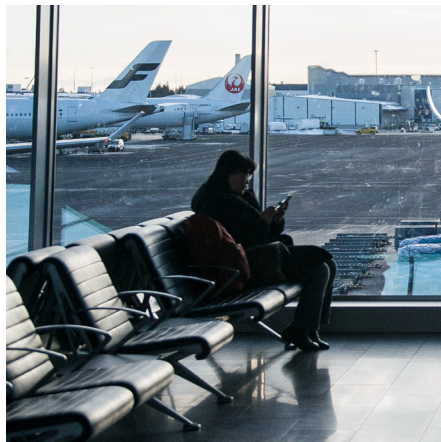
FINAVIAN TURVALLISUUSTYÖ

Turvallisuus ja riskienhallinta
Turvallisuudenhallintajärjestelmä

34

FINAVIA TYÖNANTAJANA

Henkilöstö vuonna 2018
Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus
Työhyvinvointi ja henkilöstötyytyväisyys
Henkilöstön kehittäminen



45

FINAVIAN YMPÄRISTÖTYÖ

Ympäristötyö Finaviassa
Ympäristövaikutukset
Ympäristöluvut
Ympäristöinvestoinnit
Helsinki-Vantaan kehitysohjelman
vastuullisuustyö

55

YMPÄRISTÖRAPORTTI

Lentokonemelun hallinta
Kiiroteiden käyttö ja liikenteen
jakautuminen
Ympäristöpalaute
Ilmanlaatu
Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt
Vesi- ja maaperäpäästöt
Jätteet

79

GRI

Raportointiperiaatteet
GRI-indeksi
Olennaisuustaulukko

Vastuullisuus Finaviassa



Finavia lyhyesti

Finavia on lentoasemayhtiö, jonka tavoitteena on tehdä matkustamisesta sujuvaa ja mutkatonta. Mahdollistamme hyvät lentoyhteydet maailmalle koko maan kattavan lentoasemaverkoston kautta. Asiakkaitamme ovat matkustajat sekä lentoasemillamme liikennöivät lentoyhtiöt.

Helsinki-Vantaan lentoasema on Pohjois-Euroopan johdava vaihtoliikenteen kenttä Euroopan ja Aasian välisessä lentoliikenteessä. Kansainvälisesti kilpailukykyinen lentoasema on tärkeä koko Suomen hyvinvoinnin kannalta. Vaihtoliikenne takaa suomalaisten hyvät lentoyhteydet.

Edistämme yhteiskunnan kilpailukykyä, liikkumista ja kansainvälistymistä huolehtimalla sujuvista, turvallisista ja kustannustehokkaista lentoliikenteen palveluista yhteistyössä lentoasemilla toimivien yritysten ja organisaatioiden kanssa. Vastuullisuutemme ytimessä on kestävä kehitys, saavutettavuus ja turvallisuus, joka on kaiken toimintamme perusta.

”Vastuullisuutemme ytimessä on kestävä kehitys, saavutettavuus ja turvallisuus, joka on kaiken toimintamme perusta.”



KESKEISET TAPAHTUMAT 2018

CO₂-päästövähennykset

10 700

tonnia.

Tähän mennessä
Helsinki-Vantaan ja Lapin
lentoasemien kehitys-
ohjelmat ovat työllistäneet

7 000

henkilötyövuotta.

Työntekijämme ovat yhä
tyytyväisempiä työssään.

People Power -indeksi
nousi ennätyskorkealle

AA+

nostaen Finavian samalla
Innostavimmat yritykset
2019 -listalle.

Työtyytyväisyysindeksi

69,5

(67,5)

Excellent-tason

BREEAM

-ympäristöluokitus

myönnettiin Helsinki-Vantaan
uudelle laajennusosalle,
eteläsiivelle.

Uusi tavaroiden ja
palveluiden toimittajien
eettinen ohjeistus

on yhteenveto Finavian
vastuullisen toiminnan
periaatteista ja käytännöistä.

Vastuullisuuden olennaiset asiat

Keskitymme vastuullisuustyössämme erityisesti niihin asioihin, jotka ovat tärkeimpiä Finavian sidosryhmien ja toimintamme sosiaalisten, taloudellisten ja ympäristövaikutusten näkökulmista. Olennaisimmat vastuullisuusteemat ohjaavat myös yritysvastuuraportointiamme.

Päivitimme Finavian vastuullisuuden olennaiset asiat loppuvuodesta 2018. Työn pohjana hyödynsimme olennaisuusmäärittelyä vuodelta 2015 sekä sidosryhmätutkimusta vuodelta 2017.

Seurasimme olennaisten asioiden päivityksessä GRI 101 Foundation -standardin vaiheita. Tunnistimme olennaiset asiat täydentäen aikaisempia määrittelyjä ajankohtaisella näkemyksellä sekä sidosryhmätutkimuksen avulla, ja priorisoimme ne GRI-standardien suosituksen mukaisesti olennaisuusmatriisiin. Priorisoinnissa arvioimme erityisesti Finavian toiminnan sosiaalisia, taloudellisia ja ympäristövaikutuksia kussakin olennaisessa asiassa. Validoimme olennaiset asiat johtoryhmän keskustelulla ja arvioinnilla.

Merkittävimpinä olennaisuusmäärittelyn muutoksina pidämme Suomen saavutettavuuden nousemista uudeksi ja olennaisimmaksi asiaksi sekä olennaisten asioiden jakautumista kolmeen ryhmään:

1) sidosryhmille ja yhteiskunnalle eniten lisäarvoa tuottaviin asioihin, joita kehitämme proaktiivisesti, 2) toiminnan tehokkuutta parantaviin asioihin, joita kehitämme, seuraamme ja raportoimme sekä 3) toiminnan jatkuvuutta turvaaviin asioihin, jotka pidämme kunnossa.

Raportoimme vuoden 2018 avainluvut GRI-standardia noudattaen tuoreen olennaisuusmäärittelymme mukaisesti. Vuonna 2019 täsmennämme sidosryhmille ja yhteiskunnalle eniten lisäarvoa tuottaviin asioihin liittyvät toimintasuunnitelmamme eli keskitymme saavutettavuuteen, turvallisuuteen, asiakaskokemukseen ja vastuulliseen kasvuun liittyviin suunnitelmiin.



Saavutettavuus

Edistämme ihmisten, palveluiden ja tavaroiden liikkumista mahdollistamalla lentoliikenteen toimintaedellytykset ja näin turvaamalla hyvät lentoliikenneyhteydet kotimaassa ja maailmalla.

Turvallisuus

Turvallisuus on kaiken tekemisemme perusta. Yhdessä lentoasemillamme toimivien kumppaniemme kanssa pidämme huolta lentoliikenteen, matkustuksen ja niihin liittyvien tietojärjestelmien turvallisuudesta. Lentoturvallisuutta valvova viranomais on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (31.12.2018 asti Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi).

Asiakaskokemus

Erinomainen asiakaskokemus ja palveluasenne tekevät lentämisestä sujuvaa ja mutkatonta. Palvelumme helpottavat matkustusta, tarjoavat elämyksiä ja mieleenpainuvia hetkiä sekä ovat turvallisia ja tehokkaita.

Vastuullinen kasvu

Vastuullinen toiminta ja lentoasemien kestävä kehitys ovat Finavian liiketoiminnan ytimessä. Tämä tarkoittaa, että kannamme vastuun toimintamme vaikutuksista ihmisiin, ympäristöön ja yhteiskuntaan – tarkasti ja tunnollisesti, yksityiskohdista huolehtien. Tavoitteenamme on, että toimintamme kehittyessä ympäristövaikutukset eivät kuitenkaan lisäännä.

Hyvinvoiva henkilöstö

Meille on tärkeää, että työyhteisömme voi hyvin ja että Finavia on haluttu työnantaja. Hyvinvoiva henkilöstö varmistaa erinomaisen asiakaskokemuksen, turvallisen matkustuksen ja hyvän yhteistyön asiakkaidemme ja kumppaneidemme kanssa. Mikään näistä ei ole mahdollista ilman työssään viihtyviä osajia, joilla on mahdollisuuksia jatkuvaan kehittymiseen.

Avoin yhteistyö arvoketjussa

Tärkeimpiä sidosryhmiämme ovat lentoyhtiöt, matkustajat, Finavian oma henkilöstö, sadat yritykset lentoasemillamme, viranomaiset, päättäjät ja lentoasemien ympäristössä asuvat asukkaat. Kehitämme toimintaamme ja toimialaa avoimessa vuoropuhelussa yhdessä sidosryhmiemme kanssa.

Uudistumiskyky

Pysyäksemme mukana kansainvälisessä lentokenttien välisessä kilpailussa Finavian ja sen lentoasemien on uudistuttava jatkuvasti. Uudistamme toimintatapojamme ja hyödynnämme teknologioita vastataksemme sidosryhmiemme kasvaviin odotuksiin sujuvasta matkustamisesta ja palvelusta. Tätä työtä teemme yhdessä kumppaniemme kanssa.

Globaalit ympäristövaikutukset

Vähennämme omasta toiminnastamme aiheutuvia ilmastovaikutuksia huolehtimalla lentoasemien energia- tehokkuudesta ja käyttämällä muun muassa uusiutuvaa energiaa. Yhteistyössä lentoyhtiöiden kanssa myötävai- kutamme myös lentoliikenteen ympäristötehokkuuteen esimerkiksi vähentämällä lentokoneiden rullauksia. Vaiku- tamme myös alan kansainvälisessä kehittämisessä.

Paikalliset ympäristövaikutukset

Yhteistyössä lentoyhtiöiden ja lennonvarmistusyhtiö ANS Finlandin kanssa kehitämme ratkaisuja lentoliikenteen melunhallintaan. Kehitämme koko ajan keinoja lento- asemilla käytettävien liukkaudentorjunta- ja jäänestoai- neiden ympäristövaikutusten vähentämiseen. Teemme yhteistyötä lentoasemien naapuruston, kuntien, ympäris- töviranomaisten ja lentoliikennealan toimijoiden kanssa. Lentoasemien toimintaa koskevat tarkat ympäristöluvut ja niitä valvovat alueelliset ELY-keskukset.

Normien mukainen toiminta

Noudatammelakeja ja hyvää hallintotapaakaikessa toimin- nassamme. Viestimme toiminnastamme, johtamisesta ja palkitsemisesta avoimesti. Noudatamme Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siten kuin se on tarkoi- tuksenmukaista huomioiden valtiollisen omistuksen ja toimintamme luonteen.

Sääntelyyn vaikuttaminen

Ennakoimme aktiivisesti kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön ja sääntelytyön vaikutuksia Finavian liike- toimintaan. Käymme aktiivista vuoropuhelua toimialan, naapuriemme ja viranomaisten kanssa. Lentokenttien toi- mintaan vaikuttavat muun muassa kansainväliset ilmailun määräykset ja EU-tason lait ja asetukset.

Vastuullisuuden olennaiset asiat

Olennaisuuden painopistealueet	Sisältö	Johtamisen käytännöt	Finavian toiminnan kannalta olennainen julkaistava tieto
Saavutettavuus	Edistämme ihmisten, palveluiden ja tavaroiden liikkumista mahdollistamalla lentoliikenteen toimintaedellytykset ja näin turvaamalla hyvät lentoliikenne-yhteydet kotimaassa ja maailmalle.	Toiminnalliset tavoitteet Taloudelliset tavoitteet Finavian johtamisjärjestelmä	GRI 202 Markkina-asema GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Turvallisuus	Turvallisuus on kaiken tekemisemme perusta. Yhdessä lentoasemillamme toimivien kumppaniemme kanssa pidämme huolta lentoliikenteen, matkustuksen ja niihin liittyvien tietojärjestelmien turvallisuudesta. Lentoturvallisuutta valvova viranomainen on Traficom.	<u>Yritysvastuun johtaminen</u> Riskienhallintapolitiikka Yritysturvallisuus Turvallisuuden hallintajärjestelmä Riskiarvioinnit Työturvallisuuden hallintajärjestelmä	GRI 416 Asiakkaiden terveys ja turvallisuus GRI 403 Työterveys ja turvallisuus
Asiakaskokemus	Erinomainen asiakaskokemus ja palvelusenne tekevät lentämisestä sujuvaa ja mutkatonta. Palvelumme helpottavat matkustusta, tarjoavat elämyksiä ja mieleen painuvia hetkiä sekä ovat turvallisia ja tehokkaita.	Finavian strategia ja kärkiohjelmat Asiakastyytyväisyystutkimus	GRI 416 Asiakkaiden terveys ja turvallisuus GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Vastuullinen kasvu	Vastuullinen toiminta ja lentoasemien kestävä kehitys ovat Finavian liiketoiminnan ytimessä. Tämä tarkoittaa, että kannamme vastuun toimintamme vaikutuksista ihmisiin, ympäristöön ja yhteiskuntaan – tarkasti ja tunnollisesti, yksityiskohdista huolehtien. Tavoitteenamme on, että toimintamme kehittyessä ympäristövaikutukset eivät kuitenkaan lisäänty.	<u>Yritysvastuun johtaminen</u> Finavian strategia Ympäristökäsikirja ja ympäristöpolitiikka	GRI 201 Taloudelliset tulokset GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset

Yritysvastuun johtaminen

Finavian vastuullisuustyötä ohjaavat yhtiön arvot, toimintaperiaatteet, politiikat ja ohjeistukset, joita kaikki Finaviassa työskentelevät ja yhtiön hallintoon osallistuvat henkilöt noudattavat. Vastuullinen toiminta ja sen edistäminen kuuluvat käytännössä jokaiselle finavialaiselle.

Finavian toiminnan vastuullisuudesta vastaa yhtiön toimitusjohtaja yhdessä johtoryhmän kanssa. Finavian hallitus seuraa aktiivisesti yritys vastuunasioiden johtamista ja käsittelee säännöllisesti yhtiön talouteen, turvallisuuteen, ympäristöasioihin ja sosiaaliseen vastuuseen liittyviä asioita. Finavian hallitus hyväksyy yhtiössä käytössä olevat politiikat. Konsernin tulokortissa yritys vastuunmittareita ovat taloudellinen kannattavuus, asiakastytyväisyys ja turvallisuus.

Ympäristövastuun käytännön toteutumisesta vastaavat ympäristöyksikkö ja kestävän kehityksen johtaja yhdessä liiketoiminta-alueiden ja niiden tulosityksiköiden, lentoasemien, kanssa.

Finavian ympäristöjärjestelmä (ISO 14001) sertifioitiin vuonna 2018. Ympäristöpolitiikka asettaa perusteet Finavian ympäristöpäämäärien ja -tavoitteiden määrittelylle, jotka toimitusjohtaja vahvistaa. Lisäksi tunnistamme ne toiminnot ja palvelut, joilla on merkittävimmät

ympäristövaikutukset, joihin voimme vaikuttaa. Ympäristötavoitteet ja päämäärät jakautuvat pitkän aikavälin (5–10 vuotta) kehitysohjelmiin sekä vuosittaisen toimenpideohjelmiin. Finavia mittaa ympäristövaikutuksia ja seuraa toimenpiteiden toteutumista säännöllisesti.

Talouslyksikön ja talousjohtajan vastuulla on taloudellisen vastuun toteuttaminen käytännön tasolla. Sosiaalisen vastuun huomioiminen ja edistäminen on vastuutettu Finaviassa usealle taholle. Esimerkiksi konsernin henkilöstöasioista vastaavat henkilöstöjohtaja ja henkilöstöyksikkö. Sosiaalisen vastuun johtamista ohjaavat myös yhtiön henkilöstöstrategia ja siitä johdettu tarkempi toimintasuunnitelma sekä yhtiön eettiset periaatteet. Turvallisuusasioiden johtamista ja kehittämistä koordinoi konsernin riskienhallintayksikkö, riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finavia käy viestintäyksikön koordinoimana aktiivista vuoropuhelua sidosryhmiensä kanssa ja ottaa vastuulli-

suustyössään huomioon sidosryhmiltä saamansa palautteen. Yhtiön viestintäpolitiikan mukaisesti pyrimme siihen, että toimintamme on ennakoitavaa ja läpinäkyvää, ja viestimme toiminnastamme avoimesti.

Finavia edellyttää toimittajiltaan lakien, säädösten ja hyvän kauppatavan noudattamista sekä kestävän kehityksen periaatteita ja vastuullisuutta. Hankintapolitiikka määrittää Finavian hankintatoiminnan vastuut ja toimintatavat. Hankintatoimen resursseja ja toimintatapoja kehitetään tavoitteellisesti, jotta sosiaalisen vastuun osa-alueet ja niiden sovellettavuus kaikissa palvelusopimuksissa pystytään varmistamaan. Hankintalainsäädännössä säädetyt menettelytavat ohjaavat Finavian kilpailutuksia. Vuonna 2018 julkaistu tavaroiden ja palveluiden toimittajien eettinen ohjeistus tuo läpinäkyvyyttä kilpailutusvaiheeseen. EU-kynnysarvon alittavissa tapauksissa Finavia vaatii tilaajavastuuvuoroitteen täyttämistä, minkä yhtenä tavoitteena on harmaan talouden torjunta. Hankinnoissa noudatetaan lakia vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalveluiden alalla toimivien yksiköiden hankinnoissa (1398/2016).

Finavia on sitoutunut kaikessa toiminnassaan hyvään hallintotapaan. Tehokas sisäinen valvonta ja riskienhallinta edistävät Finavian toiminnan tuloksellisuutta ja ovat olennainen osa konsernin hyvää hallintoa. Yhtiön eettiset periaatteet, toimintakäsikirja ja muun muassa hankintaperiaatteet linjaavat Finavian normien mukaista toimintaa. Hallinnon läpinäkyvyys varmistetaan noudattamalla Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siltä osin kuin se on tarkoituksenmukaista Suomen valtion omistamassa yhtiössä.

Finavia seuraa yritys vastuutyön tuloksia ja raportoi niistä yritys vastuuraportissa GRI-standardien mukaisilla mittareilla. Viestintäyksikkö vastaa yritys vastuuraportoinnin koordinoinnista.

Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmiimme kuuluu laajasti erilaisia toimijoita suomalaisesta yhteiskunnasta yksittäiseen matkustajaan. Meille on tärkeää käydä jatkuvaa vuoropuhelua sidosryhmiemme kanssa.

Palvelemme päivittäin yli 50 merkittävää lentoyhtiöasiakasta ja vuonna 2018 jo lähes 25 miljoonaa matkustajaa. Erityisen tiivistä vuoropuhelua käymme lentoasemalla toimivien yritysten, viranomaisten, päättäjien ja lentoasemien naapureiden kanssa.

Teemme jatkuvasti yhteistyötä sidosryhmiemme kanssa: tapaamme, kuulemme, keskustelemme ja suunnittelemme yhdessä parempaa lentoasematoimintaa. Keskitymme yhteistyössä erityisesti tärkeimpiin sidosryhmiimme eli sellaisiin yhteisöihin ja toimijoihin, joilla on eniten vaikutusta Finavian liiketoimintaan ja joihin me omalla toiminnallamme vaikutamme.

Jokaisella tärkeällä sidosryhmällä on Finaviassa vastuuhenkilö, joka koordinoi yhteistyötä ja tuo terveiset muille finavialaisille.

Finavian tärkeimmät sidosryhmät



Jäsenyydet toimialajärjestöissä

Finavia osallistuu lentoasema- ja lentoliikennetoimialan kehittämiseen useissa järjestöissä ja työryhmissä sekä on mukana suomalaisissa ja kansainvälisissä matkailualan kehittämisfoorumeissa. Finavia on muun muassa kansainvälisen lentoasemajärjestön ACI (Airport Council International) Europan jäsen ja osallistuu sen työryhmiin. Suomi on lisäksi jäsen kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa, jonka alaisuudessa on muun muassa lentoliikenteen maailmanlaajuinen, vuonna 2021 voimaan astuva päästöjärjestelmä CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Finavia toimii perustajajäsenenä pohjoismaisessa NISA-yhteistyöverkostossa (Nordic Initiative for Sustainable Aviation). Sen tavoitteena on saada biopolttoaineita ilmailualan käyttöön.

Lisäksi Finavia on kehittämässä matkailualaa ja lentoasemien kaupallisia mahdollisuuksia kansainvälisesti World Travel & Tourism Councilin jäsenenä sekä Nordic Travel Retail Groupissa ja Nordic Council of Shopping Centres'ssä. Finavia on Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n jäsen.

Hyväntekeväisyys ja sponsorointiperiaatteet

Finavia lahjoittaa vuosittain rahaa yhteiskunnallisesti tärkeiksi katsomiinsa hyväntekeväisyyskohteisiin. Lisäksi Finavia sponsoroi kohteita, joiden tukeminen edistää yhtiön liiketoimintaa.

Vuonna 2018 hyväntekeväisyyteen ja sponsorointiin käytettiin yhteensä 94 000 euroa (41 700). Sponsoroinnilla tähdättiin erityisesti Suomen matkailun vetovoiman kasvattamiseen. Finavia lahjoitti vuonna 2018 hyväntekeväisyyteen 13 600 euroa (6 500).

Finavian vuoden 2018 tuki kohdistettiin Plan Internationalin kautta kehittyvien maiden tyttöjen koulutukseen, terveyteen, turvallisuuteen ja hygieniaan sekä Suomen Punaisen Ristin Hyvä Joulumieli -keräykseen.

Yhteistyötä lastenoikeusjärjestö Plan International Suomen kanssa on tehty vuodesta 2009 lähtien. Yhteinen varainkeruu lentoasemilla on tuottanut vuoden 2018 loppuun mennessä noin 300 000 euroa kehitysmaiden lapsille. Esimerkiksi turvatarkastuksesta kertyneiden palautuspullojen pantit lahjoitetaan Planille. Myös matkustajat pystyvät tekemään keräyslipaslahjoituksia. Lipaskeräyksellä ja palautuspulloilla kertyi 58 400 euroa vuonna 2018.

Finavia on Suomen Olympiakomitean virallinen yhteistyökumppani. Helsinki-Vantaan lentoasema toimi vilkkaana yhteyspisteenä Etelä-Korean Soulin talviolympialaisiin matkaaville kisaurheilijoille ja -turisteille helmikuussa 2018. Yhteistyö jatkuu myös tulevana vuosina, kun olympialaiset pidetään jälleen Aasiassa; vuonna 2020 Japanin Tokiossa ja vuonna 2022 Kiinan Pekingissä.

Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa

Finavia on merkittävä tavaroiden ja palveluiden ostaja sekä paikallisesti että valtakunnallisesti. Vuoden 2018 hankinnat olivat yhteensä noin 499 miljoonaa euroa. Investointien osuus hankinnoista on kasvanut Helsinki-Vantaan ja Lapin kehitysohjelmien myötä.

Finavia ostaa suuren osan käyttämistään tavaroista, palveluista ja investointihyödykkeistä Suomesta. Vuonna 2018 Finavialla oli yhteensä 3 917 tavar- ja palveluntuottajaa. Näistä 293 oli urakoitsijoita. Vuonna 2019 Finavia panostaa toimitusketjun läpinäkyvyyteen kartoittamalla avaintoimittajat ja hankintamaat tarkemmin hankinta-osaston vastuualueen mukaisesti.

Vastuullisuus ohjaa Finavian yhteistyötä toimittajien ja kumppanien kanssa. Vuoden 2018 lopulla julkaistu tavaroiden ja palveluiden toimittajien eettinen ohjeistus on kooste Finavialle tärkeistä oikean ja vastuullisen toiminnan periaatteista ja käytännöistä, joita odotamme myös yhteistyökumppanien noudattavan.

Toimintatapaohjeistus määrittää muun muassa Finavian yhteistyökumppaneita koskevat kestävä kehityksen sekä yhteiskuntavastuun vähimmäisvaatimukset ja kannustaa toimittajia ympäristön kuormituksen minimointiin ja ympäristöön liittyvien toimintojen tehokkuuden jatkuvaan kehittämiseen. Ohjeistus on olennainen osa Finavian ja toimittajan välistä yhteistyötä ja vuoden 2019 alusta lähtien se liitetään osaksi kaikkia Finavian ja sen yhteistyökumppanien välisiä sopimuksia. Tavoitteena on avoin, tehokas ja molempia hyödyttävä yhteistyö.

Vastuulliset hankinnat

Hankinta ja toimitusketjun hallinta ovat keskeisessä osassa vastuullisuuttamme. Finavia pyrkii jatkuvasti laajentamaan vastuullisten hankintojen skaalaa ja tarkentamaan hankintojen vastuullisuuskriteereitä. Finavialla on vastuullisen hankinnan kehittämiseksi vuoteen 2020 ulottuva toimintasuunnitelma, joka kattaa vastuullisuuden kaikki osa-alueet: taloudellisen vastuun, ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun. Vuonna 2018 julkaistu tavaroiden ja palveluiden toimittajien eettinen ohjeistus on tärkeä osa Finavian vastuullisuustavoitteita. Toimintatapaohjeistus

on vahva viesti ulkomaisille toimijoille siitä, että otamme vakavasti niin ympäristö- kuin sosiaalisetkin vastuut kaikessa toiminnassamme.

Vuonna 2019 Finavia kartoittaa vastuullisuuden kannalta tärkeimmät tuotteet ja palvelut sekä toimittajat. Finavian hankintakategorioilla on omat vastuuhenkilöt, joilla on vastuu kategorian hankinnoista ja toiminnan kehittämisestä yhteistyössä liiketoimintojen kanssa. Muut kulut, kuten lentoliikenteen valvontamaksut ja urakointi, muodostavat itsenäiset osa-alueet.

Hankintakategoriat

Markkinointi ja viestintä	Kaupallinen liiketoiminta	ICT●	Matkustaja- palvelut ja -ratkaisut	HR-palvelut
Yritys- turvallisuus	Kiinteistöt ja energia	Konekalusto, kunnossapito	Urakointi (itsenäinen)	Muut kulut (itsenäinen)

Eri asiat ovat tärkeitä sidosryhmillemme. Taulukossa muutamia poimintoja yhteistyöstä ja esimerkkejä vuodelta 2018.

Sidosryhmä	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2018	Yhteistyön muotoja
Lentoyhtiöasiakkaat	- Asiakaskokemuksen kehittäminen ja digitaaliset palvelut - Tehokkaat ja täsmälliset lentoasemapaalvelut ja kilpailukykyinen hinnoittelu - Säätelyn merkitys kustannustekijänä - Toiminnan jatkuva kehittäminen ja Finavian aloitteellisuus - Tiivis ja avoin yhteistyö sekä viestintä - Helsingin ja Suomen tunnettuuden lisääminen reittikysynnän luomiseksi	- Lentoliikennemaksujen säilyttäminen edullisella tasolla tehokkaan toiminnan ansiosta - Helsinki-Vantaa Euroopan kuudenneksi edullisin päälentoasema - Melunhallinnan yhteistyö suurimpien lentoyhtiöiden kanssa (CEM-yhteistyö) - Automaation lisääminen matkustaja- ja matkatavaraprosesseihin - Lapin reittiliikenteen menestyksellinen kehitys yhdessä Lapin matkailutoimijoiden ja Visit Finlandin kanssa - Suomen kohdemarkkinointi alueiden kanssa	- Säännölliset asiakaskohtaiset tapaamiset, jatkuva vuoropuhelu ja yhteistyö - Helsinki-Vantaan kehitysohjelman kvartaali-infot ja konsultaatiotapaamiset - Reittikehitysanalyysien valmistelu ja yhteinen arviointi - Finavian lentoasemien kansainvälinen näkyvyys - Reittikehitys ja yhteismarkkinointi lentoyhtiöiden kanssa - Helsinki-Vantaan näkyvyys kohdemarkkinalla kampanjoinnilla - Asiakastutkimukset
Matkustajat	- Lentoturvallisuus - Tarkoituksenmukainen lentoasemaverkosto ja monipuoliset yhteydet Suomessa ja kansainvälisesti - Sujuvuus lentoasemalla, asiakaspalvelun korkea taso - Monipuoliset ostos- ja palvelumahdollisuudet	- Jokapäiväinen työ lentoturvallisuuden takaamiseksi - Toiminnan tehostaminen yhteistyössä muiden lentoasematoimijoiden kanssa - Matkustamisen sujuvuuden varmistaminen kehitysohjelmien rakennusvaiheissa - Lentoasemien elämyksellisyyden ja ostosmahdollisuuksien lisääminen - Matkustamisen sujuvoittaminen automaatiota hyödyntämällä - Verkkosivujen ja mobiilisovellusten jatkuva kehittäminen - Lentoasemien toimijoiden yhteiset palvelu- ja kulttuurikoulutukset - Monikieliset opasteet Helsinki-Vantaan lentoasemalla - Kohdennettua palvelua kiinalaismatkustajille	- Henkilökohtaiset palvelutilanteet - Asiakaspalautekanavat ja matkustajatytytyväisyystudkimukset - Verkkosivut, uutiskirjeet, tiedotteet, sosiaalinen media ja mobiilisovellus - Tapahtumat - Yhteistyö lentoasemien muiden palveluntarjoajien kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen luomiseksi
Henkilöstö	- Työhyvinvointi - Kannustava ja oikeudenmukainen palkitseminen - Jatkuva, tiivis yhteistyö ja osallistuminen - Jatkuva osaamisen kehittäminen - Toiminnan tehostamiseen liittyvät kysymykset - Hyvä johtaminen ja esimiestyö - Eettiset toimintatavat	- Työhyvinvointihankkeet - Henkilöstötutkimus - Esimieskoulutukset, vertaistuki, coaching - Henkilöstön osallistuminen arvojen määrittelyyn strategiatyössä ja strategian jalkauttaminen - Henkilöstön asiakaspalvelukoulutukset - Infonäytöt vuorotyö- ja hallintoyksiköihin - TES-työryhmä palkkausjärjestelmän kehittämiseksi - Selkeämpi tavoitteiden asettaminen, suorituksen johtaminen ja arviointi - Suoritukseen perustuvan palkitsemisen kehittäminen	- Kehitys- ja tavoitekeskustelut - Intranet ja infonäytöt - Henkilöstötilaisuudet - Koulutukset - Laajennettu työterveyshuolto - Yhteistyö luottamusmiesten kanssa ja kuukausitapaamiset henkilöstöjärjestöjen kanssa - Puheenvuorot henkilöstöjärjestöjen luottamusmiespäivillä
Viranomaiset	- Vaativuuden mukainen säätelyn ja Finavian omien ohjeiden noudattaminen - Palveluvalttius ja aktiivisuus viranomaisasioissa - Turvallisuusviranomaisten uhka-arvioiden muutokset - Nopea reagointi mahdollisiin ympäristövahinkoihin tai asukasyhteydenottoihin - Ajantasainen ympäristöraportointi	- Lentoasemien turvallisuustoiminnan suunnitelmien tarkastaminen ja harjoittelu yhteistyössä eri viranomaisten kanssa - Säätelyn ja Finavian omien ohjeistusten ja periaatteiden mukainen toiminta - Vaikutaminen toimialan säätelyn kehittämiseen - Euroopan lentoturvallisuusviraston ilmailumääräysten käyttöönotto ja soveltaminen - Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskeissa vastineissa - Selvitykset viranomaisille asukkaiden esille nostamista ympäristövaikutuksista - Ympäristöraportoinnin prosessin kehittäminen - Kyberturvallisuusyhteistyö eri viranomaisten kanssa - Keskustelua ja suunnittelua Kylmäojan kalatalouskunnostuksista	- Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, viranomaistyöryhmät - Toimintaympäristön muutoksiin valmistautuminen ja reagoiminen yhdessä (esim. Tulli, Poliisi, Rajavartiolaitos) - Yhteinen tilannekuva ja viestintä - Avoin ja luotettava raportointi - Osallistuminen jäsenenä Ilmatilanhallinnan neuvottelukunnan työskentelyyn - Yhteiskunnan toiminnan kannalta merkittäväksi kohteeksi määritetyn Helsinki-Vantaan lentoaseman kyberturvallisuuden toteuttaminen yhteistoiminnassa viranomaisten (Traficom) kanssa
Rahoittajat ja omistajat	- Tehokkuus ja kannattavuus - Taloudellisesti kestävästi johdettu liiketoiminta - Toiminnan ja raportoinnin läpinäkyvyys - Vastuullisuus - Osingonmaksukyky	- Kasvuvauhdin ja hyvän tuloksentekokyvyn ylläpitäminen - Vahva tase - Kestävät investointisuunnitelmat - Finavian toimintaperiaatteiden ja -ohjeiden mukainen liiketoiminta	- Tapaamiset ja tiedotus - Taloudellinen raportointi - Yhteydet valtion omistajaohjaukseen - Yhtiökokous

Eri asiat ovat tärkeitä sidosryhmillemme. Taulukossa muutamia poimintoja yhteistyöstä ja esimerkkejä vuodelta 2018.

Sidosryhmä	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2018	Yhteistyön muotoja
Valtio ja kunnat	- Kustannustehokkaiden lentoliikenteen palveluiden tarjoaminen - Suomen ja eri alueiden hyvä saavutettavuus - Elinkeinoelämän ja kilpailukyvyen edistäminen toimivan lentoliikenteen keinoin - Maankäytön suunnittelu lentoasemien ympäristössä uusien melukysymysten estämiseksi - Synergiahöyryjen löytäminen lentoaseman ja kunnan kehittämien toimintojen välille - Paikallinen työllistäminen	- Toiminnan tehostaminen osana lentoliikenteen palveluketjua - Kilpailukykyinen hinnoittelu - Helsinki-Vantaan kehitysohjelma - Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ja verkostolentoasemille tehtyjen investointien työllisyysvaikutukset - Tiivistynyt yhteydenpito EU:n suuntaan - Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskeissa vastineissa - Yhteistyö maakuntaliittojen kanssa maakuntakaavojen laadinnassa ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toimeenpanossa - Yhteistyö Vantaan kaupungin kanssa maankäytön sekä valumavesien ja melunhallinnan kysymyksissä - Lausunnot maankäyttösuunnitelmista - Keskustelut Espoon ympäristölautakunnassa ja Vantaan yleiskaavatoimikunnassa - Yhteistyö Vantaan kaupungin ja Uudenmaan liiton kanssa kaavasunnitteluun liittyen - Yhteistyö Keravan kaupungin kanssa kaupunkisuunnitteluun liittyen - Finavian toiminnan esittely uusille lautakunnille	- Jatkuva vuoropuhelu - Tapaamiset, työryhmät
Lentoasemien lähistöjen asukkaat	- Lentokonemelun ja muiden ympäristövaikutusten minimointi - Avoin keskusteluyhteys, kuuleminen ja vaikuttaminen - Paikallinen työllistäminen	- Vesi- ja maaperäpäästöjen pienentäminen, esimerkiksi keskitetyt jäätöpaikat - Lentokoneiden jatkuvan liu'un laskeutumisen edistäminen - Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ja verkostolentoasemien investointiohjelman työllisyysvaikutukset - Osallistuminen Vantaan ja Espoon alueen tapahtumiin (mm. Kivistö, Leppävaara) - Kouluyhteistyö Vantaalla perusopetusyksikön kanssa - Keskustelua melunhallinnasta ympäristömeludirektiivin edellyttämällä lausuntokierroksella	- Ympäristöpalautekanava ja tiedusteluihin vastaaminen - Säännöllinen raportointi saatavilla myös asukkaille - Internet, sosiaalinen media - Paikallistapahtumat - Osallistavan suunnittelun malli - WebTrak-lennonseuranta- ja melunmittauspalvelu
Lentoasemilla toimivat yritykset, yhteistyökumppanit, alihankkijat ja toimittajat	- Molempia osapuolia hyödyttävät liikesuhteet - Avoin vuorovaikutus ja hyvät henkilösuhteet - Hyvä projektinjohto ja Finavian kyky vastata sovituista velvoitteista - Reilujen kilpailuolosuhteiden luominen lentoaseman toimijoille - Hyvä toimintainfrastruktuuri ja työolosuhteet - Tasapuolinen kohtelu - Finavian vastuullisuus ja hyvä maine kumppanina	- Yhteistyökumppaniverkoston laajentuminen ja kansainvälistyminen - Toimittajayhteistyön syventäminen - Helsinki-Vantaan kehitysohjelman toteuttaminen yhteistoiminnallisella urakkamallilla - Vastuullisten hankintojen toimintasuunnitelma - Ympäristövaikutusten arviointi hankinnoissa - Tavarain ja palveluiden toimittajien eettinen toimintatapaohjeistus - Smart&Clean-tutkimusyhteistyö Aalto-yliopiston kanssa	- Projektiokohtaiset infotilaisuudet potentiaalisille tarjoajille - Sopimusneuvottelut - Päivittävät yhteydet, seurantalaverit ja turvallisuuskokoukset - Kehitysohjelmat - Koulutukset - Sponsorointi ja hyväntekeväisyys
Media	- Luotettava, avoin ja ajantasainen tieto - Johto ja viestintä median tavoitettavissa	Aktiivinen tiedottaminen ja viestintä eri kanavissa	- Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet - Haastattelut - Taustoitettavat tapaamiset - Tapahtumat ja vierailut - Media Desk -palvelu
Sotilas- ja valtionilmailu	- Turvallisuus - Palveluiden taso ja sujuvuus (esim. lentoasemien aukioloajat) - Tehokkuus	- Puolustusvoimien harjoitustoimintaan liittyvä yhteistyö ja sopimukset - Neuvottelut Suomenlahden ilmatilan valvonnan tehostamisessa yhteistyössä Ilmavoimien kanssa - Kolmikantayhteistyö Puolustusvoimat – ANS Finland – Finavia	- Paikallinen keskustelu ja asiakaspalvelu lentoasemilla - Säännölliset yhteistoimintakokoukset ja tapaamiset - Jäsenyys liikenne- ja viestintäministeriön ilmatilanhallinnan neuvottelukunnassa - Työryhmät
Yleisilmailu	- Tuki ja palvelut lentoasemilla - Kuuntelu ja keskustelu - Kausikorttien hinnoittelu - Turvallisuus - Sujuva liikkuminen lentoasemilla	- Harrasteilmailun kausikortin hinta säilyi edellisvuoden tasolla - Ilmailunäytösten ja muiden ilmailutapahtumien mahdollistaminen verkostokentillä - Yhtenäiset toimintatavat lentoasemilla kulkemiseen sekä kulkemisyhteistyön kehittämisen	- Paikallinen keskustelu - Finavian ja Suomen Ilmailuliiton yhteistyöelimen tapaamiset - Suhteet etujärjestöihin ja lentokouluyrityksiin

Finavia osana yhteiskuntaa



Saavutettavuus

Syksyllä 2018 tarkastelimme, mitkä vastuullisuuden näkökohdat ovat Finavialle tärkeimpiä. Tässä prosessissa saavutettavuus nousi olennaisimmaksi vastuullisuusteemaksi. Toimivat lentoyhteydet ovat elintärkeitä paitsi suomalaisten mahdollisuuksille matkustaa nopeasti ja helposti eri puolille maailmaa, myös suomalaisyritysten kansainväliselle toiminnalle ja kilpailukyvyille.

Suomen maantieteellinen sijainti Euroopan pohjoislaidalla asettaa haasteita liikkumiselle ja matkustukselle. Itämeri erottaa Suomen Manner-Euroopasta ja estää näin nopeat juna- ja maantieyhteydet etelään ja länteen.

Hyvien lentoyhteyksien ansiosta haaste kääntyy eduksi: Suomi toimii siltana idän ja lännen välillä ja tarjoaa yhteyksiä Kaukoidästä Keski-Euroopan metropoleihin. Finavian mahdollistamat yhteydet yhdessä lentoyhtiökumppaneiden kanssa tekevät Suomesta keskeisen ja helposti saavutettavan kohteen.

Toimivat lentoyhteydet ovat suomalaisen elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn edellytys, ja huolehtimalla niistä tuotamme merkittävää arvoa sidosryhmillemme sekä koko yhteiskunnalle. Lentoliikennettä tarvitaan muun

muassa tavaroiden tuontiin ja vientiin, kansainväliseen verkostoitumiseen sekä rajat ylittävien arvoketjujen hallintaan. Saavutettavuus on elinehto myös Suomeen suuntautuvan matkailun kehittymiselle.

Suomen lentoyhteydet eivät palvele vain suomalaisia yrityksiä. Kansainvälisesti toimivat yritykset tarkastelevat uusille markkinoille laajetessaan, miten helposti kyseiset markkina-alueet ovat saavutettavissa ja millä tavoin niiden toimitusketjut voidaan järjestää. Sijoittajat pohtivat samoja näkökohtia; hyvät yhteydet tekevät potentiaalisesta sijoituskohteesta kiinnostavamman.

Ihmisten ja tavaroiden on voitava liikkua nopeasti myös maan rajojen sisällä. Finavia kehittää lentoasemaverkostoaan siten, että sen palvelut vastaavat parhaalla

mahdollisella tavalla eri alueiden ja niiden asukkaiden, elinkeinoelämän ja matkailun tarpeisiin.

Maailman talousfoorumi (WEF) arvioi kilpailukykyraportissaan (2017–2018) Suomen lentoasemaverkoston maailman viidenneksi parhaaksi ja Pohjoismaiden parhaaksi.

Airport Industry Connectivity Report 2018 -raportin mukaan Helsinki-Vantaa on yhteyksien määrällä mitattuna Pohjoismaiden parhaiten verkottunut ja koko Euroopan mittakaavassa 12. parhaiten verkottunut keskuslentoasema eli hub-lentoasema. Vuonna 2018 yhteyksien määrää ilmaiseva tunnusluku kasvoi 16 prosenttia edellisvuodesta. Suurista ja keski-suurista lentoasemista vahvempaan kasvuun ylsi vain München.

Palvelut ja asiakaskokemus

Finavia tekee tavoitteellisesti töitä sujuvan matkustamisen ja erinomaisen asiakaskokemuksen eteen. Asiakaskokemuksen kehittäminen on nostettu uudistetussa strategiassamme yhdeksi kärkiohjelmaksi.

Poikkeuksellinen asiakaskokemus on erottautumistekijä kansainvälisessä kilpailussa. Lentoasemien erinomaisuus rakentuu sujuvuudesta ja tehokkuudesta sekä toisaalta viihtyisyydestä ja elämyksellisyydestä. Seuraamme säännöllisesti tutkimusten avulla lentoasemiemme asiakastyytyväisyyden tasoa. Saatua tietoa hyödynnetään asiakkaiden muuttuvien tarpeiden ymmärtämiseksi ja niihin vastaamiseksi. Korjaavia toimenpiteitä tehdään ketterästi. Asiakaskokemuksen mittareiden tavoitetasot vahvistetaan aina vuosittain.

Finavian palveluiden, tilojen ja henkilöstön kehittämistä ohjaavat asiakaskokemuksen pilarit: tunne kiireettömyydestä, varmuudesta ja virkistäytymisestä sekä kokemus suomalaisuudesta. Yhtenäinen palvelukulttuuri edellyttää, että koko lentoasemayhteisö tunnistaa näiden pilareiden merkityksen käytännössä ja kokee niiden edistämisen omakseen. Vuoden 2018 aikana jatkettiin yhtenäisen palvelukulttuurin koulutuksia Helsinki-Vantaan kaupallisille toimijoille.

Helsinki-Vantaan
asiakastyytyväisyys
kansainvälisessä
ASQ-tutkimuksessa

4,17

(skaala 1–5)

Verkosto-
lentoasemien
asiakastyytyväisyyden
keskiarvo

4,26

(skaala 1–5)

Asiakaskokemuksen pilarit ohjaavat lentoasemien suunnittelua ja kehitystyötä

Kehitämme lentoasemien palveluita ja tiloja eri kohderyhmien odotuksien ja tarpeiden mukaan. Vuonna 2018 selvitimme erityisesti vaihtomatkustajien odotuksia ja tarpeita, sillä heidän määränsä kasvaa Helsinki-Vantaalla tasaisesti.

Kiinnitimme huomiota kiinalaisten matkustajien palvelukokemuksen kehittämiseen myös Lapin lentoasemilla, sillä Lapista on tullut suosittu matkakohde kiinalaisten keskuudessa. Finavia käynnisti Lapin lentoasemilla kehitysohjelman entistä viihtyisämpien tilojen ja houkuttelevampien palvelujen tarjoamiseksi matkustajille. Kittilän lentoaseman laajennus avattiin loppuvuonna 2018. Ivalon ja Rovaniemen lentoasemien uudistukset valmistuvat jouluksi 2019.

Asiakaskokemuksen pilarit ovat kiinteä osa Finavian investointiohjelmien suunnittelua ja niiden toteutusta. Esimerkiksi Kittilän lentoasemalla ja Helsinki-Vantaalla suomalaisuus näkyy kotimaisena muotoiluna ja materiaaleina.

Uusi teknologia parantaa asiakaskokemusta

Finavia on eturintamassa hyödyntämässä digitalisaation tuomia kehitysmahdollisuuksia. Etsimme jatkuvasti keinoja prosessien parantamiseksi ja uusien ja mielenkiintoisten palvelujen tarjoamiseksi uuden teknologian avulla. Vuonna 2018 panostimme lentoasemien operatiivisen toiminnan tehostamiseen ja digitaalisten palveluiden kehittämiseen. Työ jatkuu vahvasti vuonna 2019.

Vuonna 2018 keskeisiä kehityskohteita olivat muun muassa tilannekuvan parantaminen ja johtaminen erityisesti poikkeustilanteissa sekä päivittäisjohtamiseen liittyvien optimointityökalujen kehittäminen. Helsinki-Vantaan

lentoasemalla jo yli 2 000 työntekijää hyödyntää Finavian tuottamaa reaaliaikaista tilannekuvaa. Kittilän lentoasemalla otettiin käyttöön koneälyä hyödyntävä lentokonepaikoituksen ja asematasobussien koordinaatiota ohjaava optimointityökalu.

Lentoyhtiöille kehitystoimet tarkoittavat muun muassa aikaisempaa nopeampia kääntöaikoja ja entistä täsmällisempää operointia. Matkustajille parannukset näkyvät sujuvuutena, nopeutena ja helppoutena. Prosessien digitalisaatiolla ja optimoinnilla edistetään myös hyvää työntekijäkokemusta.

Entistä älykkäämpiä palveluita matkustajille

Lentoaseman turvallisuuden ja toimivuuden varmistaminen on Finavialle aina tärkeintä. Sen vuoksi testaamme huolellisesti teknologioiden toimivuutta ennen käyttöönottoa.

Toteutimme vuonna 2018 erilaisia teknologiapilotteja. Testasimme opastesisältöjen kohdentamista lentotietojen perusteella, jolloin pystymme tarjoamaan informaatiota eri kielillä. Kokeilimme chatbotin käyttöä asiakaspalvelussa ja pilotoimme saniteettitilojen puhtaanapitoa reaaliaikaista asiakaspalautta hyödyntäen.

Erinomainen asiakaskokemus myös rakentamisen aikana

Vuosi 2018 sisälsi paljon suunnittelutyötä, kun valmistauduimme tammikuussa 2019 alkavaan Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaali 2:n rakentamiseen. Teemme parhaamme, että palvelulupauksemme "For smooth travelling" toteutuu rakentamisen vaikutuksista huolimatta.

Erinomaisen asiakaskokemuksen ylläpitäminen edellyttää hyvää johtamista koko lentoasemayhteisön suuntaan. Teimme vuoden 2018 aikana tiivistä yhteistyötä kaikkien lentoasemalla toimivien yritysten ja viranomaisten kanssa.

"Finavian palveluiden, tilojen ja henkilöstön kehittämistä ohjaavat asiakaskokemuksen pilarit: tunne kiireettömyydestä, varmuudesta ja virkistäytymisestä sekä kokemus suomalaisuudesta."

Taloudelliset toimintaedellytykset

Strategiamme menestyksekkäs toteuttaminen edellyttää, että Finavia säilyttää taloudellisen tuloksentekokykynsä. Vastuullinen ja kannattava kasvu mahdollistaa lentoasematoiminnan kehittämisen myös tulevaisuudessa.

Vastuullinen kasvu tarkoittaa sitä, että Finavia tekee päätöksiä ja investointeja, jotka kuormittavat ympäristöä mahdollisimman vähän. Se tarkoittaa myös, että Finavia pystyy säilyttämään kilpailuasemansa sekä kehittämään toimintaansa monipuolisesti ja investoimaan. Kaikki nämä tekijät yhdessä turvaavat toiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen siten, että lentoyhtiöiden ja matkustajien odotukset täyttyvät ja ilmailun turvallisuus säilyy ensiluokkaisena.

Finavian tulot muodostuvat lentoyhtiöiden maksamista lentoliikennemaksuista, lentoasemilla toimivien yritysten maksamista liiketila- ja tonttivuokrista, mainospaikkojen vuokratuloista sekä pysäköintituloista. Finavian toimintaa ei tueta verovarilla. Lentoasemaverkoston tappion katamme Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla.

Finavia on merkittävä investoija

Kokonaisinvestointimme vuonna 2018 olivat 239,5 miljoonaa euroa. Viimeisten viiden vuoden aikana eli vuosina 2014–2018 olemme investoineet yhteensä 860 miljoonaa euroa lentoasemiimme. Vuonna 2014 käynnistyneen Helsinki-Vantaan kehitysohjelman arvo nousee yhteensä yli miljardiin euroon.

Lentoliikenteen pitkäjänteinen kehittäminen ja investoinnit ovat mahdollisia riittävän tulorahoituksen ansiosta. Vuonna 2018 liiketoiminnan rahavirta oli 99,3 miljoonaa euroa (105,7), millä katettiin operatiivisen toiminnan ylläpitoon ja kehittämiseen liittyviä rahoitustarpeita. Tämän lisäksi Helsinki-Vantaan kehitysohjelmalla rahoitettiin komititoitujen velkojen nostoilla.

Vakaa rahoitusasema

Finavialla on vahva rahoitusasema, joka tukee tulevia kehitysinvestointeja. Konsernin rahavarat olivat vuoden 2018 lopussa 22,8 miljoonaa euroa (14,6).

Korollisia velkoja Finavialla oli vuoden lopussa 323,1 miljoonaa euroa (310,3) – investointeja rahoitetaan tulorahoituksen lisäksi myös vieraalla pääomalla. Nettovelkojen määrä oli 300,3 miljoonaa euroa (295,7). Rahoitustarve määräytyy pitkän ajan liiketoimintasuunnitelmamme perusteella, jossa arvioidaan niin tulorahoituksen kehittymistä kuin myös tulevia operatiivisia ja strategisia investointitarpeita.

Vuoden 2018 lopussa käyttämättömiä, pitkäaikaisia luottojärjestelyjä Helsinki-Vantaan laajennuksen rahoittamiseksi oli yhteensä 180 miljoonaa euroa. Finavialla on myös 250 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma.

Finavia hyödyntää investointiensa rahoituksessa pääosin projektirahoitusta, joka sopii hyvin laajoihin strategisiin infrastruktuurihankkeisiin. Lainatyyppi tukee myös Finavian pitkän aikavälin ansaintalogiikkaa, jossa lentoasemainvestoinnit tuottavat tuloa erittäin pitkällä aikajännteellä ja toisaalta matkustajamäärien odotetaan kasvavan.

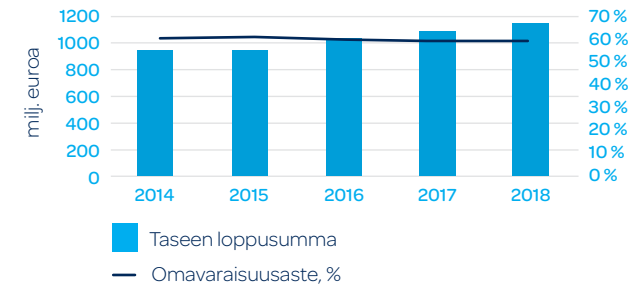
Omaraisuusasteemme oli vuoden 2018 lopussa 58,7 prosenttia (58,4 %). Tavoitteena on säilyttää omaraisuusaste vähintään 40 prosentissa. Finavian investointiohjelmat on suunniteltu siten, että kasvuodotusten toteutuessa vakavaraisuus säilyy kaikissa tilanteissa hyvällä tasolla.

Osinkoa jakokelpoisten varojen puitteissa

Finavian tavoitteena on maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa. Määriteltä osingonjakopolitiikkaa ei ole.

Tilikauden 2018 tulos oli 45,3 miljoonaa euroa (37,7). Finavian hallitus on esittänyt, että tilikaudelta jaettaisiin osinkoa 11,1 miljoonaa euroa (8,3).

Taseen loppusumma ja omavaraisuusaste, 2014–2018



Investoinnit ja oikaistu käyttökate-%, 2014–2018



(*) Kertaluonteisiin eriin sisältyvät Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaan liittyvät alaskirjaukset, uusien ja purettujen ylimääräisten ympäristövarausten vaikutus, voitto- ja tulospalkkiot, LAK:n ja Aviatontti IV:n myyntituotot, yritysjärjestelyihin liittyvät neuvontakulut sekä riita-asioihin liittyvät asianajokulut.

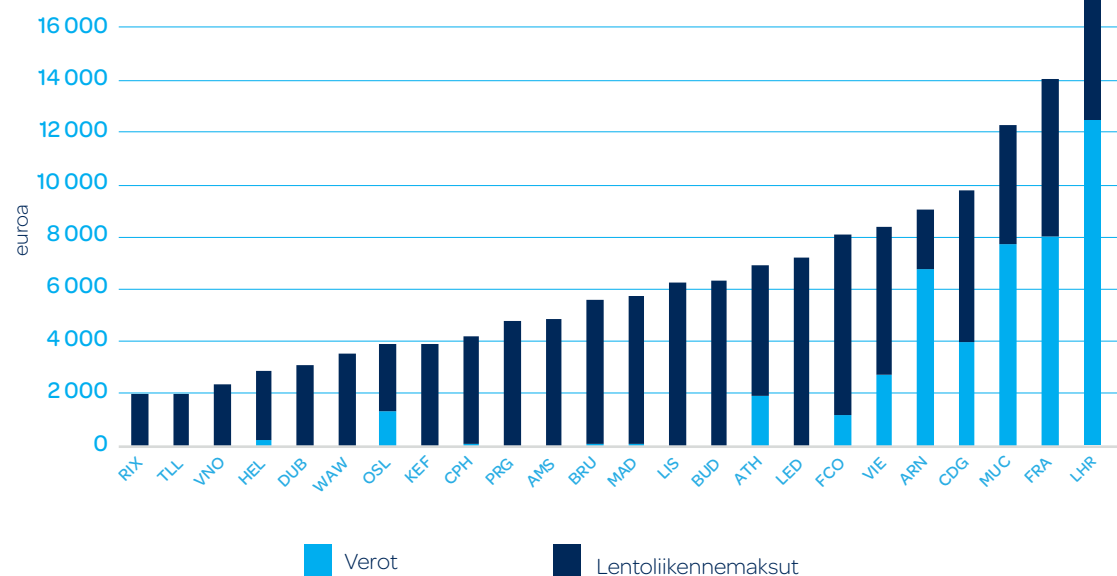
Tehokkuus ja kannattavuus

Finavian toiminnallinen tehokkuus on jo vuosia ollut varsin hyvä – näin myös vuonna 2018. Tämä heijastuu myös Finavian lentoyhtiöiltä perimiin maksuihin, jotka ovat Euroopan alhaisimpien joukossa.

Tehokkuus on yksi Finavian liiketoiminnan kestävän ja kannattavan kasvun peruspilareista. Lentoasemien kehittäminen ja ylläpito on hyvin pääomavaltaista liiketoimintaa, jolloin tehtyjen investointien tehokas hyödyntäminen on olennaista.

Toiminnallisen tehokkuuden kehittäminen on kasvavien liikenne- ja matkustajamäärien aikana Finaviassa päivittäisen tekemisen ytimessä. Näin taataan sujuva matkustaminen ja lentokoneiden lyhyet kääntöajat. Kustannustehokkuus puolestaan tarkoittaa, että yksikkökustannuksemme alenevat kutakin matkustajaa ja laskeutumista kohden. Tämä tukee Finavian kilpailukykyä, sillä se mahdollistaa myös edulliset lentoyhtiöiltä perittävät lentoasemamaksut.

**Helsinki-Vantaan kansainvälinen kilpailukyky:
lentoliikennemaksut 2018 – Airbus A321**



RIX=Riika, TLL=Tallinna, VNO=Vilna, HEL=Helsinki, DUB=Dublin, WAW=Varsova, OSL=Oslo, KEF=Keflavik, CPH=Kööpenhamina, PRG=Praha, AMS=Amsterdam, BRU=Bryssel, MAD=Madrid, LIS=Lissabon, BUD=Budapest, ATH=Ateena, LED=Pulkovo, FCO=Fiumicino, VIE=Wien, ARN=Arlanda, CDG=Charles De Gaulle, MUC=München, FRA=Frankfurt, LHR=Heathrow

Lähde: Airportcharges.com

Kilpailukykyinen hinnoittelu

Eurooppalaisten päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaan lentoliikennemaksut ovat jo vuosia olleet edullisia. Vuonna 2018 lentoliikennemaksumme olivat kuudenneksi edullisimmat Euroopan 23 päälentoasemasta. Tuemme lentoyhteyksien laajentumista tarjoamalla lentoyhtiöille alhaiset lentoliikennemaksut ja alennuksia uusille reiteille.

Euroopan komission pyrkimyksenä on yhtenäistää lentoasemien veloittamia liikennemaksuja niin, että ne ovat yhtenevät kotimaan liikenteessä ja kansainvälisessä liikenteessä. Finavia on vuosina 2017–2018 tasannut kansainvälisen ja kotimaan liikenteen matkustajamaksuja. Vuonna 2018 lentoliikennemaksuja korotettiin 1,5 prosenttia.

Vuoden 2019 alusta Finavia korotti lentoliikennemaksuja 2,1 prosenttia vuoden 2018 tasosta. Hinnanmuutokset johduivat lentoasemien investointiohjelmien myötä kohonneista poistoista ja pääoman kustannuksista.

Pitkällä aikavälillä Finavian palveluiden hinnat ovat alentuneet. Lentoliikennemaksut ovat alentuneet reaalisesti yhteensä 8 prosenttia vuosina 2004–2018 eli keskimäärin noin 0,6 prosenttia vuosittain.

Tulostaso alueellisilla verkostolentoasemilla

Helsinki-Vantaan jälkeen merkittävimmät matkustajamäärien kasvut nähtiin vuonna 2018 jälleen pohjoisen lentoasemilla. Lapin lentoasemilla palveltiin lähes 1,5:tä miljoonaa matkustajaa, ja matkustajamäärät kasvoivat viime vuonna yhteensä 8,6 prosenttia. Tämä nosti koko lentoasemaverkoston matkustajamäärää.

Alueellisen lentoasemaverkoston laajuuteen ja palvelukykyyn nähden matkustajamäärät ovat paikoin kuitenkin alhaiset, ja verkostoliiketoiminnan tulos jäi vuonna 2018 tappiolliseksi, kuten edellisvuonna. Tulosta on kuitenkin pystytty parantamaan kasvaneen liikevaihdon ja kulujen

hallinnan kautta. Lentoasemaverkoston tappiot katetaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla.

Yksittäisen lentoaseman taloudellisen tuloksen muodostumiseen vaikuttavat merkittävimmin matkustajamäärä, lentoliikenteen rakenne ja asiakasrakenne sekä lentoaseman aukioloajat, joilla on olennainen vaikutus henkilöstökustannuksiin. Lentoasematoiminta on hyvin pääomavaltaista, mikä tarkoittaa, että huomattava osuus Finavian ja lentoasemaverkoston kustannuksista on kiinteitä ja sääntelyn määrittämiä. Henkilöstökulujen osuus on myös huomattava, keskimäärin noin 40 prosenttia.

Viime vuosina useiden verkoston lentoasemien tulostaso on kohentunut matkustajamäärien kasvun ja toiminnan tehostamisen ansiosta. Matkustajamäärien kasvu on ollut voimakkainta Lapissa, minkä lisäksi myös alueelliset pääkentät ovat lievästi kasvavia. Sen sijaan Oulun eteläpuolella sijaitsevilla pienemmillä lentoasemilla matkustajamäärien trendi on laskeva. Verkoston lentoasemien tulosta on kyetty parantamaan ennen kaikkea Lapin lentoasemilla sekä alueellisilla pääkentillä.

Sivulla 23 olevassa kaaviossa on esitetty esimerkkinä erään suurehkon lentoaseman tuloksen muodostuminen vuonna 2018. Lentoaseman kansainvälinen matkustus kasvoi ja koko matkustajamäärä oli useampi sata tuhatta. Kasvusta huolimatta tappio oli -1,1 miljoonaa euroa (-1,3). Finavia ei raportoi yksittäisten lentoasemien taloudellista tulosta.

Yhtenäishinnoittelu eri lentoasemilla

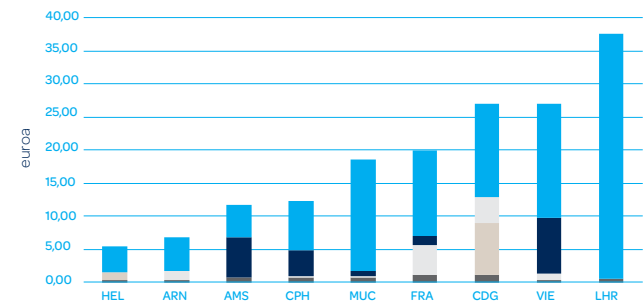
Suomessa lentoyhtiöiltä peritään samasta palvelusta samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta. Tätä kutsutaan verkostoperiaatteenksi.

EU-sääntelyn mukaan kunkin lentoaseman tulisi olla

kannattava, mutta verkostoperiaatteen myötä tappiollisia lentoasemia on lupa tukea Helsinki-Vantaan kaupallisilla tuotoilla. Ilman verkostoperiaatetta ja Helsinki-Vantaan tuotoista annettavaa tukea Finavian olisi nostettava merkittävästi verkostolentoasemiensa hintatasoa, jotta toiminta olisi taloudellisesti kestävällä pohjalla.

Vähäisistä liikennemääristä johtuen mahdollisuudet kaupallisten tuottojen kasvattamiseen muualla kuin Helsinki-Vantaalla ja verkoston suurimmilla kentillä ovat rajalliset. Pitkällä aikavälillä kotimaan sisäisen lentoliikenteen vähentyminen jatkuu usealla lentoasemalla. Syitä tähän ovat kaupungistuminen ja muiden liikennemuotojen kilpailukyyn parantuminen.

Vaihtomatkustuksen maksut eräillä päälentoasemilla vuonna 2018



- Avustamispalvelumaksu
- Trafin valvontamaksu
- Infrastruktuurimaksu
- Turvamaksu
- Matkustajamaksu

Helsinki-Vantaa ei kerää turvamaksua kansainvälisiltä matkustajilta, joiden lähtömaana on EU-maa, Norja, USA, Islanti tai Sveitsi.

Esimerkki erään suuren lentoterminalin taloudellisen tuloksen rakenteesta vuonna 2018



Taloudellinen lisäarvo sidosryhmillemme

Kannattava liiketoiminta perustuu siihen, että voimme täyttää asiakkaidemme tarpeet sekä kustannuksiltaan että toiminnoiltaan tehokkaalla tavalla. Huomattavin taloudellinen vaikutus suomalaiseen yhteiskuntaan syntyy, kun tarjoamme lentoliikenteelle mahdollisuuden toimia tehokkaasti. Se taas puolestaan tukee myös yhteiskuntamme kilpailukykyä. Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa.

Taloudellisesti kestävä toiminta on edellytys sille, että voimme huolehtia vastuullisesti henkilöstöstämme ja omaisuudestamme sekä investoida lentoasemaverkostomme kehittämiseen. Taloudellisesti kestävällä pohjalla oleva liiketoiminta edistää lisäksi lentoasemiemme houkuttelevuutta uusille lentoyhtiöille ja matkustajille.

Huolehtimalla kilpailukyvyystämme luomme myös työtä koko Suomeen. Merkittävin vaikutus on Helsinki-Vantaan kehitysohjelmalla, jonka myötä lentoasemalle on arvioitu syntyvän 5 000 pysyvää työpaikkaa. Tähän mennessä

kehitysohjelman rakennusaikainen työllisyysvaikutus on 6 600 henkilötyövuotta. Yhteensä sen arvioidaan olevan koko rakennusaikana noin 15 800 henkilötyövuotta. Lapin investointiohjelman arvioidaan työllistävän rakennusaikana 840 henkilötyövuotta.

Loimme taloudellista arvoa 391 miljoonaa euroa

Finavia luo toiminnallaan taloudellista arvoa useille eri sidosryhmille. Vuonna 2018 tuotimme taloudellista arvoa yhteensä 391,0 miljoonaa euroa (381,9). Sidosryhmille

jaettu taloudellinen arvo oli yhteensä 464,5 miljoonaa euroa, mikä ylittää tuottamamme taloudellisen arvon 73,5 miljoonalla eurolla.

Ostettuihin tavaroihin, materiaaleihin ja palveluihin liittyvät kulut olivat 356,9 miljoonaa euroa (304,2), missä näkyi Finavian korkea investointien taso. Investoinnit olivat yhteensä 239,5 miljoonaa euroa (181,8). Rahoituskulut olivat 4,0 miljoonaa euroa (7,0). Henkilöstölle palkkoina, palkkioina ja muina henkilöstökuluina maksettiin 122,6 miljoonaa euroa (125,7).

Finavian tuottama ja jakama taloudellinen lisäarvo vuonna 2018



Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset

Tuotamme yhteiskunnalle merkittäviä vaikutuksia työllistämällä ja mahdollistamalla liiketoimintaa koko Suomessa. Finavian toiminnan vaikutukset lisääntyvät ja moninaistuvat Helsinki-Vantaan yli miljardin euron kehitysohjelman myötä olennaisesti.

Sidosryhmä	Suorat vaikutukset	Epäsuorat vaikutukset
Suomalainen yhteiskunta	Toimiva lentoliikenne tukee keskeisesti Suomen kilpailukykyä. Finavian vastuulla on huolehtia lentoasemien kilpailukykyä kattavien lentoyhteyksien ylläpitämisestä. Maailman talousfoorumi (WEF) arvioi kilpailukykyraportissaan 2018 Suomen lentoasemaverkoston edelleen maailman viidenneksi parhaaksi ja Pohjoismaiden parhaaksi. Helsinki-Vantaan kehitysohjelman työllisyysvaikutuksen arvioidaan olevan rakennusaikana noin 15 800 henkilötyövuotta. Vuonna 2018 työllisyysvaikutus oli 2 200 henkilötyövuotta. Lisäksi lentoaseman matkustajamäärän kasvu synnyttää arviolta 5 000 pysyvää työpaikkaa. Lapin investointiohjelman työllistymisvaikutus on rakentamisen aikana 840 henkilötyövuotta. Vuonna 2018 se oli 400 henkilötyövuotta. Lentoliikenne kokonaisuudessaan tuottaa yhteensä 3,2 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta ja työllistää noin 100 000 ihmistä Suomessa joko suoraan tai välillisesti.	
Asiakkaat	- Finavia mahdollistaa kattavat lentoyhteydet suomalaiselle yhteiskunnalle, ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle. - Lentoyhtiöasiakkaille Finavia tarjoaa kustannustehokkaita ja täsmällisiä lentoasemapalveluita. - Finavia mahdollistaa lentoharrastuksen sekä yritysluonteisen lentotoiminnan edullisilla kausimaksuilla.	- Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestäväällä tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. - Finavia pyrkii tehostamaan jatkuvasti toimintaansa, mikä tukee kilpailukykyistä hinnoittelua. Lentoyhtiöiltä perittävät maksut ovat eurooppalaisten päälentoasemien joukossa kuudenneksi edullisimmat. - Finavia edistää ilmailukulttuuria Suomessa ja tukee suomalaista harrasteilmailua vuosittain sadoilla tuhansilla euroilla pitämällä yleisilmailijoiden kausikorttien hintatason alhaisena. - Heinäkuussa 2019 Finavia laskee verkostolentoasemilla operaatiokohtaisilla maksuilla lennettävien koulutuslentojen läpilaskuja 50 prosenttia.
Henkilöstö	- Finavia-konsernin palveluksessa oli vuoden 2018 lopussa 2 852 henkilöä (2 696). - Finavia tarjoaa työpaikkoja eri puolilla Suomea, kaikilla lentoasemillaan. - Finavia investoi henkilöstönsä osaamiseen erilaisin koulutuksin, kannustaa lentoasemilla moniosaajuuteen ja tukee henkilöstönsä hyvinvointia eri keinoin. - Finavia panostaa nuorten työllistymiseen ja rekrytoi lentoasemilleen kymmeniä kesätyöntekijöitä.	- Maksetut palkat ja palkkiot vaikuttavat yksityiseen kuluttamiseen ja henkilöstön maksamat verot yhteiskunnallisen hyvinvoinnin tuottamiseen. - Helsinki-Vantaan työllisyysvaikutukset kehitysohjelman rakentamisaikana ovat mittavat, yhteensä noin 15 800 henkilötyövuotta. - Lapin kehitysohjelman työllisyysvaikutukset ovat yhteensä noin 840 henkilötyövuotta.
Tavaran- ja palveluidentoimittajat	- Finavia ostaa mm. kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluja, vartiointi- ja turvatarkastuspalveluja, rakentamis- ja urakointipalveluja sekä asiantuntijapalveluja, kuten suunnittelu- ja sääpalveluja. - Merkittävimmät investoinnit liittyvät lentoasemien kehittämiseen ja ylläpitämiseen. Helsinki-Vantaan kehitysohjelman arvo nousee yli miljardiin euroon. Lisäksi investoimme lentoasemaverkoston; esim. Lapin lentoasemilla käynnistyi 55 miljoonan euron investointiohjelma vuonna 2018.	- Finavia pyrkii pitkäaikaisiin yhteistyösuhteisiin. Toimintaa kehitetään läheisessä yhteistyössä kumppaneiden kanssa, mikä tukee myös toimittajien liiketoimintamahdollisuuksia. - Finavia tekee hankintoja sekä keskitetysti että paikallisesti.
Suomen valtio	- Finavia maksaa tuloveroja, kiinteistöveroja ja arvonlisäveroja. - Finavia kerää Traficomien puolesta lentoliikenteen valvontamaksua, joka tilitetään Traficomille. Vuonna 2018 maksuja oli 13,3 miljoonaa euroa (12,1). - Finavia maksaa osinkoa omistajalleen Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa. Yhtiön hallitus on esittänyt, että tilikaudelta 2018 osinkoa jaetaan 11,1 miljoonaa euroa.	- Finavia tukee yhteiskunnan kehittymistä ja hyvinvointia maksamalla veroja sekä tarjoamalla työpaikkoja Suomessa. - Finavia pyrkii toimimaan taloudellisesti kestäväällä tavalla siten, että se huolehtii oman toimintansa tehokkuudesta vertailuryhmänään eurooppalaiset lentoasemat. Näin Finavia voi tukea suomalaisten yritysten kilpailukykyä ja suomalaisten hyvinvointia.
Rahoittajat	- Finavian tavoitteena on rahoittaa ylläpitoinvestoinnit tulo-rahoituksella. Kasvun edellyttämää laajennusinvestointeja voidaan rahoittaa pitkäaikaisin lainoin. - Euroopan investointipankki myönsi Finavialle 230 miljoonan euron lainan vuonna 2016. Pohjoismaiden Investointipankki (NIB) myönsi Finavialle 150 miljoonan euron lainan Helsinki-Vantaan laajennusta varten vuonna 2015.	Finavian tavoitteena on pitää omavaraisuusaste tasolla, joka mahdollistaa rahoituksen hankkimisen kustannustehokkaasti. Omavaraisuusaste 31.12.2018 oli 58,7 % (58,4).

Finavia veronmaksajana

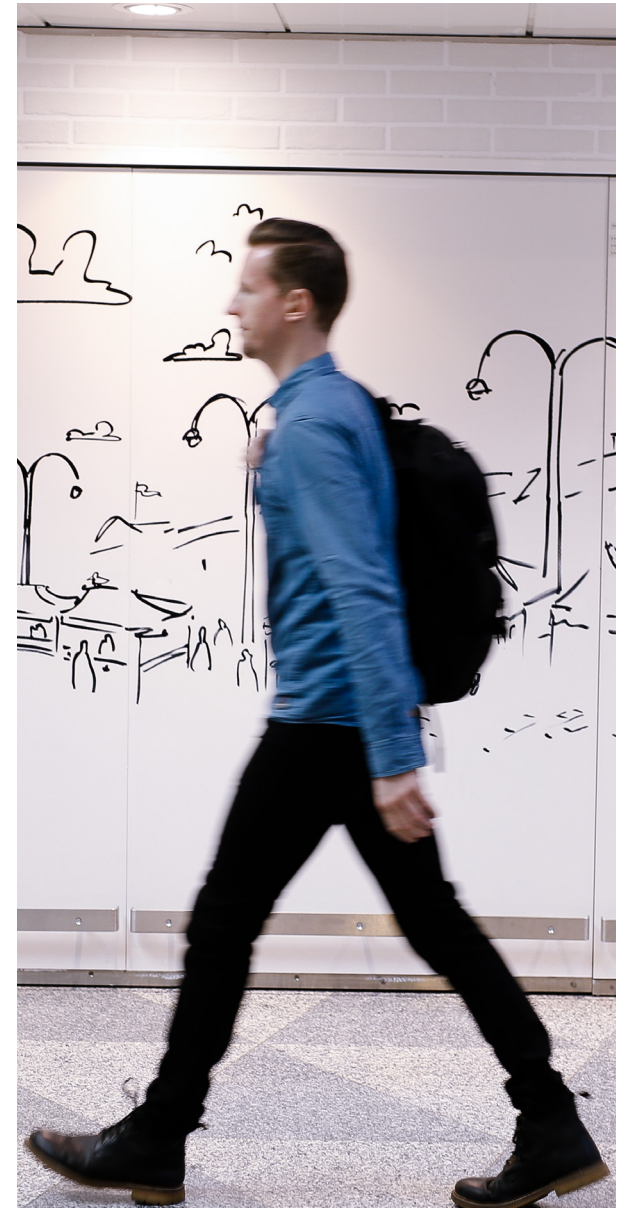
Liiketoiminnastamme syntyy vuosittain verokertymää useiden verojen ja veroluonteisten maksujen muodossa. Vuonna 2018 maksoimme ja tilitimme veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 81,1 (77) miljoonaa euroa.

Finavialla on liiketoimintaa ainoastaan Suomessa, ja maksamme tuloksestamme verot sekä muut veronluonteiset maksut Suomeen suomalaisen lainsäädännön mukaisesti. Finavia ei ole määritellyt erillistä verostrategiaa.

Verotukseen liittyvistä asioista vastaa Finaviassa talousjohtaja, joka raportoi tarvittaessa aiheesta hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Finavia toimii aktiivisessa yhteistyössä veroviranomaisen kanssa ja esimerkiksi pyytää verottajalta ennakkopäätöksiä tulkinnanvaraisissa kysymyksissä, jotta verotukselliset epävarmuustekijät voitaisiin minimoida. Maksu- ja ilmoitusvelvollisuus toteutetaan Finaviassa oikea-aikaisesti.

Finavia varmistaa, että sillä on konsernissa riittävästi verotukseen liittyvää asiantuntemusta. Finavia voi tarvittaessa ostaa verotukseen liittyviä asiantuntijapalveluita. Vuonna 2018 käytettiin myös ulkopuolisia veroneuvontapalveluita.

Finavian veroihin liittyvään raportointiin ei liity arvioita. Raportointi perustuu konsernin tilinpäätöstietoihin ja kirjanpitoluottamukseen.



Maksetut verot ja veroluonteiset maksut

Konsernin liikevaihto oli 377,3 miljoonaa euroa (373,6) ja tilikauden tulos ennen veroja 58,4 miljoonaa euroa (47,6). Konsernin palveluksessa oli tilikauden 2018 lopussa yhteensä 2 852 henkilöä.

Finavian maksettavia veroja ja veroluonteisia maksuja oli vuonna 2018 yhteensä 39,1 miljoonaa euroa (34,7). Yhtiö maksoi kaikki veronsa Suomeen kuten edellisvuonna. Finavia ei maksa eikä tilitä veroja OECD:n määrittelemiin veroparatiisivaltioihin eikä ole myöskään saanut tukea kyseisistä maista.

Finavia sai vuonna 2018 julkisia tukia yhteensä 52 500 euroa. Tuista on kerrottu yhtiön tilinpäätöksessä vuodelta 2018.

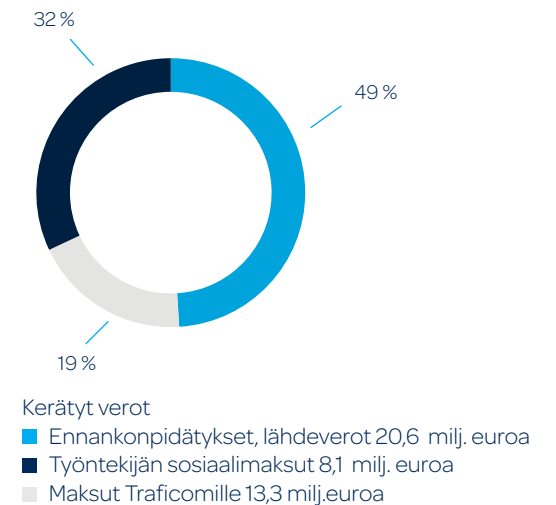
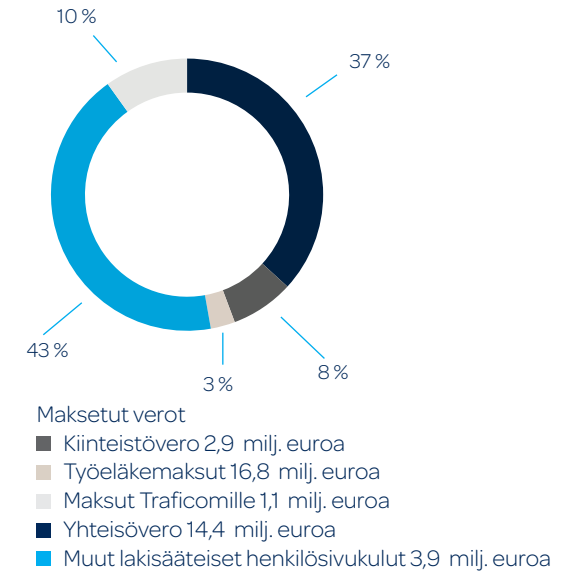
Yhteisövero sisältää tilikauden tulokseen kirjatut verot sekä edelliseltä kaudelta kirjatut verot (ei sisällä laskennallisia veroja). Maksut Trafille sisältävät lentoliikenteen valvontamaksut sekä muut ilmailuun liittyvät maksut.

Tilitetyt verot ja veroluonteiset maksut

Finavia puolestaan keräsi ja tilitti veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 42,0 miljoonaa euroa (42,3). Kerätyt verot ja veroluonteiset maksut eivät jää Finavian tulokseen, vaan yhtiö toimii näiden osalta läpilaskuttajana.

Lentoliikenteen valvontamaksu on lentoyhtiöiltä kerätävä Traficommin lakisääteinen maksu, jonka Finavia tilittää Traficomille. Maksu ei liity Finavian tuottamiin lentoasemapalveluihin, ja se peritään eduskunnan vahvistamana viranomaismaksuna kaikilta lentoyhtiöiltä.

Kerätyt ja tilitetyt verot vuosilta 2018 ja 2017 eivät sisällä arvonlisäveroa. Finavia sai vuonna 2018 arvonlisäveron palautuksia enemmän kuin se keräsi ja tilitti.



Finavian turvallisuustyö



Turvallisuus ja riskienhallinta

Finavialla kaiken toiminnan perusta on turvallisuus. Sen eteen tehdään koko ajan aktiivisesti töitä. Vuonna 2018 riskienhallinnan erityisiä painopisteitä olivat Helsinki-Vantaan kasvava matkustajamäärä sekä kyber- ja tietoturvallisuuden kehittäminen.

Finavialla turvallisuus ja riskienhallinta käsitetään niiden laajassa merkityksessä. Organisaatiossa on selkeät roolit, vastuut ja toimintamallit turvallisuuden varmistamiseksi. Riittävällä omavalvonnalla yhtiö arvioi riskienhallintaansa.

Lentoasemilla turvallisuus tarkoittaa muun muassa lentoturvallisuutta, siviili-ilmailun turvaamistoimintaa, työturvallisuutta, kyberturvallisuutta ja tietoturvallisuutta. Nämä osa-alueet luovat yhdessä kokonaisturvallisuuden – niin sanotun yrittäjäturvallisuuden. Korkeatasoisella yrittäjäturvallisuudella ja ennakoivalla turvallisuustyöllä varmistetaan Finavian liiketoiminnan jatkuvuus, turvallisuus ja vaatimusten mukaisuus joka tilanteessa.

Finavia havainnoi turvallisuustoimintatapojensa mukaisesti menettelytapoja ja analysoi toimintaansa jatkuvasti. Yhtiö osallistuu aktiivisesti keskusteluun ja pyrkii vaikuttamaan sääntelyyn asioissa, jotka luovat ja parantavat turvallisuutta.

Turvallisuuden järjestelmällinen kehittäminen vuonna 2018

Finavialla panostetaan merkittävästi turvallisuustyön kehittämiseen. Yhtiö kehittää jatkuvasti siviili-ilmailun turvallisuutta sekä lentoasema-alueilla työskentelevien turvallisuutta. Finavian lentoasemat ovat turvallisia ympäristöjä.

Lentoturvallisuusjärjestelmien vaatimukset pohjautuvat kansalliseen ja kansainväliseen sääntelyyn. Finavia noudattaa kaikessa toiminnassaan viranomaisten ohjeita ja asetuksia.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n (European Aviation Safety Agency) regulaation mukainen, Finavialle myönnetty sertifikaatti on ollut voimassa vuoden 2017 joulukuusta alkaen. EASA:n asettamien ilmailumääräysten tavoitteena on varmistaa, että lentoliikenteen turvallisuus on samalla tasolla kaikkialla Euroopassa. Määräysten mukaisesti jokaisella Finavian lentoasemalla muun muassa järjestetään kahden vuoden välein iso yhteistoi-

mintaharjoitus viranomaisten ja keskeisten sidosryhmien kanssa. Pienempiä harjoituksia järjestetään vuosittain.

Vuoden 2018 aikana syvennettiin turvallisuusyhteistyötä viranomaisten kuten Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen kanssa. Aktiivinen tiedonjako ja yhteisen tilannekuvan ylläpitäminen viranomaisten kanssa tiivistyi.

Turvallisuuden ylläpitämisen kustannukset vuonna 2018 olivat noin 45,9 miljoonaa euroa (44), mistä valtaosa muodostui turvallisuusmääräysten mukaisten turvatarkastusten järjestämisestä ja investoinneista turvallisuusteknologiaan. Koko lentoasemaverkostolla on määrämuotoiset, tehokkaat ja tarkoituksenmukaiset menettelyt turvallisuuden ylläpitämiseksi. Finavia kehittää turvallisuudenhallintaansa järjestelmällisesti parhaiden kansallisten ja kansainvälisten toimintatapojen löytämiseksi.

Vuonna 2018 Finavia investoi Helsinki-Vantaan vaihtomatkustajien turvatarkastuksen kehittämiseen.

Lentoasemalla otettiin käyttöön aivan uudenlaista teknologiaa Aukion avaamisen yhteydessä alkuvuonna 2019. Laadukas turvallisuustyö ja jatkuva kehittäminen siviili-ilmailun turvallisuuden takaamiseksi noudattavat kansallisia ja kansainvälisiä viranomaisvaatimuksia ja mahdollistavat sujuvan matkustamisen miellyttävästi ilman ruuhkia.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelman riskienhallinta

Lentokenttäalueiden liikenne on huolella suunniteltu kokonaisuus, jossa matkustajien ja työntekijöiden turvallisuus menee kaiken edelle.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa turvallisuus on otettu huomioon riskienhallinnan näkökulmasta sekä infrastruktuurin suunnittelussa että rakennustöiden aikana. Kehitysohjelman kanssa samaan aikaan tehtävän asematason peruskorjauksen aikana pidetään huolta siitä, että työmaaliikenne on mahdollisimman vähäistä lentoliikenteen ruuhkatuntien aikana.

Turvallisuutta edistävä yrityskulttuuri

Finavian vahva turvallisuuskulttuuri on keskeisessä roolissa vaaratilanteiden ennaltaehkäisemisessä. Se sisältää muun muassa riskejä ehkäiseviä toimintatapoja ja aktiivisen poikkeamaraportoinnin.

Keskeisin turvallisuusmittari Finaviassa on turvallisuusindeksi. Indeksissä tapahtumille arvioidaan pistearvo tapahtumasta tehdyn riskiarvion perusteella. Pisteet lasketaan yhteen kuukausittain. Siviili-ilmailun turvaaminen pitää sisällään matkustajien, tavaroiden ja henkilöstön turvatarkastukset sekä asematason turvallisuuden.

Vuonna 2018 toteutettiin koko Finavian henkilöstölle suunnattu turvallisuuskulttuurikysely, jolla muodostettiin tilannekuvaa henkilöstön turvallisuusajattelusta ja -kokeuksista. Tulosten perusteella Finavian turvallisuuskult-

tuuri ja henkilöstön turvallisuusorientaatio ovat hyvällä tasolla. Lisäksi kyselyn tulosten perusteella määriteltiin turvallisuuskulttuurin kehittämissuunnitelma vuodelle 2019.

Finavian turvallisuusyhteistyötä ja turvallisuuden tiedonkulkua tukee yhtiön Just culture -politiikka, jonka peruspiireinä ovat oikeudenmukaisuus ja avoimuus. Jokaisella yhtiön työntekijällä on mahdollisuus raportoida omatoimisesti havaitsemistaan poikkeamista.

Ilmailun turvallisuus on tiivistä yhteistyötä

Lennonvarmistustoiminnalla on takanaan kokonainen vuosi eriytetystä yhtiössä, Air Navigation Services Finland Oy:ssä (ANS Finland). Finavian ja ANS Finlandin yhteinen tehtävä on ylläpitää ensiluokkaista turvallisuutta jatkossakin.

Yhteistyötä ANS Finlandin kanssa kehitettiin ja avoimeen tiedonvaihtoon perustuvaa yhteistä toimintamallia hiottiin vuoden aikana. Vuonna 2018 painopisteenä oli lisäksi ajoneuvojen kiitotiepoikkeamien ennaltaehkäiseminen.

Kyberturvallisuus yksi painopisteistä

Finavia on tehnyt järjestelmällisesti ja pitkään kattavaa tietoturvallisuuteen liittyvää työtä. Lentoasematointia koskevia mahdollisia kyberturvallisuushuomioita voivat olla esimerkiksi palvelunestohyökkäys ja tietovuoto. Helsinki-Vantaan lentoasema on sääntelyn perusteella määriteltä yhteiskunnan kannalta merkittäväksi kohteeksi, jonka kyberturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Vuonna 2018 Finavia arvioi yhdessä Traficomin kanssa Finavian tietoturvan tasoa kattavasti. Tavoitteena on varmistaa valvonta- ja reagointikyky sekä tietoturvallisuuteen liittyvien uhkien dokumentointi. Kyberturvallisuudessa Finavia toimii yhteistyössä Traficomin lisäksi Kyberturvallisuuskeskuksen, liikenne- ja viestintäministeriön sekä Huoltovarmuuskeskuksen kanssa.

EU:n tietosuoja-asetus astui voimaan

Vuoden 2018 toukokuussa EU:n yleistä tietosuoja-asetusta (GDPR) alettiin soveltaa kahden vuoden siirtymäajan jälkeen kaikissa jäsenmaissa. Vuonna 2017 Finavia nimitti tietosuojavastaavan, ja yhtiö jatkoi valmistelevia toimenpiteitä alkuvuonna 2018. Uusia tietosuoja- ja rekisterivastaavia koulutettiin sekä ohjeistuksia ja toimintamalleja valvontaa ja reagointia varten valmisteltiin. Finavian sisäinen tarkastus auditoi tietosuojaorganisaation ennen tietosuoja-asetuksen soveltamisen alkamista.

Turvallisuudenhallintajärjestelmä

Finavian turvallisuusorganisaatio koostuu konserni-, liiketoiminta- ja toimintayksiköistä. Organisaatiorakenteella varmistetaan tiedonkulku ja johdolle tarvittava tieto turvallisuuteen vaikuttavista asioista. Finaviassa turvallisuuden hallinta perustuu johdon vahvaan sitoutumiseen. Yhtiö huolehtii, että turvallisuusnäkökohdat huomioidaan kaikessa päätöksenteossa.

Turvallisuusorganisaatio käsittelee järjestelmällisesti turvallisuustavoitteiden saavuttamista sekä mahdollisia turvallisuusuhkia ja -puutteita. Havainnot kirjataan toimenpideohjelmaan, jonka toteutumista seurataan säännöllisesti. Liiketoiminnoista riippumaton Riskienhallintayksikkö laatii turvallisuustiedoista raportin, joka esitellään Finavian johtoryhmälle ja hallitukselle.

Finavian turvallisuudenhallintajärjestelmä perustuu seitsemään pääperiaatteeseen.

1. Viranomaisnormien täyttäminen

- Turvallisuudenhallintajärjestelmän on täytettävä merkittävä määrä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Traficom seuraa järjestelmän vaatimuksenmukaisuutta.
- Traficomien seuranta toteutetaan etukäteishyväksyntämenettelyn ja säännöllisten auditointien avulla. Vuonna 2018 Traficom teki 7 (8) auditointia Lentoasemaverkostoliiketoiminnassa.
- Auditoinneissa raportoiduista mahdollisista poikkeamista Finavia antaa vastineensa Traficomille.

2. Johdon sitoutuminen

- Turvallisuuden ensisijaisuus: riittävän turvallisuuden saavuttaminen asetetaan Finavian toiminnassa etusijalle kaupallisiin, toiminnallisiin, ympäristönsuojelullisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin nähden.
- Eri toiminnoille on asetettu turvallisuustavoitteet, joiden toteutumista seurataan säännöllisesti.
- Finavian johto on sitoutunut turvallisuudenhallintajärjestelmän periaatteisiin ja sen tuottaman tiedon käyttämiseen päätöksenteossa.

3. Turvallisuuden ennakkointi

- Turvallisuuskriittisten muutosten, uusien järjestelmien ja menetelmien turvallisuusvaikutukset arvioidaan etukäteen.
- Tavoitteena on tunnistaa ja hallita muutoksiin liittyvät riskit sekä pienentää niitä erilaisilla toimenpiteillä ja varamenettelyillä hyväksyttävälle tasolle.
- Vuonna 2018 suoritettiin 48 turvallisuusperustelua ja 19 turvallisuuden ennakkotarkastelua. Turvallisuustarkastelumenettelyä kokonaisuudessaan uudistettiin paremmin Finavian nykyorganisaatiota ja toimintaa palvelevaksi vuoden 2018 alussa.

4. Kannustava poikkeamaraportointi ja ei-syyllistävä tutkinta

- Henkilöstön ilmoittamat poikkeamat luokitellaan ja analysoidaan. Merkittävimpien poikkeamien osalta käynnistetään ei-syyllistävä ja riippumaton sisäinen tutkinta.
- Vuonna 2018 ilmoitusten määrä oli 1 670 (1 705), joista Finavian ulkopuolisten toimijoiden toimittamia ilmoituksia 611.

5. Riittävä omaoverta

- Toimintayksiköiden oman seurannan lisäksi tehdään riippumattomia sisäisiä auditointeja, joiden sisällössä, laajuudessa ja painopistealueissa huomioidaan toiminnan turvallisuusvaikutukset.
- Havaitut poikkeamat käsitellään, selvitetään ja niiden edellyttämät korjaavat toimenpiteet toteutetaan suunnitelmallisesti.
- Vuonna 2018 Finaviassa tehtiin 20 (9) sisäistä auditointia. Sisäiset auditoinnit suoritettiin kaikille Finavian lentoasemille.

6. Henkilöstön pätevyys

- Henkilöstöllä on koulutukseen, ammattitaitoon ja kokeemukseen perustuva riittävä pätevyys.
- Henkilöistä pidetään koulutuskirjanpitoa, johon kirjataan erikoiskoulutustiedot, kokemus sekä tehtävän edellyttämät tasotarkastukset.
- Turvallisuusasioiden läpikäynti sisältyy jokaisen työntekijämme koulutusohjelmaan.

7. Hyödyllisen tiedon levittäminen

- Tutkinnoista, auditoinneista, poikkeamaraporttien analysoinnista, korjaavien toimenpiteiden tehokkuudesta ja kansainvälisestä yhteistyöstä saatuja tietoja hyödynnetään laajasti henkilöstön koulutuksessa, ohjeistuksen kehittämisessä ja sisäisessä viestinnässä.
- Turvallisuustietoa jalkautetaan henkilöstölle esitysten, turvallisuuskampanjoiden ja säännöllisten turvallisuuskoosteiden avulla.
- Aktiivinen palaute tukee henkilöstön sitoutumista yhteiseen turvallisuustyöhön.



Finavia työnantajana



Finavia Oyj:n palveluksessa oli vuoden 2018 lopussa 1 240 henkilöä (1 181). Konsernin palveluksessa oli 2 852 henkilöä (2 696). Henkilöstön määrän nousu johtui Helsinki-Vantaan laajentumisesta sekä Pohjoisen Suomen ja Lapin alueen lentoasemien kausityöntekijöiden määrän kasvusta.

Henkilötyövuosi (htv) kuvaa kokoaikaiseksi muutetun henkilön työpanosta. Finavian työntekijöiden palkalliset työtunnit pois lukien ylityöt jaetaan kyseisen tehtävän mukaisen kokoaikaisen työntekijän laskennallisella vuosituntityömäärällä.

Finavia Oyj:ssa henkilötyövuosia vuonna 2018 oli 1 045 (1 107). Konsernissa keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina laskettuna oli 2 186 (2 042).

Yhden henkilön htv voi olla vuodessa maksimissaan 1. Palkattomat poissaolot vähentävät htv:tä.

Henkilötyövuodet toiminnoittain

Esikunta ja konsernipalvelut	280
Helsinki-Vantaan kehitysohjelma	14
Helsinki-Vantaan lentoasema	355
Lentoasemaverkosto yhteensä	396
Enontekiön lentoasema	1
Ivalon lentoasema	31
Kajaanin lentoasema	18
Kemi-Tornion lentoasema	17
Kittilän lentoasema	23
Kuusamon lentoasema	13
Oulun lentoasema	33
Rovaniemen lentoasema	36
Pohjois-Suomen ja Lapin lentoasemat yhteensä	173
Kuopion lentoasema	35
Joensuun lentoasema	15
Savonlinnan lentoasema	8
Itä-Suomen lentoasemat yhteensä	59
Turun lentoasema	29
Porin lentoasema	12
Vaasan lentoasema	28
Maarianhaminan lentoasema	12
Kokkola-Pietarsaaren lentoasema	14
Länsi-Suomen lentoasemat yhteensä	95
Tampere-Pirkkalan lentoasema	33
Jyväskylän lentoasema	22
Hallin lentoasema	6
Utin lentoasema	5
Keski-Suomen lentoasemat yhteensä	66
Yhteensä	1045

Henkilöstö sopimustyypeittäin

Finavia Oyj:n henkilöstöstä vakituisia vuonna 2018 oli 918 henkilöä (1 010) ja määräaikaista 226 (186). Kokoaikaisina työskenteli 1 006 henkilöä (1 066) ja osa-aikaisina 138 henkilöä (130).

Konsernin henkilöstöstä vakituisia vuonna 2018 oli 2 132 henkilöä (1 957).

Finavialaisista 1 030 (1 066) henkilöä eli 90,0 prosenttia (89,1) henkilöstöstä kuului kollektiivisesti neuvotellun työehtosopimuksen piiriin.

Ostopalvelutyövoiman osuus henkilötyövuosiksi muutettuna Finavia Oyj:ssä oli vuonna 2018 yhteensä 1 164 (1 047). Vartiointi- ja turvatarkastuspalvelut muodostivat suurimman osan ulkopuolelta ostetuista työvoimapalveluista. Lisäksi ulkopuolelta ostettiin kunnossapitoon ja IT-palveluihin liittyvää työvoimaa.

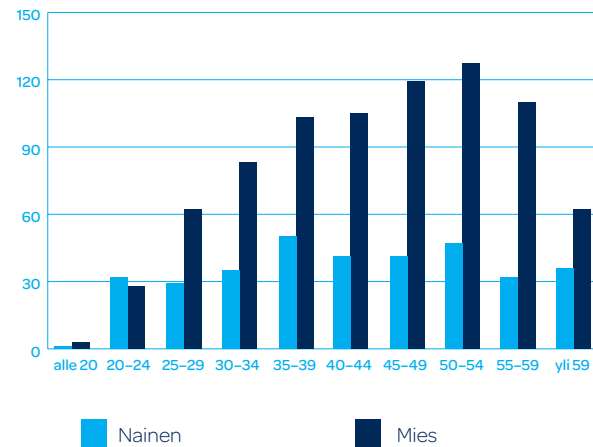
Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne

Finavian vakituisen henkilöstön keski-ikä vuonna 2018 oli 44 (44). Henkilöstöstä vuoden 2018 lopussa oli miehiä 70 (72) prosenttia ja naisia 30 (28) prosenttia.

Työsuhteiden kesto

Vuonna 2018 Finavian henkilöstöstä 21 prosenttia (9) oli ollut palveluksessa 1–4,9 vuotta. Henkilöstöstä 5–9,9 vuotta palvelleita oli 13 prosenttia (16) ja 10–14,9 vuotta palvelleita 15 prosenttia (14). Yli 15 vuotta palvelleita oli yhteensä 34 prosenttia (35).

Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne



	Kokoaikainen	Osa-aikainen	Vakituinen	Määräaikainen
Nainen	265	79	254	89
Mies	742	59	664	136

Henkilöstön vaihtuvuus

Vaihtuvuustunnusluku saadaan laskemalla yhteen aloitaneiden ja päättäneiden vakinaisten työntekijöiden lukumäärät ja vertaamalla summaa koko vuoden keskimääräiseen vakinaisen henkilöstön lukumäärään.

Finavia Oyj:n vuoden 2018 kokonaisvaihtuvuus oli 17 prosenttia (15). Tulovaihtuvuuden osuus oli 8 prosenttia (6) ja lähtövaihtuvuuden 9 prosenttia (9).

Henkilöstön koulutus

Vuonna 2018 Finavian henkilöstölle kertyi koulutuspäiviä keskimäärin 2,5 (2,8) päivää työntekijää kohden.

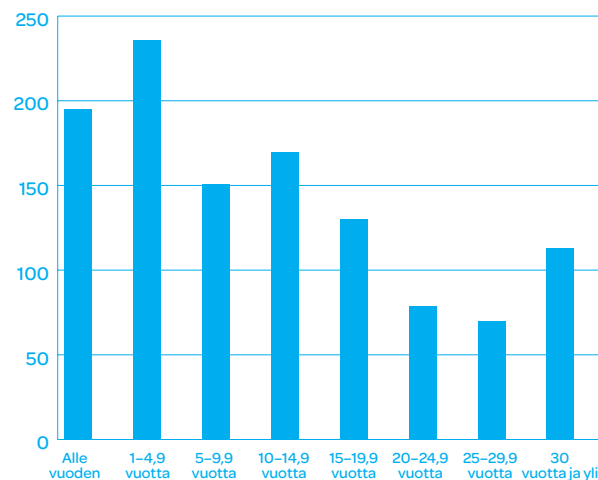
Finavialla tarvitaan sääntelyn edellyttämää koulutusta, ja työn vaatima osaamistaso täytyy pystyä varmistamaan myös tulevaisuudessa. Vuonna 2018 kartoitimme tapoja tuottaa tarkoituksenmukaista koulutusta laadukkaasti, tehokkaasti ja modernia teknologiaa hyödyntäen. Työ jatkuu vuonna 2019.

Työvoimakustannukset

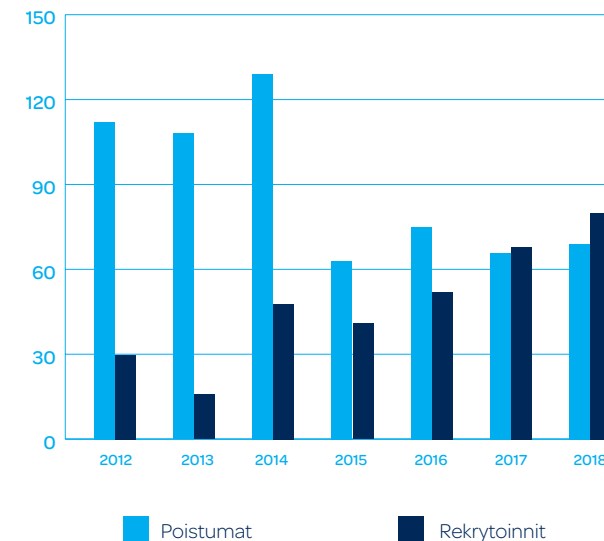
Vuonna 2018 työvoimakustannukset Finaviassa olivat yhteensä 64 382 459 euroa (72 313 621).

Henkilöstön vaihtuvuus	Kokonaisuusvaihtuvuus, %	Lähtövaihtuvuus, %	Tulovaihtuvuus, %
Konsernipalvelut	17,2	8,8	8,4
Helsinki-Vantaa	15,0	8,9	6,1
Helsinki-Vantaan kehitysohjelma	0,0	0,0	0,0
Lentoasemaverkosto	11,8	6,7	5,1
Yhteensä	13,3	7,5	5,8

Työsuhteiden kesto



Vakituisen henkilöstön rekrytoinnit ja poistumat



Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus

Finavia haluaa varmistaa työntekijöidensä yhdenvertaisen kohtelun ja tasapuolisen palkkauksen. Edistämme tasa-arvoa helpottamalla työn ja perhe-elämän yhteensovittamista, tukemalla ikääntyvien työntekijöidemme työssäjaksamista sekä tasaamalla mahdollisuuksien mukaan yksiköiden sukupuolijakaumaa.

Tavoitteemme on, että Finaviassa on hyvä tehdä töitä sukupuolesta ja iästä riippumatta. Työntekijöiden tasa-arvoista kohtelua ohjaavat henkilöstöpolitiikka, eettiset periaatteet sekä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelma. Kahden vuoden välein päivitettävässä tasa-arvosuunnitelmassa sovitaan tavoitteet tasa-arvon edistämiseksi yhdessä henkilöstön kanssa.

Jatkuva tasa-arvotyö on olennainen osa Finavian normaalia työhyvinvoinnin edistämistä ja yhtiön arvojen toteuttamista. Seuraamme aktiivisesti palkkauksen tasapuolisuutta ja henkilöstön sukupuolijakaumaa sekä pyrimme varmistamaan työntekijöiden yhdenvertaisen kohtelun. Pyrimme tasaamaan sukupuolijakaumaa myös johtotehtävissä edistämällä naisten urakehitystä.

Naisen euro keskimääräistä suurempi

Seuraamme naisten ja miesten keskipalkan eroa vertaamalla keskenään kokoaikaisten työntekijöiden säännöllisen työajan ansioita.

Suomessa naisen laskennallinen euro on keskimäärin 84 senttiä. Vuoden 2018 palkkakartoituksen mukaan Finaviassa naisen euro on peruspalkan osalta 2 prosenttia suurempi kuin miehen euro. Naisen euro on Finaviassa 1,02 euroa. Säännöllisen työajan ansioissa naisten euro ei ole yhtä suuri kuin miesten, koska naiset tekevät keskimäärin miehiä vähemmän vuorotyötä ja saavat sen vuoksi vähemmän niistä kertyviä lisä.

Finavialla on tutkittu naisten osuutta eri työaikamuodoissa, vuorotöiden vaikutusta tehtyihin ylitoihin ja sitä kautta palkkaukseen. Tuloksista näkyy, että miesten osuus on suurempi sellaisissa työaikamuodoissa, joissa tehdään paljon vuoro- ja ylitoita. Tämä selittää osaltaan miesten suuremmat kokonaispalkat. Ylitöiden tekemisessä ja sukupuolten osuuksissa eri työaikamuodoissa ei tapahtunut olennaisia muutoksia vuoteen 2017 verrattuna.

Tuemme työn ja perhe-elämän yhteensovittamista

Haluamme, että työn ja perhe-elämän yhteensovittaminen olisi mahdollisimman joustavaa. Finavialla on käytössä liukuva työaika ja etätömahdollisuus sellaisissa tehtävissä, joissa se työn luonteen vuoksi on mahdollista. Tarjoamme myös erilaisiin tilanteisiin sopivia työaikajoustoja. Osa-aikainen työskentely on mahdollista osittaisella hoitovapaalla pienten lasten vanhemmille, osa-aikaeläkkeellä ikääntyville ja muistakin syistä elämäntilanteen niin vaatiessa. Lisäksi työntekijöiden normaalia pidemmät lomamat tuovat perhe-elämälle lisää aikaa.

Suurin osa työntekijöistämme tekee vuorotyötä, mikä haastaa työ- ja perhe-elämän yhteensovittamisen. Työvuorjärjestelmien kehittämisessä huomioidaan vuorotyön kuormitus, ja yksiköillä on mahdollisuus sopia työvuorotoiveiden huomioimisesta. Osa yksiköistä painottaa työvuorojen säännöllisyyttä.

Kannustamme naisia ja miehiä käyttämään perhevapaata tasaisesti. Naisten käyttämä osuus hoitovapaista oli vuoden 2018 tasa-arvoselvityksessä hieman kasvanut edellisistä vuosista ja oli 80,4 prosenttia. Äitiys-, isyys- ja vanhempainvapaista naisten osuus on edellisiin vuosiin verrattuna suurempi, 62,9 prosenttia.

Vuosittaisessa henkilöstötutkimuksessamme kysyimme työntekijöiden näkemyksiä siitä, miten hyvin Finaviassa huomioidaan työn ja vapaa-ajan yhteensovittamiseen liittyvät tarpeet. Naiset antoivat vastauksissaan positiivisemman arvosanan kuin miehet. Naisten vastausten keskiarvo oli 2,97 (arviointiasteikolla 1–4), kun taas miesten vastaava arvio oli 2,92. Koko Finaviassa arvio oli 2,94. Arviot kehittyivät edellisvuoden tutkimuksesta positiivisesti.

Tuemme työskentelyä läpi työuran

Finavialaisten keski-ikä on 44 vuotta. Suurin osa työntekijöistä on 50–54-vuotiaita (15,3 %). Seuraavaksi suurimmat ikäryhmät muodostavat 45–49-vuotiaat (14,0 %) ja 40–44-vuotiaat (12,7 %).

Finavian ikäohjelmassa on luotu malleja eläkeikää lähes tyvien työntekijöiden työssä jaksamisen tukemiseen. Seniorikeskustelu käydään kehityskeskustelun osana noin viisi vuotta ennen eläkeikää. Parhaat työvuodet -ryhmävalmennus puolestaan antaa ikääntyville henkilökohtaisia työkaluja työssäjaksamiseen.

Osallistuimme vuonna 2018 Elinkeinoelämän keskusliiton järjestämään Työ ei syrji -kampanjaan, jonka tavoitteena on edistää yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa yrityksissä, yhteisöissä ja koko yhteiskunnassa.

Tavoitteena tasaisempi sukupuolijakauma

Edistämme tasaista sukupuolijakaumaa yksiköiden sisällä ottamalla rekrytoinneissa huomioon yhdenvertaisen kohtelun näkökulman. Tämän varmistamiseksi työnhakuprosessissa on aina mukana rekrytointiammattilainen, joka huomioi yhdenvertaisen kohtelun.

Finaviassa sukupuolijakauma on pysynyt useamman vuoden melko tasaisena. Vuonna 2018 Finavian työntekijöistä 70,4 prosenttia oli miehiä ja 29,6 prosenttia naisia. Verrattuna vuoteen 2017 naisten määrä nousi 6,8 prosenttia.

Sukupuolijakaumaa selittää se, että monet Finavian työtehtävistä ovat fyysisesti kuormittavia ja teknisesti suuntautuneita, joten niihin on perinteisesti hakeutunut miehiä. Esimerkiksi kunnossapidon tehtävissä naisia on vain 1,9 prosenttia, kun taas palvelutehtävissä naisten

osuus on 72,7 prosenttia ja asiantuntijatehtävissä 59,6 prosenttia. Naisten vähäiseen määrään Finavian teknisissä tehtävissä vaikuttaa myös se, että valtaosa teknisille aloille kouluttautuneista henkilöistä on miehiä.

Kannustamme naisia hakeutumaan aktiivisesti esimies- ja johtotehtäviin. Naisten osuus Finavian esimies-tehtävissä kasvoi. Yhtiön johtoryhmässä on edustettuina molempia sukupuolia.

Epäasialliseen käytökseen puututaan

Epäasiallisen kohtelun ehkäisemiseksi käytössämme on ohjeistus, jossa kannustetaan työntekijöitä kertomaan epäasiallisesta käytöksestä omalle esimiehelleen, HR-yksikölle tai työsuojeluvaltuutetulle.

Kaikki työntekijöiden esille tuomat tilanteet käsitellään, ja Finavia on sitoutunut selvittämään ne kuulemalla molempia osapuolia sekä suunnittelemaan korjaavat toimenpiteet.

Henkilöstömme kokemuksia epäasialliseen kohteluun liittyen seurataan myös vuosittaisessa henkilöstötutkimuksessa, jossa kysytään, onko työntekijä edellisen vuoden aikana kokenut kiusaamista, jota ei ole pyynnöistä huolimatta käsitelty. Tarvittavat toimenpideohjeet mahdolliseen ongelmaan puuttumiseksi määritellään henkilöstötutkimuksen purkutilaisuuksissa.

Työhyvinvointi ja henkilöstötyytyväisyys

Työhyvinvoinnin edistäminen ja työurien pidentäminen on Finavian jatkuva tavoite. Seuraamme finavialaisten työtyytyväisyyttä henkilöstökyselyllä ja edistämme työhyvinvointia kokonaisvaltaisesti työterveyshuollon ja asiantuntijakumppaneiden kanssa. Vuonna 2018 tuimme erityisesti työntekijöidemme palautumista ja jaksamista.

Finavia seuraa työtyytyväisyyden tasoa vuosittain konserninlaajuisella henkilöstökyselyllä. Tulosten perusteella finavialaisten työtyytyväisyys parantui vuonna 2018 edellisestä vuodesta. Työtyytyväisyysindeksi (People Power) oli 69,5 (67,5), joka on parempi kuin suomalaisissa organisaatioissa keskimäärin.

Työtyytyväisyyden kehittämisen painopisteenä oli vuonna 2018 sisäisen viestinnän kehittäminen sekä henkilöstön vaikuttamismahdollisuuksien parantaminen.

Työntekijöiden jaksamista ja palautumista edistettiin kunto- ja elämäntapavalmennuksilla ja työkykyä tuettiin uudella henkilöstöetuhjelmalla sekä hoitorahamallilla.



Kokonaisvaltaista tukea työhyvinvoinnille

Henkilöstötutkimuksista ja terveystutkimuksista saadaan tärkeää tietoa työkyvyn tukemiseen ja työssä viihtymisen kehittämiseksi. Lisäksi tiivis yhteistyö työterveyshuollon kanssa auttaa meitä toimimaan entistä ennaltaehkäisevämmällä tavalla.

Työhyvinvoinnin kehittämisen painopisteenä oli vuonna 2018 henkilöstön jaksamisen tukeminen. Kiinnitimme erityistä huomiota vuorotyöntekijöiden palautumiseen. Esimerkiksi Kittilän lentoasemalla aloitettiin yövuorot vuonna 2018, joten selvitimme muutoksen vaikutusta työkuuntovalmennuksessa First beat -mittauksien kautta. Nostimme mittaustulosten pohjalta vapaa-ajan palautumisen tukemisen vuoden 2019 tavoitteisiin.

Lisäksi jatkoimme työkyvyn ylläpitämiseen tähtääviä kunto- ja elämäntapavalmennuksia. Ensimmäinen toimistotyöntekijöiden työkuuntovalmennuksen pilottiryhmä aloitti heinäkuussa 2018, ja tulokset nähdään syksyn 2019 kuntotesteissä. Valmennusten tavoitteena on vähentää sairauspoissaoloja, kehittää itsensä johtamisen taitoja sekä lisätä ammatillista työkuuntoa.

Entistä parempaa yhteishenkeä avoimella viestinnällä

Tehtävämme on varmistaa, että kaikille tarpeelliset ja ajankohtaiset viestit saavuttavat jokaisen finavialaisen. Vuonna 2018 panostimme erityisesti vuorotyöläisten ja toimistotyöntekijöiden viestinnän ja tiedonsaannin parantamiseen asentamalla infonäytöt jokaiseen yksikköön.

Lisäksi kehitimme työyhteisöjen yhteistoimintaa erilaisten hankkeiden kautta muun muassa Jyväskylän, Rovaniemen ja Oulun lentoasemilla. Lisäksi jatkoimme vuoden 2018 aikana edellisenä syksynä alkanutta Fiilismittari-kokeilua. Fiilismittari-verkkopalvelu on uusi tapa mitata yksikön ilmapiiriä nopeasti.

Työkykyä seurataan aktiivisesti

Tuki- ja liikuntaelinsairaudet ovat Finavialla edelleen suurin sairauspoissaolojen syy, vaikka niistä aiheutuvien sairauspoissaolojen määrät ovat merkittävästi vähentyneet.

Teemme tiivistä yhteistyötä työterveyshuollon kanssa ja kehitämme yhteistyötä entistä enemmän ennaltaehkäisevään suuntaan. Lisäksi tarjoamme työntekijöille erilaisia kuntoilumahdollisuuksia myös työajalla, jos työtävät vaativat fyysistä kuntoa.

Vakavampien työssä suoriutumisen ja jaksamishaasteiden ratkaisuun saadaan tukea Ilmarisen ja Baronan yhteistyössä toteuttamasta Sopiva työ -palvelusta. Palvelun kautta työntekijälle suunnitellaan uusi urapolku, joka voi muodostua erilaisista uudelleenkouluttautumis- tai työllistymisvaihtoehdoista.

Uusi hoitorahamalli puolestaan tukee työntekijää leikkausta vaativissa tilanteissa. Finavia voi erityisestä työkykyperusteesta maksaa osan leikkauksista, jos leikkaus merkittävästi edistää työkykyä ja lyhentää sairauspoissaoloa.

Sairauspoissaolot vähenivät vuonna 2018 kokonaisuudessaan edellisestä vuodesta. Finavian sairauspoissaoloprosentti oli 3,28 (3,44).

Työtapaturmien määrä kasvoi, vakavien tapauksen tapaturmataajuus laski

Vuonna 2018 Finavian työtapaturmatilastot kehittyivät kaksijakoiseen suuntaan edelliseen vuoteen verrattuna. Tapaturmien määrä ja kaikki tapaturmat mukaan laskettuna työtunteihin suhteutettu tapaturmataajuus kasvoivat. Samaan aikaan, yli kolmen päivän sairauspoissaolon aiheuttaneet tapaturmat huomioiva vakavien vahinkojen taajuus laski.

Finavian työpaikoilla tapahtui vuoden 2018 aikana 52 (34) työtapaturmaa. Työtapaturmataajuus, eli yli kolmen päivän sairauspoissaolon aiheuttaneiden työtapaturmien määrä miljoonaa tehtyä työtuntia kohden, oli 5,72.

”Henkilöstökyselyn mukaan finavialaiset olivat ennätystyytyväisiä työhönsä.”

Henkilöstön kehittäminen

Kehitämme monipuolisesti henkilöstömme palveluosaamista, ammatillisia valmiuksia ja johtamistaitoja. Vuoden 2018 tärkeimpinä painopisteinä olivat yhteinen strategiatyö ja palvelukulttuurin yhtenäistäminen koko lentoasemayhteisössä osana asiakaskokemuksen pilareiden juurruttamista.

Henkilöstön kehittämisen keskeisiä teemoja vuonna 2018 olivat Finavian uudistettu strategia ja sen jalkauttaminen. Lisäksi Finaviassa valmistauduttiin vuonna 2019 alkavaan Helsinki-Vantaan terminaali 2:n laajennushankkeeseen vahvistamalla asiakaskokemuspilareita keskusteluiden ja koulutuksen kautta koko lentoasemayhteisössä.

Finavian henkilöstöstrategiassa painottuivat toimenpiteet, joilla pyrittiin aktivoimaan henkilöstöä ja mahdollistamaan heidän aiempaa laajempi osallistumisensa strategiatyöhön.





Strategiatyötä yhdessä henkilöstön kanssa

Strategian kärkiohjelmien valmisteluun sekä alatyöryhmiin valittiin avainhenkilöiden lisäksi osallistujia Talent Management -ohjelman nuorista potentiaaleista. Projekteihin otettiin finavialaisia eri organisaatiotasoilta sitoutumisen, kehittymisen ja motivaation nousujohteisen suunnan varmistamiseksi.

Henkilöstö otettiin jo strategiatyön alussa mukaan valitsemaan Finavian arvoja. Johtoryhmä ja hallitus vahvistivat arvokeskustelun pohjalta syntyneet arvot elokuussa 2018. Tärkeimmiksi arvoiksi nousivat turvallisuus, asiakaslähtöisyys, vastuullisuus ja uudistuminen.

Arvojen toteutumista ja näkymistä henkilöstön arjessa haluttiin seurata jatkamalla vuoropuhelua kuukausittaisilla digikeskusteluilla. Keskustelua käytiin avoimesti koko henkilöstön kanssa kunkin arvon osalta. Finavian tavoitteena on yhtenäinen arvojen mukainen toiminta kautta yrityksen, joten keskusteluiden yhteenvedoja hyödynnetään vuoden 2019 toimintasuunnitelman muodostamisessa.

Esimiehet saivat tukea strategian jalkautukseen valmennuksista, joissa heitä tuettiin muodostamaan strategiasta yksikön toimintasuunnitelma.

Palvelukulttuurin yhtenäistämällä eheämpi asiakaskokemus

Yksi strategiamme keskeisistä hankkeista on poikkeuksellisen asiakaskokemuksen tuottaminen matkustajille. Asiakaskokemuksen pilarit toimivat yhtenäisen palvelukulttuurin pohjana, ja kehitämme jatkuvasti henkilöstömme valmiuksia palvella asiakkaitamme mahdollisimman hyvin.

Vuonna 2018 kartoitimme kuinka yhtenäistää asiakas-kohtaamispisteitä niin sähköisissä kanavissa kuin

kasvokkain tapahtuvissa kohtaamisissa. Myyntihenkisyys on keskeinen osa asiakaskokemuksen tuottamista, joten lisäsimme Finavian asiakasrajapinnassa toimivien työntekijöiden valmiuksia laajentamalla asiakaskokemukseen keskittyvää CX Academy -koulutusohjelmaa. Sitä laajennetaan ja kehitetään myös vuonna 2019.

Yhteinen ymmärrys siitä, mitä poikkeuksellinen asiakaskokemus Finaviassa tarkoittaa koko lentoasemayhteisölle, korostuu erityisesti Helsinki-Vantaan rakennushankkeiden aikana.

Työkierto ja vaihto-ohjelma laajentuneet

Sisäinen työkierto tarjoaa finavialaisille kehittymismahdollisuuksia ja uusia, vaihtelevia tehtäviä yrityksen sisällä. Toisen työhön tutustumisen kautta henkilöstön on mahdollista tutustua eri yksiköihin, oppia uutta ja jakaa osaamistaan. Vuoden 2018 aikana 46 henkilöä oli mukana toisen työhön tutustumisessa. Lisäksi johto- ja päällikötason henkilöt osallistuivat operatiiviseen työhön eri yksiköissä vähintään kerran vuoden aikana.

Kansainvälinen työntekijävaihto on tärkeä osa henkilöstön kehittämistä ja kansainvälisyyskoulutusta. Kiinalaiset matkustavat yhä enemmän Suomeen, ja kiinalaisen kulttuurin ymmärrys korostuu Finaviassa parhaan asiakaskokemuksen tarjoamiseksi. Finavian ja Pekingin lentoaseman lentoasemien välisen työntekijävaihto-ohjelman tavoitteena on oppia kiinalaista palvelukulttuuria ja jalkauttaa opittua kaikille Finavian lentoasemille.

Vertaistuki osana johtamisen kehittämistä

Finavian johtamista ja esimiestyön kehittämistä jatkettiin vuonna 2018 esimiesvalmennuksilla ja coaching-hankkeilla. Keväällä 2018 jatkettiin kuudella verkostolentoasemalla

esimiestyön ja johtamisjärjestelmän kehittämishanketta, jossa samoissa rooleissa toimivat päälliköt vierailivat toisilla lentoasemilla havainnoimassa käytäntöjä. Kesän yli jatkuneessa kummikenttäprojektissa esimiehet valmensivat toisiaan jakamalla kokemuksiaan esimiestyöstä ja johtamisesta sekä toiminnan kehittämiseen liittyviä hyviä käytäntöjä.

Lisäksi Finavia tarjoaa yksilö-coachingia esimiehille, jotka tarvitsevat tukea esimiestyössä onnistumiseen. Muutosjohtamisen työpajoista esimiehet saavat tukea muutoksen läpiviemiseen.

Oma-aloitteista kehittymistä tuetaan

Kannustamme työntekijöitä osallistumaan kehittämissyihin yli liiketoimintarajojen. Tuemme myös henkilökohtaisen kouluttautumisen yhdistämistä työelämään. Henkilöstöllä on mahdollisuus saada 10 palkallista vapaa-päivää opintojensa sujuvoittamiseksi sekä tenttipäivien ja lähiopetuspäivien mahdollistamiseksi. Tuen edellytyksenä on, että kouluttautuminen tukee henkilön tehtävässä suoriutumista tai yrityksen tavoitteita muulla tavoin.

Oppilaitosyhteistyöstä uusia ammattilaisia

Oppilaitosyhteistyö auttaa suunnittelemaan, millaista työvoimaa Finaviassa tulevaisuudessa tarvitaan. Yhteistyön kautta Finavia on aikaisempaa näkyvämpi toimija alueilla, mikä tukee myös rekrytointia.

Finaviassa tarvitaan paljon sellaista koulutusta, jota ei suoraan löydy oppilaitosten koulutustarjonnasta. Vuonna 2018 uusimme sopimuksen Varian kanssa ja räätälöimme koulutusta vuoro-esimiestason tarpeisiin. Syksyllä 2018 työnjohtajien ryhmä aloitti erityisammattitutkinnossa.

Uusi yhteistyösopimus Aalto-yliopiston kanssa sisältää monipuolista yhteistyötä ja antaa korkeakouluopiskelijoille mahdollisuuden kehittää ja uudistaa Finaviaa. Lokakuussa 2018 osallistuimme Aalto Entrepreneurship Societyn järjestämään Design Hackathon -tapahtumaan.



Ympäristötyö



Ympäristötyö Finaviassa 2018

Finavian ympäristötyö perustuu lainsäädäntöön, kansainvälisiin määräyksiin ja sidosryhmien odotuksiin. Ympäristövastuutamme painottaa valtion omistajapolitiikka, joka edellyttää huolellista toimintaa ja täsmällistä raportointia. Huomioimme toiminnassamme aina lentoturvallisuuden vaatimukset.

Vuosittaisia toimenpiteitämme ohjaavat ympäristölupien määräykset ja ympäristöjärjestelmämme mukaisesti asetetut tavoitteet.

Finavian sertifioitu ympäristöjärjestelmä

Finavialla on ISO14001-standardin mukainen ympäristöjohtamisjärjestelmä, jonka ohjaamana ympäristötyötä on kehitetty vuodesta 2001 saakka. Järjestelmän sertifiointia haettiin ensimmäisen kerran vuonna 2018 ja se myönnettiin joulukuussa. Ympäristöjärjestelmän mukaisesti Finavia on valmisteillut seitsemän eri osa-alueen ympäristöohjelmat, joiden perusteella valitaan vuosittaiset ympäristötavoitteet.

Ympäristövastuun johtaminen

Tekniikka ja ympäristö -yksikkö ja kestävä kehityksen johtaja koordinoivat Finavian ympäristötyötä. Tavoitteemme on vähentää toimintamme ympäristövaikutuksia jatkuvasti ja kehittää sidosryhmäyhteistyötä sekä ympäristöasioihin liittyvää viestintää.

Finavian ympäristöyksikön päävastualueet:

- Toiminnan kehittäminen kestävä kehityksen mukaisesti
- Ympäristölupaprosessit ja viranomaisraportointi
- Ympäristölainsäädännön ja -lupien edellyttämät selvitykset ja suunnitelmat
- Edunvalvontatyö lentoasemien toimintaedellytysten varmistamiseksi

Finavian ympäristöjohtamisjärjestelmä

Finavian ympäristövastuun kehittäminen perustuu lupamääräyksiin sekä jatkuvaan parantamiseen sertifioidun ISO14001-ympäristöjärjestelmän mukaisesti, ottaen huomioon talousraamit.

- Ympäristöjohtamisen käsikirja (ISO14001)
- Ympäristöpolitiikka ja -päämäärät
- Ympäristöohjelmat seitsemälle aiheelle vuosille 2016–2020
- Ympäristötyön tavoitteet vuodelle 2019
- Seuranta ja raportointi
- Lupien ja muiden määräysten vaatimiin investointeihin tehty ympäristövaraus

Esimerkkejä jatkuvista ympäristövastuun teemoista:

- Helsinki-Vantaan lentokonemelunhallinnan kehittäminen
- Lentoasemien vesiensuojelun kehittäminen
- Finavian päästöjen vähentäminen ja uusiutuvan energian käytön lisääminen
- Pilaantuneita maita koskevat selvitys- ja kunnostustehtävät
- Lennonvarmistuksen tukeminen koskien lentomenetelmien ja ilmatilan ympäristötehokkuutta
- Ympäristöraportoinnin ja ympäristöviestinnän kehittäminen

Ympäristövastuun tavoitteet ja saavutukset	Tavoitteet vuodelle 2018	Tulokset	Tavoitteet vuodelle 2019
Vesiensuojelun kehittäminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla	- Kylmäojan ojajärjestelyjen loppuunsaattaminen ja kalataloudelliset kunnostukset (jatkuu 2019). - Rakennettavan kosteikon pilotin suunnittelu Veromiehennylän-purolle. - Asemataso 1:n 120-jäänpesupaikkojen peruskorjaus (jatkuu 2019).	- Ojat tehty, kalataloudellisten kunnostusten valmistelu menossa, toteutetaan 2019. Kylmäojan biosuodatusaluepilotin rakentaminen käynnistynyt 2018, valmistuu keväällä 2019. - Suunnittelu käynnistynyt, tukena oleva Smart & Clean -tutkimus-hanke valmistunut 12/2018. - Kaksi paikkaa tehty valmiiksi suunnitelmien mukaan (jatkuu 2019).	- Kylmäojan kalataloudelliset kunnostukset, erityisesti taimenen kutupaikat. - Kylmäojan biosuodatuspilotin käyttöönotto ja seurantatutkimuksen käynnistäminen. - Veromiehennylänpuuron kosteikopilotin rakentaminen ja seurantatutkimuksen käynnistäminen. - Asemataso 1:n 120-jäänpesupaikkojen kunnostuksen viimeistely.
Jäänpoistotoiminnan ja sen vesiensuojelun kehittäminen verkostolentoasemilla	- Tampere-Pirkkalan asematason varustaminen maaperäsuojatuilla jäänpoistopaikoilla. - Lapin lentoasemien jäänpoistotoiminnan kehittäminen ja Rovaniemen, Ivalon ja Kittilän jäänpoistoinfran ja glykolin käsittelyn yleissuunnittelu osana laajennushankkeita. - Yleissuunnitelma Oulun lentoaseman glykolipäästöjen teknisestä hallinnasta.	- Valmistunut, käytössä. - Ivalon asematasovesien johtaminen puhdistamolle toteutettu, Kittilän ja Rovaniemen vesiensuojelun kehittäminen suunnitteilla ympäristövarausesitystä varten ja toteuttaminen investointiohjelman jatkona vuosina 2019–2020. - Suunnittelu aikataulutettu valmistuvan resurssisystä 02/2019.	- Jyväskylän lentoaseman glykolinkeräyksen tehostaminen rakentamalla varastoallas. - Rovaniemen lentoaseman glykolivesien johtaminen puhdistamolle rakentamalla varastoallas ja viemärinti. - Kittilän lentoaseman jäänpoiston vesiensuojelun yleissuunnitelma, rakentamissuunnitelma ja toteutus. - Yleissuunnitelma Oulun lentoaseman glykolipäästöjen teknisestä hallinnasta.
Lentokonemelun hallinnan kehittäminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla	- Collaborative Environmental Management (CEM) -yhteistyöfoorumi (Finavia, ANS Finland, lentoyhtiöt) toiminnan vakiinnuttaminen. - Selvitys kiitoteiden käytöstä tulevaisuudessa kapasiteetin ja melunhallinnan kannalta.	- CEM-työryhmä käynnistynyt, yhteinen julkilausuma allekirjoitettu, melunhallinnan kehittämisohjelma laadittu. - Kiitoteiden kapasiteettia suhteessa melunhallintaan arvioitu osana MasterPlan-työtä.	- Tuloreittien ja lähestymismenetelmien optimointi STAR 2019 -uudistuksessa. - CDO-toimintaohjeistuksen päivittäminen osana CEM-yhteistyötä - Lähestymismenetelmien melunhallinnan (LP/LD) ohjeistuksen määrittely.
Paloharjoitusalueiden pilaantuneisuuden tutkimus ja tarvittava kunnostus lentoasemilla	- Osallistuminen ympäristöhallinnon PFAS-yhdisteiden PFARA-tutkimushankkeeseen. Joensuun ja Varkauden ph-alueiden kunnostustoimenpiteiden suunnittelu hankkeen tulosten perusteella. - PFAS-yhdisteiden tarkkailu Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla.	- Viranomaisten hanke viivästynyt, valmistuu Q1/2019. - Tehty, jatkuu.	Joensuun lentoaseman paloharjoitusalueen PFAS-kunnostuksen suunnittelu uusien riskinhallintaohjeiden mukaisesti.
Energiatohokkuuden parantaminen ja ilmastopäästöjen vähentäminen	- Lapland Airports -ryhmälle ACI/ACA Level 3 -tason hyväksyntä. Tämän osana: - Rovaniemellä, Ivalossa ja Kittilässä aletaan käyttää uusiutuvaa diesel-polttoainetta. - Helsinki-Vantaan lentoaseman ACI/ACA 3+ -tason sertifikaatin säilyttäminen. Tämän osana: - Paloautokalusto siirretty käyttämään uusiutuvaa polttoainetta. - Kiitotien 3 uppovalojen uusiminen LED-tekniikalla.	- Sertifikaatti saatu 22.11.2018. - Uusiutuva diesel otettu Kuusamon, Rovaniemen, Ivalon ja Kittilän lentoasemien käyttöön 10/2018. - Sertifikaatti saatu 2.6.2018. - Käyttö laajentunut koko diesel-kalustoon 10/2018. - Toteutus siirtynyt teknisistä syistä.	- Lapland Airports -ryhmä saa ACI/ACA Level 3+ tason hyväksynnän. - Helsinki-Vantaan lentoaseman ACI/ACA 3+ tason sertifikaatti säilyy, ja tämän osana: - Otetaan käyttöön loppuosa (noin 400 kWp) uusien terminaali-siipien aurinkosähköön tuotannosta ja tehdään investointipäätös lisätuotannosta uuden pysäköintitalon tiloissa. - Kaikilla lentoasemilla otetaan käyttöön uusiutuva diesel Finavian diesel-kalustossa. - Kaikki lentoasemat siirtävät käyttämään tuulisähköä ja loput päästöt kompensoidaan.
Finavian ympäristövastuuviestinnän ja Helsinki-Vantaan naapuriviestinnän kehittäminen	- Lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitystä ja vaikutuksia käsittelevän kouluyhteistyön käynnistäminen Vantaan kaupungin kanssa. - Konseptisuunnitelman laatiminen Helsinki-Vantaan vierailijakeskuksesta. - Kaupallisten palvelujen vastuullisuuden kehitystoimenpiteiden määrittely ja toteuttaminen.	- Kaupunki suunnitellut monimuotoisen oppimiskokonaisuuden osalle 8-luokkalaista. Toteutetaan ensi kertaa viikolla 15/2019. - Ei ole edennyt. - Finavian Supplier Code of Conduct julkaistu 11/2018. Lentoaseman kaupallisen toiminnan jätehuoltoselvitys menossa, valmistuu 2018 lopussa. Sen jatkona jh-ohjeet toimijoille sekä mahdollisesti muovin käytön/jätteen vähentämisohjelma.	- Toteutetaan ensimmäinen monimuotoinen oppimiskokonaisuus peruskoululaisille Vantaan perusopetuksen kanssa. - Lentoyhtiöt aloittavat uusiutuvan lentopolttoaineen käytön Helsinki-Vantaalla. Lentoasemilla toimivat yritykset alkavat käyttää uusiutuvaa dieseliä. - Helsinki-Vantaan ja Lapin lentoasemien muovin käytön vähentämisohjelman laatiminen ja toimeenpano yhdessä yritysten kanssa.
Hankintojen ympäristövastuuvaatimukset	Hankintaprosessin kehittäminen siten, että varmistetaan sosiaalisen vastuun osa-alueet. Toimintatavan luominen sosiaalisen vastuun toteutumisen valvomiseksi aiheellisissa laajuudessa palvelujen tuotannossa.	On tehty yksi sopimustoimittajan auditointi koskien sosiaalisen vastuun toteutumista tilaajavastuulain mukaisten selvitysten perusteella.	- Finavian eettiset ohjeet toimittajille (Code of Conduct) vakiinnutetaan osaksi kilpailutuksia. - Muovin käytön vähentäminen otetaan huomioon hankintojen kilpailutuksissa.

Ympäristövaikutukset

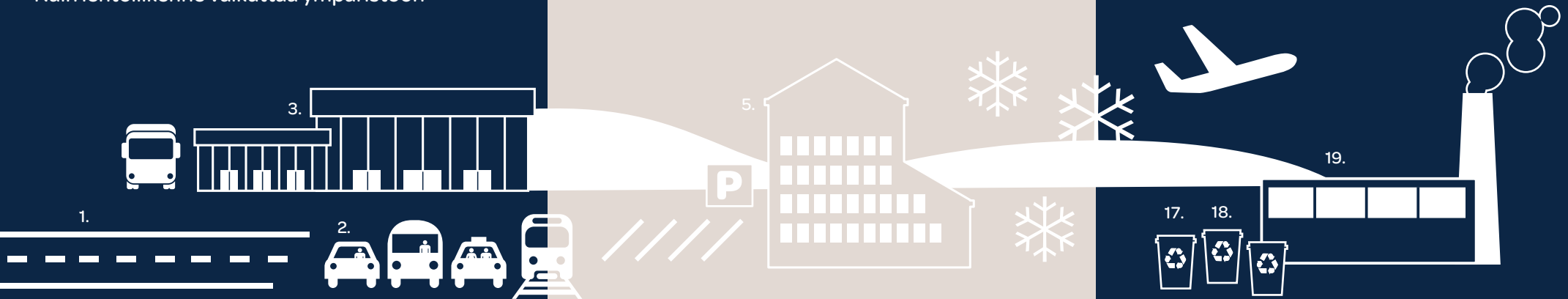
Lentoasemien ja lentoliikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät kiitoteiden liukkaudentorjunnasta, lentokoneiden jäänestosta ja -poistosta sekä lentämisestä.

Vastaamme omien toimintojemme ympäristövaikutuksista. Lentoasemien pitäjänä meillä on osavastuu myös lentoasema-alueella toimivien kumppaniemme ympäristövaikutuksista.

Finavian oman toiminnan merkittävät ympäristövaikutukset ovat kenttäalueiden talvikunnossapito (päästöt vesiin ja maaperään), jätteiden käsittely (mukaan lukien rakentamisessa syntyvät maamassat), rakennetun infrastruktuurin ylläpito (energiankulutus, päästöt) sekä maa-huolintayritysten tekemät lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyt (päästöt vesiin ja maaperään). Lentoasemien toiminnan merkittävä ympäristövaikutus aiheutuu lentoliikenteestä (lentokoneiden melu, päästöt ja energiankulutus), jota Finavia ohjaa lennonvarmistuksesta vastaavan ANS Finlandin toiminnan kautta.

Seuraavien sivujen taulukot ja kuvat antavat tietoa lentoasemaan liittyvistä toiminnoista ja niiden ympäristövaikutuksista. Finavia vastaa osasta näistä toiminnoista.

Näin lentoliikenne vaikuttaa ympäristöön



Lentoaseman infra ja maaliikenne

1. Tieyhteys lentoasemalle
2. Pysäköinti ja maajoukkoliikenne
3. Matkustajaterminaali
4. Lennonjohtotorni (lennonvarmistus ANS Finland)
5. Lentoaseman toimistorakennus
6. Lentoaseman kunnossapitokaluston halli
7. Lentokonehalli
8. Kiitotie ja rullautiet

Lentokoneiden jäänesto ja valumavedet

9. Lentokoneiden jäänesto ja -poisto
10. Jäänesto- ja poistoainesäiliöt (propyleeniglykoli)
11. Asemataso ja sen vesien johtaminen

Kiitoteiden liukkaudentorjunta ja valumavedet

12. Kunnossapitokalusto ja liukkaudentorjunta
13. Liukkaudentorjunta-ainesäiliöt (formiaatit, asetaatit)

Lentokoneiden polttoainehuolto

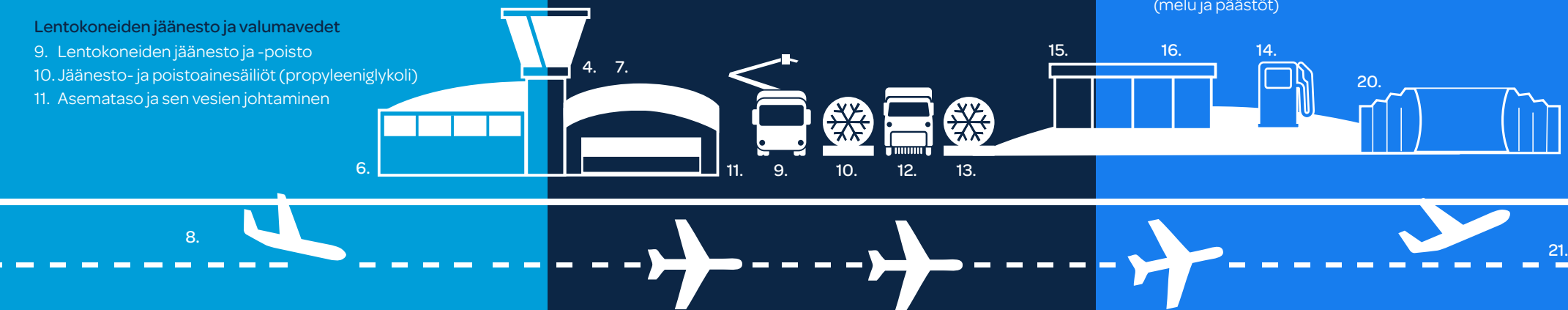
14. Lentokoneiden tankkaus
15. Lentokoneiden polttoaineiden varastointi

Kunnossapitokalusto ja yhdyskuntatekniikka

16. Kunnossapitokaluston polttoainehuolto
17. Yhdyskuntajätteet
18. Vaaralliset jätteet
19. Tilojen yhdyskuntatekniikka (vesi ja lämmitys)

Lentokoneiden liikkuminen

20. Lentokoneiden huoltokoeikäyttö
21. Lentokoneiden nousut, laskut ja rullaukset (melu ja päästöt)



Ympäristövaikutuksia aiheuttava toimenpide	Toiminta	Käytettävät aineet	Ympäristövaikutus	Vastuu toimenpiteestä
Kiitoteiden liukkaudentorjunta	Liukkaudentorjunnassa ensisijaisesti mekaaniset menetelmät: harjaus ja auraus Kiitotien pintaan muodostuneen kuuran ja jään poistossa sekä ennakoivassa liukkaudentorjunnassa kemialliset aineet	Natriumasetaatti, kaliumasetaatti, natriumformiaatti ja kaliumformiaatti rakeisessa ja nestemäisessä muodossa	Kuluttavat happea joutuesaan vesistöön, mutta ovat liukkaudentorjunta-aineista ympäristölle vähiten haitallisia	Finavia
Lentokoneiden jäänesto ja -poisto lentokoneen ohjattavuuden ja suorituskyvyn turvaamiseksi	Jäänesto- ja -poistoaineiden levitys lentokoneen pinnalle	Propyleeniglykoli	Ei ole vaaralliseksi luokiteltu aine, mutta kuluttaa happea hajotessaan ja aiheuttaa hajuhaittoja	Maahuolintayhtiöt (toiminta), Finavia (valumavesien hallinta)
Lentoyhtiöiden, yksityisten, viranomaisten ja Puolustusvoimien toiminta	Lentotoiminta, rullaukset maassa, huoltokoekäytöt	-	Melu, päästöt ilmaan	Lentotoiminnan harjoittajat (kalusto), kunnat (maankäytön suunnittelu), Finavia ANS Finlandin kautta (lentomenetelmät, lennonjohdon toiminta)
Lentoasemien kiinteistöjen kunnossapito	Lämmitys, jätevesihuolto ja jätehuolto	-	Suorat tai välilliset päästöt ilmaan	Finavia

Ympäristöluvut

Ympäristöasioiden hyvä hallinta on lentoasemien olemassaolon edellytys. Sen avulla lentoasemat voivat saada toiminnalleen luvan ja ansaita yhteiskunnan hyväksynnän.

Ympäristölupa sisältää määräykset lentoaseman toiminnasta ja ympäristövaikutuksista. Lentoasematoiminnan harjoittamiseen vaikuttavat lisäksi useat kansainväliset ja kansalliset ilmailusäädökset.

Finavian 18 lentoasemalla on vuonna 2000 voimaan tulleen ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Muutamille lentoasemille ei tarvitse hakea lupaa, ellei lentoaseman toiminta olennaisesti muutu. Vuonna 2018 annettiin päätös Maarianhaminan lentoaseman lupamääräysten tarkistamishakemuksesta. Vuoden 2018 lopussa lupaviranomaisen käsittelyssä oli Kajaanin lentoaseman lupahakemus. Lisäksi valitukset Utin lentoaseman lupamääräysten tarkistamispäätöksestä olivat edelleen Vaasan hallinto-oikeuden käsittelyssä. Uudenmaan ELY-keskus teki marraskuussa 2018 aloitteen Helsinki-Vantaan lentoaseman lupamääräysten tarkistamiseksi.

Selvitysten ja suunnitelmien laatiminen jatkuu vielä ympäristöluvan myöntämisen jälkeen

Ympäristölupien määräyksissä on lukuisia selvitys- ja suunnitelmavelvoitteita koskien muun muassa vesien- ja melunhallintaa. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto antoi päätöksensä Vaasan lentoaseman selvityksestä koskien tulvien vaikutuksista lentoaseman toimintaan. Turun lentoaseman glykolivesien keräämistä ja käsittelyä koskevasta selvityksestä saatiin päätös Etelä-Suomen aluehallintovirastolta. Finavia valitti päätöksestä Vaasan hallinto-oikeuteen, jossa asian käsittely on kesken. Vaasan hallinto-oikeus hylkäsi Helsinki-Vantaan lentoaseman hulevesien purku-uomien kunnostustarveselvityksistä tehdyt valitukset ja Finavia on jo osin toteuttanut päätösten mukaisia toimenpiteitä. Etelä-Suomen aluehallintovirastossa on käsittelyssä selvitys Helsinki-Vantaan

lentoaseman glykolin talteenoton tehostamisesta. Lisäksi Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirastossa on käsitellyssä Tampere-Pirkkalan lentoaseman hulevesi- ja melu-selvitykset.

Helsinki-Vantaan ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien ympäristöriskien arvioinnit ja varautumissuunnitelmat päivitettiin vuonna 2018. Vuonna 2019 laaditaan mm. suunnitelma Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden 1 ja 2 pinta- ja pohjavesikuormituksen vähentämisestä sekä Vaasan lentoaseman hulevesiselvitys. Melunhallintasuunnitelmat valmistuivat Helsinki-Vantaan ja Turun lentoasemilla, ja vuonna 2019 laaditaan suunnitelmat useille lentoasemille. Vuonna 2018 tehtiin meluselvitys Helsinki-Vantaalla ja erillinen meluselvitys uuden lentokoneiden koekäyttöpaikan melusta. Vuonna 2019 tehdään meluselvitykset Turussa, Savonlinnassa ja Helsinki-Vantaalla.



Helsinki-Vantaan lentotoiminnasta selvityksiä lupaviraomaiselle

Traficom antoi vuonna 2015 päätöksen, jossa se ei asettanut toimintarajoituksia Helsinki-Vantaan yöliikenteelle, sillä meluntorjuntatavoite toteutuu ilman yöllisiä toimintarajoituksia, mikäli lentotoiminta kehittyy ennusteiden mukaisesti. Päätös sai lainvoiman kesäkuussa 2018.

Aiemman vuonna 2015 lainvoimaiseksi tulleen ympäristöluvan mukaisesti Finavia on toimittanut syyskuussa 2018 Etelä-Suomen aluehallintovirastolle selvityksen ilmailulain nojalla annetusta päätöksestä sekä selvityksen lentoliikenteestä yöaikana. Osana selvitystä on myös päivitetty melunhallintasuunnitelma, joka kattavasti kuvaa liikenteen tuntirakennetta ja lentoyhtiöiden konekalustoa sekä selvittää melunhallinnan eri toimenpiteet, kuten kii-
toteiden käyttöperiaatteet.

Ympäristöinvestoinnit

Suurimmat ympäristöinvestointimme vuonna 2018 kohdistuivat lentokoneiden jäänpoistotoiminnan infrastruktuurin parantamiseen lentoasemilla.

Finavian ympäristöinvestoinnit olivat yhteensä 10 miljoonaa euroa (7,85). Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit suunnattiin Helsinki-Vantaan, Tampere-Pirkkalan ja Ivalon lentoasemien jäänpoistosta ja jäänestosta aiheutuvan vesistökuormituksen vähentämiseen.

Jäänpoistokäyttöön tarkoitetuille lentokoneiden seisontapaikoille rakennettiin maaperää suojaavat pohjarakenteet Tampere-Pirkkalan ja Helsinki-Vantaan lentoasemilla. Helsinki-Vantaan kehitysohjelma alkoi vuonna 2014 ja jatkuu vuoteen 2022 asti. Ivalon lentoasemalla rakennettiin glykolipitoisen lumen sulamisalue maaperäsuojausineen ja valmius sulamisvesien johtamiseen jätevesiviemäriin. Laajojen suojarakenteiden asentaminen on haasteellista lentokenttäympäristössä, jossa rakenteille on asetettu tiukat kantavuusvaatimukset.

Ympäristökustannuksia aiheutuu myös hiilipäästöjen vähentämisestä, kuten uusiutuvan dieselin käytöstä, tuulisähkön hankinnasta sekä jäljelle jäävien päästöjen kompensoinnista.

Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit

Helsinki-Vantaan
jäänpoistopaikkojen
maaperäsuojaus-
rakenteet,

6,0
milj. euroa

Tampere-Pirkkalan
jäänpoistopaikkojen
maaperäsuojaus-

2,1
milj. euroa

Ivalon lentoaseman
glykolilumialue ja
glykolivesien
johtaminen,

0,56
milj. euroa

Helsinki-Vantaan
valumavesien
hallinta Kylmäojan
valuma-alueella,

0,56
milj. euroa

Helsinki-Vantaan
valumavesien
hallinta
Kirkonkylänojan
valuma-alueella,

0,15
milj. euroa

Polttoaine-
jakelupisteiden
peruskorjaus:
Ivalo ja Kittilä,

0,38
milj. euroa

Tampere-Pirkkalan
uusi paloharjoitus-
alue (nestekaasu-
simulaattori),

0,19
milj. euroa

Ympäristöinvestointimme
olivat yhteensä noin

10
milj. euroa

Helsinki-Vantaan kehitysohjelmalle korkea ympäristöluokitus

Vastuullisuus ja ympäristövaikutuksien minimoiminen on huomioitu Helsinki-Vantaan kehityshankkeessa alusta asti. Vuosi 2018 oli Helsinki-Vantaan lentoasemalla tehokkaan rakentamisen aikaa.

Vuonna 2017 valmistuneen eteläsiiven yhteydessä toteutettiin kolmasosa suunnitellusta aurinkosähkölaitoksesta, jonka loppuosa toteutetaan länsisiiven yhteydessä. Uudet aurinkopaneelit tuottavat 10 prosenttia uusien terminaaliosien sähköntarpeesta.

Kehitysohjelman rakennusvaiheen tavoitteena on ollut mahdollisimman suuri materiaalien kierto. Eteläsiipi oli vuonna 2018 Suomessa ainoa uudisrakennushanke, joka sai kansainvälisen Excellent-tason BREEAM-ympäristöluokituksen. Sertifikaatin saaminen vaatii huomion kiinnittämistä esimerkiksi energian- ja vedenkulutukseen, käytettyihin materiaaleihin, toimintaan rakentamisen aikana, maankäyttöön ja liikenteeseen. BREEAM on ohjannut rakennuksen suunnittelua, rakentamista ja käyttöä.

Vastuullisuuden tunnusluvut Helsinki-Vantaan kehityshankkeessa



Ympäristöraportti



Lentokonemelun hallinta

Vähennämme lentokoneiden melua muun muassa ohjaamalla kiitoteiden ja lentoreittien käyttöä sekä lentoonlähtö- ja lähestymismenetelmien kehitystä.

Esimerkkejä vuoden 2018 melunhallintaan liittyvistä toimista

Helsinki-Vantaan lentoaseman teknisten ja operatiivisten melunhallintakysymysten käsittelemiseksi yhteistyössä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan ja operaatiomäärältään merkittävimpien lentoyhtiöiden kanssa on vuoden 2018 aikana perustettu CEM-työryhmä (Collaborative Environmental Management). Työryhmän toiminnassa sovelletaan yhteistyön puitteiden määrittelyssä kansainvälisesti käytettyä CEM-toimintamallia. Työryhmässä käsitellään esimerkiksi lähestymisten melunhallintamenetelmien kehittämismahdollisuuksia.

Helsinki-Vantaan kiitotie 1:lle (22L) lentoonlähtömenetelmää ja Viron ilmatilaan suuntautuvan liikenteen hallintaa kehitettiin edelleen yhteistyössä Finavian, ANS Finlandin ja Viron lennonvarmistuksen kanssa huhtikuussa 2018 julkaistuin muutoksin. Muutosten tavoitteena on, että jatkossa kasvava liikenne Viron ilmatilaan suuntautuessaan hallitaan maantieteellisesti ja määrällisesti

aikaisempaa paremmin. Melumittauksia lähtöreitillä varrella jatkettiin koko vuoden 2018 ajan.

[Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun hallintasuunnitelma](#) päivitettiin vuoden 2018 lopussa. Suunnitelma julkaistiin edellistä versiota vastaavalla tavalla myös painotuotteena jaettavaksi viranomaisille ja sidosryhmille.

Lähestymisistä 74 prosenttia jatkuvan liu'un menetelmällä

[Jatkuvan liu'un laskeutumisessa](#) lentokone lähestyy kiitotietä ilman lentomenetelmissä aiemmin lähtökohdasta ollutta vaakalentovaihetta, joka edellytti lentämistä muutaman sadan metrin korkeudessa suurella moottoriteholla. Jatkuvan liu'un lähestymisessä melua hallitaan lentämällä korkealla pidempään ja avaamalla laipat ja laskeutelineet mahdollisimman myöhäisessä vaiheessa sekä säätämällä nopeutta tasaisesti.

Vuoden 2018 aikana 74 prosenttia Helsinki Vantaalle saapuvista koneista laskeutui jatkuvaa liukua käyttäen (71).

"74 % Helsinki-Vantaalle saapuvista koneista laskeutui jatkuvaa liukua käyttäen."

Vuorokaudenajoittain tarkasteltuna klo 07–22 välillä jatkuva liukua käyttäen laskeutui 72 prosenttia lennoista ja yöaikana klo 22–07 jatkuvan liu'un lähestymisten osuus oli 82 prosenttia, mitkä molemmat ovat parempia kuin ympäristöluvassa asetetut tavoitearvot. Kehitys on ollut vuosia positiivista, mikä on saavutettu yhteistyöllä ANS Finlandin lennonjohdon ja lentoyhtiöiden kanssa. Muilla lentoasemilla menetelmän käyttömahdollisuus on lähtökohtaisesti suurempi, sillä ilmatila on vähemmän liikennöity.

Melualue Helsinki-Vantaalla on pienentynyt kolmasosaan pitkällä aikavälillä

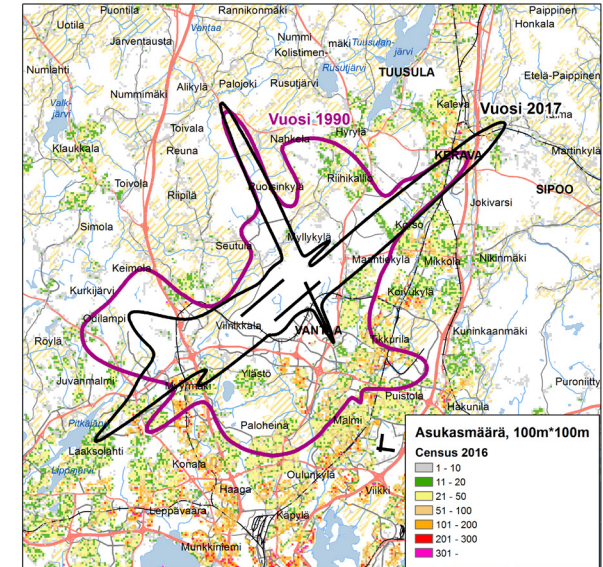
Helsinki-Vantaan melunseurantajärjestelmässä (ANOMS) on kymmenen mittausasemaa. Finavia käyttää järjestelmää melutilanteen seurantaan ja erilaisten selvitysten laatimiseen. [WebTrak -palvelu](#) näyttää ANOMS:in keräämää tietoa avoimesti Finavian verkkosivuilla. Halutulla ajanjaksolla voidaan tarkastella lentokoneiden reittien mittaustuloksia sekuntikohtaisesti eri mittauspisteissä.

Pitkällä aikavälillä melualueen pinta-ala on pienentynyt kolmasosaan muun muassa lentokoneiden tekniikan ja

lennonjohdon soveltamien toimintatapojen kehittymisen vuoksi. Vuonna 1990 lentokonemelualueella asui 97 000 ihmistä. Vuonna 2017 asukkaita oli lentokonemelualueella 25 000 (23 000). Melualueen muoto ja asukasmäärä vaihtelevat vuosittain tuuliolosuhteiden ja kiitoteiden kunnostustöiden vuoksi. Vuonna 2017 laskennallisen melualueen asukasmäärään vaikutti erityisesti se, että yli neljä kuukautta kestäneen kiitotien 2 (15/33) peruskorjauksen vuoksi Nurmijärven suunnasta laskeutuvien koneiden osuus jäi koko vuoden tilastoissa vähäiseksi. Helsinki-Vantaan lentoaseman mittava terminaalien ja asemasojen kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön eikä siis muuta lentokonemelun suuntautumista.

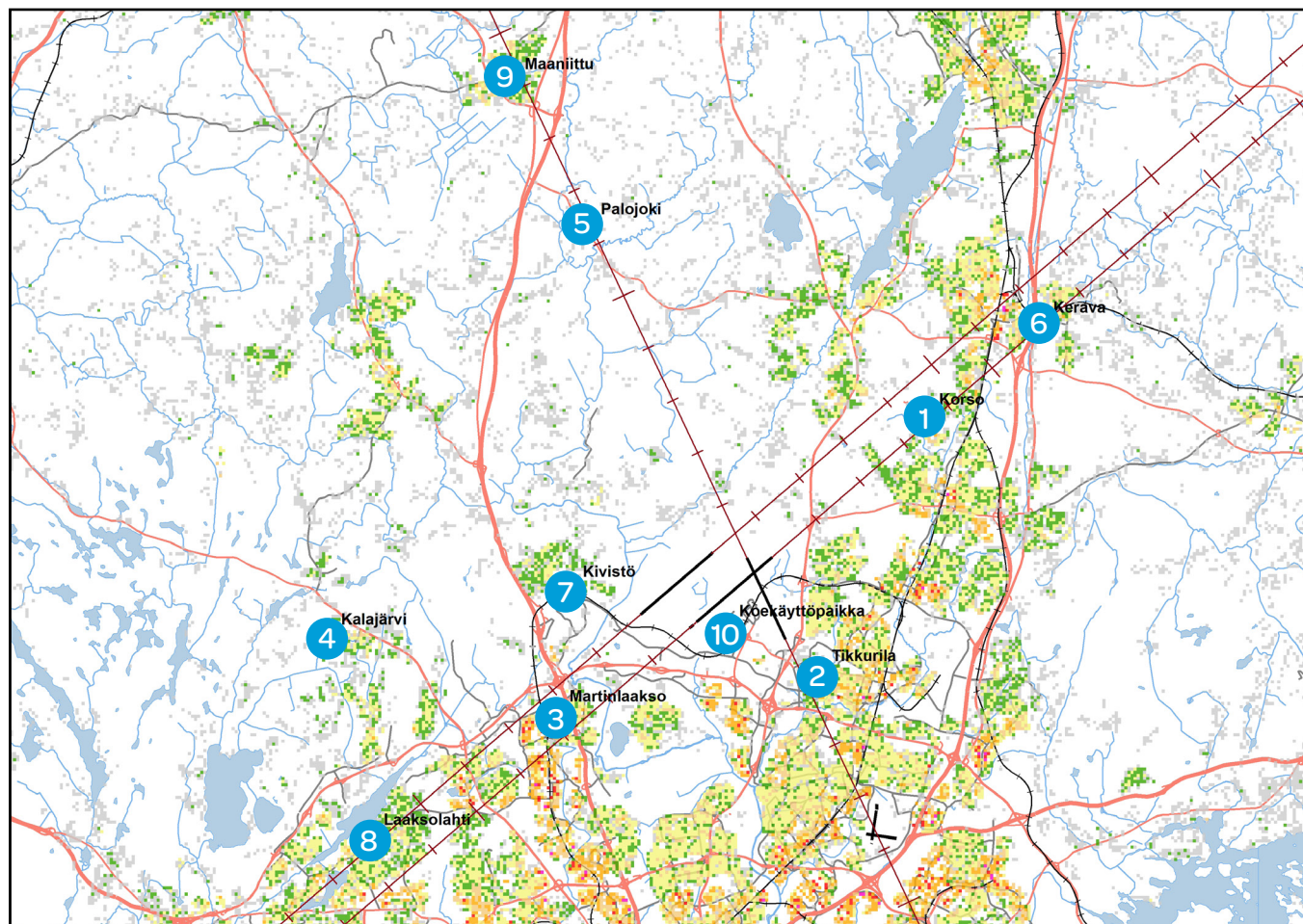
Suomessa käytetään lentokonemelun kuvaamiseen yleisimmin EU:n ympäristömeludirektiivin mukaista päivä-iltayömelutasoksi kutsuttua tunnuslukua L_{den} . Tunnusluku kuvaa vuositasolla meluenergian vuorokauden ajalla painotettua keskiarvoa, jossa ilta-ajan (klo 19–22) lentomelu tapahtumiin on lisätty 5 desibeliä (vastaa kolminkertaista liikennemäärää) ja yöajan (klo 22–07) lentomelu tapahtumiin 10 desibeliä (vastaa kymmenkertaista liikennemäärää).

Lentokonemelualueen kehittyminen (L_{den} 55 dB) Helsinki-Vantaalla vuodesta 1990 vuoteen 2017



- 1 Korso
- 2 Tikkurila
- 3 Martinlaakso
- 4 Kalajärvi
- 5 Palojoki
- 6 Kerava
- 7 Kivistö
- 8 Laaksolahti
- 9 Maaniittu
- 10 Koekäyttöpaikka

Helsinki-Vantaan lentokonemelun mittausasemat



Kiitoteiden käyttö ja liikenteen jakautuminen

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kolme kiitotietä, joita käytetään sääolosuhteiden, liikenteen ja ympäristön edellyttämällä tavalla. Turvallisuus on aina etusijalla kiitotien valinnassa.

Lentokoneiden on turvallisinta nousta ja laskeutua vastatuuleen. [Kiitotien valinnassa noudatetaan ensisijaisuusperiaatetta](#): tuulen suunnan ja nopeuden lisäksi huomioidaan melunhallinta ja liikenteen määrä. Kiitoteitä joudutaan välillä sulkemaan erilaisten korjaus- ja rakennustöiden vuoksi. Vuonna 2018 ei pitkäaikaisia kiitoteiden kunnostustöitä ollut. Helsinki-Vantaalla vuonna 2013 käynnistynyt kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön eikä siten muuta melun suuntautumista.

Käytössä noin 20 kiitotieyhdistelmää

Nousu- ja laskukiitotiet valitaan aina olosuhteet ja liikenne huomioon ottaen. Valinnat riippuvat toisistaan. Kiitotieyhdistelmiä on noin kaksikymmentä.

- Etelä- ja länsituulilla laskeudutaan ensisijaisesti kiitotielle 2 (15) luoteen, eli Nurmijärven suunnasta, tai kiitotielle 1 (22L) koillisesta Keravan suunnasta. Lentoon lähdetään ensisijaisesti kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen Länsi-Vantaan ja Espoon suuntaan. Vähämeluisilla koneilla voidaan nousta samaan aikaan kiitotieltä 1 (22L)

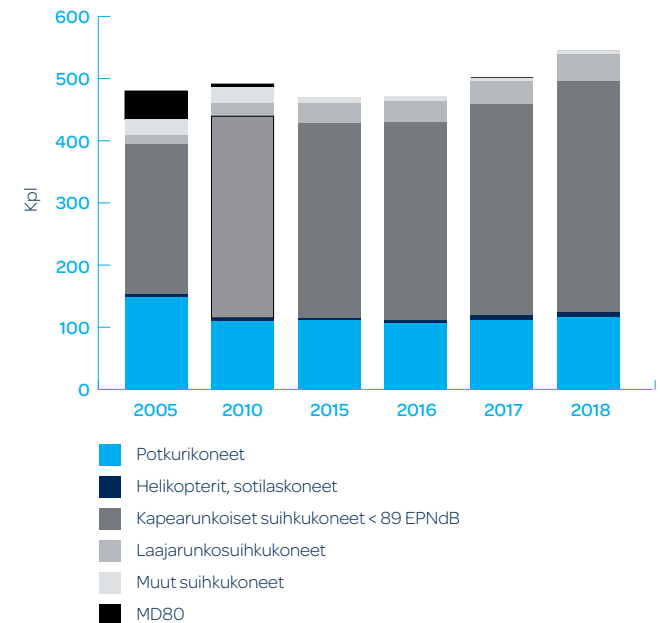
etelään. Iltapäivän kiireisimpien tuntien aikana Keravan suunnalta laskeutuu koneita myös kiitotielle 3 (22R).

- Pohjois- ja itätuulilla laskeudutaan yleensä kiitotielle 3 (04L) ja kiitotielle 1 (04R) lounaan, eli Länsi-Vantaan ja Espoon suunnasta ja lähdetään lentoon kiitotieltä 1 (04R) koilliseen Keravan suuntaan.

Kiitotien valinnalla minimoidaan meluhaitat

Lentoliikenne pyritään hoitamaan niin, että melualueella asuvien määrä on mahdollisimman pieni. Yöllä laskeudutaan ensisijaisesti kiitotietielle 2 (15) luoteen, eli Nurmijärven suunnasta, ja lentoon lähdetään kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen, eli Länsi-Vantaan ja Espoon suuntaan. Suihkukoneiden laskeutumisia kiitotielle 2 (33) kaakon suunnasta ja lentoonlähtöjä kiitotieltä 2 (15) kaakon suuntaan ei tehdä tiheään asutuksen vuoksi lukuun ottamatta poikkeustilanteita muutamana päivänä vuodessa. Yöaikaan operaatiot kaakon suuntaan ovat kiellettyjä, jos lentoturvallisuus ei muuta vaadi. Lentoturvallisuuden vuoksi melunhallinnan kannalta parasta kiitotietä ei voida kuitenkaan aina valita.

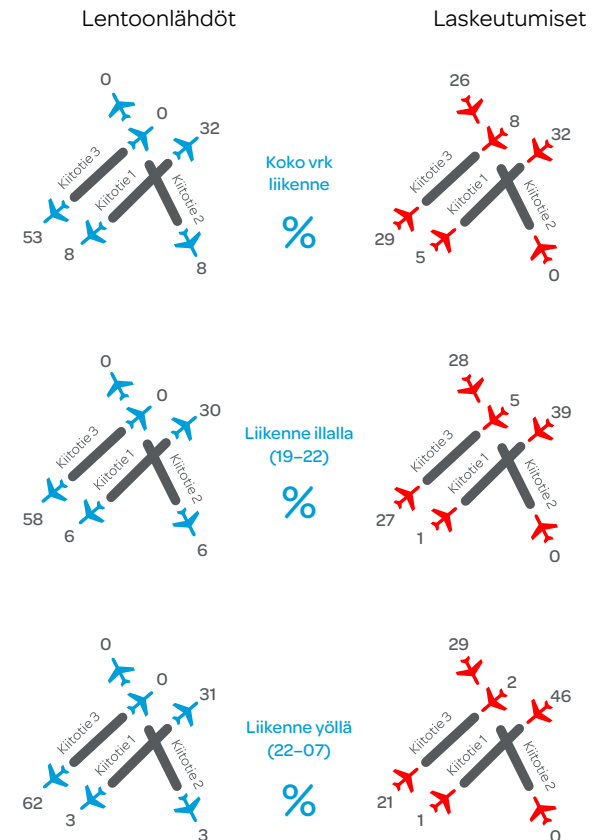
Liikenteen jakautuminen konetyypeittäin



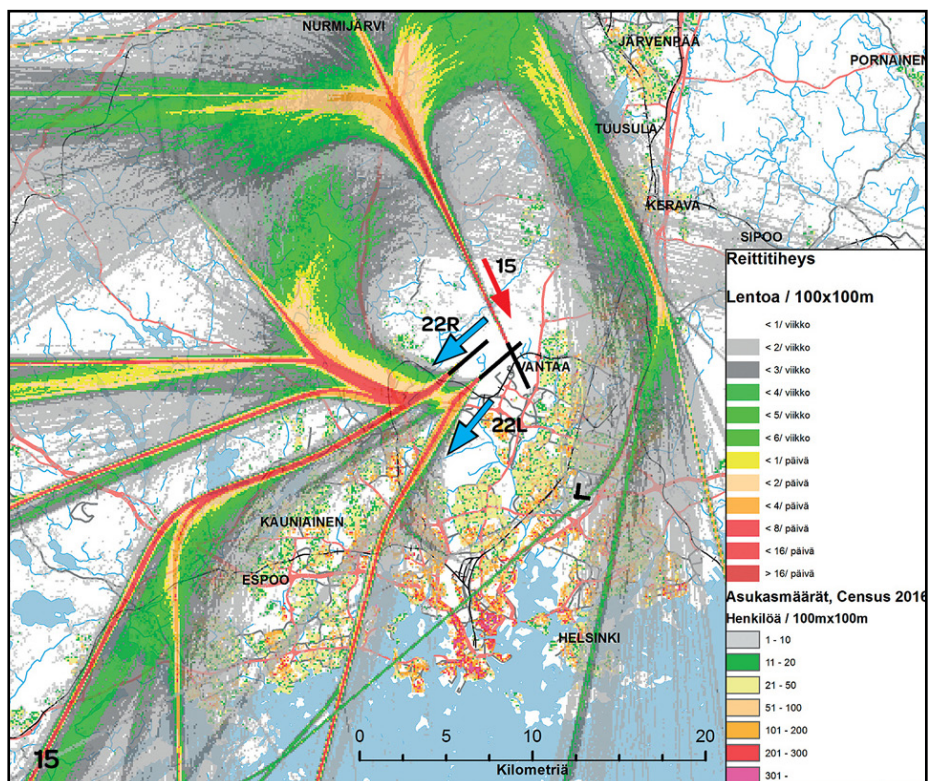
Vuonna 2018 ensisijaista laskeutumissuuntaa, eli kiitotietä 2 (15), käytti 32 (21) prosenttia kaikista laskeutumisista ja yöaikaan (klo 22–07) 46 (30) prosenttia. Ensisijaista lentoonlähtösuuntaa, eli kiitotietä 3 (22R), käytti 53 (62) prosenttia kaikista lentoonlähdöistä ja yöaikaan 62 (70) prosenttia. Lentoonlähdöistä 6 (4) prosenttia tehtiin kaakon suuntaan.

”Nousu- ja laskukiitotien valinnassa huomioidaan aina turvallisuus, sääolosuhteet ja melunhallinta.”

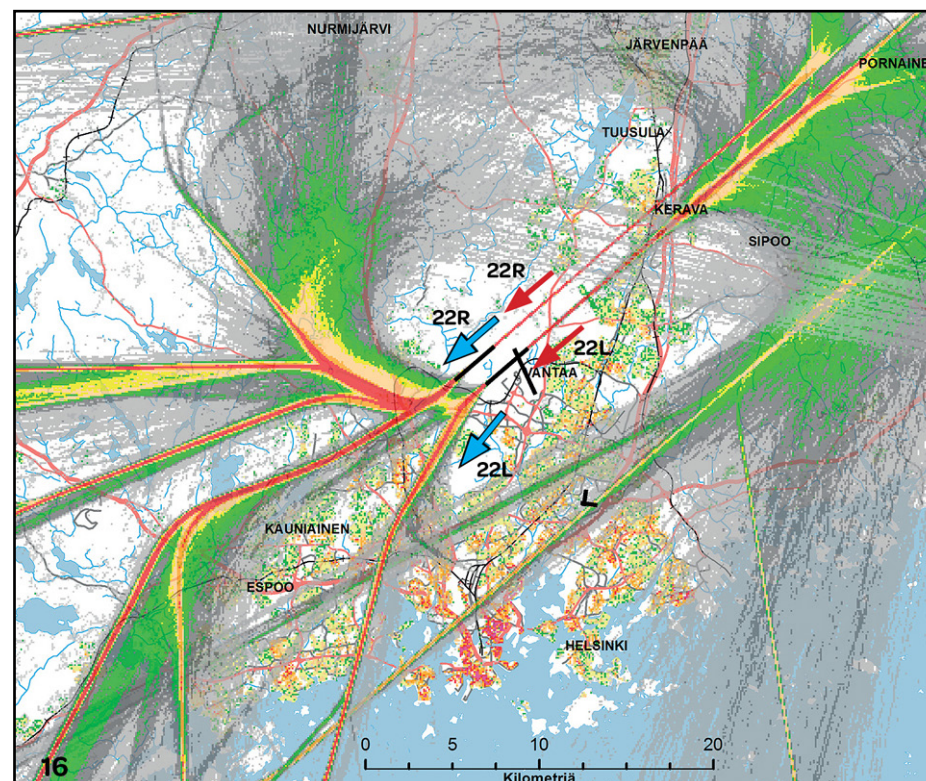
Kiitoteiden käyttö eri vuorokauden aikoina



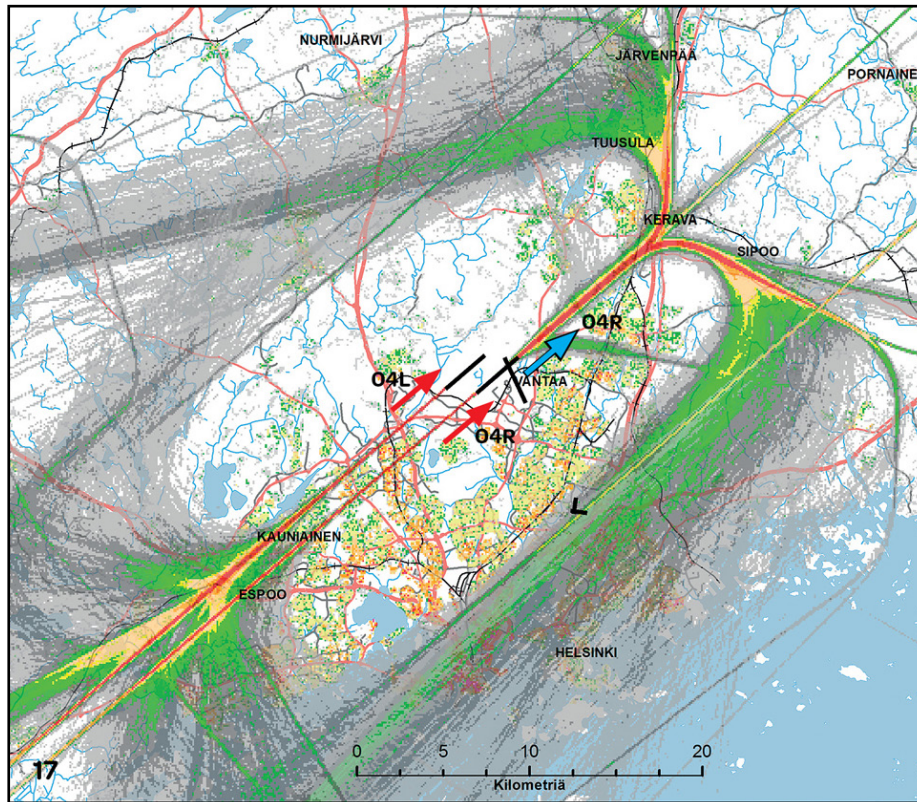
Reittitiheyskartta kiitotieyhdistelmä lännen ja etelän puoleiset tuulet



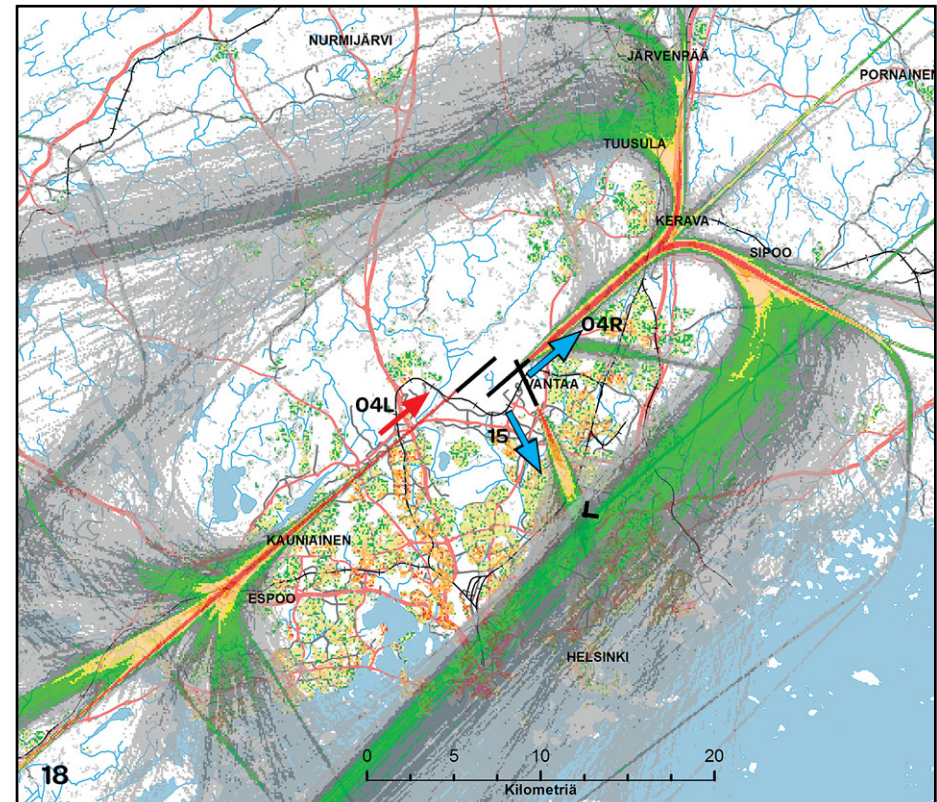
Reittitiheyskartta kiitoteiden rinnakkaisen käytön tilanteessa lännen ja etelän puoleiset tuulet



Reittitiheyskartta kiitotieyhdistelmä pohjoisen ja idän puoleiset tuulet, paljon laskeutuvaa liikennettä



Reittitiheyskartta kiitotieyhdistelmä pohjoisen ja idän puoleiset tuulet, vähän laskeutuvaa liikennettä

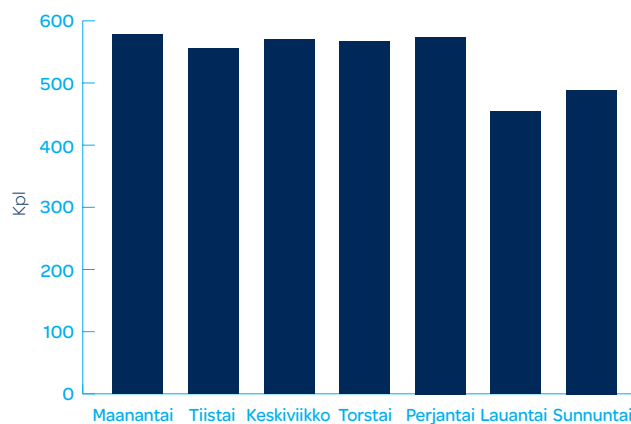


Kiitoteiden käytön vertailu – koko vuorokauden liikenne

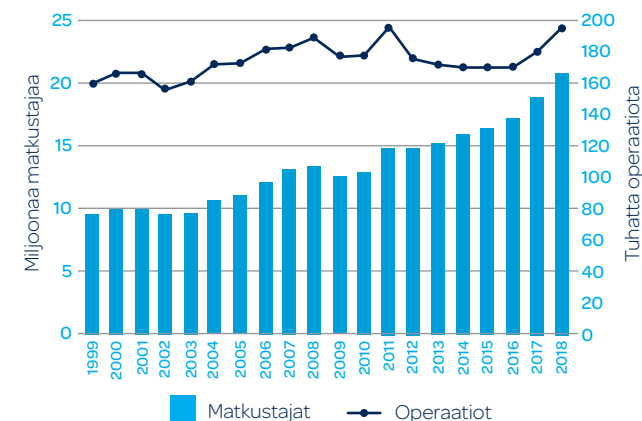
Kiitoteiden sulkemiset remonttien vuoksi vaikuttavat vuosittain kiitoteiden käyttäjäkantaan. Vuonna 2018 ei ollut pitkäaikaisia kiitoteiden kunnostamistöitä.

Koko vuorokauden liikenne	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
04L lentoonlähdöt (kiitotie 3 koilliseen)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
04R lentoonlähdöt (kiitotie 1 koilliseen)	32 %	31 %	17 %	25 %	26 %	27 %	16 %	28 %	27 %	32 %
22L lentoonlähdöt (kiitotie 1 lounaaseen)	7 %	9 %	7 %	23 %	8 %	8 %	7 %	5 %	7 %	8 %
22R lentoonlähdöt (kiitotie 3 lounaaseen)	59 %	57 %	72 %	49 %	64 %	63 %	67 %	62 %	62 %	53 %
15 lentoonlähdöt (kiitotie 2 kaakkoon)	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %	2 %	9 %	5 %	4 %	6 %
33 lentoonlähdöt (kiitotie 2 luoteeseen)	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
04L laskeutumis (kiitotie 3 lounaasta)	23 %	23 %	13 %	15 %	18 %	18 %	11 %	20 %	20 %	26 %
04R laskeutumis (kiitotie 1 lounaasta)	9 %	8 %	5 %	10 %	8 %	10 %	6 %	9 %	8 %	8 %
22L laskeutumis (kiitotie 1 koillisesta)	26 %	25 %	34 %	39 %	37 %	37 %	33 %	44 %	46 %	29 %
22R laskeutumis (kiitotie 3 koillisesta)	2 %	2 %	4 %	3 %	4 %	4 %	20 %	5 %	5 %	5 %
15 laskeutumis (kiitotie 2 luoteesta)	40 %	42 %	42 %	33 %	32 %	37 %	29 %	22 %	21 %	32 %
33 laskeutumis (kiitotie 2 kaakosta)	0 %	0 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %

Liikenteen jakautuminen eri viikonpäiville



Matkustajat ja operaatiot Helsinki-Vantaan lentoasemalla



Liikenteen jakautuminen Helsinki-Vantaalla

Helsinki-Vantaan lentoasemalla oli vuonna 2018 yhteensä 195 000 lentoonlähtöä ja laskeutumista. Vaikka matkustajamäärä on kasvanut tasaisesti, ei operaatiomäärä ole kasvanut samassa suhteessa.

Arkipäivät ovat lentoliikenteessä vilkkaimmat päivät. Vuonna 2018 Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapui tai sieltä lähti keskimäärin 427 (391) suihkukonetta ja 126 (126) potkurikonetta arkipäivisin. Potkurikoneilla operoidaan 22 prosenttia matkustajalentoista.

Lentoliikenne on vilkkainta Helsinki-Vantaalla iltapäivisin sekä aamulla klo 8–9. Saapuvaa liikennettä on paljon klo 14–16 ja lähtevää liikennettä klo 16–18. Yöaikaan klo 01–06 liikennettä on vähän ja suurin osa siitä on laskeutumisista. Vuoden 2018 vilkkein kuukausi oli toukokuu. Vähiten liikennettä oli helmikuussa.

Vuonna 2018 vähämeluisten suihkukoneiden osuus matkustajakoneiden operaatioista oli 69 (69) prosenttia. Laajarakenteisten koneiden osuus oli 8 (7) prosenttia. Potkurikoneilla lennettiin 21 (23) prosenttia kaikista lennoista. Meluisampi konetyyppi MD80 on poistunut kokonaan.

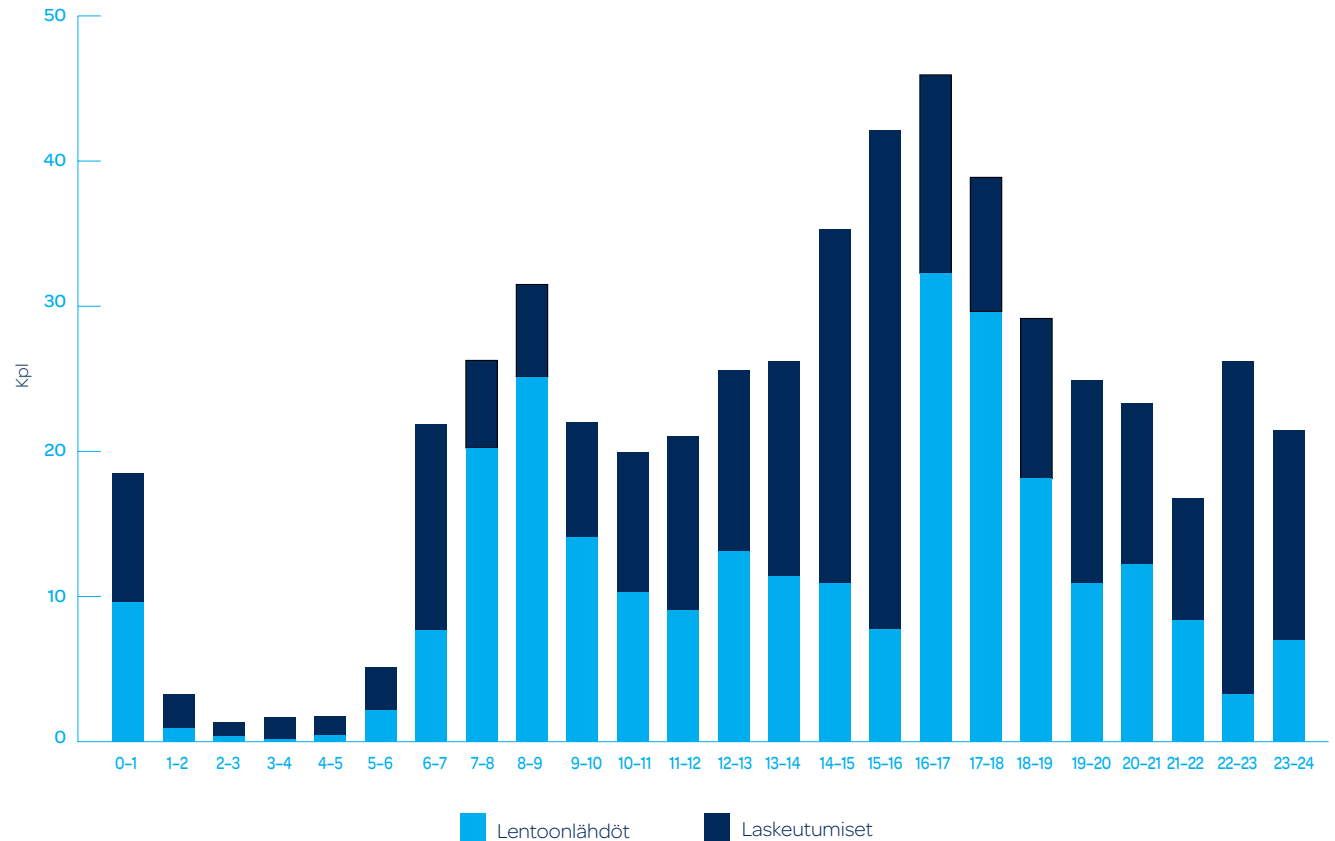
Liikenteen jakautuminen Finavian lentoasemilla

Kokonaismatkustajamäärä lentoasemillamme kasvoi uuteen ennätykseen vuonna 2018. Kansainvälinen matkustaminen ja edelleen kasvanut kysyntä Lapin lentoasemille nostivat matkustajamäärän uudelle miljoonaluvulle.

Finavian lentoasemilla oli vuonna 2018 yhteensä 24 986 502 (22 699 881) matkustajaa, mikä oli 10,1 % edellisvuotta enemmän. Kotimaan lennoilla lensi 24 (24) prosenttia ja kansainvälisillä lennoilla 76 (76) prosenttia matkustajista.

Kaupallisen liikenneilmailun laskeutumisten määrä nousi Finavian lentoasemilla 125 680 (116 895) laskeutumiseen, mikä oli 7,5 prosenttia edellisvuotta enemmän. Matkustajamäärä on kasvanut viime vuosina joka vuosi, liikennemäärä kääntyi kasvuun vuonna 2017.

Liikenteen jakautuminen tunneittain Helsinki-Vantaan lentoasemalla



Laskeutumiset Finavian lentoasemilla

Lentoasema	Liikenneilmailu kpl	Sotilasilmailu kpl	Yleisilmailu kpl	Yhteensä kpl	Liikenneilmailu muutos (%)	Sotilasilmailu muutos (%)	Yleisilmailu muutos (%)	Yhteensä muutos (%)
Enontekiö	91	0	2	93	13,8	-100,0	-33,3	8,1
Halli	1	1503	860	2364	0,0	12,2	336,5	53,7
Helsinki-Vantaa	94 009	749	2 308	97 066	8,9	-11,4	-8,3	8,3
Ivalo	1165	123	104	1392	13,5	23,0	-12,6	11,8
Joensuu	1387	32	594	2 013	0,8	0,0	9,4	3,2
Jyväskylä	1086	11 256	2 187	14 529	2,9	-3,0	25,5	0,9
Kajaani	1094	37	101	1232	0,1	-61,1	-4,7	-4,8
Kemi-Tornio	1032	0	815	1847	6,8	0,0	3,6	5,4
Kittilä	1678	13	115	1806	4,7	225,0	23,7	6,3
Kokkola-Pietarsaari	1486	23	1 454	2 963	-7,5	-77,9	4,0	-4,7
Kuopio	2 060	5 606	3 768	11 434	1,8	-6,2	4,7	-1,4
Kuusamo	729	2	36	767	37,0	-66,7	56,5	36,7
Maarianhamina	1390	0	873	2 263	-2,5	0,0	46,7	12,0
Oulu	5166	945	4 340	10 451	12,3	6,5	63,2	28,3
Pori	528	82	9 135	9 745	-41,5	7,9	-10,1	-12,5
Rovaniemi	2 791	4 658	2 290	9 739	14,5	0,4	-9,6	1,3
Savonlinna	463	40	115	618	0,9	53,8	49,4	10,0
Tampere-Pirkkala	2 633	3 505	18 636	24 774	-3,6	-12,7	2,2	-0,8
Turku	3 997	413	7 336	11 746	5,7	95,7	14,6	13,0
Utti	1	2 329	590	2 920	0,0	5,0	5,2	5,0
Vaasa	2 893	64	2 867	5 824	0,0	-45,3	45,6	16,9
Yhteensä	125 680	31 380	58 526	215 586	7,5	-2,9	7,7	5,9

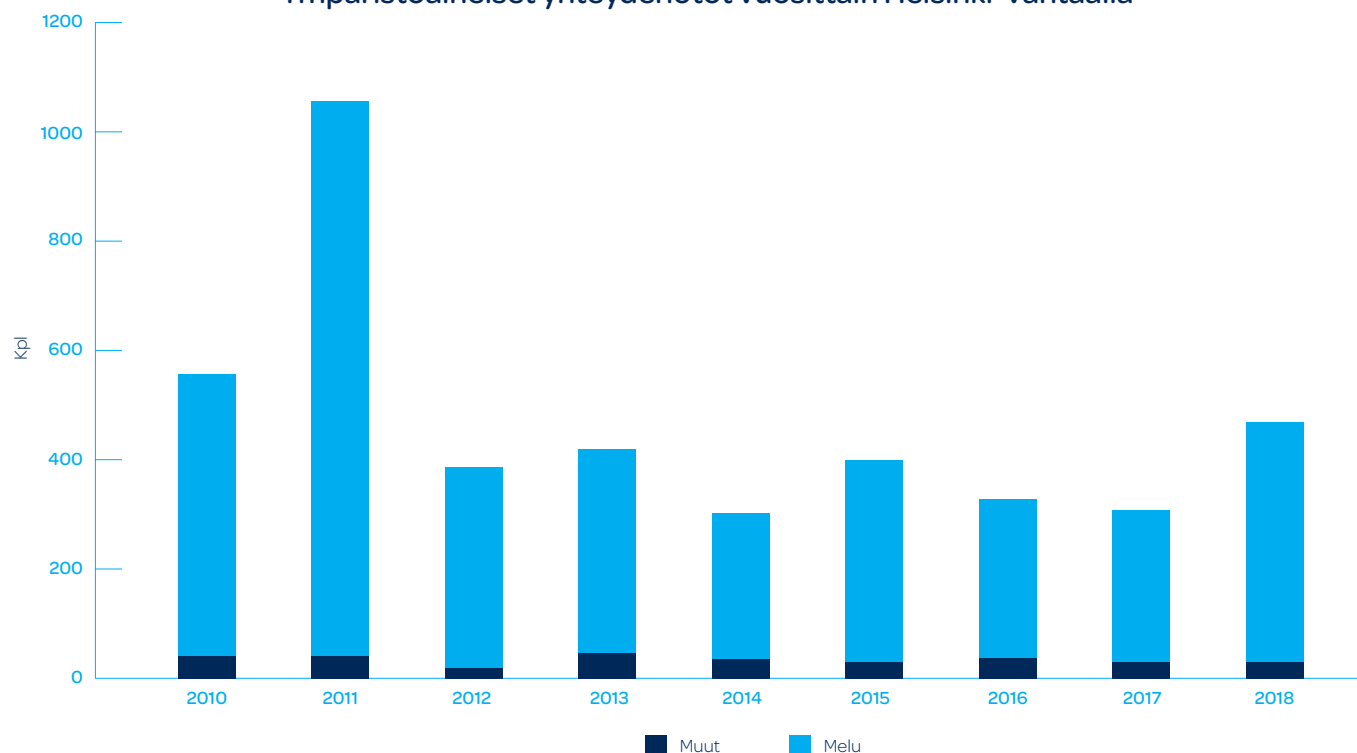
Ympäristöpalaute

Lentokoneiden melu koskettaa erityisesti lentoasemiemme naapureita. Suurin osa saamastamme ympäristöpalautteesta liittyykin juuri meluun.

Vuonna 2018 saimme Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskien 469 (308) ympäristöaiheista yhteydenottoa. Näistä noin puolet oli toistuvia. 93 (90) prosenttia palautteesta koski melua. Vuonna 2018 ei kiitoteiden käyttöön vaikuttaneita pidempiä kiitoteiden sulkemisia ollut. Poikkeuksellisia sääolosuhteita (kuten sumu tai voimakas etelä/pohjoistuuli) oli vuonna 2018 enemmän kuin edellisinä vuosina, mikä lisäsi yhteydenottojen määrää. 2018 heinäkuussa pitkään yhtäjaksoisesti vallinneet itätuulet vaativat Espoon ja Länsi-Vantaan suunnan (04-suunta) käyttöä, mikä myös tuotti useita yhteydenottoja. Muut yhteydenotot liittyivät ilmapäästöihin, vesi- ja maaperäasioihin sekä lupa-asioihin. Koko verkoston ympäristöaiheisten yhteydenottojen määrä oli 493 (337).

Vastaamme kaikkiin ympäristöaiheisiin yhteydenottoihin ja raportoimme palautemäärän vuosittain ja neljännesvuosittain ympäristöviranomaisille. Raportit ovat nähtävissä [Finavian nettisivuilla](#).

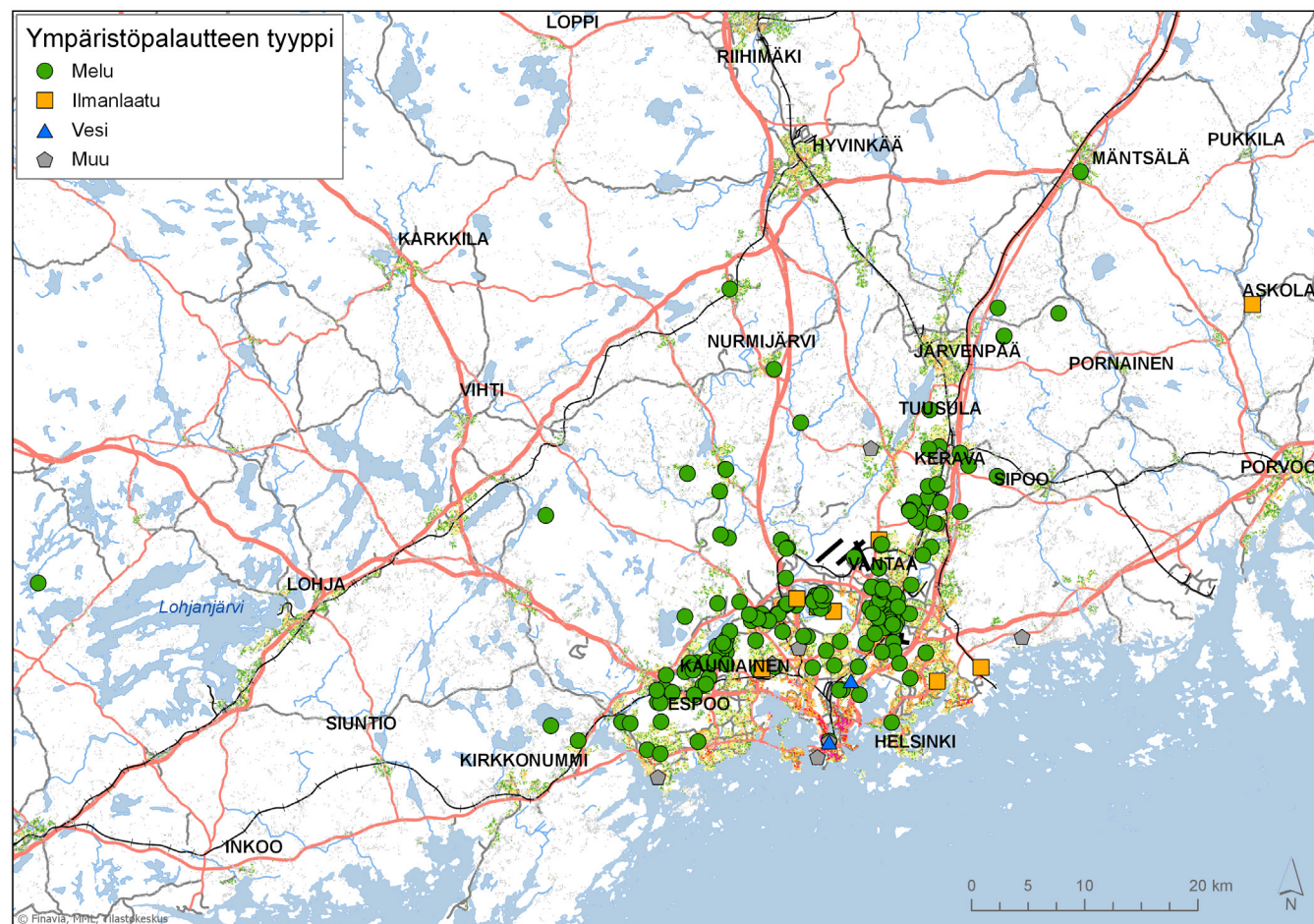
Ympäristöaiheiset yhteydenotot vuosittain Helsinki-Vantaalla



Ympäristöaiheet yhteydenotot kunnittain 2018, Helsinki-Vantaa	Eri henkilöitä	Yhteyden- ottoja yhteensä
Espoo	41	47
Helsinki	66	82
Järvenpää	0	0
Kauniainen	5	7
Kerava	7	8
Nurmijärvi	6	25
Sipoo	2	128
Tuusula	3	4
Vantaa	68	138
Muut	21	30
Yhteensä	219	469

Ympäristöaiheet yhteydenotot 2018, kaikki lentoasemat	Eri henkilöitä	Yhteyden- ottoja yhteensä
Helsinki-Vantaa	219	469
Turku	5	5
Utti	2	5
Tampere-Pirkkala	3	3
Jyväskylä	3	3
Oulu	2	2
Vaasa	1	1
Ivalo	1	1
Rovaniemi	1	1
Kittilä	1	1
Kuusamo	1	1
Pori	1	1
Yhteensä	238	493

Ympäristöpalautteet Helsinki-Vantaan lentoseman läheisyydessä



Ilmanlaatu

Seuraamme Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen ilmanlaatua jatkuvasti osallistumalla pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittausohjelmaan. Lisäksi teemme omia mittauksia säännöllisin väliajoin.

Lentokoneiden päästöt muodostavat suurimman osan lentoasema-alueen kokonaispäästöistä, mutta nämä päästöt laimenevat nopeasti päästökorkeuden kasvaessa. Maanpintatason ilmanlaatuun vaikutus on vähäinen. Maassa olevien päästölähteiden vaikutus paikalliseen ilmanlaatuun on suurempi. Päästöjen ilmanlaatuvaikutukset rajoittuvat siis lentoaseman välittömään läheisyyteen.

Ilmanlaatu on parantunut

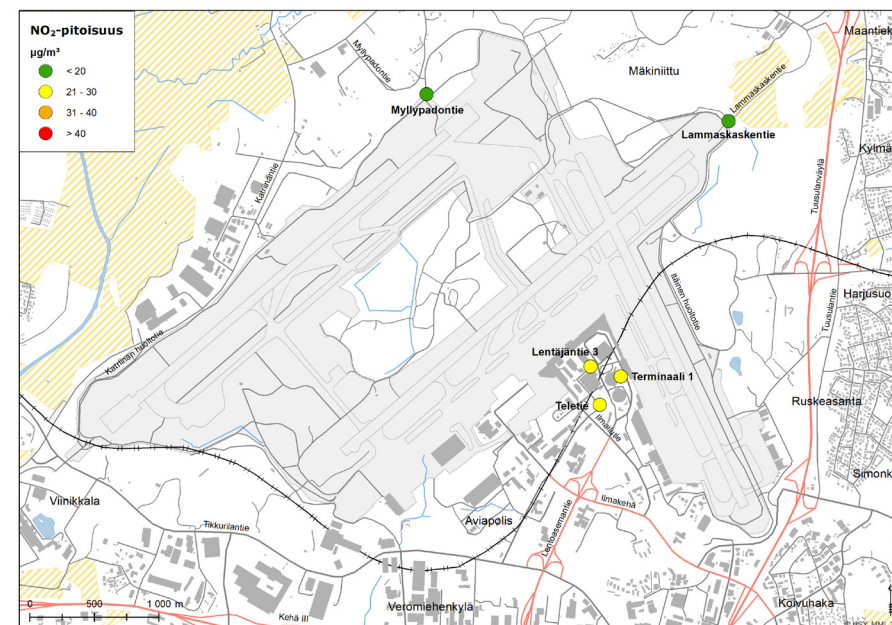
Finavian omista mittauksista on koottu tulokset tarinakarttaan, mikä löytyy [täältä](#). Ilmanlaatu on parantunut vuosien varrella melkein kaikissa mittauspisteissä.

Finavia on ollut mukana HSY:n pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittausohjelmassa jo useita vuosia. Passiivikeräimillä mitattavat typpidioksidin pitoisuudet ovat pysyneet ohjearvojen alapuolella. Lentoliikenteen ja lentoasematoiminnan typenoksidipäästöjen vaikutus ilmanlaatuun on paikallinen ja rajoittuu lähinnä lentoasema-alueelle ja sen välittömään läheisyyteen.

Passiivikeräimet vuosikeskiarvo NO ₂ -pitoisuus, µg/m ³	2014	2015	2016	2017	2018
Lentoasema Terminaali 1	37	37	31	29	29
Lentoasema Teletie	-	-	-	23	25
Lentoasema Rahtitie	23	23	23	20*	-
Lentoasema Lentäjätie 3	20	21	21	20	22
Lentoasema Myllypadontie	12	12	12	12	13
Lentoasema Lammaskaskentie	12	12	12	11	13

* Mittausvaunu jouduttiin siirtämään lokakuussa rakennustyömaan vuoksi

Passiivikeräinten sijainnit



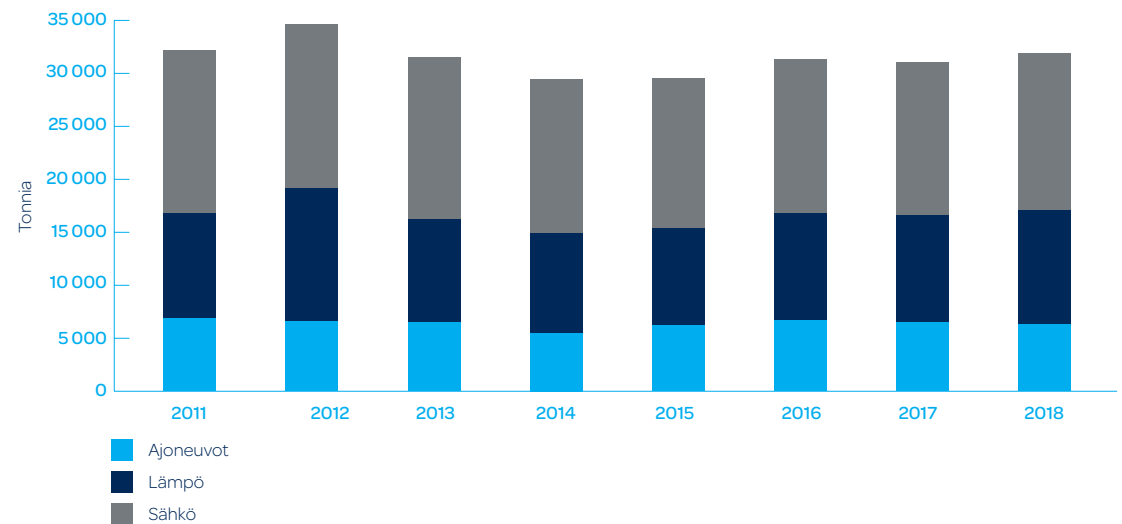
Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt

Energiatehokkuustyötämme ja päästöjen vähentämistä lentoasemilla kehitetään jatkuvasti. Päästöt matkustajaa kohden ovat laskussa.

Lentoasemilla kuluu energiaa muun muassa lämmitykseen, ilmanvaihtoon, jäähdytykseen ja valaistukseen sekä konekalustossa. Tulevaisuudessa ohjaamme järjestelmien käyttöä yhä enemmän automaattisesti käyttötarpeen mukaan. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitysohjelman suunnittelussa ja toteutuksessa Finavia huomioi rakennusten ympäristösertifiointijärjestelmä BREEAM:n vaatimukset. Tavoitteet ohjaavat esimerkiksi energiatehokkuutta, rakentamisen aikaista toimintaa ja rakennusten huolellista käyttöönottoa.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämishankkeen eteläsiipi sai Excellent-tason BREEAM-sertifikaatin vuonna 2018 ainoana uudisrakennushankkeena Suomessa. Länsisiipi ja Aukio ovat jo saaneet alustavan vastaavan tason sertifikaatin. Myös terminaalien laajennuksen suunnittelussa tähdätään samaan tasoon.

Finavian oman toiminnan hiilidioksidipäästöt



Uusien terminaalirakennusten yksi teknisistä innovaatioista on liittää uusi rakennus lämpöpumpputekniikalla vanhan terminaalin poistoilmajärjestelmiin siten, että molempien rakennusten energiatehokkuus paranee.

Helsinki-Vantaan non-Schengen-alueen aurinkosähköjärjestelmän ensimmäinen 124 kWp:n vaihe toimi vuonna 2018 odotetulla tavalla. Järjestelmän viimeistely tehdään keväällä 2019, jonka jälkeen sen kokonaisteho on yli 500 kWp. Lisäksi vuonna 2020 avattavan pysäköintitalon yhteyteen suunnitellaan lisätuotantoa 250 kWp:n verran.

Vuonna 2018 Helsinki-Vantaan lentoasema uudisti lentoasemajärjestö ACI:n hiilidioksidipäästöjen vähentämishjelma ACA:n (Airport Carbon Accreditation) korkeimman eli tason 3+ sertifikaatin. [Finavian toiminta lentoasemalla on hiilineutraalia](#), sillä päästöindeksi on jatkuvasti pienentynyt ja jäljelle jääneet päästöt sekä henkilökunnan liikematkat on kompensoitu hiilimarkkinoilta hankituilla päästöyksiköillä. [Yksiköt hankittiin Intiassa toteutuneista biokaasu- ja aurinko- sekä tuulivoimahankkeista](#). Kaikki yksiköt on verifioitu Gold Standard-standardin mukaan.

Vuonna 2018 Lapin lentoasemat (Enontekiö, Ivalo, Kemi-Tornio, Kittilä, Kuusamo, Rovaniemi) saavuttivat ACA-ohjelmassa tason 3 (Optimisation).

Finavia on tehnyt yhteistyösopimuksen Nordic Environment Finance Corporation (NEFCO) kanssa kasvi-huonekaasupäästöjen kompensatiohankkeista. NEFCO on Pohjoismaiden ympäristörahoitusyhtiö, joka rahoittaa ympäristö- ja ilmastoprojekteja. Finavia hankkii jatkossa tarvitsemansa päästöyksiköt NEFCOn identifioimista hankkeista.

Helsinki-Vantaan käyttämä sähkö vuonna 2018 oli pohjoismaista tuulivoimaa (virallisen RES-GO järjestelmän alkuperätakuut). CO₂-päästöt on tällä toimenpiteellä säästetty noin 10 000 tonnia.

Ajoneuvokaluston päästöjen vähentämiseksi alettiin Helsinki-Vantaan asematasobusseissa käyttää kokonaan jätteistä ja tähteistä valmistettua uusiutuvaa dieseliä (Neste MY –tuote) vuonna 2017. Tuotteen käyttö laajennettiin Helsinki-Vantaalla koko Finavian diesel-kalustoon syksyllä 2018. Samalla päästöjä jopa 90 % vähentävää tuotetta alettiin käyttää myös Kuusamon, Rovaniemen, Kittilän ja Ivalon lentoasemilla. Vuonna 2018 uusiutuvaa dieseliä käyttämällä vähensimme CO₂-päästöjä 550 tonnia.

Tampereen lentoaseman laajan infraremontin yhteydessä kaikissa valaistusjärjestelmissä otettiin käyttöön led-tekniikkaa. Merkittävä energiatehokkuushanke oli Helsinki-Vantaan terminaalin 1 valaistuksen uusiminen led-tekniikalla. Valaisimien määrää voitiin vähentää alle puoleen ja energiankulutusta saatiin vähennettyä jopa 80 prosenttia.

Finavian oma toiminta lentoasemien kunnossapidossa eli lämmitys, jätevesihuolto ja jätehuolto aiheuttavat sekä suoria että välillisiä päästöjä ilmaan. Kymmenellä Finavian lentoasemalla on käytössä nollapäästöinen pelletti- tai hakelämmitys. Lentoasemayhtiönä me tarkastelemme myös meillä asioivien lentokoneiden päästöjä ja polttoaineen kulutusta, lisäksi ACA-ohjelmaa varten teemme erillisiä arvioita muistakin toiminnoista lentoasemilla.

Energian- ja vedenkulutus lentoasemittain

Lentoasema	Sähkö MWh	Lämpö MWh	Vesi m ³
Enontekiö	518	307	432
Halli	84	227	185
Helsinki-Vantaa	56 000	26 381	137 875
Ivalo	700	1 941	2 269
Joensuu	657	1 148	1 405
Jyväskylä	1 143	1 400	3 308
Kajaani	630	978	1 160
Kemi-Tornio	641	920	728
Kittilä	1 585	2 094	4 515
Kokkola-Pietari	520	819	1 317
Kuopio	1 674	2 360	3 904
Kuusamo	689	907	1 000
Maarianhamina	451	830	557
Oulu	4 404	5 665	5 994
Pori	566	988	1 653
Rovaniemi	3 111	3 424	6 074
Savonlinna	460	0*	229
Tampere-Pirkkala	1 635	1 777	8 983
Turku	1 913	1 060	3 649
Utti	41	134	107
Vaasa	1 437	2 331	3 255
Yhteensä	78 859	55 691	188 599

*Savonlinnan lentoasemalla on käytössä maalämpö. Lämpöenergian kulutus on yhdistetty sähkön kulutukseen.

Lentokoneiden LTO-sykli päästöt (Landing and Take off Cycle) jaoteltuna lentoasemittain

Lentoasema	LTO-sykli (kpl)	CO (t/a)	HC (t/a)	NO _x (t/a)	SO _x (t/a)	CO ₂ (t/a)	Polttoaine (t/a)
Enontekiö	100	1	0	0,8	0,1	200	60
Halli	900	10	0,2	0,01	0,003	30	9
Helsinki-Vantaa	95 700	870	80	770	60	194 300	62 100
Ivalo	1 200	10	1,4	10,3	0,8	2 600	840
Joensuu	2 000	10	0,2	3,4	0,3	1 000	330
Jyväskylä	3 000	20	0,7	2,8	0,3	900	290
Kajaani	1 800	6	0,1	2,4	0,2	700	240
Kemi-Tornio	1 800	20	1,9	14,9	1,2	3 700	1 200
Kittilä	2 900	20	0,4	3,2	0,3	1 000	320
Kokkola-Pietarsaari	5 100	30	1,2	6,8	0,6	2 100	700
Kuopio	800	5	0,5	3,9	0,3	1 100	350
Kuusamo	600	4	0,3	2,8	0,2	800	250
Maarianhamina	2 000	20	1,1	1,7	0,2	600	200
Oulu	8 600	70	4,7	35,4	3,1	9 600	3 100
Pori	9 600	120	2,6	1	0,1	700	220
Rovaniemi	3 800	40	3	21,9	1,8	5 700	1 800
Savonlinna	600	2	0,1	0,4	0,1	200	50
Tampere-Pirkkala	20 100	210	3,5	8,8	0,8	3 000	1 000
Turku	9 600	80	3,4	14,9	1,4	4 500	1 400
Utti	700	11	0,3	0,01	0,002	30	10
Vaasa	4 700	40	1,6	9,4	0,9	2 900	900
Yhteensä	175 600	1 599	107,2	914,82	72,71	235 660	75 369

Lentokoneiden päästöt ja polttoaineen kulutus lentoasemittain

Vuonna 2018 lentokoneiden LTO-syklin aikaisten päästöjen ja polttoaineen kulutus kasvoi noin 12 prosenttia vuoteen 2017 verrattuna.

Taulukossa on esitetty lentokoneiden polttoaineen kulutus ja päästöt alle 915 metrin (3 000 jalkaa) lentokorkeudessa (ns. LTO-syklin aikana). Lentokoneiden päästöt lasketaan kansainvälisesti määritetylle LTO-syklille (Landing and Take off Cycle). Laskentaan otetaan mukaan lento-ohjauksen, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3 000 jalan (915 metriä) korkeuteen asti. Tämä tarkoittaa päästöjä noususuunnassa noin kuuden kilometrin matkalta ja laskeutumis suunnassa noin 18 kilometrin matkalta.

Maakaluston päästöt ja kulutus lentoasemittain

Finavian maakaluston päästöt ja polttoaineen kulutus pysyivät hiilidioksidipäästöjä lukuunottamatta samana verrattuna vuoteen 2017. Maakaluston CO₂-päästöt vähenivät uusiutuvan dieselin käytön ansiosta. Maakalustoa ovat muun muassa talvikunnossapidossa, asematasovalvonnassa sekä korjaus- ja huoltotoiminnassa käytettävät ajoneuvot. Päästöt lasketaan polttoaineen kulutus- ja kalustotietojen perusteella.

*

Maakaluston päästöt ja kulutus lentoasemittain

Lentoasema	CO (t)	HC (t)	NO _x (t)	Hiukkaset (t)	SO ₂ (t)	CO ₂ (t)	Polttoaine (t)
Enontekiö	0,2	0,1	0,5	0,03	0,001	60	20
Halli	0,4	0,2	1,4	0,07	0,001	150	50
Helsinki-Vantaa	9,5	3,6	22	1,26	0,029	2450	940
Ivalo	1,3	0,3	1,6	0,08	0,002	180	60
Joensuu	0,4	0,1	0,9	0,05	0,001	110	30
Jyväskylä	0,8	0,3	2,1	0,11	0,002	230	70
Kajaani	0,4	0,1	0,8	0,04	0,001	90	30
Kemi-Tornio	0,4	0,2	1	0,06	0,001	120	40
Kittilä	1,2	0,5	3,6	0,19	0,004	400	130
Kokkola-Pietarsaari	0,2	0,1	0,7	0,04	0,001	80	30
Kuopio	1	0,4	2,5	0,13	0,003	270	90
Kuusamo	0,3	0,1	0,6	0,03	0,001	60	20
Maarianhamina	0,2	0,1	0,4	0,03	0,001	60	20
Oulu	1	0,5	3,1	0,17	0,003	350	110
Pori	0,2	0,1	0,6	0,03	0,001	80	20
Rovaniemi	1,3	0,6	3,9	0,2	0,004	400	130
Savonlinna	0,3	0,1	0,7	0,04	0,001	80	30
Tampere-Pirkkala	1,1	0,5	3,5	0,19	0,004	400	130
Turku	1,1	0,4	2,4	0,13	0,003	270	90
Utti	0,3	0,1	0,3	0,02	0,001	60	20
Vaasa	0,5	0,2	1,5	0,08	0,002	160	50
Yhteensä	22	9	54	3,0	0,07	6060	2110

Energian, veden ja päästöjen tunnusluvut (CO₂-päästöt ilman tuulivoimaa ja kompensointia)

Energian, veden ja päästöjen tunnusluvut 2018 (CO ₂ -päästöt ilman tuulivoimaa ja kompensointia)	Vuosi 2018	Muutos, %
Lämpöenergian kulutus	56 GWh	5,7 %
Lämpöenergian kulutus matkustajaa kohti	2,3 kWh/pax	-3,1 %
Sähköenergian kulutus	79 GWh	2,6 %
Sähköenergian kulutus matkustajaa kohti	3,4 kWh/pax	-7,2 %
Veden kulutus	189 000 m ³	10,5 %
Veden kulutus matkustajaa kohti	7,5 l/pax	0,0 %
Maakaluston energiankulutus	25 GWh	-3,8 %
Maakaluston energiankulutus matkustajaa kohti	1,0 kWh/pax	-9,0 %
Hiilidioksidipäästöt matkustajaa kohti	1,3 kiloa/pax	-7,1 %
Matkustajat	25,0 milj.	10,1 %

Energian, veden ja päästöjen tunnusluvut 2018

Matkustajaa kohti jyvitettyjen arvojen laskennassa eivät ole mukana Hallin ja Utin lentoasemat, joilla ei ole säännöllistä matkustajaliikennettä.



Vesi- ja maaperäpäästöt

Lentoasemiemme merkittävimmät ympäristövaikutukset vesiin syntyvät kiitoteiden liukkaudentorjunnasta sekä lentokoneiden jäänestosta ja -poistosta.

Asetaattit ja formiaatit ovat liukkaudentorjunta-aineista vähiten ympäristölle haitallisia. Ne hajoavat nopeasti luonnossa, eivätkä sisällä typpeä. Jäänpoistossa ja -estossa käytettävää propyleeniglykolia ei ole luokiteltu haitalliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta.

Tavoitteenamme on minimoida lentoasemien talvitoiminnassa käytettävien aineiden kuormitus vesistöön ja maaperään. [Seuraamme pohjaveden laatua 14 lentoasemalla ja pintavesien laatua 21 lentoasemalla yhteensä noin 380 tarkkailupisteessä.](#)

Vuonna 2018 työ Helsinki-Vantaan hulevesien hallinnan parantamiseksi jatkui.

Näin vähennämme lentoasemien talvitoiminnan ympäristövaikutuksia

- Lumi poistetaan kiitotieltä ensisijaisesti harjaamalla tai auraamalla.
- Liukkaudentorjunnassa käytetään asetaatti- ja formiaattipohjaisia aineita. Ne hajoavat nopeasti, eivätkä sisällä typpeä.
- Rakennamme ja remontoimme jäänpoisto- ja jäänestopaikkoja, joilta käytetyt aineet saadaan tehokkaammin talteen. Investoimme jäänpoistoalueisiin vuosina 2010–2018 yhteensä 74 miljoonaa euroa. Helsinki-Vantaan lisäksi glykolia kerätään talteen Tampere-Pirkkalan, Jyväskylän, Oulun ja Kuopion lentoasemilla.
- Seuraamme kenttäalueen kunnossapidossa tarkasti sää-tietoja ja kehitämme kelinseurantajärjestelmäämme.
- Ohjeistamme jäänpoistotoimintaa suorittavia maahuolintayrityksiä yhtenäisesti. Kannustamme käyttämään lentokoneiden lumen poistossa myös mekaanisia keinoja, esimerkiksi paineilmapuhallusta.

Vuoden 2018 toimenpiteitä

- Talvikaudella 2017–2018 Helsinki-Vantaalla käytetystä noin 2,1 miljoonasta glykolilitrasta 79 prosenttia (80) kerättiin talteen. Vuonna 2017 keräysaste oli Tampereella 56 prosenttia (52) ja Oulussa 63 prosenttia (70). Keräysasteissa on vaihtelevien sääolosuhteiden aiheuttamaa vuosittaista vaihtelua. Osa glykolista kiinnittyy lentokoneiden pintaan ja kulkeutuu keräyksen ulottumattomiin.
- Jäänpoistokäyttöön tarkoitetuille lentokoneiden seisontapaikoille rakennettiin maaperää suojaavia pohjarakenteita Tampere-Pirkkalan ja Helsinki-Vantaan lentoasemilla. Ivalon lentoasemalla rakennettiin glykolipitoisen lumen sulamisalue maaperäsuojauskiineen ja valmius sulamisvesien johtamiseen jätevesiviemäriin.
- Helsinki-Vantaalla Kylmäojaan johdettavien hulevesien ojajärjestelyjen vuonna 2017 alkanut toteutus saatiin päätökseen syksyllä 2018. Huleveden käsittelyyn tarkoitettun biosuodatusalueen pilottikohteen toteutus aloitettiin syksyllä 2018.
- Helsinki-Vantaalla Kirkkonylänjoaan johdettavien hulevesien virtaaman tasaamiseksi toteutettiin tulva-allas, joka valmistui elokuussa 2018.
- Aalto-yliopistossa toteutettiin laboratoriotutkimus, jossa selvitettiin lentoaseman hulevesien käsittelyyn suunniteltuun maanalaiseen kosteikkoon sopivia materiaaleja ja teknisiä ratkaisuja. Tutkimus oli osa pääkaupunkiseudun, Lahden ja Finavian yhteistä Uudet hulevesien hallinnan Smart & Clean ratkaisut -hanketta. Kosteikon pilottirakennetta toteutetaan Helsinki-Vantaalla Veromiehenkylänpuron valuma-alueelle vuonna 2019. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään kosteikon rakennussuunnittelussa.
- Ivalon lentoasemalla uusittiin polttoaineen jakelupiste vastaamaan uusimman standardin vaatimuksia. Kittilän lentoaseman jakelupisteen öljynerotin vaihdettiin luokan I erottimeksi.

Liukkaudentorjunta-aineiden käyttö

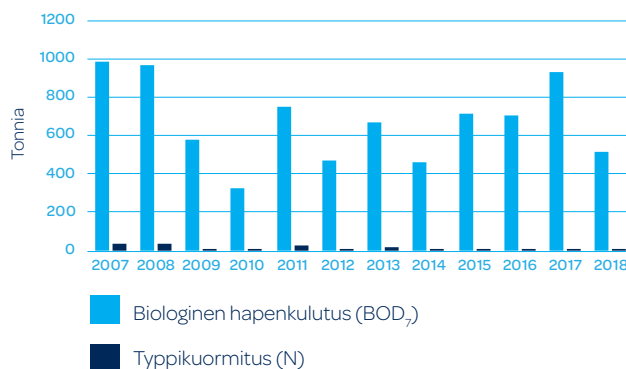
Liukkaudentorjunta-aineiden kokonaismäärästä noin kolmannes käytetään Helsinki-Vantaalla. Suurinta käyttötarve on lauhan talvisään aikaan. Myös liikennemäärät vaikuttavat käyttömääriin. Sääolosuhteiden vuoksi kemi-kaalien käyttö on vaihdellut viime vuosina. Käyttömäärien optimointiin pyritään jatkuvan koulutuksen, yhteisten toimintaohjeiden ja kelinseurantajärjestelmien avulla. Vuonna 2018 liukkaudentorjunta-aineiden käyttö laski Helsinki-Vantaalla ja verkostolentoasemilla edelliseen vuoteen verraten. Sääolosuhteiden vuoksi liukkaudentorjunnan kannalta hankalimpia kuukausia olivat tammi-, marras- ja joulukuu. Betaiinipohjaisen liukkaudentorjunta-aineen käyttökokeilu jatkui Jyväskylän lentoasemalla.

Liukkaudentorjunta-aineista sekä jäänpoisto- ja jäänestoaineista aiheutuva kuormitus

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva kuormitus vesistöihin on vähentynyt merkittävästi vuosituhaten vaihteesta urean käytöstä luopumisen myötä. Typpikuormitus on loppunut lähes kokonaan ja hapenkulutuskasvu on laskenut parhaimmillaan noin kolmasosaan 1990-luvun alusta. 2000-luvulla olemme siirtyneet useilla lentoasemilla vähiten ympäristöä kuormittavan nestemäisen formaatin käyttöön. Viime vuosina muutoksia kuormituksessa on aiheuttanut säätötiloista aiheutunut käyttömäärien vaihtelu.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla lentokoneiden jäänesto- ja -poistoainepitoisia vesiä kerätään talteen imuriautoilla ja johtamalla jätevesiviemäriin. Valtaosa aineista saadaan johdettua käsittelyyn. Ne hulevedet, joita ei kerätä jätevedenpuhdistamolle, purkautuvat kuuden uoman kautta Vantaanjokeen ja Keravanjokeen.

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva biologinen hapenkulutus ja typpikuormitus



Helsinki-Vantaan lisäksi glykolipitoisia hulevesiä kerätään imuriautoilla Tampere-Pirkkalan, Oulun, Kuopion ja Jyväskylän lentoasemilla. Vuonna 2018 rakennettiin Tampere-Pirkkalan lentoasemalle seisontapaikalle erillisi- viemäröinti, josta glykolipitoiset vedet johdetaan varasto- säiliöön. Ivalon lentoasemalla asematason laajennuksen yhteydessä rakennettiin glykolipitoisen lumen sulamis- alue, josta vedet on mahdollista johtaa jätevedenpuhdis- tamolle.

Happea kuluttavien aineiden määrää kuvataan kemial- lisella ja biologisella hapenkulutuksella. Lentoasemalta tulevien pintavesien lisäksi läheisten soiden humuspi- toiset vedet vaikuttavat kemialliseen hapenkulutukseen ojavesissä. Ponnistelumme hulevesien hallinnassa ovat

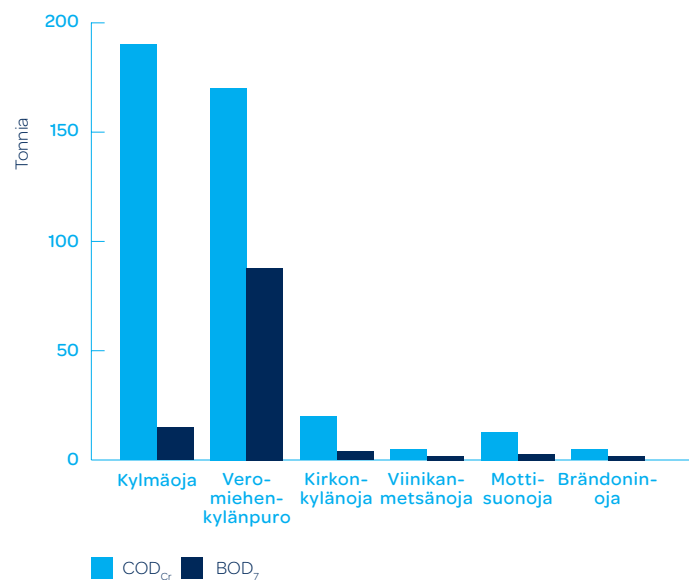
tuottaneet hyvää tulosta esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman itäpuolen Kylmäojassa. Kylmäojan kuor- mitus on vähentynyt merkittävästi 2000-luvun alusta, kun glykolivesien hallinta on parantunut ja lentokoneiden jään- esto- ja -poistokäsittelyjä tehdään keskitetyillä alueilla. Veden laadun paranemisen myötä esimerkiksi taimen on palannut Kylmäojaan ja [Finavia on tukenut Vantaan kau- pungin toimia taimenen kutupaikkojen kunnostamisessa](#). Hulevesien määrän ja laadun hallinnan kehittämistä jat- ketaan Helsinki-Vantaalla tulevina vuosina uusien käsit- telymenetelmien kokeiluhankkeissa. Biosuodatusalueen pilottikohteen rakentaminen aloitettiin syksyllä 2018 ja Aalto-yliopiston laboratoriotutkimuksessa selvitettiin soveltuvia ratkaisuja maanalaisen kosteikon toteutuk- seen. Maanalaisen kosteikon pilotti rakennetaan vuonna 2019.

Paloharjoitustoiminta

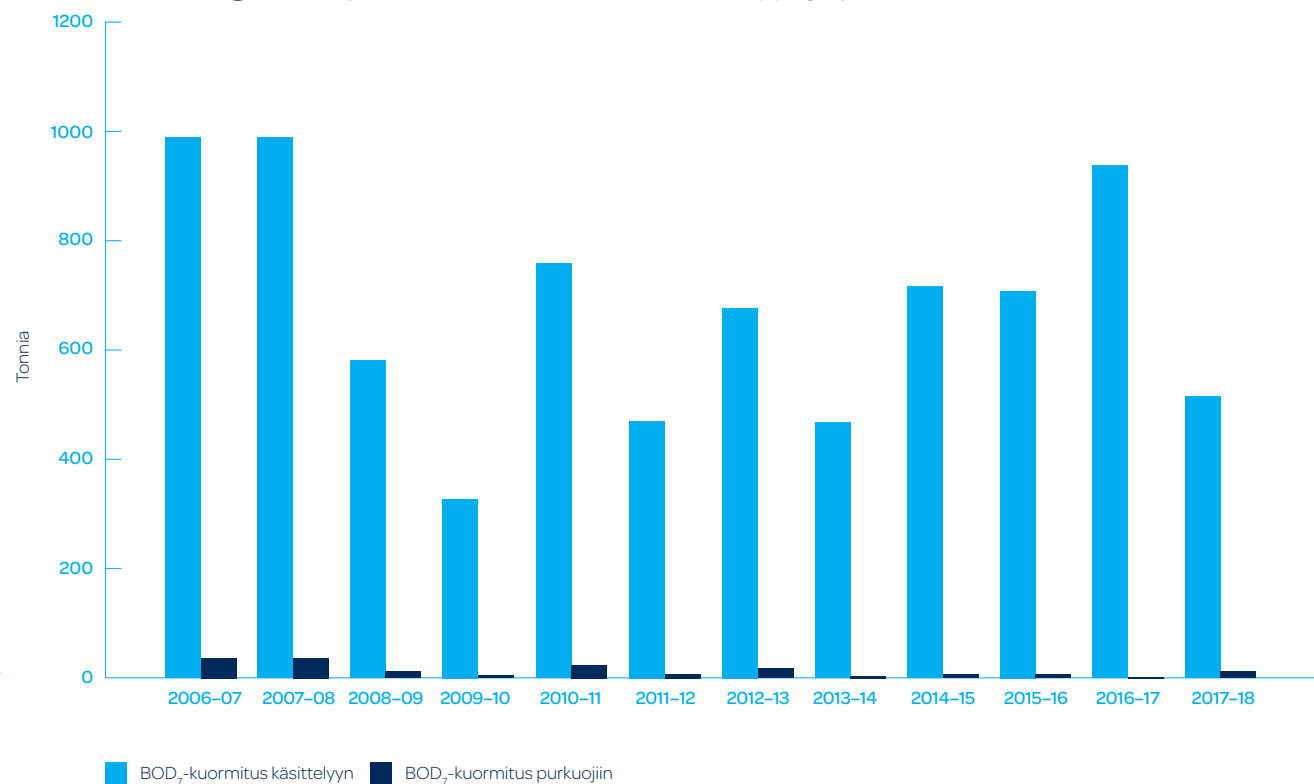
Olemme tehneet yhteistyötä ympäristöviranomaisten kanssa perfluorattujen yhdisteiden esiintymisestä lento- asemien paloharjoituspaikoilla. Eräät näistä yhdisteistä ovat olleet yleisesti käytössä polttonestepalojen sammu- tusvaahdoissa vuoteen 2011 saakka, jonka jälkeen niiden käyttö on Euroopan yhteisön alueella kielletty. Finavian paloharjoitustoiminnassa kalvonestevaahdoja ei enää käy- tetä, vaan harjoituksissa sammutus tapahtuu vedellä.

Sammutusharjoitustoiminta on keskitetty muutaman lentoaseman harjoitusalueelle, joita on muutettu käyttä- mään nestekaasua lentokonepalojen sammutusharjoi- tuksissa. Vuonna 2018 otettiin kaasusimulaattori käyttöön Tampere-Pirkkalan uudella harjoitusalueella.

Kemiallinen ja biologinen hapenkulutus eri purkuoihin Helsinki-Vantaan lentoasemalla tarkkailukaudella 2017–2018



Biologinen hapenkulutuskuormitus käsittelyyn ja puoroihin Helsinki-Vantaalla



Jätteet

Vähennämme lentoaseman toiminnasta syntyvän jätteen määrää ja toimitamme jätteen ensisijaisesti hyötykäyttöön. Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa edellytämme alihankkijoiltamme yksityiskohtaista raportointia esimerkiksi purkutöiden yhteydessä syntyvän jätteen käsittelystä.

Vuonna 2016 uudistetun lentoasemien jätetietojen raportointijärjestelmän ansiosta saamme koottua aiempaa tarkempaa tietoa muun muassa jätteiden sijoituspaikoista. Sekajätettä käytetään enenevässä määrin kuntien tai yritysten energialaitoksissa, minkä vuoksi kaatopaikoille sijoitettavan sekajätteen osuus on vähentynyt ja vastaavasti hyötyjätteen osuus lisääntynyt.

Lentoasemien normaalitoiminnasta vuonna 2018 kertyneestä jätteestä kierrätettiin materiaalina 34 prosenttia, hyödynnettiin energiana 43 prosenttia ja toimitettiin lopusjoiutukseen 23 prosenttia. Rakennustöiden yhteydessä havaittuja pilaantuneita maita kunnostettiin Helsinki-Vantaan ja Ivalon lentoasemalla yhteensä 3 181 tonnia.

"Toimitamme jätteet ensisijaisesti hyötykäyttöön."

Finavian järjestämässä jätehuollossa kertyneen materiaalina ja energiana hyödynnetyn sekä loppusijoitetun jätteen määrä. Jättemäärät koskevat lentoaseman normaalitoimintaa.

Lentoasema	Kierrätys materiaalina (t)	Hyödyntäminen energiana (t)	Loppusijoitus (t)
Enontekiö	0,1	0,1	27,5
Halli	2,9	3,0	2,6
Helsinki-Vantaa	1 012,8	1 432,7	710,2
Ivalo	1,1	31,6	21,3
Joensuu	6,9	11,1	1,2
Jyväskylä	28,4	16,0	2,5
Kajaani	7,3	3,8	77,7
Kemi-Tornio	8,7	4,9	0,2
Kittilä	58,2	161,5	21,1
Kokkola-Pietarsaari	16,1	4,6	18,2
Kuopio	74,3	50,9	4,1
Kuusamo	2,0	18,0	6,9
Maarianhamina	10,8	5,9	1,3
Oulu	49,3	58,1	2,8
Pori	14,7	21,7	2,2
Rovaniemi	74,3	47,5	34,4
Savonlinna	14,8	0,0	16,3
Tampere-Pirkkala	34,1	58,5	17,3
Turku	59,8	4,2	2,0
Utti	24,0	0,6	18,1
Vaasa	23,2	0,0	25,2
Yhteensä	1 523,9	1 925,9	1 012,9

Materiaalitehokkuustavoitteet ohjaavat Helsinki-Vantaan rakentamista

Purkujätteiden ja rakentamisjätteiden hyödyntämiselle on asetettu Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa tavoitteet, joita urakoitsijoiden on noudatettava. Kartoitamme lisäksi, millä tavalla kehitysohjelman rakennushankkeissa kaivetut maa-ainekset voidaan parhaalla mahdollisella tavalla käyttää hyödyksi.

Vuonna 2012 Finavia sai ympäristöluvan asfalttirouheen hyötykäyttöön Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Kiitotien ja asematason päällystyksen yhteydessä jyr-sittyä asfalttirouhetta hyötykäytettiin vuonna 2018 muun muassa huoltoteiden päällysteenä ja kenttärakenteissa yhteensä noin 13 300 tonnia. Kiitotien ja asematason peruskorjauksen yhteydessä poistetut kivihiilitervaa sisältävät murskeet kuljetettiin asianmukaiseen käsittelyyn. Kivihiilitervaa on käytetty 1950–1960 -luvulla asfalttikeroksen alapuolella olevan murskeen sitomiseen.

Verkoston lentoasemilla jatkettiin vuonna 2016 aloitettua jätehuoltokampanjaa. Kampanjan aikana on järjestetty lentoasemien henkilöstölle jätehallintakoulutusta sekä tehty lentoasemille katselmuksia, joiden yhteydessä on opastettu vaarallisten ja tavanomaisten jätteiden lajittelua, pakkaamista, merkitsemistä ja kuljettamiseen liittyviä vastuita. Lentoasemien käyttöön hankittiin myös asianmukaiset vaarallisen jätteen säilytyskontit. Kampanjaa on tarkoitus jatkaa edelleen ja tukea lentoasemia pitämään alueensa siisteinä ja hyvässä järjestyksessä.

GRI



Raportointiperiaatteet

Finavian yritys vastuuraportointi noudattaa Global Reporting Initiative (GRI) Standardit 2016) perustason (core) sovelluslaajuutta. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitetun lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Raportoinnissa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritys vastuuraportoinnille.

Raportin kattavuus

Tämän vastuullisuusraportin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista, kuten koko ympäristövastuuosio, kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu. Raportointi ja tunnusluvut kattavat ajanjakson 1.1.–31.12.2018. Raportissa on lisäksi otettu esille yksittäisiä tietoja tammi–maaliskuulta 2019, jotka on erikseen mainittu. Yritysvastuun asiantuntija Mitopro Oy on tarkastanut Finavian vuosikertomuksen 2018 vastaavuuden GRI Standardeihin (2016) ja vahvistaa raportoinnin täyttävän core-sovellustason mukaiset vaatimukset.

Talous- ja hallinnointitiedot

Esitetyt taloudelliset tunnusluvut kattavat Finavia-konsernin toiminnan. Luvut perustuvat yhtiön kirjanpitoon ja tilinpäätökseen. Taloudellisessa raportoinnissa noudetaan FAS-tilinpäätöskäytäntöä. Taloudelliset tunnusluvut

ovat tilintarkastettuja. Finavia noudattaa soveltuvin osin Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n vuonna 2015 hyväksymää Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia.

Lentoliikennetiedot

Tiedot lentotapahtumista saadaan lennonvarmistuksen järjestelmästä ANS Finlandilta. Lentoyhtiökohtaiset tiedot matkustaja-, rahti- ja postimääristä kerätään lentoasemilla toimivilta huolintayhtiöiltä. Tiedot kerätään liikennetietokantaan. Lentoliikennetilastot perustuvat liikennetietokannan tietoihin

Ympäristötiedot

Liikennetiedot, kiitoteiden käyttö ja konetyyppijakauma
Liikennetiedot, kiitoteiden käyttöjakauma sekä konetyyppitiedot saadaan Cognos-järjestelmästä, johon tiedot kirjautuvat lentoasemien Airport2020-järjestelmästä.

Lentoreittien sijoittuminen ja melutiedot

Finavialla on käytössään Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvatoiminen lentokoneiden melun ja reittien seurantajärjestelmä (ANOMS), johon tallentuvat tutkasyötteestä lentokoneen reittien tiedot sekä yhdeksältä melumitta-asemalta melumittaustiedot. Järjestelmän tiedoilla saadaan raportointiin reittien jakauma ja reitit melualueiden laskentaa varten.

	BOD ₇ mg/g
Nestemäinen asetaatti	300
Rakeinen asetaatti	670
Nestemäinen formiaatti	90
Rakeinen formiaatti	170
Nestemäinen betaiini (Betafrost)	720
Kiinteä betaiini	1 440
Urea (ThOD)	2 100

Liukkaudentorjunta-aineet

Lentoasemat kirjaavat liukkaudentorjuntatoimenpiteet ja kemikaalien kulutusmäärät kunnossapidon sähköiseen päiväkirjaan, josta Ympäristöyksikkö hakee tiedot raportointia varten. Helsinki-Vantaan osalta lentoaseman kunnossapito ilmoittaa kuukausittain kemikaalien käyttömäärät. Sähköisessä päiväkirjassa olevien tietojen oikeellisuuden tarkistaa Liikennealuepalvelut-yksikkö.

Liukkaudentorjunta-aineiden kulutus on vuosikertomuksessa esitetty 100-prosenttisena, joka on saatu vähentämällä neste-

mäisten aineiden käyttömäärästä veden osuus 50 prosenttia. Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva hapenkulutuskuormitus lasketaan käyttämällä kunkin tuotteen biologisen hapenkulutuksen kerrointa (BOD₇). Poikkeuksena on urea, jonka laskentakertoimenä on käytetty sen muista poikkeavan hajoamisprosessin vuoksi teoreettista hapenkulutusta (ThOD). Käytetyt kertoimet ovat oheisessa taulukossa.

Liukkaudentorjunta-aineista typikuormitusta aiheuttavat urea ja betaiini. Urean aiheuttaman typikuormituksen laskennassa käytetty kerroin on 0,466 g/g, kiinteän betaiinin 0,12 g/g ja nestemäisen betaiinin (Betafrostin) 0,06 g/g.

Lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestoaineet

Lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyjä tekevät maahuolintayritykset pitävät kirjaa suoritetuista käsittelyistä ja käytetyistä nestemääristä (tyypit I ja IV). Maahuolintayritykset toimittavat kuukausittain päiväkohtaiset tiedot nesteiden käyttömäärästä ja käsittelyjen lukumäärästä Ympäristöyksikköön ja lentoasemien laskutukseen niillä lentoasemilla, joilla glykolin keräys on järjestetty. Muiden lentoasemien osalta maahuolintayritykset toimittavat kuukausittain tiedot nestetyyppien käyttömäärästä Ympäristöyksikköön. Pienimmiltä toimijoilta Ympäristöyksikkö pyytää kuukausittaiset tiedot nestetyyppien käyttömäärästä puolivuositain.

Ympäristöraportissa vuosittaiset käyttömäärät on esitetty 100-prosenttisena propyleeniglykolina, joka on saatu vähentämällä käyttömäärästä veden osuus. Tyypin I nesteen käyttömäärässä se on 20 prosenttia ja tyypin IV nesteessä 50 prosenttia.

Lentokoneiden päästöt

Lentokoneiden päästöt lasketaan ns. LTO (Landing and take off) -syklin mukaisesti, mikä on kansainvälinen standardi. Päästöt lasketaan alle 915 m (3000 ft) lentokorkeudessa ja laskennassa otetaan huomioon konetyypit ja moottorityypit. Laskentaan otetaan mukaan lentoonlähdon, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3000 ft korkeuteen asti. Päästökomponenteille on omat kertoimet. Ne saadaan EDMS (Emissions and Dispersion Modeling System) -tietokannasta, joka on USA:n ilmailuviranomaisen kehittämä ja ylläpitämä tietokanta. LTO-syklin laskentaan Finavialla on oma ohjelma.

Finavian maakaluston päästöt

Eri päästökomponenteille kertoimet saadaan VTT:n ylläpitämästä Lipasto-järjestelmästä. Polttoaineen kulu-ukseen perustuva laskenta ottaa huomioon kaluston ominaisuudet.

Finavian kokonaispäästöt (CO₂)

Sähkön ja lämmön päästöt on laskettu kokonaiskulutuksesta lentoasemakohtaisin kertoimin, jotka on saatu eri lähteistä. Eri lentoasemilla käytetty lämpö tuotetaan eri tavoin (pelletti, kaukolämpö jne.) ja sähkön kerroin vaihtelee vuosittain sähkön tuotannon mukaan. Kokonaispäästöt käsittävät Finavian sähkön, lämmön ja maakaluston päästöt yhteensä.

Sähkön, lämmön ja veden kulutus

Lentoasemat lukevat sähkön, lämmön ja veden kulutuksen mittarit kuukausittain ja syöttävät tiedot Granlund Manageriin. Finavian Kiinteistöpalvelut ja energia -yksikkö tarkastaa tietojen oikeellisuuden. Ympäristöyksikkö saa sähkön-, lämmön- ja vedenkulutustiedot ympäristöraportointia varten Granlundilta.

Matkustajakohtaiset kulutusmäärät lasketaan jakamalla kokonaiskulutukset vuoden matkustajamäärällä. Ennen laskutoimitusta kokonaiskulutuksista vähennetään Hallin ja Utin lentoasemien kulutukset, koska näillä lentoasemilla ei ole varsinaista matkustajaliikennettä.

Jätteet

Lentoasemat saavat tiedot vuosittaisista jätekertymistä jätahuoltoyrityksiltä saamistaan vuosiraporteista ja lentoaseman saamista laskuista. Lentoasemat syöttävät tiedot Finavian Ympäristötietojärjestelmään, josta Ympäristöyksikkö hakee ne ympäristöraportointia varten.

Jätekertymät on jaoteltu raportissa seka-, hyöty- ja vaarallisiin jätteisiin. Hyötyjätteisiin sisältyy erilliskerätyt biojäte, metalli, lasi, muovi, keräyspaperi ja -pahvi, energiajäte, voiteluöljyjäte, käytetyt renkaat, SER-jäte sekä polttoon mennyt sekajäte ja lajitteluun mennyt rakennusjäte.

Polttoaineet

Ajoneuvojen ja kaluston polttoaineiden tankkausmäärien seuranta tehdään lentoasemilla. Bensiinin tankkaus tapahtuu yleisillä huoltoasemilla ja tankkausmäärien seuranta tapahtuu maksukuittien avulla. Lentoasemat kokoavat vuosittain tiedot maakaluston käyttämistä polttoaineista Finavian Ympäristötietojärjestelmään, josta Ympäristöyksikkö hakee ne ympäristöraportointia varten.

Ympäristöpalautteet

Ympäristöpalautteet (mukaan lukien WebTrak-palvelun kautta tulleet palautteet) kirjautuvat selaimella käytettävään palautejärjestelmään, missä ne myös arkistoidaan. Ympäristöpalautejärjestelmästä palautteiden määrä ja laatu haetaan ympäristöraportointia varten.

Henkilöstötiedot

Henkilöstötiedot tunnuslukuja varten saadaan henkilöstöhallinnon eri järjestelmistä. Tunnusluvut kattavat Finavia-konsernin tai Finavia Oyj:n, mikä on mainittu tunnuslukujen yhteydessä. Tunnuslukujen laskentaa ohjaa myös kirjanpitolautakunnan yleisohje toimintakertomuksessa ilmoitettavien henkilöstötunnuslukujen laskemisesta.

Henkilötyövuodella tarkoitetaan säännöllistä normaalia vuosityöaikaa, johon ei lasketa ylityötä eikä muuta normaalin työajan ylittävää työaikaa. Palkattomat jaksot pienentävät henkilön htv:tä.

Työsuhteiden kesto on laskettu työntekijöiden yhdenjaksoisen palvelussuhteen aloituspäivästä. Ikä- ja sukupuolijakauma kuvaa vuoden 2018 keskimääräisen henkilömäärän mukaisesti henkilöstöä vakituisessa työsuhteessa olevien henkilöiden määrää jaoteltuna iän ja sukupuolen mukaan. Vaihtuvuus kuvaa vakituisen henkilöstön vaihtuvuutta siten, että lähtövaihtuvuus on lähteneiden prosenttiosuus henkilöstöstä ja tulovaihtuvuus rekrytoitujen prosenttiosuus henkilöstöstä.

Tapaturmat ja sairauspoissaolot on laskettu kalenteripäivinä siten, että poissaolopäivä lasketaan kun tapaturma tai sairaus on aiheuttanut kokonaisen päivän poissaolon. Myös koulutuspäiväksi lasketaan kokonainen päivä.

Kehityskeskusteluiden piirissä on koko henkilöstö. Kehityskeskustelut avataan ja tallennetaan vuosittain HR-järjestelmään. Käytyjen keskusteluiden määrä perustuu vuoden aikana avattuihin keskusteluihin.

Matkustajatytyväisyys

Verkosten matkustajatytytyvaisyystutkimuksen tiedonkeruu on tehty henkilökohtaisina haastatteluina 15 lentoasemalla lähtöporttialueella. Haastatteluiden määrä on suhteutettu matkustajamääriin, ja haastatteluja on vuodessa 200–570 per lentoasema (yhteensä noin 5200 vuonna 2018). Tulos lasketaan yhdeksän mitattavan asian keskiarvojen keskiarvoista. Vuonna 2018 ja sitä edeltävänä vuonna tutkimuksen toteutti Red Note.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla asiakastyytyväisyyttä mitataan kansainvälisellä lentoasemien matkustajatytyväisyyttä mittaavalla Airport Service Quality -tutkimuksella. Helsinki-Vantaalla

tiedonkeruu tapahtuu henkilökohtaisina haastatteluina porttialueilla matkustajarakenteen mukaisesti. Haastatteluja tehdään joka kuukausi noin 350, ja vuonna 2018 haastateltiin noin 4200 matkustajaa.

Palautetta Finavian yritys vastuuraportoinnista voi lähettää osoitteeseen comms@finavia.fi.

GRI-indeksi

GRI-standardi		Raportointisisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
GRI 101: Foundation				
Yleinen perussisältö				
GRI 102: Yleinen perussisältö	Organisaation taustakuvaus			
	102-1	Raportoivan organisaation nimi		Finavia Oyj
	102-2	Tärkeimmät toiminnot, tavaramerkit, tuotteet ja palvelut	Finavian liiketoiminta (Finavia.fi) Arvonluonti Hallituksen toimintakertomus / Liiketoiminnan kehitys ja muutokset konsernirakenteessa	
	102-3	Yhtiön pääkonttorin sijainti		Vantaa, Suomi
	102-4	Toimintojen sijainti		Finavia toimii ainoastaan Suomessa.
	102-5	Omistusrakenne ja yhtiömuoto	Hallituksen toimintakertomus / Osakkeet ja osakepääoma Hallinto- ja palkitsemisselvitys	
	102-6	Markkina-alueet	Vuosi 2018 / Avainluvut Hallituksen toimintakertomus / Toimintaympäristö, Liikenteen kehitys	
	102-7	Organisaation koko	Vuosi 2018 / Avainluvut Hallituksen toimintakertomus / Konsernin avainluvut -taulukko	
	102-8	Tiedot henkilöstöstä ja työntekijöistä	Henkilöstö vuonna 2018	
	102-9	Toimitusketju	Yritysvastuun johtaminen Sidosryhmäyhteistyö / Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa Arvonluonti Ympäristövaikutukset	
	102-10	Merkittävät muutokset organisaatiossa ja toimitusketjussa	Hallituksen toimintakertomus / Liiketoiminnan kehitys ja muutokset konsernirakenteessa	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
	102-11	Varovaisuuden periaatteen soveltaminen		Finavia noudattaa toiminnassaan varovaisuuden periaatetta. Finavia varautuu kaikessa toiminnassa ennalta ympäristöön liittyvien riskien ja haitallisten vaikutusten välttämiseen tai vähentämiseen.
	102-12	Ulkopuoliset aloitteet	Sidosryhmäyhteistyö	
	102-13	Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Sidosryhmäyhteistyö	
Strategia				
	102-14	Toimitusjohtajan katsaus	Toimitusjohtajan katsaus	
	102-15	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Vastuullisuuden olennaiset teemat Toimintaympäristö ja megatrendit Arvonluonti Hallituksen toimintakertomus / Toimintaympäristö	
Liiketoiminnan eettisyys				
	102-16	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	Strategia Yritysvastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Arvonluonti	
Hallinnointi				
	102-18	Kuvaus hallintorakenteesta sekä yritysvastuun johtamisesta	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto- ja toimielimet Yritysvastuun johtaminen	
	102-19	Vastuunjako yritysvastuuasioissa	Yritysvastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto- ja toimielimet	
	102-20	Yritysvastuun vastuuhenkilöt ja raportointisuhteet	Yritysvastuun johtaminen	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
	102-22	Hallituksen ja johtoryhmän kokoonpano ja yritys vastuusaaminen	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
	102-23	Hallituksen puheenjohtajan muut johtovastuut	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
	102-25	Mahdollisten eturistiriitojen välttäminen	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Lähipiiriliiketoimet	
	102-26	Hallituksen ja johtoryhmän rooli yrityksen tarkoituksen, arvojen, strategian sekä yritys vastuun tavoitteiden määrittelyssä ja seuraamisessa	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset Henkilöstön kehittäminen / Strategiatyötä yhdessä henkilöstön kanssa	
	102-29	Hallituksen ja johtoryhmän rooli yritys vastuun vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien identifioimisessa ja johtamisessa	Yritys vastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta	
	102-30	Hallituksen ja johtoryhmän rooli yritys vastuun riskienhallinnan tehokkuuden arvioinnissa	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
	102-31	Yritys vastuun vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi tiheys	Yritys vastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
	102-35	Ylimmän johdon (hallitus ja johtoryhmä) palkitseminen	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Palkka- ja palkkioselvitys	
	102-36	Palkitsemisjärjestelmät ja konsulttien käyttäminen	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Palkka- ja palkkioselvitys	
Sidosryhmävuorovaikutus				
	103-40	Luettelo sidosryhmistä	Sidosryhmäyhteistyö	
	103-41	Työehtosopimukset	Henkilöstö vuonna 2018	
	103-42	Sidosryhmien tunnistaminen ja valinta	Sidosryhmäyhteistyö	
	103-43	Sidosryhmätoiminta	Sidosryhmäyhteistyö	
	103-44	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	Sidosryhmäyhteistyö Palvelut ja asiakaskokemus Hallituksen toimintakertomus / Liiketoiminnan kehitys ja muutokset konsernirakenteessa	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Raportointiperiaatteet				
	102-45	Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yksiköt		Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt. Osakkuusyritys Taxi Point Oy on jätetty huomioimatta sen epäoleellisen vaikutuksen takia konsernin omaan pääomaan. Vuosikertomuksen yritysvastuuraportoinnin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu.
	102-46	Raportin sisällön ja aiheiden laskentarajojen määrittely		Finavia on määritellyt yritysvastuuraportin sisällön GRI 101 Raportointiperusteet standardin raportointiperiaatteiden mukaisesti.
	102-47	Luettelo olennaisista aiheista		Raportointiperiaatteet Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko
	102-48	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa		Ei olennaisia muutoksia aiemmin raportoiduissa tiedoissa
	102-49	Muutokset raportoinnissa	Vastuullisuuden olennaiset asiat	Olennaiset asiat päivitettiin 2018.
	102-50	Raportointikausi		Kalenterivuosi (1.1.–31.12.2018)
	102-51	Edellisen raportin päiväys		16.3.2018
	102-52	Raportointijakso		Vuosittain
	102-53	Yhteystiedot lisätiedoille		Viestintä, Finavia Oyj, Lentäjätie 3, 01530 Vantaa, comms(at)finavia.fi
	102-54	GRI-standardien mukaisuus		Tämä raportti noudattaa GRI-standardien (2016) sovellustasoa Core.
	102-55	GRI-sisältövertailu	GRI-indeksi	
	102-56	Ulkoinen varmennus		Raporttitietoja ei ole varmennettu. Mitopro Oy on tarkastanut raportin vastaavuuden GRI Standards -ohjeistoon.

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Olennaiset aiheet				
GRI 200 Taloudellisen vastuun standardit				
Taloudelliset tulokset				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Olennaisuustaulukko Taloudelliset toimintaedellytykset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 201: Taloudelliset tulokset	201-1	Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen	Taloudellinen lisäarvo sidosryhmillemme	
	201-4	Valtiolta saadut avustukset	Finavia veronmaksajana	Finavia sai vuonna 2018 julkisia tukia yhteensä 52 500 euroa.
Markkina-asema				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Olennaisuustaulukko Tehokkuus ja kannattavuus	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 202: Markkina-asema	AO1	Vuosittainen matkustajamäärä jaoteltuna kotimaan ja ulkomaan lentoihin	Avainluvut	
	AO2	Vuotuinen lentojen kokonaismäärä	Arvonluonti Kiitoteiden käyttö ja liikenteen jakautuminen	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
	AO3	Rahdin määrä	Hallituksen toimintakertomus/ Toimintaympäristö, Liikenteen kehitys	
Välilliset taloudelliset vaikutukset				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olenneiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Taloudellinen lisäarvo sidosryhmillemme	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 203: Välilliset taloudelliset vaikutukset	203-1	Investoinnit yleishyödylliseen infrastruktuuriin ja palveluihin	Lentoasemat 2018 Hyväntekeväisyys ja sponsorointiperiaatteet	
	203-2	Merkittävät epäsuorat taloudelliset vaikutukset (esim. työllistäminen, taloudellinen kasvu, osaamisen kehittyminen, tarpeellisten palveluiden tuottaminen).	Taloudellinen lisäarvo sidosryhmillemme Finavia veronmaksajana	
Hankintakäytännöt				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olenneiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Olennaisuustaulukko Tehokkuus ja kannattavuus Ympäristöluvut	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 204: Hankintakäytännöt	204-1	Paikallisten toimittajien osuus ostoista	Sidosryhmäyhteistyö	Prosenttiosuutta ei raportoitu.

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Lahjonnan ja korruption vastaisuus				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus Hallinnointi- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 205: Lahjonnan ja korruption vastaisuus	205-2	Lahjonnan ja korruption vastainen koulutus		Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa finavialaisten työhön perehdytystä kaikissa liiketoimintayksiköissä.
	205-3	Lahjonta- ja korruptiotapaukset ja tehdyt toimenpiteet		Ei tapauksia vuonna 2018.
Kilpailun vastainen toiminta				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Vastuullisuuden olennaiset asiat	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 206: Kilpailun vastainen toiminta	206-1	Oikeustoimet kilpailun vastaisesta toiminnasta		Ei tapauksia vuonna 2018.
GRI 300 Ympäristövastuun standardit				
Materiaalit				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 301: Materiaalit	301-1	Materiaalien käyttö painon tai määrän mukaan	Vesi- ja maaperäpäästöt / Liukkaudentorjunta- ja jäänestokemikaalien käyttö, Jätteet	
	301-2	Kierrätettyjen materiaalien osuus		Talvikaudella 2017–2018 Helsinki-Vantaalla käytetystä noin 2,1 miljoonasta glykoliilitrasta 79 prosenttia (80) kerättiin talteen. Vuonna 2017 keräysaste oli Tampereella 56 prosenttia (52) ja Oulussa 63 prosenttia (70). Keräysasteissa on vaihtelevien sääolosuhteiden aiheuttamaa vuosittaista vaihtelua. Osa glykolista kiinnittyy lentokoneiden pintaan ja kulkeutuu keräyksen ulottumattomiin.
Energia				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennot ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennotustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 302: Energia	302-1	Organisaation oma energian kulutus	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
	302-3	Energiaintensiivisyys	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
	302-4	Energiankulutuksen vähentäminen	Energian ja veden kulutus sekä päästöt Ympäristötyö Finaviassa 2018	
	302-5	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Vesi				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 303: Vesi	303-1	Kokonaisvedenotto vesilähteittäin	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
Luonnon monimuotoisuus				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 304: Luonnon monimuotoisuus	304-1	Omistettut, vuokratut tai hallinnoidut toimipaikat, jotka sijaitsevat luonnonsuojelualueilla tai luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkailla alueilla tai niiden läheisyydessä		Luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Turun, Kajaanin ja Joensuun lentoasemat. Helsinki-Vantaan, Vaasan, Oulun ja Maarianhaminan lentoasemat sijaitsevat noin 200–500 metrin etäisyydellä luonnonsuojelu- tai Natura-alueista.
Päästöt				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 305: Päästöt	305-1	Suorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 1)	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
	305-2	Epäsuorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 2)	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	Finavian lentoasemaverkosto yhteensä: Kasvihuonekaasujen päästöt (sijaintiperusteinen laskentatapa): 30.300 tCO ₂ Kasvihuonekaasupäästöt (hankintaperusteinen laskentatapa) 17.300 tCO ₂
	305-3	Muut epäsuorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 3)	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
	305-4	Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	Finavian koko verkoston hiilidioksidipäästöt ovat yhteensä 32 000 tonnia.
	305-5	Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
	305-7	Typen oksidien (NO _x), rikkioksidien (SO _x) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaa	Ilman laatu Energian- ja vedenkulutus sekä päästöt	
Jätevedet ja jätteet				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennot aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennotustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Olennotustaulukko Tehokkuus ja kannattavuus Ympäristöluvut	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 306: Jätevedet ja jätteet	306-1	Päästöt vesistöön	Vesi- ja maaperäpäästöt	
	306-2	Jätteiden kokonaismäärä	Jätteet	
	306-3	Merkittävien vuotojen määrä ja suuruus	Vesi- ja maaperäpäästöt	
	AO4	Hulevesien laatu	Vesi- ja maaperäpäästöt	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
	AO6	Lentokoneiden ja kiitoteiden jäänestoaaineiden käyttö ja käsittely	Vesi- ja maaperäpäästöt / Liukkaudentorjunta- ja jäänestokemikaalien käyttö	
Ympäristövaatimusten noudattaminen				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Ympäristötyö Finaviassa Ympäristövaikutukset	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Tehokkuus ja kannattavuus	
GRI 307: Ympäristövaatimusten noudattaminen	307-1	Sakot ja muut sanktiot ympäristömääräysten rikkomisesta		Ei tapauksia vuonna 2018
Melu				
	AO7	Lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määrä	Lentokonemelun hallinta	
GRI 400 Sosiaalisen vastuun standardit				
Työllistäminen				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Henkilöstö vuonna 2018 Henkilöstön kehittäminen	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 401: Työllistäminen	401-1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus	Henkilöstö vuonna 2018	
Työntekijöiden ja työnantajan väliset suhteet				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Työhyvinvointi ja henkilöstötyytyväisyys Henkilöstön kehittäminen	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 402: Työntekijöiden ja työnantajan väliset suhteet	402-1	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika		YT-neuvotteluissa noudatetaan työehtosopimuksen ja lain mukaisia aikoja
Työterveys ja -turvallisuus				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennot aiheet ja niiden laskentaratat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennotustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Työhyvinvointi ja henkilöstötyytyväisyys	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 403: Työterveys ja -turvallisuus	403-1	Työterveys- ja turvallisuustoimikunnat		Finavialla on työsuojelun keskustoimikunta, lentoasemilla henkilöstökokous tai työpaikkatoimikunta (molemmat yhdistettyjä YT- ja työsuojelutoimikuntia), Helsinki-Vantaan lentoasemalla erikseen työsuojelutoimikunta ja YT-toimikunta. Konsernitason lisäksi YT-neuvottelukunta.
	403-2	Työtapaturmat, ammattitaudit, sairauspoissaolot ja kuolemantapaukset	Työhyvinvointi ja henkilöstötyytyväisyys	Ei kuolemantapauksia
	403-4	Ammattiliittojen kanssa tehtyjen sopimusten sisältämät työterveys- ja turvallisuusasiat		Finavian tarjoama työterveyshuolto on huomattavasti laajempi kuin mitä työehtosopimuksissa on sovittu. Finavia tekee yhteistyötä ammattiliittojen kanssa, vuonna 2018 ei uusia avauksia aiheeseen liittyen.

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Koulutus				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Henkilöstön kehittäminen	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 404: Koulutus	404-1	Koulutuspäivät	Henkilöstö vuonna 2018 Henkilöstön kehittäminen	Koulutuspäivät raportoitu. Ei jaottelua sukupuolen tai henkilöstöryhmän mukaan.
	404-2	Työllistymisen tukemiseen liittyvä osaamisen kehittäminen ja tuki (esim. uraneuvonta) työsuhteen päättymistilanteissa	Henkilöstön kehittäminen	
	404-3	Suorituksen arviointi- ja kehityskeskusteluprosessien kattavuus		Kehityskeskustelujen piirissä on koko henkilöstö
Monimuotoisuus ja tasa-arvo				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 405: Monimuotoisuus ja tasa-arvo	405-1	Hallintoelinten ja henkilöstöryhmien monimuotoisuus	Hallinto- ja palkitsemisselvitys Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	Finavian hallituksessa oli vuoden 2018 lopussa 7 jäsentä joista 3 oli naisia. Hallituksen keski-ikä oli 54 vuotta. Finavian johtoryhmässä oli vuoden 2018 lopussa 9 jäsentä joista 2 oli naisia. Johtoryhmän keski-ikä oli 50 vuotta.
	405-2	Naisten ja miesten tasa-arvoinen palkitseminen	Tasa-arvo ja yhdenmukaisuus	

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Syrjimättömyys				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 406: Syrjimättömyys	406-1	Syrjintätapausten lukumäärä ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet		Vuonna 2018 korkeimmassa oikeudessa on ollut käsiteltävänä yksittäinen vuonna 2017 alkunsa saanut väitetty palkkasyrjintätapaus. Alempien oikeusasteiden tapaan korkein oikeus hylkäsi kanteen ja siihen liittyvän valituksen.
Poliittinen vaikuttaminen				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennaiset aiheet ja niiden laskentarajat	Vastuullisuuden olennaiset asiat Olennaisuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 415: Poliittinen vaikuttaminen	415-1	Poliittiset tuet	Sidosryhmäyhteistyö	Finavian hyväntekeväisyys- ja sponsorointilinjausten mukaisesti lahjoituksia ei anneta poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille.

GRI-standardi		Raportointisisältö	Linkki	
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennot ja niiden laskentaratat	Vastuullisuuden olennot Olennotuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Turvallisuus ja riskienhallinta Turvallisuudenhallintajärjestelmä	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Turvallisuudenhallintajärjestelmä	
GRI 416: Asiakkaiden terveys ja turvallisuus	416-1	Prosenttiosuus merkittävistä tuotteista ja palveluista, joiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten parantaminen on arvioitu	Turvallisuus ja riskienhallinta Turvallisuudenhallintajärjestelmä	
	416-2	Tuotteiden elinkaarenaikaisiin terveys- ja turvallisuusvaikutuksiin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomusten lukumäärä	Turvallisuus ja riskienhallinta	Ei tapauksia vuonna 2018.
Sosiaalisten ja taloudellisten vaatimusten noudattaminen				
GRI 103: Johtamiskäytäntö	103-1	Olennot ja niiden laskentaratat	Vastuullisuuden olennot Olennotuustaulukko Raportointiperiaatteet	
	103-2	Johtamistavan ja sen osa-alueiden kuvaus	Yritysvastuun johtaminen Sidosryhmäyhteistyö	
	103-3	Johtamistavan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen	
GRI 419: Sosiaalisten ja taloudellisten vaatimusten noudattaminen	419-1	Sakot ja muut sanktiot sosiaalisten ja taloudellisten määräysten rikkomisesta		Ei tapauksia vuonna 2018

Olennaisuustaulukko

Olennaisuuden painopistealueet	Sisältö	Johtamisen käytännöt	Finavian toiminnan kannalta olennainen julkaistava tieto
Saavutettavuus	Edistämme ihmisten, palveluiden ja tavaroiden liikkumista mahdollistamalla lentoliikenteen toimintaedellytykset ja näin turvaamalla hyvät lentoliikenneyhteydet kotimaassa ja maailmalla.	- Toiminnalliset tavoitteet - Taloudelliset tavoitteet - Finavian johtamisjärjestelmä	- GRI 202 Markkina-asema - GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Turvallisuus	Turvallisuus on kaiken tekemisemme perusta. Yhdessä lentoasemillamme toimivien kumppaniemme kanssa pidämme huolta lentoliikenteen, matkustuksen ja niihin liittyvien tietojärjestelmien turvallisuudesta. Lentoturvallisuutta valvova viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto Traficom.	Yritysvastuun johtaminen - Riskienhallintapolitiikka - Yritysturvallisuus - Turvallisuuden hallintajärjestelmä - Riskiäarviointit - Työturvallisuuden hallintajärjestelmä	- GRI 416 Asiakkaiden terveys ja turvallisuus - GRI 403 Työterveys ja turvallisuus
Asiakaskokemus	Erinomainen asiakaskokemus ja palveluasenne tekevät lentämisestä sujuvaa ja mutkatonta. Palvelumme helpottavat matkustusta, tarjoavat elämyksiä ja mieleenpainuvia hetkiä sekä ovat turvallisia ja tehokkaita.	- Finavian strategia ja kärkiohjelmat - Asiakastytytyväisyystutkimus	- GRI 416 Asiakkaiden terveys ja turvallisuus - GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Vastuullinen kasvu	Vastuullinen toiminta ja lentoasemien kestävä kehitys ovat Finavian liiketoiminnan ytimessä. Tämä tarkoittaa, että kannamme vastuun toimintamme vaikutuksista ihmisiin, ympäristöön ja yhteiskuntaan – tarkasti ja tunnollisesti, yksityiskohdista huolehtien. Tavoitteenamme on, että toimintamme kehittyessä ympäristövaikutukset eivät kuitenkaan lisäänty.	Yritysvastuun johtaminen - Finavian strategia - Ympäristökäsikirja ja ympäristöpolitiikka	- GRI 201 Taloudelliset tulokset - GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Hyvinvoiva henkilöstö	Meille on tärkeää, että työyhteisömme voi hyvin ja että Finavia on haluttu työnantaja. Hyvinvoiva henkilöstö varmistaa erinomaisen asiakaskokemuksen, turvallisen matkustuksen ja hyvän yhteistyön asiakkaidemme ja kumppaneidemme kanssa. Mikään näistä ei ole mahdollista ilman työssään viihtyviä osaajia, joilla on mahdollisuuksia jatkuvaan kehittymiseen.	Yritysvastuun johtaminen - HR-strategia ja -toimintasuunnitelma - Eettiset periaatteet - Tasa-arvosuunnitelma - Ikäohjelma - Henkilöstötyytyväisyystutkimus	- GRI 401 Työllistäminen - GRI 402 Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet - GRI 403 Työterveys ja turvallisuus - GRI 404 Koulutus - GRI 405 Monimuotoisuus ja tasa-arvo - GRI 406 Syrjimättömyys

Olenaisuuden painopistealueet	Sisältö	Johtamisen käytännöt	Finavian toiminnan kannalta olennainen julkaistava tieto
Avoin yhteistyö arvoketjussa	Tärkeimpiä sidosryhmiämme ovat lentoyhtiöt, matkustajat, Finavian oma henkilöstö, tuhannet yritykset lentoasemillamme, viranomaiset, päättäjät ja lentoasemien ympäristössä asuvat asukkaat. Kehitämme toimintaamme ja toimialaa avoimessa vuoropuhelussa yhdessä sidosryhmiemme kanssa. Haluamme olla hyvä naapuri lähialueillamme.	Yritysvastuun johtaminen - Viestintäpolitiikka - Sidosryhmävuorovaikutus Hankintaperiaatteet - Hankintaperiaatteet	- GRI 201 Taloudelliset tulokset - GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset - GRI 204 Ostokäytännöt
Uudistumiskyky	Pysyäksemme mukana kansainvälisessä lentokenttien välisessä kilpailussa Finavian ja sen lentoasemien on uudistuttava jatkuvasti. Uudistamme toimintatapojamme ja hyödynnämme teknologioita vastataksemme sidosryhmiemme kasvaviin odotuksiin sujuvasta matkustamisesta ja palvelusta. Tätä työtä teemme yhdessä kumppaniemme kanssa.	Finavian strategia	GRI 203 Välilliset taloudelliset vaikutukset
Globaalit ympäristövaikutukset	Vähennämme omasta toiminnastamme aiheutuvia ilmastovaikutuksia huolehtimalla lentoasemien energiatehokkuudesta käyttämällä muun muassa uusiutuvaa energiaa. Myötävaikutamme myös lentoliikenteen ympäristötehokkuuteen esimerkiksi vähentämällä lentokoneiden rullauksia. Vaikutamme myös alan kansainvälisessä kehittämisessä.	Yritysvastuun johtaminen - Ympäristökäsikirja ja ympäristöpolitiikka - Ympäristöjärjestelmä ISO14001	GRI 305 Päästöt
Paikalliset ympäristövaikutukset	Kehitämme ratkaisuja lentoliikenteen melunhallintaan sekä lentoasemilla käytettävien liukkaudentorjunta- ja jäänestoaineiden ympäristövaikutusten vähentämiseen. Teemme yhteistyötä lentoasemien naapuruston, kuntien, ympäristöviranomaisten ja lentoliikennealan toimijoiden kanssa. Lentoasemien toimintaa koskevat tarkat ympäristöluvut ja niitä valvovat alueelliset ELY-keskukset.	Yritysvastuun johtaminen - Ympäristökäsikirja ja ympäristöpolitiikka - Ympäristöjärjestelmä ISO14001 - Hankintaperiaatteet	- GRI 301 Materiaalit - GRI 302 Energia - GRI 303 Vesi - GRI 304 Luonnon monimuotoisuus - GRI 305 Päästöt - GRI 306 Jätevedet ja jätteet - GRI 307 Ympäristövaatimusten noudattaminen - Melu
Normien mukainen toiminta	Noudatamme lakeja ja hyvää hallintotapaa kaikessa toiminnassamme. Viestimme toiminnastamme, johtamisesta ja palkitsemisesta avoimesti. Noudatamme Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siten kuin se on tarkoituksenmukaista huomioiden valtiollisen omistuksen ja toimintamme luonteen.	Yritysvastuun johtaminen - Toimintakäsikirja - Eettiset periaatteet - Hankintaperiaatteet	- GRI 205 Lahjonnan ja korruption vastaisuus - GRI 206 Kilpailun vastainen toiminta - GRI 307 Ympäristövaatimusten noudattaminen - GRI 419 Sosiaalisten ja taloudellisten vaatimusten noudattaminen
Sääntelyyn vaikuttaminen	Ennakoimme aktiivisesti kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön ja sääntelytyön vaikutukset Finavian liiketoimintaan. Käymme aktiivista vuoropuhelua toimialan, naapuriemme ja viranomaisten kanssa. Lentokenttien toimintaan vaikuttavat muun muassa kansainväliset ilmailun määräykset ja EU-tason lait ja asetukset.	Osallistuminen erilaisiin kansallisiin ja kansainvälisiin työryhmiin sekä asiantuntijalausunnot pyydettyäessä	GRI 415 Poliittinen vaikuttaminen

Vastuullisuusraportti 2018

