

A young child with light brown hair, wearing a blue zip-up hoodie, is smiling broadly and looking towards an adult whose profile is visible on the left side of the frame. The background is a bright, out-of-focus indoor setting.

2017

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

FINAVIA

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



Vuosi 2017

Esite kokoaa yhteen Finavian vuoden 2017 liiketoiminnan kuvauksen, tavoitteet ja saavutukset sekä sisältää toimitusjohtajan katsauksen.



Vastuullisuusraportti

Raportti kertoo vastuullisuustyön painopisteistä, tavoitteista ja tuloksista.



Hallinto- ja palkitsemiselvitys

Julkaisu sisältää kuvauksen hallinnointi- ja ohjausjärjestelmästä sekä palkka- ja palkkioselvityksen.



Tilinpäätös

Tilinpäätös sisältää hallituksen toimintakertomuksen ja tärkeimmät tiedot Finavian taloudesta.



Sisältö

4

Vastuullisuus Finaviassa	
Finavia lyhyesti	5
Keskeiset tapahtumat 2017	6
Vastuullisuuden olennaiset teemat	7
Yritysvastuun johtaminen	9
Sidosryhmäyhteistyö	10

36

Välitämme henkilöstöstä	
Henkilöstö vuonna 2017	37
Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	40
Työhyvinvointi	42
Henkilöstön kehittäminen	44

13

Finavia osana yhteiskuntaa	
Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset 2017	14
Tehokkuus ja kannattavuus	15
Taloudellinen lisäarvomme sidosryhmille	18
Finavia veronmaksajana	21
Palvelut ja asiakaskokemus	23
Helsinki-Vantaan kehittäminen	25
Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa	27
Hankintojen ympäristövaikutukset	29
Hyväntekeväisyys ja sponsorointiperiaatteet	30

46

Vähennämme ympäristövaikutuksiamme	
Ympäristötyö Finaviassa 2017	47
Ympäristövaikutukset	50
Ympäristöluvut	52
Ympäristöinvestoinnit	54
Lentokonemelun hallinta	55
Kiitoteiden käyttö ja liikenteen jakautuminen	58
Ympäristöpalautteet	63
Päästöt ilmaan	65
Energian ja veden kulutus	66
Vesi- ja maaperäpäästöt	69
Jätteet	72

31

Huolehdimme ilmailun turvallisuudesta	
Turvallisuus vuonna 2017	32
Näin hallitsemme lentoturvallisuutta	34

73

GRI	
Raportointiperiaatteet	74
GRI-indeksi	77
Olennaisuustaulukko	84

4

Finavia lyhyesti	5
Keskeiset tapahtumat 2017	6
Vastuullisuuden olennaiset teemat	7
Yritysvastuun johtaminen	9
Sidosryhmäyhteistyö	10

VASTUULLISUUS FINAVIASSA

Finavia lyhyesti

Finavia on lentoasemayhtiö, jonka kattava 21 lentoaseman verkosto mahdollistaa tiheät ja monipuoliset yhteydet Suomesta maailmalle ja maailmalta eri puolille Suomea. Asiakkaitamme ovat matkustajat sekä lentoasemiltamme liikennöivät lentoyhtiöt.

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

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



Keskeiset tapahtumat 2017

Teimme tuloksellista työtä Suomen saavutettavuuden kehittämiseksi.

Helsinki-Vantaan lentoasema saavutti hiilineutraaliuden. Otimme käyttöön uusiutuvaa dieseliä ja aurinkovoimaa.



Helsinki-Vantaan kehittäminen eteni suunnitellusti ja työllisti tuhansia ihmisiä.



Käynnistimme tiiviin turvallisuusyhteistyön Finavian ja lennonvarmistuksesta vastaavan Air Navigation Service Finlandin välillä.

Työntekijämme ovat yhä tyytyväisempiä työssään. PeoplePower indeksi nousi hyvälle tasolle.

67,5

työtyytyväisyysindeksi (66,4).



Erinomainen taloudellinen tuloksemme mahdollistaa investoinnit tulevaisuuteen.

Vastuullisuuden olennaiset teemat

Keskitymme vastuullisuustyössämme erityisesti niihin asioihin, jotka ovat tärkeimpiä Finavian sidosryhmien ja liiketoiminnan kannalta. Olennaisimmat vastuullisuusteemat ohjaavat myös tämän raportin painotuksia.

Turvallisuus on vastuullisuustyömme kulmakivi ja toimintamme lähtökohta kaikissa tilanteissa. Myös hyvä palvelutaso, tehokkuus ja kannattavuus sekä ympäristönsuojelu- ja ilmastokysymykset ovat meille erityisen tärkeitä. Uudistumiskykyä taas vaaditaan, jotta menestymme vaihtolentoasemien kansainvälisessä kilpailussa.

Olennaisimpien vastuullisuusteemojen systemaattinen tarkastelu on toteutettu viimeksi tammikuussa 2015, jolloin painotimme erityisesti sidosryhmien näkökulmaa. Olennaisuuden määrittely perustui kymmeneen sidosryhmähaastatteluun, joissa selvitettiin sidosryhmien mielestä ajankohtaisimpia vastuullisuusteemoja, sidosryhmien toiveita ja heidän arvioitaan Finavian tekemästä sidosryhmäyhteistyöstä. Haastattelutulosten perusteella Finavian yritys vastuusta vastaavat johtoryhmän jäsenet ja asiantuntijat päivittivät vastuullisuusteemat ja niiden olennaisuuden. Toteutimme vuonna 2017 laajemman sidosryhmätutkimuksen, jossa vastuullisuuden olennaisia teemoja käsiteltiin osana kokonaisuutta.

Turvallisuus

Kaiken toimintamme lähtökohta on lentoliikenteen turvallisuuden takaaminen, mikä edellyttää saumatonta yhteistyötä lentoliikenteen palveluketjun eri toimijoiden ja viranomaisten kanssa. Turvallisuus perustuu Finavian vahvaan turvallisuuskulttuuriin ja turvallisuudenhallintajärjestelmään. Lentämisen turvallisuuden lisäksi kokonaisuuteen kuuluvat siviili-ilmailun turvaaminen, asematason turvallisuus sekä niin kutsuttu kyberturvallisuus, johon sisältyy esimerkiksi erilaisten järjestelmien toimivuuden varmistaminen. Finavian toimintaa lentoturvallisuuden osalta valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso

Tarjoamme matkustajille sujuvia, yksilöllisiä ja elämyksellisiä palveluita lentoasemilla. Panostamme jatkuvasti uusien palveluiden kehittämiseen ja sujuviin prosesseihin. Erinomainen asiakastyytyväisyys on meille merkittävä kilpailutekijä. Haluamme että matkustajat kokevat lentoasemamme virkistäviksi paikoiksi, joissa voi nauttia huolettomasti matkanteosta hyvien palveluiden äärellä.

OLENNAISIMMAT VASTUUTEEMAT

Turvallisuus	Asiakkaan odotusten mukainen palvelutaso
Tehokkuus ja kannattavuus	Uudistumiskyky
Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi
Avoin sidosryhmäyhteistyö	Lainsäädäntö ja regulaatio
Avoimuus ja hyvä hallintotapa	

Lentoyhtiöille mahdollistamme esimerkiksi koneiden nopeat kääntymisajat. Lentoyhtiöasiakkaat odottavat meiltä proaktiivisuutta ja yksilöllistä palvelua myös esimerkiksi reittikehityksessä.

Tehokkuus ja kannattavuus

Finavian operatiivinen tehokkuus ja kustannustehokkuus ovat kannattavan ja kilpailukykyisen lentoasematoiminnan edellytyksiä. Niiden myötä voimme pitää lentoliikennepalveluiden hintatason kansainvälisesti kilpailukykyisenä ja varmistaa riittävät lentoliikennepalvelut Suomessa. Tehokkuus on avainasemassa myös yhtiön investointikyvyn kannalta. Vilkkaan Helsinki-Vantaan tuotoilla ylläpidämme ja kehitämme myös muita lentoasemia.

Uudistumiskyky

Vaihtolentoasemien välinen kilpailu on kovaa. Finavian ja lentoasemiemme on uudistuttava jatkuvasti, jotta voimme taata hyvät yhteydet Suomesta, Suomeen ja Suomessa. Finavian henkilöstöltä edellytetään hyvän ammattiosaamisen lisäksi vahvaa palveluosaamista ja jatkuvaa oma-aloitteista kehittymistä. Uudistumiskyky tarkoittaa myös esimerkiksi automaation ja uusien teknologioiden vahvaa hyödyntämistä ja kehittämistä lentoasemapalveluissa.

Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset

Toimintamme suurimmat ympäristövaikutukset liittyvät lentokoneiden meluun ja liukkaudentorjunta-aineiden käyttöön kiitoteillä sekä maahuolintayritysten käyttämiin aineisiin lentokoneiden jäänpoistossa ja -estossa. Teemme yhteistyötä lentoasemien naapuruston, kuntien, ympäristöviranomaisten ja lentoliikennealan toimijoiden kanssa. Lentoasemien toimintaa koskevat tarkat ympäristöluvut ja niitä valvovat alueelliset ELY-keskukset. Vähennämme oman toimintamme ilmastovaikutuksia, vaikka ne ovat

vain osa suhteessa lentoliikenteen koko ketjuun. Voimme myötävaikuttaa lentoliikenteen ympäristötehokkuuteen mm. vähentämällä lentokoneiden rullauksia lentoasemien sujuvalla toiminnalla sekä huolehtimalla oman toiminnan energiatehokkuudesta.

Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi

Avoim johtaminen ja hyvinvoiva henkilöstö ovat turvallisuuden, hyvän palvelun ja kustannustehokkuuden perusedellytys. Edistämme hyvää johtamistapaa ja huolehdimme henkilöstön hyvinvoinnista muun muassa työhyvinvointihankkeiden, avoimen viestinnän ja esimieskoulutusten avulla. Koulutamme jatkuvasti henkilöstöämme ja kannustamme oman osaamisen kehittämiseen. Teemme säännöllisesti henkilöstötutkimuksia, joiden pohjalta myös kehitämme toimintaamme.

Avoim sidosryhmät

Tärkeimpiä sidosryhmiämme ovat lentoyhtiö- ja matkustajaasiakkaat, Finavian oma henkilöstö ja yhteistyökumppanit lentoasemilla, päättäjät ja viranomaiset sekä lentoasemien ympäristön asukkaat. Myös yhteistyökumppanit, alihankkijat sekä palvelun- ja tavarantoimittajat, rahoittajat ja media ovat tärkeitä sidosryhmiämme. Edistämme hyviä sidosryhmäsuhteita avoimen ja aktiivisen vuoropuhelun keinoin.

Lainsäädäntö ja regulaatio

Lainsäädäntö ja muu regulaatio esimerkiksi EU-tasolla ja kansallisesti ohjaavat vahvasti lentoasematoimintaa. Ennakoimme aktiivisesti lainsäädäntö- ja regulaatiotyön vaikutuksia Finavian liiketoimintaan ja pyrimme vaikuttamaan sääntelyn kehittämiseen käymällä aktiivista vuoropuhelua päättäjien, vaikuttajien ja viranomaisten kanssa.

Avoimuus ja hyvä hallintotapa

Finavian toiminta on ennakoitavaa ja läpinäkyvää. Viestimme toiminnastamme, johtamisesta ja palkitsemisesta avoimesti. Noudatamme Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siten kuin se on tarkoituksenmukaista huomioiden valtiollisen omistuksen ja toimintamme luonteen. Lisäksi noudatamme Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanottoa yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta valtionyhtiöissä.

Yritysvastuun johtaminen

Finavian tehtävänä on edistää yhteiskunnan kilpailukykyä, liikkumista ja kansainvälistymistä huolehtimalla sujuvista ja turvallisista lentoliikenteen palveluista. Yritysvastuun ytimessä on turvallisuus kaiken toimintamme perustana.

Finavian vastuullisuustyötä ohjaavat yhtiön arvot, toimintaperiaatteet, politiikat ja ohjeistukset, joita kaikkien Finaviassa työkentelevien ja yhtiön hallintoon osallistuvien henkilöiden tulee noudattaa. Vastuullinen toiminta ja sen edistäminen kuuluvat käytännössä jokaiselle finavialaiselle.

Finavian toiminnan vastuullisuudesta vastaa yhtiön toimitusjohtaja johtoryhmän tukemana. Finavian hallitus seuraa aktiivisesti yritysvastuunasioiden johtamista ja käsittelee säännöllisesti yhtiön taloudelliseen asemaan, tehokkuuteen, turvallisuuteen, ympäristöasioihin ja sosiaaliseen vastuuseen liittyviä asioita. Konsernin tuloskortissa yritysvastuunmittareina ovat muun muassa taloudellinen ja operatiivinen tehokkuus sekä turvallisuus ja henkilöstön työtyytyväisyys.

Ympäristötyössämme asetamme riman korkealle. Ympäristöyksikkö ja kestävä kehityksen johtaja vastaavat ympäristövastuun käytännön toteutumisesta yhdessä liiketoiminta-alueiden ja niiden tulosyksiköiden, lentoasemien, kanssa.

Talouksyksikön 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. Lentoturvallisuuden johtamista ja kehittämistä koordinoi konsernin riskienhallintayksikkö.

Finavia käy viestintäyksikön koordinoimana aktiivista vuoropuhelua sidosryhmiensä kanssa ja ottaa vastuullisuustyössään huomioon sidosryhmiltä saamansa palautteen. Pyrimme siihen, että toimintamme on ennakoitavaa ja läpinäkyvää, ja viestimme toiminnastamme avoimesti.

Finavia on sitoutunut kaikessa toiminnassaan hyvään hallintotapaan. Tehokas sisäinen valvonta ja riskienhallinta edistävät Finavian tuloksellisuutta ja ovat olennainen osa konsernin hyvää hallintoa. Hallinnon läpinäkyvyys varmistetaan noudattamalla Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siltä osin kun se on taroituksenmukaista Suomen valtion omistamassa yhtiössä.

Seuraamme yritys vastuutyöme tuloksia ja raportoimme niistä yritys vastuuraportissamme GRI G4:n mukaisilla mittareilla. Viestintäyksikkö vastaa yritys vastuuraportoinnin koordinoinnista.



Vastuullinen toiminta ja sen edistäminen kuuluvat käytännössä jokaiselle finavialaiselle.

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 vuosittain yli 22 miljoonaa matkustajaa. Erityisen tiivistä vuoropuhelua käymme myös lentoasemalla toimivien kumppaniemme, 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.

Vuonna 2017 toteutimme avoimen verkkopohjaisen kyselyn vastuullisuusasioihin liittyen. Kyselyyn saimme yhteensä 455 palautetta eri sidosryhmiltä. Arvokasta palautetta hyödynnämme vastuullisuustyömme kehittämisessä.

Jäsenyydet toimialajärjestöissä

Osallistumme lentoasema- ja lentoliikennetoimialan kehittämiseen useissa järjestöissä ja työryhmissä. Olemme myös mukana suomalaisissa ja kansainvälisissä matkailualan kehittämisfoorumeissa.

Finavia on muun muassa kansainvälisen lentoasemajärjestön ACI European jäsen ja osallistuu sen työryhmiin. Suomi on lisäksi kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn jäsen.

Olemme lisäksi perustajajäsenenä mukana Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA) -yhteistyöverkostossa, jonka tavoitteena on saada biopolttoaineita ilmailualan käyttöön.

Olemme myös mukana kehittämässä matkailualaa ja lentoasemien kaupallisia mahdollisuuksia kansainvälisesti World Travel & Tourism Counciliin jäsenenä sekä Nordic Travel Retail Groupissa ja Nordic Council of Shopping Centres'ssä.

Finavia on lisäksi Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n jäsen.

FINAVIAN TÄRKEIMMÄT SIDOSRYHMÄT

- Lentoyhtiöasiakkaat
- Matkustajat
- Henkilöstö
- Viranomaiset
- Valtio ja kunnat
- Lentoasemien lähistöjen asukkaat
- Yhteistyökumppanit, alihankkijat ja toimittajat
- Rahoittajat ja omistajat
- Media
- Sotilas- ja valtionilmailu
- Yleisilmailu

Eri asiat ovat tärkeitä eri sidosryhmillemme. Taulukossa muutamia poimintoja yhteistyöstä ja esimerkkejä vuodelta 2017:

Sidosryhmä	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2017	Yhteistyön muotoja
Lentoyhtiöasiakkaat	<ul style="list-style-type: none"> Asiakaskokemuksen kehittäminen ja digitaaliset palvelut Tehokkaat ja täsmälliset lentoasemapalvelut ja kilpailukykyinen hinnoittelu Regulaation merkitys kustannustekijänä Toiminnan jatkuva kehittäminen ja Finavian aloitteellisuus Tiivis ja avoin yhteistyö sekä viestintä Helsingin ja Suomen tunnettuuden lisääminen reittikysynnän luomiseksi 	<ul style="list-style-type: none"> Automaation lisääminen matkustaja- ja matkatavaraprosesseihin Lentokenttämaksujen pitäminen edullisella tasolla tehokkaalla toiminnalla Helsinki-Vantaa Euroopan 6. edullisin päälentoasema Lapin reittiliikenteen menestyksellinen kehitys yhdessä Lapin matkailutoimijoiden ja Visit Finlandin kanssa Suomen kohdemarkkinointi alueiden kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> Säännölliset asiakaskohtaiset tapaamiset, jatkuva vuoropuhelu ja yhteistyö Helsinki-Vantaan kehitysohjelman kvartaali-infot ja konsultaatiotapaamiset Reittikehitysanalyyseiden valmistelu ja yhteinen arviointi Finavian lentoasemien kansainvälinen näkyvyys Reittikehitys ja yhteismarkkinointi lentoyhtiöiden kanssa Helsinki Airport näkyvyys kohdemarkkinalla (LIFE in HEL) Asiakastukkimukset
Matkustajat	<ul style="list-style-type: none"> Lentoturvallisuus Tarkoituksenmukainen lentoasemaverkosto ja monipuoliset yhteydet Suomessa ja kansainvälisesti Sujuvuus lentoasemalla, asiakaspalvelun korkea taso Monipuoliset ostos- ja palvelumahdollisuudet 	<ul style="list-style-type: none"> Jokapäiväinen työ lentoturvallisuuden takaamiseksi Toiminnan tehostaminen lentoasemien ylläpitämiseksi Lentoasemien elämyksellisyyden ja ostosmahdollisuuksien lisääminen Matkustamisen sujuvoittaminen automaatiota hyödyntämällä Verkkosivujen ja mobiilisovellusten jatkuva kehittäminen Lentoasemien toimijoiden yhteiset palvelu- ja kulttuurikoulutukset Kohdennettua palvelua kiinalaismatkustajille 	<ul style="list-style-type: none"> Henkilökohtaiset palvelutilanteet Asiakaspalautekanavat ja matkustajatytyväisyystutkimukset Internet, sosiaalinen media ja mobiilisovellus Tapahtumat Yhteistyö lentoasemien muiden palveluntarjoajien kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen luomiseksi
Henkilöstö	<ul style="list-style-type: none"> Työhyvinvointi Kannustava ja oikeudenmukainen palkitseminen Jatkuva, tiivis yhteistyö ja osallistuminen Jatkuva osaamisen kehittäminen Toiminnan tehostamiseen liittyvät kysymykset Hyvä johtaminen ja esimiestyö Eettiset toimintatavat 	<ul style="list-style-type: none"> Työhyvinvointihankkeet Liikunta- ja kulttuurietu, henkilöstörahasto Henkilöstötutkimus Muutostuki Selkeämpi tavoitteiden asettaminen, suorituksen johtaminen ja arviointi Suoritukseen perustuvan palkitsemisen kehittäminen Esimieskoulutukset ja coaching 	<ul style="list-style-type: none"> Kehitys- ja tavoitekeskustelut Intranet ja infonäytöt Henkilöstötilaisuuksien Koulutukset Laajennettu työterveyshuolto Yhteistyö luottamusmiesten kanssa ja kuukausitapaamiset henkilöstöjärjestöjen kanssa Puheenvuorot henkilöstöjärjestöjen luottamusmiespäivillä
Viranomaiset	<ul style="list-style-type: none"> Vaativuudenmukainen sääntelyn ja Finavian omien ohjeiden noudattaminen Palvelualltius ja aktiivisuus viranomaisasioissa Turvallisuusviranomaisten uhka-arvioiden muutokset Nopea reagointi mahdollisista ympäristövahingoista tai asukas yhteydenotoista Ajantasainen ympäristöraportointi 	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva sääntelyn ja Finavian omien ohjeistusten ja periaatteiden mukainen toiminta Vaikuttaminen toimialan sääntelyn kehittämiseen Euroopan lentoturvallisuusviraston tulevien ilmaillumääräysten käyttöönoton valmistelu Lentoasemien turvallisuus toiminnan suunnitelmien tarkastaminen ja harjoittelu yhteistyössä Poliisin kanssa Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskevilla vastineilla Selvitykset viranomaisille asukkaiden esille nostamista ympäristövaikutuksista Ympäristöraportoinnin prosessin kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, viranomaistyöryhmät Toimintaympäristön muutoksiin valmistautuminen ja reagoiminen yhdessä (esim. Tulli, Poliisi, Rajavartiolaitos) Yhteinen tilannekuva ja viestintä Avoin ja luotettava raportointi
Rahoittajat ja omistajat	<ul style="list-style-type: none"> Tehokkuus ja kannattavuus Taloudellisesti kestävästi johdettu liiketoiminta Toiminnan ja raportoinnin läpinäkyvyys Vastuullisuus Osingonmaksukyky 	<ul style="list-style-type: none"> Taloudellisten tavoitteiden saavuttaminen Finavian toimintaperiaatteiden ja -ohjeiden mukainen liiketoiminta 	<ul style="list-style-type: none"> Tapaamiset ja tiedotus Taloudellinen raportointi ja tiedotus Yhteydet valtion omistajaohjaukseen Yhtiökokous

Sidosryhmä	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2017	Yhteistyön muotoja
Valtio ja kunnat	<ul style="list-style-type: none"> Kustannustehokkaiden lentoliikenteen palveluiden tarjoaminen Suomen ja eri alueiden hyvä saavutettavuus Elinkeinoelämän ja kilpailukyvyyn edistäminen toimivan lentoliikenteen keinoin Maankäytön suunnittelu lentoasemien ympäristössä uusien melukysymysten estämiseksi Synergiahöyryjen löytäminen lentoaseman ja kunnan kehittämien toimintojen välille Paikallinen työllistäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Toiminnan tehostaminen osana lentoliikenteen palveluketjua Kilpailukykyinen hinnoittelu Helsinki-Vantaan kehitysohjelma Tiivistynyt yhteydenpito EU:n suuntaan Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskevissa vastineissa Yhteistyö maakuntaliittojen kanssa maakuntakaavojen laadinnassa ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toimeenpanossa Yhteistyö Vantaan kaupungin kanssa maankäytön sekä valumavesien ja melunhallinnan kysymyksissä Lausunnot maankäyttösuunnitelmista Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ja verkostolentoasemille tehtyjen investointien työllisyysvaikutukset 	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva vuoropuhelu Tapaamiset, työryhmät
Lentoasemien lähistöjen asukkaat	<ul style="list-style-type: none"> Lentokonemelun ja muiden ympäristövaikutusten minimointi Avoin keskusteluuyhteys, kuuleminen ja vaikuttaminen Paikallinen työllistäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vesi- ja maaperäpäästöjen pienentäminen, esimerkiksi keskittetyt jäänpoistopaikat Lentokoneiden jatkuvan liu'un laskeutumisten edistäminen Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ja verkostolentoasemien investointiohjelman työllisyysvaikutukset Osallistuminen Vantaan ja Espoon alueen tapahtumiin (mm. Kivistö, Leppävaara) ja ilmailutapahtumiin 	<ul style="list-style-type: none"> Ympäristöpalautekanava ja tiedusteluihin vastaaminen Säännöllinen raportointi saatavilla myös asukkaille Internet, sosiaalinen media Paikallistapahtumat Osallistavan suunnittelun malli WebTrak-lennonseuranta- ja melunmittauspalvelu
Yhteistyökumppanit, alihankkijat ja toimittajat	<ul style="list-style-type: none"> Molempia osapuolia hyödyttävät liikesuhteet Avoin vuorovaikutus ja hyvät henkilösuhteet Hyvä projektinjohto ja Finavian kyky vastata sovitusta velvoitteista Reilujen kilpailuolosuhteiden luominen lentoaseman toimijoille Hyvä toimintainfrastruktuuri ja työolosuhteet Tasapuolinen kohtelu Finavian vastuullisuus ja hyvä maine kumppanina 	<ul style="list-style-type: none"> Yhteistyökumppaniverkoston laajentuminen ja kansainvälistyminen Toimittajayhteistyön syventäminen Helsinki-Vantaan kehitysohjelman toteuttaminen yhteistoiminnallisella urakkamallilla Helsinki-Vantaan kaupallisten toimijoiden asiakaspalvelukoulutukset Vastuullisten hankintojen toimintasuunnitelma Ympäristövaikutusten arviointi hankinnoissa 	<ul style="list-style-type: none"> Projektikohtaiset infotilaisuudet potentiaalisille tarjoajille Sopimusneuvottelut Päivittäiset yhteydet, seurantalaverit ja turvallisuuskokoukset Kehitysohjelmat Koulutukset
Media	<ul style="list-style-type: none"> Luotettava, avoin ja ajantasainen tieto Johto ja viestintä median tavoitettavissa 	<ul style="list-style-type: none"> Aktiivinen tiedottaminen ja viestintä eri kanavissa 	<ul style="list-style-type: none"> Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet Haastattelut Taustoittavat tapaamiset Tapahtumat ja vierailut MediaDesk -palvelu
Sotilas- ja valtionilmailu	<ul style="list-style-type: none"> Turvallisuus Palveluiden taso ja sujuvuus (esim. lentoasemien aukioloajat) Tehokkuus 	<ul style="list-style-type: none"> Puolustusvoimien harjoitustoimintaan liittyvä yhteistyö ja sopimukset Neuvottelut Suomenlahden ilmatilan valvonnan tehostamisessa yhteistyössä Ilmavoimien kanssa Kolmikantayhteistyö Puolustusvoimat – ANS Finland - Finavia 	<ul style="list-style-type: none"> Paikallinen keskustelu ja asiakaspalvelu lentoasemilla Säännölliset yhteistoimintakokoukset ja tapaamiset Jäsenyys LVM:n ilmatilanhallinnan neuvottelukunnassa Työryhmät
Yleisilmailu	<ul style="list-style-type: none"> Tuki ja palvelut lentoasemilla Kuuntelu ja keskustelu Kausikorttien hinnoittelu Turvallisuus Sujuva liikkuminen lentoasemilla 	<ul style="list-style-type: none"> Harrasteilmailun kausikortin hinta säilyi edellisvuoden tasolla Ilmailunäytösten ja muiden ilmailutapahtumien mahdollistaminen verkostokentillä Yhtenäiset toimintatavat lentoasemilla kulkemiseen sekä kulkemisjärjestelmien kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Paikallinen keskustelu Finavian ja Suomen Ilmailuliiton yhteistyöelimen tapaamiset Suhteet etujärjestöihin ja lentokouluyrityksiin

13

Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset 2017	14
Tehokkuus ja kannattavuus	15
Taloudellinen lisäarvoimme sidosryhmille	18
Finavia veronmaksajana	21
Palvelut ja asiakaskokemus	23
Helsinki-Vantaan kehittäminen	25
Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa	27
Hankintojen ympäristövaikutukset	29
Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	30

FINAVIA OSANA YHTEISKUNTAA



Taloudelliset tavoitteet ja toiminta-edellytykset 2017

Finavian toiminnallinen tehokkuus kehittyi jälleen myönteisesti. Lentoyhtiöiltä perittävät maksut olivat edelleen Euroopan alhaisimpien joukossa.

Finavian toiminnalle on asetettu taloudellisia tavoitteita, jotta pystymme säilyttämään kilpailuasemamme, kehittämään toimintaamme sekä investoimaan. Taloudelliset tavoitteemme olivat vuonna 2017 yhteneväiset edeltävän vuoden kanssa.

Asetamme tulos-, tase- ja rahoitustavoitteemme siten, että pystymme vastaamaan toimintamme jatkuvuudesta ja kehittämisestä lentoturvallisuuden ja asiakkaiden odotusten edellyttämällä tavalla.

Finavian toimintaa ei tueta verovaroilla. Katamme tappiollisten verkostolentoasemien kulut Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla.

Taloudelliset tavoitteemme

Tavoite	Toteutuminen vuonna 2017
Tehokkuus: Kilpailukykyiset hinnat eurooppalaisessa vertailussa	Helsinki-Vantaan lentoasema on kuudenneksi edullisin lentoasemana Euroopan 23 pää-lentoaseman joukossa. Helsinki-Vantaa on lentoyhtiöille edullinen liikenteen solmukohta Euroopassa: jopa 50 % keskiarvoa edullisemmat lentokenttämaksut.
Tulostaso: Riittävä tulo-rahoitus toiminnan kehittämiseen ja rahoituksen turvaamiseen	Konsernin liiketoiminnan rahavirta oli 105,7 milj. euroa (97,7), millä katettiin operatiivisen toiminnan ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät rahoitustarpeet.
Omavaraisuusaste: Vähintään 40 %	58,4 % (58,9)
Osingot: Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa.	Konsernin tilikauden tulos oli 37,7 milj. euroa (28,3). Hallitus esitti, että tilikaudelta 2017 jaetaan osinkoa 7 992 000 euroa.

Tehokkuus ja kannattavuus

Finavian toiminnallinen tehokkuus on pysynyt hyvällä tasolla vuonna 2017. Lentoyhtiöiltä perittävät maksut olivat edelleen Euroopan alhaisimpien joukossa.

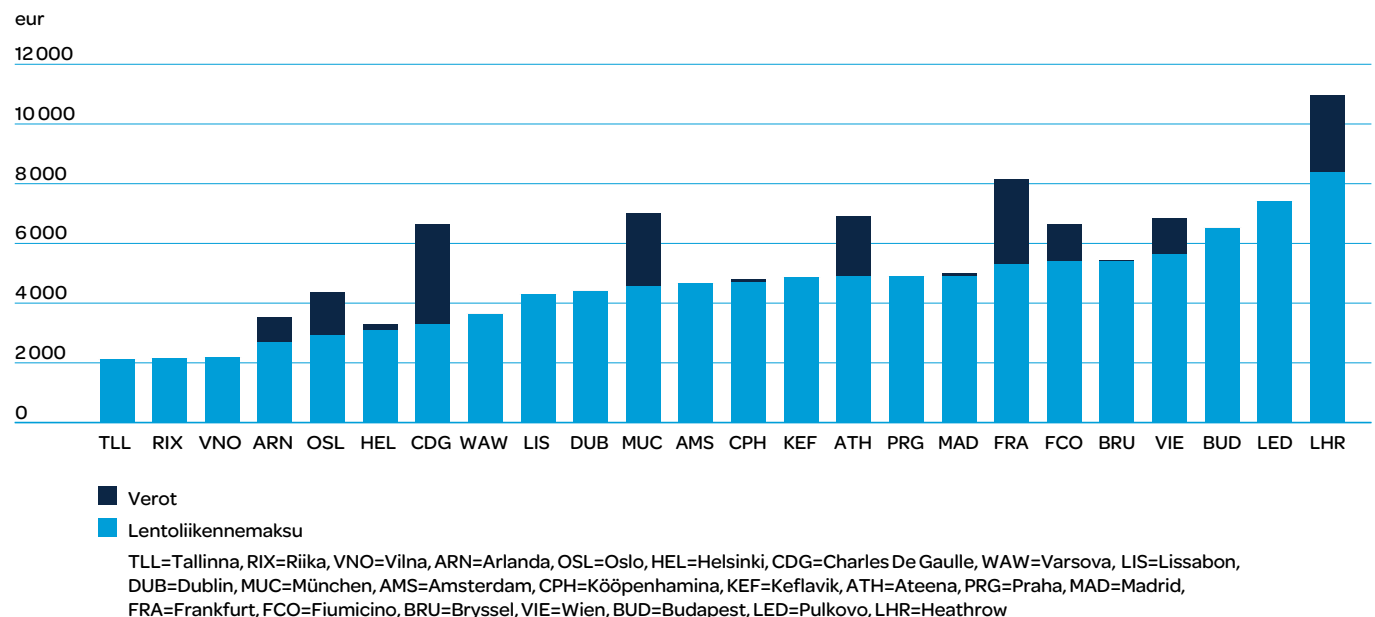
Finavian tavoitteena on huolehtia toiminnallisesta tehokkuudestaan. Matkustajille tämä merkitsee sujuvaa matkustajapolkua sekä lyhyttä vaihtoaikaa ja lentokoneen kääntymisaikaa. Kustannustehokkuus puolestaan tarkoittaa, että yksikkökustannuksemme alenevat kutakin matkustajaa ja laskeutumista kohden. Kustannustehokkuus tukee kilpailukykyämme, sillä se mahdollistaa edulliset lentoyhtiöiltä perittävät lentoasemamaksut.

Finavian hinnoittelu

Eurooppalaisten päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaan lentoliikennemaksut olivat vuonna 2017 kuudenneksi halvimmat Euroopan 23 päälentoasemasta. Tuemme lentoyhteyksien laajentumista tarjoamalla lentoyhtiöille alhaiset lentoliikennemaksut ja alennuksia uusille reiteille.

Finavian palveluiden hinnat ovat pitkällä aikavälillä alentuneet. Hinnat ovat alentuneet reaalisesti 10,5 prosenttia vuosien 2004–2017 aikana, eli noin 0,8 prosenttia vuosittain.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälinen kilpailukyky: lentoliikennemaksut 2017 – Airbus A320

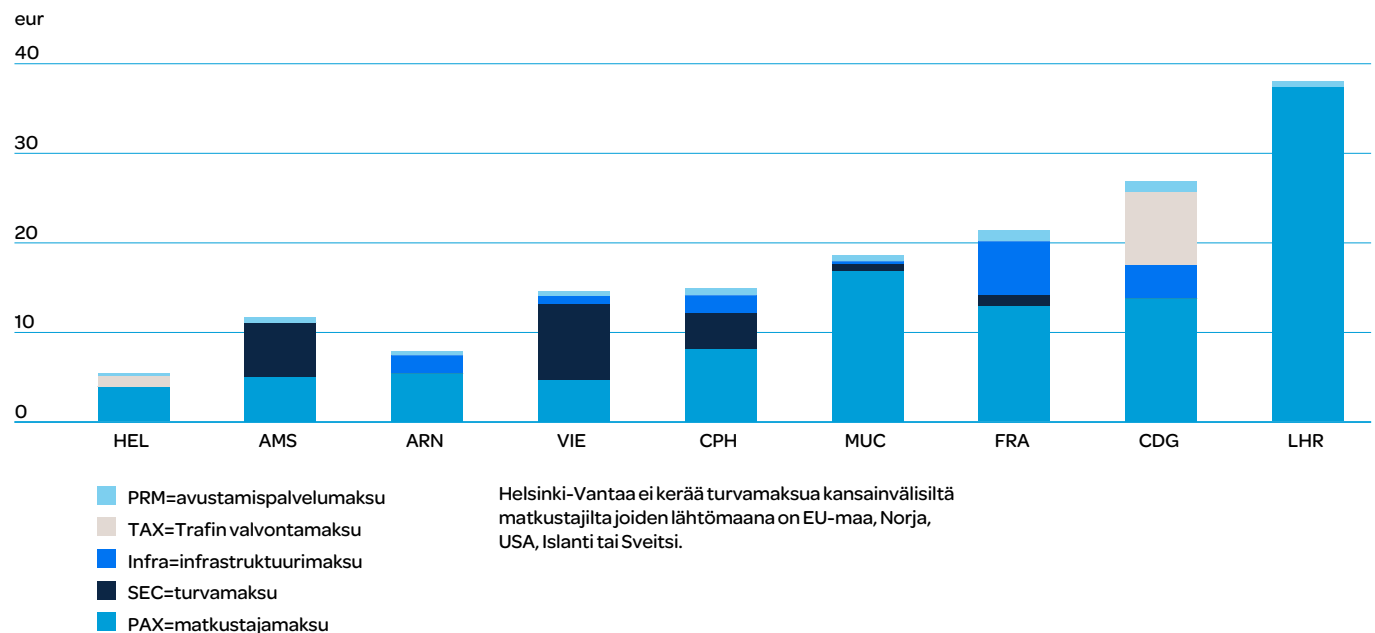


Lähde: Airportcharges.com

Lentoasemamaksut säilyivät maltillisina

Euroopan komission pyrkimyksenä on yhtenäistää lentoasemien veloittamia liikennemaksuja niin, että ne ovat yhtenevät kotimaan liikenteessä ja kansainvälisessä liikenteessä. Tästä johtuen Finavian matkustajamaksuun tehtiin vuoden 2017 alussa muutoksia, jotka nostavat hintoja kotimaan liikenteessä ja laskevat hintoja kansainvälisessä liikenteessä. Kansainvälisen ja kotimaan liikenteen matkustajamaksut tasataan vuosien 2017–2018 aikana yhtenäiseen hinnoitteluun. Finavia korotti vuoden 2017 hintoja kokonaisuudessaan 1,2 prosenttia, eli noin inflaatioennusteen verran.

Vaihtomatkustuksen maksut, 2017–2018



Tulostaso verkostolentoasemilla

Vuonna 2017 kotimaan liikenne kasvoi matkailun ansiosta erityisesti Lapin lentoasemilla, mikä nosti koko lentoasemaverkoston matkustajamäärää. Verkostomme laajuuteen ja palvelukykyyn nähden matkustajamäärät ovat paikoin alhaiset ja verkoston tulos jäi tappiolliseksi.

Lentoasematoiminta on hyvin pääomavaltaista, ja huomattava osuus Finavian kustannuksista on kiinteitä sekä sääntelyn määrittämiä. Henkilöstökulujen osuus on huomattava, keskimäärin noin 40 prosenttia.

Lentoaseman taloudellisen tuloksen rakenne

Yksittäisen lentoaseman taloudellisen tuloksen muodostumiseen vaikuttavat merkittävimmin:

- Matkustajamäärä
- Lentoliikenteen rakenne
- Asiakasrakenne
- Lentoaseman aukioloajat

Verkoston tiettyjen lentoasemien tulostaso on kohentunut viime vuosina toiminnan tehostamisen ja matkustajamäärien kasvun ansiosta.

Viereisessä kaaviossa on esitetty esimerkkinä erään suurehkon lentoaseman tuloksen muodostuminen vuonna 2017. Lentoaseman kansainvälinen matkustus kasvoi ja koko matkustajamäärä oli useampi sata tuhatta. Kasvusta huolimatta tappio oli 1,3 miljoonaa euroa (-1,8).

Lentoasemaverkoston tappiot katetaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla. Finavia ei raportoi yksittäisten lentoasemien taloudellista tulosta.

Yhtenäishinnoittelu eri lentoasemilla

Suomessa lentoyhtiöiltä peritään samasta palvelusta samanaista palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta. Tätä kutsutaan verkostoperiaateeksi. Ilman verkostoperiaatetta yhtenäishinnoittelu eri lentoasemilla ei olisi mahdollinen.

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 verkostolentoasemiansa hintatasoa, jotta toiminta olisi taloudellisesti kestävällä pohjalla. Vähäisistä liikennemääristä johtuen mahdollisuudet kaupallisten tuottojen kasvattamiseen muualla kuin Helsinki-Vantaalla ja verkoston isoimmilla kentillä ovat rajalliset.

Pitkällä aikavälillä kotimaan sisäisen lentoliikenteen vähentyminen jatkuu usealla lentoasemalla. Syitä tähän ovat kaupungistuminen ja muiden liikennemuotojen kilpailukykyyn parantuminen. Finavia arvioi, että lentoasemaverkostolle suunnattu sisäinen tuki kasvaa investointimenoineen tämän vuosikymmenen loppuun mennessä 35–40 miljoonaan euroon vuodessa.

LENTOASEMAN TALOUDELLISEN TULOKSEN RAKENNE

Tuotot ja kulut vuonna 2017

Tuotot yhteensä **3,7 meur**

Liikennetuotot
lento-yhtiöiden
maksamista
palveluista

2,7 meur

Tuotot
matkustajien
maksamista
palveluista

0,7 meur

Muut
tuotot
(esim.
vuokratulot)

0,3 meur

LENTOASEMA

Liikenne-
palvelu

1,8 meur

Terminaali-
palvelut

0,5 meur

Turva-
palvelu

0,6 meur

Lennon-
varmistus

1,0 meur

Muut

1,1 meur

Kulut yhteensä

5,0 meur

Helsinki-Vantaan kaupallisilla tuotoilla
katettava tappio vuonna 2017

-1,3 meur

Taloudellinen lisäarvomme sidosryhmille

Liiketoiminnan kannattavuus ja kilpailukyvyyn kehittäminen muodostavat taloudellisen vastuumme ytimen. Toimintamme huomattavin taloudellinen vaikutus suomalaiseen yhteiskuntaan syntyy tehokkaan lentoliikenteen mahdollistamisesta.

Kannattava liiketoiminta perustuu asiakkaidemme tarpeiden täyttämiseen toiminnallisesti tehokkaasti sekä kustannustehokkaasti. Taloudellisesti kestävä toiminta on edellytys sille, että voimme huolehtia vastuullisesti henkilöstöstämme ja omaisuudestamme sekä tehdä investointeja. Se myös edistää lentoasemiemme houkuttelevuutta uusille lentoyhtiöille ja matkustajille, mikä puolestaan tukee Suomen kilpailukykyä.

Olemme sitoutuneet kehittämään liiketoimintaamme tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. Huolehtimalla kilpailukyvyystämme luomme myös työtä Suomeen. Helsinki-Vantaan kehittämisellä luomme 5 000 pysyvää työpaikkaa lentoaseman yhteyteen. Tähän mennessä kehitysohjelma on työllistänyt 4 937 henkilötyövuotta. Raportoimme läpinäkyvästi toiminnastamme ja sen taloudellisista vaikutuksista sekä taloudellisesta kehityksestämme.



Loimme taloudellista lisäarvoa 381,9 miljoonaa euroa

Voidaksemme kehittää liiketoimintaamme taloudellisesti kestäväällä tavalla Finavian on täytettävä useiden sidosryhmien odotukset. Palvelujemme tulee kohdata matkustajien ja lentoyhtiöasiakkaidemme muuttuvat tarpeet. Henkilöstölle Finavian tulee tarjota hyvät työolosuhteet ja kilpailukykyinen palkka sekä mahdollisuus kehittyä. Taloudellisesti kestävä toiminta edellyttää myös toimivia yhteistyösuhteita tavarantoimittajiin ja palveluntoimittajiin sekä muihin kumppaneihin.

Vuonna 2017 loimme taloudellista lisäarvoa sidosryhmillemme 381,9 miljoonaa euroa (384,8).

Ostettuihin tavaroihin, materiaaleihin ja palveluihin liittyvät kulut olivat 304,2 miljoonaa euroa (293,3) johtuen ennen kaikkea investointien kasvusta. Investoinnit olivat yhteensä 181,8 miljoonaa euroa (182,8). Rahoituskulut olivat 7,0 miljoonaa euroa (9,9).

Lisäarvomme sidosryhmille, meur		2017	2016	2015	2014	2013
Lisäarvon tuottaminen						
Asiakkaat	Liikevaihto, liiketoiminnan muut tuotot ja rahoitustuotot (sisältäen valmisteveron)	381,9	384,8	369,6	353,1	355
Luotu lisäarvo		381,9	384,8	369,6	353,1	355
Lisäarvon jakautuminen						
Palvelun- ja tavarantoimittajat	Ostetut tavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut (vähennetty Trafin maksut, kiinteistöverot ja vapaaehtoiset henkilöstökulut)*	304,2	293,3	270,7	191,6	165,1
Henkilöstö	Palkat ja palkkiot, eläkekulut, vapaaehtoiset henkilöstökulut	125,7	153,7	148,8	144,4	145
Julkinen sektori	Henkilöstösivukulut, tuloverot, arvonlisäverot, kiinteistöverot, maksut Trafille (ei sisällä lentoyhtiöiltä perittävää valvontamaksua)	-15,4	-15,7	-0,1	17,8	20,2
Rahoittajat	Korot ja muut rahoituskulut	7	9,9	6,8	38,4	12,2
Omistajat	Osingot	8,3	4,6	0,7	1,7	0,0
Yhteisöt	Lahjoitukset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jaettu lisäarvo		428,9	445,8	426,9	394,0	342,6
Jätetty liiketoiminnan kehittämiseen		-47,9	-61,0	-57,4	-40,9	12,4

*Sisältää investoinnit.

	Suorat vaikutukset	Epäsuorat vaikutukset
Suomalainen yhteiskunta	<p>Toimiva lentoliikenne tukee keskeisesti Suomen kansallista kilpailukykyä. Finavian vastuulla on huolehtia lentoasemien kilpailukyvyistä kattavien lentoyhteyksien ylläpitämiseksi. Maailman talousfoorum (WEF) on kilpailukykyraportissaan (2017–2018) arvioinut Suomen lentoasemaverkoston maailman 5. parhaaksi ja Pohjoismaiden parhaaksi.</p> <p>Helsinki-Vantaan kehitysohjelman työllisyysvaikutuksen arvioidaan olevan koko rakennusaikana noin 14 000 henkilötyövuotta. Lisäksi lentoaseman matkustajamäärän kasvu synnyttää arviolta 5 000 pysyvää työpaikkaa. Vuonna 2017 työllisyysvaikutus oli 1 662 henkilötyövuotta.</p> <p>Ilmailu tuottaa 3,2 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta ja työllistää noin 100 000 ihmistä Suomessa joko suoraan tai välillisesti.</p>	
Asiakkaat	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia mahdollistaa kattavat lentoyhteydet suomalaiselle yhteiskunnalle • Lentoyhtiöasiakkaille Finavia tarjoaa kustannustehokkaita ja täsmällisiä lentoasemapalveluita. • Finavia mahdollistaa lentoharrastuksen sekä yritysluonteisen lentotoiminnan edullisilla kausimaksuilla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestävällä tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. • Finavia pyrkii tehostamaan jatkuvasti toimintaansa, mikä tukee kilpailukykyistä hinnoittelua. Lentoyhtiöiltä perityt maksut ovat eurooppalaisten päälentoasemien joukossa kuudenneksi edullisimmat. • Finavia edistää ilmailukulttuuria Suomessa ja tukee suomalaista harrasteilmailua vuosittain sadoilla tuhansilla euroilla pitämällä yleisilmailijoiden kausikorttien hintatason alhaisena.
Henkilöstö	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia-konsernin palveluksessa oli vuoden 2017 lopussa 2 696 henkilöä (2 997). • Finavia tarjoaa työpaikkoja eri puolilla Suomea, kaikilla lentoasemillaan. • Finavia panostaa nuorten työllistymiseen ja rekrytoi lentoasemilleen kymmeniä kesätyöntekijöitä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maksetut palkat ja palkkiot vaikuttavat yksityiseen kuluttamiseen ja henkilöstön maksamat verot yhteiskunnallisen hyvinvoinnin tuottamiseen. • Finavia investoi henkilöstönsä osaamiseen erilaisin koulutuksiin, kannustaa lentoasemilla moniosaajuuteen ja tukee henkilöstönsä hyvinvointia eri keinoin.
Tavaran- ja palveluiden toimittajat	<ul style="list-style-type: none"> • 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. Finavialla on käynnissä vuoteen 2020 ulottuva 900 milj. euron investointi Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiseksi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia pyrkii pitkäaikaisiin yhteistyösuhteisiin. Toimintaa kehitetään läheisessä yhteistyössä kumppaneiden kanssa, mikä tukee myös toimittajien liiketoimintamahdollisuuksia. • Finavia tekee hankintoja sekä keskitetysti että paikallisesti.
Suomen valtio	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia maksaa tuloveroja, kiinteistöveroja ja arvonlisäveroa. • Finavia kerää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafifin puolesta lentoliikenteen valvontamaksua. Vuonna 2017 maksuja oli 12,1 milj. euroa (11,7). Maksut tilitetään Trafifille. • Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa. Hallitus esitti, että tilikaudelta 2017 jaetaan osinkoa 7 992 000 euroa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finavia tukee yhteiskunnan kehittymistä ja hyvinvointia maksamalla veroja sekä tarjoamalla työpaikkoja Suomessa. • Finavia pyrkii toimimaan taloudellisesti kestävällä tavalla siten, että se huolehtii oman toimintansa tehokkuudesta vertailuryhmänään eurooppalaiset lentoasemat. Näin Finavia voi tukea suomalaisten yritysten kilpailukykyä ja suomalaisten hyvinvointia.
Rahoittajat	<ul style="list-style-type: none"> • Finavian tavoitteena on rahoittaa ylläpitoinvestoinnit tulo-rahoituksella. Kasvun edellyttämiä laajennusinvestointeja voidaan rahoittaa pitkäaikaisin lainoin. Euroopan investointipankki on myöntänyt 230 milj. euron lainan helmikuussa 2016. Pohjoismaiden Investointipankki (NIB) on myöntänyt joulukuussa 2015 Finavialle 150 milj. euron lainan Helsinki-Vantaan laajennusta varten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finavian tavoitteena on pitää omavaraisuusaste tasolla, joka mahdollistaa rahoituksen hankkimisen kustannustehokkaasti. Omavaraisuusaste 31.12.2017 oli 58,4 % (58,9).

Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset

Finavian toiminnan huomattavin taloudellinen vaikutus syntyy tehokkaan lentoliikenteen mahdollistamisesta. Siitä hyötyvät sekä matkustajat että koko yhteiskunta.

Lentoliikenne on kasvun ala ja tuottaa yhteiskunnalle merkittäviä vaikutuksia työllistämällä ja mahdollistamalla liiketoimintaa koko Suomessa. Finavia käynnisti vuoteen 2020 ulottuvan Helsinki-Vantaan laajentamiseen tähtäävän kehitysohjelman vuonna 2014. Helsinki-Vantaan kehitysohjelman suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset ovat varsin laajat.

Finavia veronmaksajana

Liiketoiminnastamme syntyy vuosittain veronsaajille verokertymää useiden verojen ja veroluonteisten maksujen muodossa. Vuonna 2017 maksoimme ja tilitimme veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 77 (85,8) miljoonaa euroa.

Finavialla on liiketoimintaa ainoastaan Suomessa, ja maksamme tuloksestamme verotsekä muut veroluonteiset maksut Suomeen suomalaisen lainsäädännön mukaisesti. Finavia ei ole määrätty terilistä verostrategiaa.

Verotukseen liittyvistä asioista vastaa Finaviassa talousjohtaja, joka raportoi tarvittaessa verotukseen liittyvistä asioista hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Finavia voi tarvittaessa ostaa verotukseen liittyviä asiantuntijapalveluita ja pyytää verottajalta ennakkopäätöksiä tulkinnanvaraisissa kysymyksissä.

Finavian veroihin liittyvään raportointiin ei liity arvioita.

Maksetut ja tilitetyt verot ja veroluonteiset maksut vuonna 2017

Konsernin liikevaihto oli 373,6 miljoonaa euroa (380,9) ja tilikauden tulos ennen veroja 47,6 miljoonaa euroa (32,6).

Finavia-konsernilla on toimintaa ainoastaan Suomessa. Yhtiö maksoi kaikki veronsa Suomeen, kuten edellisvuonna. Maksettavia veroja ja veroluonteisia maksuja oli vuonna 2017 yhteensä 34,7 miljoonaa euroa (34,1). Finavia ei maksa eikä tilitä veroja OECD:n

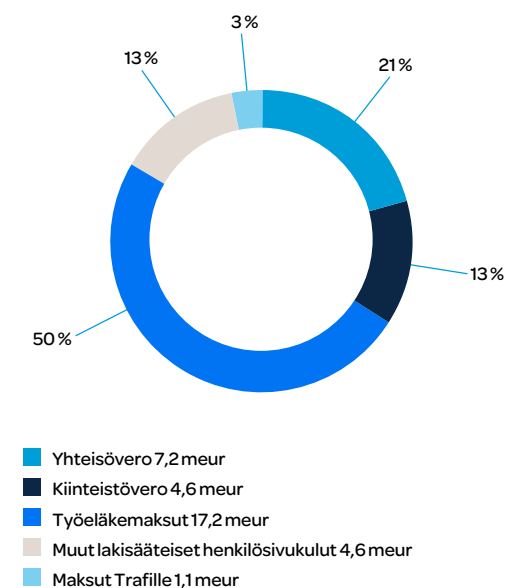
määrittelemiin veroparatiisivaltioihin eikä ole myöskään saanut tukea kyseisistä maista tukea.

Finavia ei saanut vuonna 2017 EU:n investointitukia (1,3 miljoonaa euroa vuonna 2016).

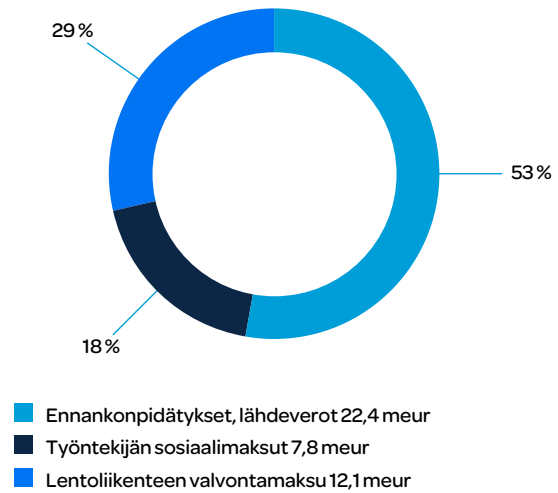
Yhteisövero sisältää tilikauden tulokseen kirjatut verot sekä edelliseltä kaudelta kirjatut verot (ei sisällä laskennallisia veroja). Maksut Trafille sisältävät infran valvontamaksut sekä muut ilmaisiin liittyvät maksut.

Finavia puolestaan keräsi ja tilitti veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 42,3 miljoonaa euroa (51,7). Kerätyt verot ja veroluonteiset maksut eivät jää Finavian tulokseen, vaan yhtiö toimii näiden osalta läpilaskuttajana.

Maksetut verot



Kerätyt verot



Lentoliikenteen valvontamaksu on lentoyhtiöiltä kerättävä Liikenteen turvallisuusviranomaisen Trafín lakisääteinen valvontamaksu, jonka Finavia tilittää Trafille. Maksu ei liity Finavian tuotamiin lentoasemapalveluihin ja se peritään eduskunnan vahvistamana viranomaismaksuna kaikilta lentoyhtiöiltä.

Kerätyt ja tilitettyt verot vuodelta 2017 ja 2016 eivät sisällä arvonnäköveroä. Finavia sai vuonna 2017 arvonnäköveron palautuksia enemmän kuin se keräsi ja tilitti.

Palvelut ja asiakaskokemus

Finavia tekee tavoitteellisesti töitä sujuvan matkustamisen ja ainutlaatuisen asiakaskokemuksen eteen. Asiakaskokemuksen ja matkustajille tarjottavien palveluiden kehittäminen on yksi Finavian strategisista painopisteistä. Haluamme, että matkustaminen lentoasemiemme kautta on huoletonta ja sujuvaa.

Erinomainen asiakaskokemus on erottautumistekijä kansainvälisessä lentoasemien välisessä kilpailussa. Lentoasemien erinomaisuus rakentuu kahdelle tekijälle, jotka ovat sujuvuus ja tehokkuus sekä toisaalta viihtyisyys ja elämyksellisyys.

Seuraamme tutkimusten avulla säännöllisesti lentoasemiemme asiakastytyväisyyden tasoa ja hyödynnämme saatua tietoa asiakkaiden muuttuvien tarpeiden ymmärtämiseksi ja niihin vastaamiseksi. Yhtenäisen palvelukulttuurin edistämiseksi olemme määritelleet Finavialle asiakaskokemuksen pilarit, jotka ohjaavat palveluiden ja asiakaskokemuksen kehittämistä. Näitä ovat kiireettömyys, varmuus, virkistyminen ja kokemus suomalaisuudesta. Tärkeää on myös asiakaskokemuksen pilareiden integroiminen kehitysprojekteihin sekä niiden tekeminen tutuksi koko henkilöstölle, jotta jokainen finavialainen kokisi niiden edistämisen omakseen.

Automaation hyödyntäminen tärkeää palvelukehityksessä

Yhtenäisen palvelukulttuurin lisäksi hyödynnämme uutta teknologiaa, joka mahdollistaa sujuvat prosessit ja uudenlaisia palve-

luita lentoasemalla. Vuonna 2017 panostimme erityisesti automaatioon sekä itsepalvelun ja digitaalisten palveluiden kehittämiseen.

Otimme porttialueilla käyttöön lentokoneeseen siirtymistä nopeuttavat itsepalveluportit ja testasimme etälähtöselvitystä Kittilässä ja Hämeenlinnassa. Kokonaisuudessaan lisäsimme automaatioon pohjautuvia itsepalveluvaihtoehtoja. Automaatio on avainroolissa, jotta kasvava matkustajamäärä saadaan sujuvasti matkaan.

Kehitimme edelleen myös analytiikan parempaa hyödyntämistä, mikä auttaa meitä kohdentamaan kehitystoimenpiteet oikeisiin asioihin. Analytiikkaa hyödynnettiin esimerkiksi jononmittausjärjestelmissä ja paikoituspalveluiden dynaamisessa hinnoittelussa.

Digitaalisten palveluiden osalta keskeiset uudistukset painotuivat kaupallisiin palveluihin. Lanseerasimme Reserve & Collect -ennakkotilauspalvelun ja To Go -mobiilipalvelun, jotka sujuvoittavat ostosten tekemistä lentoasemalla. Lisäksi helpotimme pysäköinnin lisäpalveluiden, kuten autopeson, ostamista digitaalisesti. Vuoden aikana uudistimme myös Finavian verkkosivuston.

Helsinki-Vantaan asiakastytyväisyys

4,13

Verkostoasemien asiakastytyväisyys

4,29

(skaala 1-5)

Kehitämme asiakaskokemusta erilaisille kohderyhmille

Asiakaskokemuksen kehittämiseksi tutkimme eri kohderyhmien odotuksia ja tarpeita. Tunnistetuista tarpeista käsin kehitämme kullekin kohderyhmälle sopivia palveluita.

Vuonna 2017 jatkoimme panostuksia kiinalaisille matkustajille kohdennettujen palveluiden parantamiseen.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle lisättiin kiinankielisiä opasteita ja palkattiin kiinankielentaitoisia palveluneuvoja. Lisäksi otimme käyttöön virtuaalisen käännöspalvelun, joka helpottaa kiinalaisten asiointia lentoasemalla. Asensimme Helsinki-Vantaan eteläsiipeen myös kuumavesiautomaatteja, joita kiinalaiset matkustajat käyttävät mielellään.

Helsinki-Vantaan lentoaseman uudessa eteläsiivessä panostimme paitsi matkanteon sujuvuuteen, myös viihtyvyyteen ja suomalaiseen muotoiluun. Tarkoituksena on, että designin välityksellä suomalaisuus näkyy ja tuntuu myös Helsinki-Vantaalla lentoaan vaihtaville matkustajille.



Helsinki-Vantaan kehittäminen

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajaliikenne kasvaa voimakkaasti ja käynnissä on sen historian suurin laajennus. Rakennus- ja muutostöiden aikana on olennaista huomioida vastuullisuuden eri osa-alueet. Haluamme, että kaikki kentällä tehtävä rakentaminen on turvallista, ekologista ja taloudellisesti vastuullista.

Finavian tavoitteena on vahvistaa Helsinki-Vantaan asemaa kansainvälisessä lentoasemien välisessä kilpailussa sekä Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen solmukohtana. Helsinki-Vantaan kehittäminen ja kentän matkustajamäärien kasvattaminen ovat strategiaamme keskiössä. Kilpailukyvyyn parantamiseksi käynnistimme vuonna 2014 kunnianhimoisen 900 miljoonan euron suuruisen investointiohjelman lentoaseman kehittämiseksi ja laajentamiseksi 2020 luvun alkuvuosiin mennessä. Vuonna 2017 ohjelmaa vietiin eteenpäin aktiivisesti niin käynnissä olevilla rakennushankkeilla kuin investointipäätöksillä.

Kehitysohjelmamme on myös kansallinen avaininvestointi, sillä kansainvälisesti kilpailukykyinen lentoasema on koko Suomen elinkeinoelämän ja tehokaiden lentoyhteyksien kannalta tärkeä. Lentoliikenne on myös iso työllistäjä ja merkittävä veronmaksaja. Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasema työllistää suoraan tai välillisesti noin 15 000 henkilöä. Tämä laskennallinen luku tulee kasvamaan samalla kun kehittämisohjelmamme etenee.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelma eteni vuonna 2017 suunnitel-

lun aikataulun ja budjetin mukaisesti. Edistimme rakennushankkeita ja teimme suuria investointipäätöksiä tuleville vuosille. Investointipäätökset pitivät sisällään rajatarkastuksen ja terminaali 1:n laajentamisen, länsisiiven rakentamisen ja terminaali 2:n allianssin jatkosuunnittelun.

Uusi eteläsiipi tuo mukavuutta ja nopeutta

Helsinki-Vantaa on noussut Euroopan tärkeimpien lentoliikenteen solmukohtien joukkoon. Siksi laajarunkoliikenteen ja sen toimintaedellytysten kehittäminen on yksi kehitysohjelman keskeisistä painopisteistä. Tavoitteenamme on kolmen vuoden sisällä kasvattaa huomattavasti laajarunkokoneiden pysäköintikapasiteettia.

Kehitysohjelman tähän mennessä merkittävin etappi saavutettiin heinäkuussa 2017, kun suomalaisilla design-klassikoilla kalustettu uusi eteläsiipi avattiin matkustajaliikenteen käyttöön. Portin 53 jatkeeksi rakennetussa eteläsiivessä on uutta matkustajatilaa kahdessa kerroksessa yhteensä 7 850 neliömetrin verran.

Toinen kerroksista on tarkoitettu saapuville ja toinen lähteille matkustajille.

Eteläsiivessä otimme käyttöön myös Suomen ensimmäisen lentokenttäliukukäytävän ja kolme uutta laajarunkokoneiden matkustajasiltia, jotka on toteutettu niin sanottuina kaksoissiltoina. Uusien siltöjen avulla koneeseen nousu nopeutuu ja matkustusmukavuus paranee.

Laajensimme asematasoa yhteensä 157 000 neliömetrin suuruisella alueella, jonne saatiin laajarunkokoneille kaksi uutta siltapaikkaa ja kaksi uutta ulkopysäköintipaikkaa. Terminaalin laajennusosan katolle tulevan aurinkovoimalan ensimmäinen osa käynnisti toimintansa heinäkuussa 2017. Aurinkovoimala tukee Helsinki-Vantaan vastuullista energiantuotantoa ja on osa Finavian kestävä kehityksen ohjelmaa, jonka tavoitteena on hiili-neutraali lentoasemaverkosto vuoteen 2020 mennessä.

Turvallisuus ohjaa kaikkea kehitystyötä

Turvallisuus on lähtökohta kaikessa lentoasemillamme tapahtuvassa kehittämisessä ja rakentamisessa. Helsinki-Vantaan kehittämisessä keskeisiä turvallisuuden osa-alueita ovat työturvallisuus, lentoaseman turvallisuus ja ilmailun turvallisuus. Rakennus- ja muutostöissä teemme jokaiselle projektille turvallisuusanalyysin, jonka perusteella suunnittelemme, miten työturvallisuus ja lentoaseman turvallisuus voidaan taata projektin aikana.

Ilmailun turvallisuus varmistetaan SMS-käsikirjan mukaisella turvallisuustarkastelulla, jonka avulla arvioidaan ja hallitaan rakentamisesta ilma-aluksille aiheutuvat riskit. Lisäksi työmailla tehdään jatkuvaa turvallisuusmittarointia. Isoihin urakoihin on liitetty urakoitsijoille tietyt sanktiot, mikäli rakennustöissä tapahtuu ilma-aluksiin liittyviä uhkia.

Tavoitteena mahdollisimman suuri materiaalien kierto

Helsinki-Vantaan kehittämiseen liittyy suuria maanrakentamisen hankkeita, joiden aikana seuraamme maaperälöydöksiä ja lajittelemme kierrätettävän maa-aineksen ja purkujätteen. Edellytämme kaikilta urakoitsijoilta materiaalien lajittelua maarakennustöiden yhteydessä.

Pyrimme kierrättämään materiaaleja mahdollisimman paljon. Mikäli maa-ainesta ei voida käyttää asematason rakentamiseen tai muuna täyttömaana, aines viedään luvanvaraisille maankaatopaikoille.

Maaperän haitta-ainepitoisuuksia tutkitaan kaikkien kehityshankkeiden osalta. Jos maaperässä on todettu haitta-aineita, on maa-aineksen käsittelylle selkeät prosessit. Jätteitä koskevat määräykset otetaan huomioon jokaisessa projektissa ja maaperän haitta-aineille tehdään suunnitelma. Maakuormat raportoidaan tarkasti ja jokainen kuorma on jäljitettävissä.

VASTUULLISUUDEN TUNNUSLUVUT HELSINKI-VANTAAN KEHITYSHANKKEESSA VUONNA 2017

Työllisyys-
vaikutukset
henkilötyövuosina

1 662

Tapaturmataajuus

22,5

Työturvallisuustaso

96,1%

Hankintojen arvo

107,5 meur

Purkujäte yhteensä

26 584

tonnia, josta
kierrätettiin 97 %

Kaivuumaat

524 781

tonnia, josta
kierrätettiin 75 %

Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa

Olemme merkittävä tavaroiden ja palvelujen ostaja sekä paikallisesti että valtakunnallisesti. Vuoden 2017 hankinnat olivat yhteensä noin 338 miljoonaa euroa. Investointien osuus hankinnoista on kasvanut Helsinki-Vantaan laajennushankkeen myötä.

Ostamme suuren osan käyttämistämme tavaroista, palveluista ja investointihyödykkeistä Suomesta. Vuonna 2017 Finavialla oli yhteensä 3 256 tavarantoimittajaa.

Finavian hankinnat jaetaan kahdeksaan hankintakategoriaan. Finavia hankkii myös urakointipalveluja erityisesti verkostolento-asemien ja Helsinki-Vantaan kehityshankkeissa.

Investoinnit vähenivät 0,5 prosenttia edellisvuodesta 181,8 miljoonaan euroon (182,8). Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaan käytettiin 107,5 miljoonaa euroa. Kehitysohjelman merkittävimmät investoinnit olivat vuoden aikana non-Schengen -terminaalien eteläsiipi, jonne valmistui 7 850 neliometriä uutta matkustajatilaa sekä uutta asematasotilaa sekä terminaalien keskusaukion ja länsisiiven rakennustöiden käynnistäminen.

Maakuntien lentoasemille tehtiin investointeja 21,4 miljoonalla eurolla. Suurin yksittäinen investointi (11,4 miljoonaa euroa) oli Oulun lentoaseman liikennealueiden peruskorjaus.

Liiketoiminnan muihin kuluihin luettavia, kuten vuokra-, vakuutus- ja viranomaismaksuja, henkilöstön sivukuluja sekä ympäristövaraukseen sisältyviä euromääriä ei ole sisällytetty edellä mainittuihin lukuihin.

Hankintaperiaatteet

Vastuullisuus ohjaa Finavian yhteistyötä toimittajien ja kumppanien kanssa. Tavoitteenamme on avoin, tehokas ja molempia osapuolia hyödyttävä yhteistyö.

Toimittaja- ja kumppaniverkostolla on iso rooli Finavian liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamisessa. Hankintapolitiikka määrittelee hankintatoiminnan vastuut ja toimintatavat. Edellytämme toimittajiltamme lakien, säädösten ja hyvän kauppiastavan noudattamista sekä kestävän kehityksen periaatteita ja vastuullisuutta.

Finavian hankinnat kilpailutetaan ja hankinnoissa noudatetaan lakia vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (1398/2016). Lisäksi palveluhankinnoissa noudatetaan tilaajavastuulakia, jonka yhtenä tavoitteena on harmaan talouden torjunta. Hankintatoimessa noudatetaan lisäksi hyvää kauppatapaa, EU-asetusta Tunnetun toimittajan statuksesta sekä Finavian eettisiä periaatteita.

Laadun seuranta koko sopimussuhteen ajan

Käymme toimittajan tekniset tai palvelutasoon liittyvät vaatimukset läpi kilpailutusvaiheessa. Hinta ja laatu pisteytetään usein

HANKINTAKATEGORIAT

Konekalusto kunnossapito ja kemikaalit

Kiinteistöt ja Energia

ICT

HR -palvelut

Terminaalipalvelut

Markkinointi ja viestintä

Riskienhallinta

Kaupallinen liiketoiminta

erikseen, ja jompaakumpaa painotetaan hankinnan luonteesta riippuen. Hankinnoissa on erityisesti painotettu Finavian strategian mukaisesti asiakaspolkuun liittyviä materiaali- ja palveluhankintoja. Painopisteenä on erityisesti palvelun laatu, palvelutasojen määrittäminen, kustannustehokkuus ja vastuullisuus asiakaspolun varrelle keskittyvissä hankinnoissa.

Vuonna 2017 panostimme hankintojen ympäristövastuuvaihtimuksiin. Saimme määriteltyä ympäristövastuukriteerit muun muassa tietotekniikkahankintoihin soveltaen niitä erityisesti Helsinki-Vantaan uusien terminaalitilojen opasteiden ja näyttöjen hankintaan. Hankkimaltamme kalustolta vaaditaan viimeisimpien EU-normien mukaisia päästövaatimuksia.

Keskitettyä ja paikallista ostamista

Finavian lentoasemaverkosto on maantieteellisesti laaja, ja hankintoja tehdään sekä keskitetysti että paikallisesti. Finavian hankintaosasto koordinoi kilpailutuksia: hankintaosasto määrittelee yhdessä liiketoimintojen kanssa käytettävän hankintamenettelyn ja kilpailuttaa Finavialle parhaat ja soveltuvimmat sopimustoimittajat. Finavia huomioi hankinnoissaan myös paikalliset toimittajat, joiden kanssa tehdään kevyempi toimittajasopimus euromääräisesti pienissä hankinnoissa.



Edellytämme toimittajiltamme lakien, säädösten ja hyvän kauppatavan noudattamista sekä kestävän kehityksen periaatteita ja vastuullisuutta.

Hankintojen ympäristövaikutukset

Finavia pyrkii jatkuvasti laajentamaan vastuullisten hankintojen skaalaa ja tarkentamaan hankintojen vastuullisuuskriteereitä.

Hankinta ja toimitusketjun hallinta ovat keskeisessä osassa vastuullisuuttamme. Finavialla on vastuullisen hankinnan kehittämiseksi vuoteen 2020 asti ulottuva toimintasuunnitelma, joka kattaa vastuullisuuden kaikki osa-alueet: taloudellisen vastuun, ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun.

Vuonna 2017 sovelsimme tarkennettuja hankintojen ympäristövastuukriteereitä osana laajempaa toimintasuunnitelmaa. Kriteerejä on vuoden aikana sovellettu uusien terminaaliopasteiden, henkilöstön suojavaatteiden sekä IM-laitteiden hankinnassa.

Vuonna 2018 tavoitteenamme on huomioida jokaisessa hankinnassa elinkaarikustannukset. Lisäksi tuemme Finavian tavoitteita muun muassa jätteiden määrän vähentämisessä, vaadimme toimittajilta ympäristöohjelmia ja käymme toimittajien kanssa ennistä tiiviimpää vuoropuhelua ympäristötavoitteista.



Hyväntekeväisyys ja sponsorointiperiaatteet

Lahjoitamme vuosittain rahaa yhteiskunnallisesti tärkeiksi katsomiimme hyväntekeväisyyskohteisiin. Viime vuosina olemme tukeneet etenkin nuorten ja lasten hyvinvointia. Lisäksi sponsoroimme kohteita, joiden tukeminen edistää liiketoimintaamme.

Lahjoituksia tehdessämme noudatamme Finavian hyväntekeväisyys- ja sponsorointilinjausta, emmekä anna lahjoituksia poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille.

Vuonna 2016 käytimme hyväntekeväisyyteen ja sponsorointiin yhteensä noin 41 700 euroa (41 000).

Yhteensä Finavia lahjoitti vuonna 2017 hyväntekeväisyyteen 6 500 euroa (4 500). Finavia tuki kotimaan lapsiperheitä osallistamalla Mannerheimin Lastensuojeluliiton järjestämään Hyvä Joulu mieli -kampanjaan.

Finavia on tehnyt vuodesta 2009 alkaen yhteistyötä Plan Suomi -säätiön kanssa ja yhteinen varainkeruu lentoasemilla on tuotta-

nut vuoden 2017 loppuun mennessä yli 400 000 euroa kehitysmaiden lapsille. Varainkeruu toteutetaan Pastilli-lipaskeräyksellä ja palauttamalla turvatarkastukseen jääneet pullot. Vuoden 2017 aikana keräyksillä kertyi 259 000 (47 000) euroa.

Sponsorointikohteen valinnassa perusteena on vastikkeellisuus, eli esimerkiksi mahdollisuus hyödyntää yhteistyötä muussa sidosryhmäyhteistyössä ja sponsoroinnista saatava medianäkyvyys.

31

Turvallisuus vuonna 2017
Näin hallitsemme lentoturvallisuutta

32
34

HUOLEHDIMME ILMAILUN TURVALLISUUDESTA

Turvallisuus vuonna 2017

Turvallisuus on Finavian vastuullisuuden kulmakivi ja toimintamme lähtökohta kaikissa olosuhteissa. Vuonna 2017 turvallisuuden kehittämisen painopisteitä olivat tietoturvallisuus sekä tiiviin yhteistyön rakentaminen Finavian ja lennonvarmistuksesta vastaavan ANS Finlandin välillä.

Turvallisuuden hallinta on Finaviassa osa laajempaa, koko yhtiön tasolla tehtävää riskienhallintaa. Finavian turvallisuustyölle on luonteenomaista sen laaja-alaisuus. Turvallisuudella tarkoitetaan Finaviassa lentoturvallisuutta, siviili-ilmailun turvaamistoimintaa, työturvallisuutta, kyberturvallisuutta ja tietoturvallisuutta. Näistä kaikista osa-alueista koostuu niin kutsuttu yritysturvallisuus, jonka tarkoituksena on varmistaa Finavian yritystoiminnan jatkuvuus, turvallisuus ja vaatimustenmukaisuus kaikissa tilanteissa.

Turvallisuus on Finaviassa kaiken toiminnan lähtökohta. Organisaatiossamme on selkeästi määritellyt turvallisuusvastuut ja ennakoiva turvallisuustyö ulottuu läpi koko yhtiön toiminnan. Riittävä omavalvonta tukee kaikkea turvallisuustyötämme.

Turvallisuudenhallinnan järjestelmällinen kehittäminen

Lentoturvallisuus ja siihen liittyvät turvallisuusjärjestelmät perustuvat merkittävässä määrin kansalliseen ja kansainväliseen sääntelyyn. Finavialla on käytössään määrämuotoiset, tehokkaat ja tarkoituksenmukaiset menettelyt turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Turvallisuusprosesseihimme kuuluu, että analysoimme menettelytapoja ja havainnoimme toimintaa jatkuvasti. Kehitämme turvallisuudenhallintaamme järjestelmällisesti ja seuraamme sekä kansallista että kansainvälistä kehitystä turvallisten toimintatapojen löytämiseksi. Pyrimme aktiivisesti myös itse vaikuttamaan regulaatioon asioissa, jotka luovat ja parantavat turvallisuutta.

Siviili-ilmailun turvaaminen pitää sisällään matkustajien, tavaroiden ja henkilöstön turvatarkastukset sekä asematason turvallisuuden. Laadukas turvallisuustyö siviili-ilmailun turvallisuuden takaamiseksi on kansallisten ja kansainvälisten viranomaisvaatimusten mukaista ja mahdollistaa matkustamisen sujuvuuden, kun turvatarkastukset eivät ruuhkaannu ja kentällä liikkuminen on miellyttävää.

Vuonna 2017 turvallisuuden ylläpitämisen kustannukset Finavialle olivat noin 44 miljoonaa euroa. Suurin osa kustannuksista tulee turvallisuusmääräysten mukaisten turvatarkastusten järjestämisestä ja investoinneista turvallisuusteknologiaan.

TURVALLISUUDEN OSA-ALUEET FINAVIASSA

Yritys- turvallisuus	Lento- turvallisuus
Siviili-ilmailun turvaaminen	Työturvallisuus
Kyber- turvallisuus	Tieto- turvallisuus

Riskienhallinta muutostöiden aikana

Teemme myös jatkuvaa muutoksiin liittyvää riskienhallintaa esimerkiksi Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaan liittyvien rakennustöiden aikana ja uutta infrastruktuuria suunniteltaessa, jotta turvallisuuden taso pysyisi korkeana esimerkiksi liikennemäärien kasvaessa. Ennakoiva liikennesuunnittelu korostuu etenkin Kittilän kaltaisilla yhden kiitotien kentillä, joiden matkustajaliikenne on ollut viime aikoina voimakkaassa kasvussa.

Avoin ja oikeudenmukainen turvallisuuskulttuuri

Finavian vahva turvallisuuskulttuuri on keskeisessä roolissa vaaratilanteiden ennaltaehkäisemisessä. Lentoturvallisuutta korostava turvallisuuskulttuuri sisältää muun muassa riskejä ehkäiseviä toimintatapoja ja aktiivisen poikkeamaraportoinnin. Kannustamme henkilöstöä avoimeen poikkeamaraportointiin ja pyrimme siihen, että raportointikynnys olisi mahdollisimman matala. Finavian turvallisuusyhteistyötä ja turvallisuuden tiedonkulkua tukee yhtiön Just culture -politiikka, jonka peruspilareina ovat oikeudenmukaisuus ja avoimuus. Jokaisella työntekijällämme on mahdollisuus raportoida omatoimisesti havaitsemistaan poikkeamista. Poikkeamaraportoinnilla kerättyä tietoa hyödynnetään tehokkaasti uusien poikkeamien ehkäisemiseen tähtäävässä työssä.

Keskeisin lentoturvallisuuden mittari Finaviassa on turvallisuusindeksi. Indeksissä tapahtumille arvioidaan pistearvo tapahtumasta tehdyn riskiarvion perusteella. Pisteet lasketaan yhteen kuukausittain.

Turvallisuuden kehittäminen vuonna 2017

Panostamme jatkuvasti turvallisuustyömme kehittämiseen. Vuonna 2017 Finavia uudisti turvallisuusorganisaatiotaan ja syvensi yhteistyötä viranomaistahojen kanssa. Kiitoteiden ja asematason turvallisuutta kehitimme erityisesti Lapin lentoasemilla.

Vuoden 2017 lopussa eurooppalaiset lentoasemat siirtyivät noudattamaan Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n (European Aviation Safety Agency) antamia ilmailumääräyksiä. Euroopan Unionin tason ilmailumääräysten tavoitteena on varmistaa, että lentoliikenteen turvallisuus on samalla tasolla Euroopan lentoasemilla. Vuonna 2017 kaikki Finavian 21 lentoasemaa saivat EASA:n myöntämän sertifiointin määräystenmukaisuudesta ja siirtyivät vuoden loppuun mennessä EU:n uuden ilmailumääräyskokoelman piiriin.

Ilmailun turvallisuus luodaan tiiviillä yhteistyöllä

Finavian lennonvarmistustoiminta eriytettiin huhtikuussa 2017 omaan yhtiönsä, Air Navigation Services Finland Oy:hyn (ANS Finland). Samalla Finavian koko lennonvarmistusliiketoiminnan henkilöstö, noin 400 henkilöä, siirtyi ANS Finlandin palvelukseen.

Lennonvarmistuksen eriytyminen myötä tiivis turvallisuusyhteistyö Finavian ja ANS Finlandin välillä nousi Finavian turvallisuusprioriteettien keskiöön. Haluamme rakentaa ja ylläpitää hyvää turvallisuutta yhdessä uuden kumppaniyhtiön kanssa. Tämän takaamiseksi yhteistyön on oltava tiivistä, avointa ja selkeää. Fin-

avian ja ANS Finlandin yhteistyö näkyikin lähes päivittäisenä dialogina, jonka ytimessä on turvallisuustietojen vaihto.

Valmistautuminen EU:n tietosuoja-asetukseen

Valmistauduimme vuoden 2017 aikana aktiivisesti EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen, jota sovelletaan 25.5.2018 alkaen kaikissa EU:n jäsenmaissa. Tämä piti sisällään tietosuojan nykytilan kartoituksen ja tarvittavien toimenpiteiden käynnistämisen asetuksen mukaisiin määräyksiin vastaamiseksi sekä koulutusta ja viranomaisyhteistyötä. Perustimme muun muassa uudenlaiset raportointi- ja tietosuojakanavat tietoturvariskien hallintaa varten ja nimitimme Finavialle tietosuojavastaavan, joka toimii konaktina viranomaisten suuntaan.

Näin hallitsemme lentoturvallisuutta

Finavian lentoturvallisuuden hallinta perustuu johdon vahvaan sitoutumiseen. Huolehdimme, että turvallisuusnäkökohdat huomioidaan kaikessa päätöksenteossa.

Finavian turvallisuusorganisaatio jakautuu konserni-, liiketoiminta- ja toimintayksiköksi. Näin varmistamme, että johdolla on tarvittava tieto turvallisuuteen vaikuttavista asioista ja että turvallisuusnäkökohdat huomioidaan kaikessa päätöksenteossa ja johtamisessa.

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

Turvallisuudenhallintajärjestelmä

Lentoturvallisuuden hallinta perustuu Finaviassa turvallisuudenhallintajärjestelmän seitsemään peruseriaateeseen.

Viranomaisnormien täyttäminen

- Turvallisuudenhallintajärjestelmän on täytettävä merkittävä määrä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi seuraa järjestelmän vaatimuksenmukaisuutta.

- Trafin seuranta toteutetaan etukäteishyväksyntämenettelyn ja säännöllisten auditointien avulla. Vuonna 2017 Trafi teki 8 (5) auditointia Lentoasemaverkosto-liiketoiminnassa, yhden Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä ns. desktop-auditoinnin Riskienhallinta-yksikköön.
- Mikäli auditoinneissa raportoidaan poikkeamia, Finavia antaa näistä vastineensa Trafille.

Johdon sitoutuminen

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

TURVALLISUUDENHALLINTAJÄRJESTELMÄN SEITSEMÄN PERUSERIAATETTA

Viranomaisnormien täyttäminen	Johdon sitoutuminen
Turvallisuuden ennakointi	Kannustava poikkeamaraportointi ja ei-syylisyyttä tutkinta
Riittävä omavalvonta	Henkilöstön pätevyys
Hyödyllisen tiedon levittäminen	

Turvallisuuden ennakointi

- 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 2017 tehtiin 90 (395) riskiarviointia. Suoritetujen riskiarviointien määrän merkittävää laskua selittää se, että valtaosa aiemmin laadituista riskiarvioinneista liittyi lennonvarmistustoimintaan, joka siirtyi ANS Finlandille 1.4.2017 alkaen.

Kannustava poikkeamaraportointi ja ei-syylisistä tutkinta

- Henkilöstön ilmoittamat poikkeamat luokitellaan ja analysoidaan. Merkittävimpien poikkeamien osalta käynnistetään ei-syylisistä ja riippumaton sisäinen tutkinta.
- Vuonna 2017 ilmoitusten määrä oli 1 705 (2 575), viiden vuoden keskiarvon ollessa 2 577. Merkittävää pudotusta edellisen vuoden lukuihin verrattuna selittää lennonvarmistukseen liittyvien poikkeamailmoitusten siirtyminen ANS Finlandin käsiteltäviksi 1.4.2017 alkaen.

Riittävä omavalvonta

- 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 2017 Finaviassa tehtiin 9 (15) sisäistä auditointia.

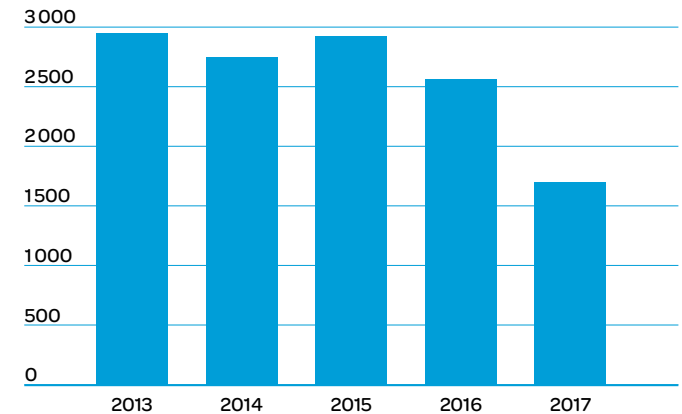
Henkilöstön pätevyys

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

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.

Poikkeamaraporttien määrä



36

Henkilöstö vuonna 2017	37
Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	40
Työhyvinvointi	42
Henkilöstön kehittäminen	44

VÄLITÄMME HENKILÖSTÖSTÄ

Henkilöstö vuonna 2017

Finavia Oyj:n palveluksessa oli vuoden 2017 lopussa 1 181 henkilöä (1 570). Konsernin palveluksessa oli 2 696 henkilöä (2 995). Finavian henkilömäärän pudotusta selittää se, että Finavian koko lennonvarmistusliiketoiminnan henkilöstö, noin 400 henkilöä, siirtyi huhtikuussa 2017 Air Navigation Services Finland Oy:n (ANS Finland) palvelukseen.

Henkilötyövuodet

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

Finavia Oyj:ssä henkilötyövuosia vuonna 2017 oli 910 (1 405). Konsernissa keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina esitettynä oli 2 042 (2 394).

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

Henkilötyövuodet toiminnoittain

Esikunta ja konsernipalvelut	276
Lennonvarmistusliiketoiminta*	95
Helsinki-Vantaan kehitysohjelma	13
Helsinki-Vantaan lentoasema	333
Avia College*	14
Verkostoliiketoiminta	377
Enontekiön lentoasema	1
Ivalon lentoasema	26
Kajaanin lentoasema	18
Kemi-Tornion lentoasema	15
Kittilän lentoasema	20
Kuusamon lentoasema	11
Oulun lentoasema	33
Rovaniemen lentoasema	36
Pohjoinen Suomi ja Lappi	159

Kuopio	35
Joensuu	16
Savonlinna	8
Itä-Suomi	58
Turku	27
Pori	13
Vaasa	28
Maarianhamina	12
Kokkola-Pietarsaari	13
Länsi-Suomi	94
Tampere-Pirkkala	32
Jyväskylä	21
Halli	5
Utti	4
Keski-Suomi	62
Yhteensä	1 108

*Vain tammi-maaliskuun ajalta.

Henkilöstö sopimustyypeittäin

Finavia Oyj:n henkilöstöstä vakituisia vuonna 2017 oli 1 010 henkilöä (1 334) ja määräaikaisia 186 (203). Kokoaikaisina työskenteli 1 066 henkilöä (1 253) ja osa-aikaisina 130 henkilöä (174).

Finavia-konsernin henkilöstöstä vakituisia vuonna 2017 oli 1957 henkilöä (2371).

Finavialaisista 1066 (1 538) henkilöä eli 89,1 prosenttia (87,6) henkilöstöstä kuului kollektiivisesti neuvotellun työehtosopimuksen piiriin.

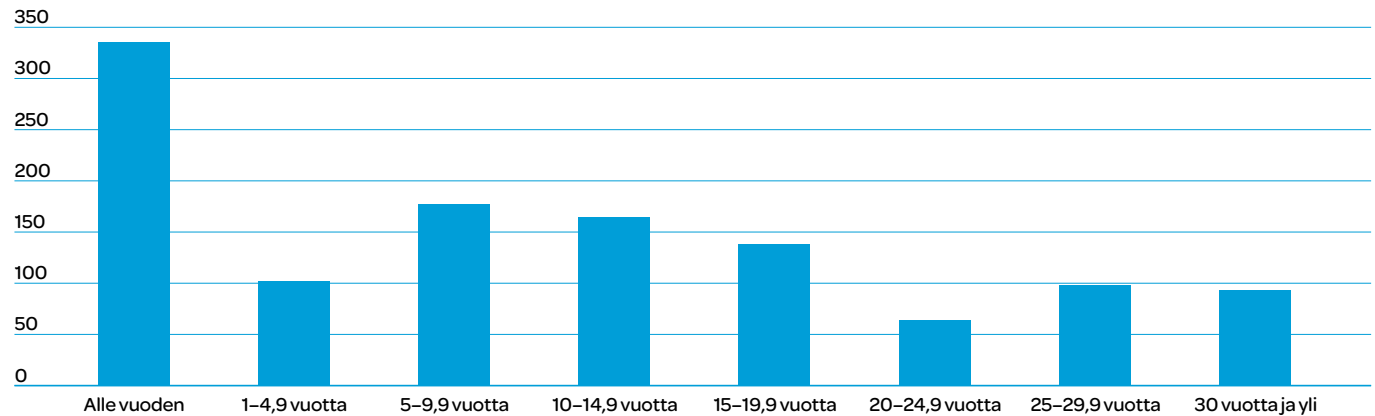
Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne

Finavian vakituisen henkilöstön keski-ikä vuonna 2017 oli 44 (44). Henkilöstöstä vuoden 2017 lopussa oli miehiä 72 (73) prosenttia ja naisia 28 (27) prosenttia.

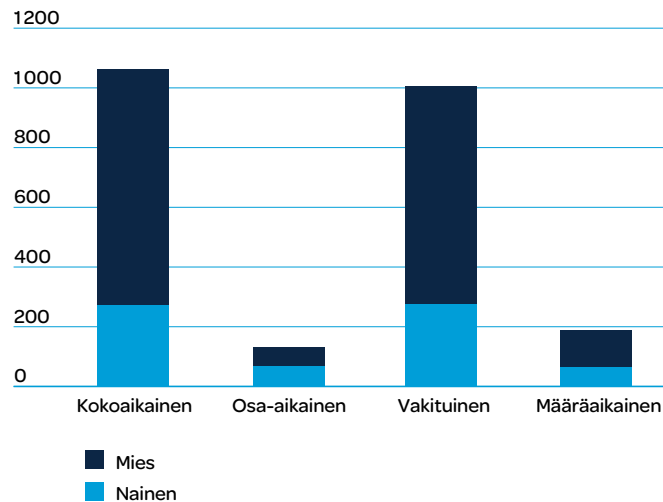
Työsuhteiden kesto

Vuonna 2017 Finavian henkilöstöstä 9 prosenttia (13) oli ollut palveluksessa 1–4,9 vuotta. Henkilöstöstä 5–9,9 vuotta palvelleita oli 16 prosenttia (19) ja 10–14,9 palvelleita 14 prosenttia (14). Yli 15 vuotta palvelleita oli yhteensä 35 prosenttia (41).

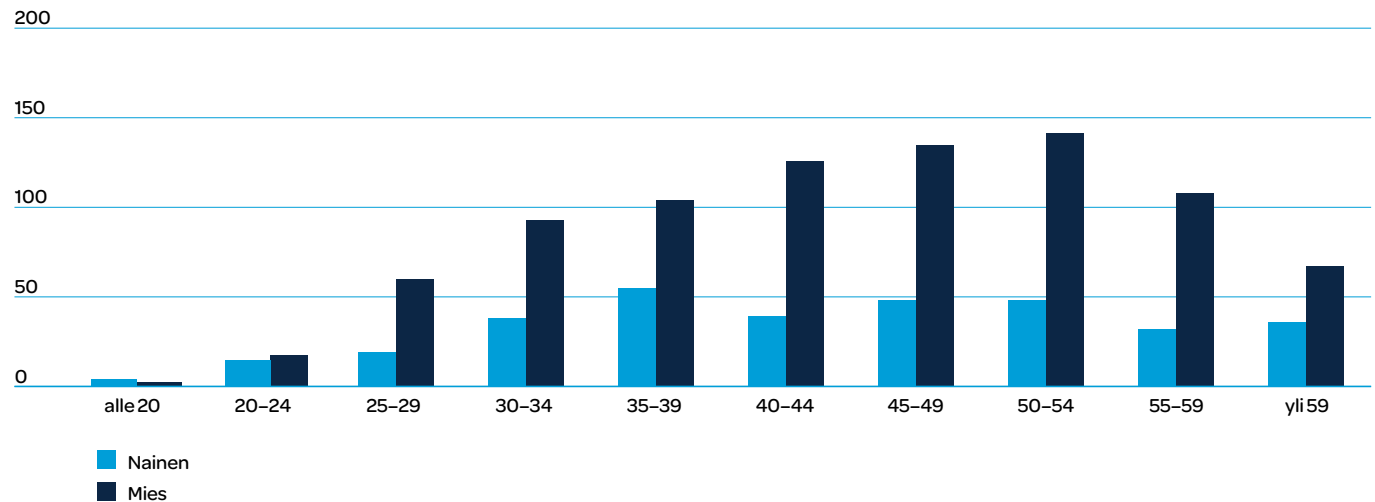
Työsuhteiden kesto



Henkilöstö sopimustyypeittäin ja sukupuolittain



Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne



Henkilöstön vaihtuvuus

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

Finavia Oyj:n vuoden 2017 kokonaisvaihtuvuus oli 15 prosenttia (8,3). Tulovaihtuvuuden osuus oli 6 prosenttia (3,4) ja lähtövaihtuvuuden 9 prosenttia (5,5).

Henkilöstön vaihtuvuus	Kokonaisvaihtuvuus, %	Lähtövaihtuvuus, %	Tulovaihtuvuus, %
Konsernipalvelut	19,9	13,5	6,4
Lennonvarmistusliiketoiminta*	0,3	0,3	0,0
Helsinki Airport	8,7	5,8	2,9
Helsinki Airport kehitysohjelma	16,7	8,3	8,3
Lentoasemaverkosto	16,2	7,9	8,2
Yhteensä	15	9	6

*Vain tammi-maaliskuun ajalta.

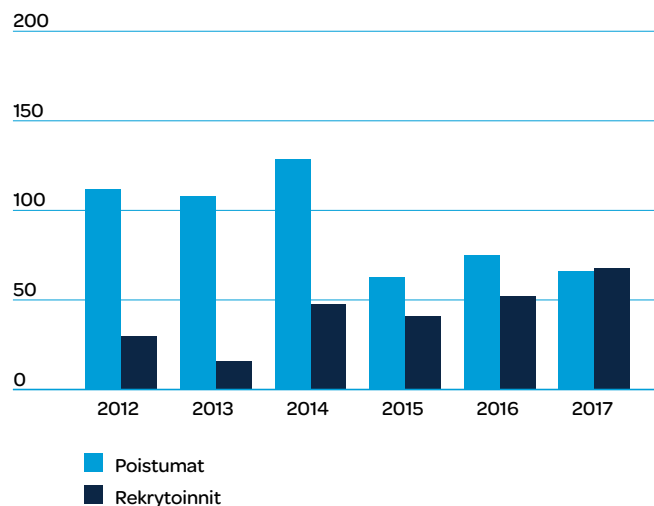
Henkilöstön koulutus

Vuonna 2017 Finavian henkilöstölle kertyi koulutuspäiviä keskimäärin 2,8 (3,0) päivää työntekijää kohden. Lennonvarmistuksen henkilöstön siirtyminen toiseen yhtiöön vaikutti koulutusten kokonaismäärään.

Työvoimakustannukset

Vuonna 2017 työvoimakustannukset Finaviassa olivat yhteensä 72 313 621 euroa (105 156 802).

Vakituisen henkilöstön rekrytoinnit ja poistumat



Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus

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

Tavoitteemme on, että Finaviassa on hyvä tehdä töitä sukupuolesta ja iästä riippumatta. Finaviassa työntekijöiden tasa-arvoista kohtelua ohjaavat yhtiön henkilöstöpolitiikka ja eettiset periaatteet sekä vuosittain päivitettävä tasa-arvosuunnitelma, jossa sovitaan tasa-arvosuunnitelman tavoitteet yhdessä henkilöstön edustajien kanssa.

Jatkuva tasa-arvotyö on Finaviassa olennainen osa normaalia työhyvinvoinnin edistämistä ja yhtiön arvojen toteuttamista. Seuraamme aktiivisesti palkkauksen tasapuolisuutta ja henkilöstön sukupuolijakaumaa sekä pyrimme varmistamaan työnhakijoiden yhdenvertaisen kohtelun.

Tavoitteena tasaisempi sukupuolijakauma

Edistämme tasaista sukupuolijakaumaa yksiköiden sisällä ottamalla rekrytoinneissa huomioon yhdenvertaisen kohtelun näkökulman. Tätä varten työnhakuprosessissa on aina mukana henkilö, joka huomioi yhdenvertaisen kohtelun.

Finaviassa sukupuolijakauma on pysynyt useamman vuoden ajan melko tasaisena. Vuonna 2017 Finavian työntekijöistä

72 prosenttia oli miehiä ja 28 prosenttia naisia. Suurta muutosta vuoteen 2016 verrattuna ei ole: naisten osuus henkilöstöstä nousi prosenttiin verran.

Sukupuolijakaumaa selittää se, että monet Finavian työtehtävistä ovat miesvaltaisia ja fyysisesti kuormittavia, joten niihin on perinteisesti hakeutunut miehiä. Esimerkiksi kunnossapidon tehtävissä naisia on vain kaksi prosenttia, kun taas palvelutehtävissä naisten osuus on 73 prosenttia ja asiantuntijatehtävissä 56 prosenttia. Naisten vähäinen määrä Finavian teknisissä tehtävissä johtuu töiden luonteen vuoksi myös siitä, että valtaosa teknisille aloille kouluttautuneista henkilöistä on miehiä.

Finavian tavoitteena on saada nykyistä enemmän naisia myös johtotehtäviin. Yhtiön ylimmässä johdossa naisten osuus onkin hieman lisääntynyt: vuonna 2017 johtoryhmään saatiin yksi nainen lisää.

Vuonna 2017 nähtiin, että naisten osuus työnhakijoista on vähentynyt. Tähän on suurimmalta osin vaikuttanut se, että valtaosa avoimena olevista työtehtävistä oli luonteeltaan teknisisiä.

Finavian lennonvarmistusliiketoiminnan siirtyminen Air Navi-

gation Services Finlandille (ANS Finland) näkyi pienenä muutoksena sukupuolijakaumassa. Miesvaltaisen, noin 400 henkilöä työllistävän lennonvarmistuksen eriytyminen omaksi yhtiökseen nosti hieman naisten suhteellista määrää Finavian työntekijöiden keskuudessa.

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 2017 palkkakartoituksesta selvisi kuukausipalkkoja tarkasteltaessa, että Finaviassa naisen euro on 96 senttiä miesten eurosta. Tämä johtuu siitä, että naiset tekevät 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 ylitoita. Tämä selittää osaltaan miesten suuremmat kokonaispalkat. Ylitöiden tekemi-

sessä ja sukupuolten osuuksissa eri työaikamuodoissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia vuoteen 2016 nähden.

Tuemme työn ja perhe-elämän yhteensovittamista

Haluamme mahdollistaa työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen mahdollisimman joustavasti. 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.

Kannustamme naisia ja miehiä käyttämään perhevapaita tasaisesti. Naisten käyttämä osuus hoitovapaista oli viimeisimmässä tasa-arvoselvityksessä suurempi kuin miesten. Osuus on hie-man kasvanut edellisistä vuosista ja on nyt 90 prosenttia. Äitiys-, isyys- ja vanhempainvapaista naisten osuus on edellisiä myös vuosia suurempi, 73 prosenttia.

Vuosittaisessa henkilöstötutkimuksessamme kysyimme työntekijöiden näkemyksiä siitä, miten hyvin Finaviassa huomioidaan työn ja vapaa-ajan yhteensovittamiseen liittyvät tarpeet. Naiset antoivat vastauksissaan positiivisemmän arvosanan kuin miehet. Naisten vastausten keskiarvo on 2,97 (arviointiasteikolla 1-4), kun taas miesten vastaava arvio on 2,83. Koko Finaviassa arvio on 2,87.

Ikäohjelma auttaa eläkeikää lähestyviä

Finavialaisten keski-ikä on verrattain korkea, 44,3 vuotta. Suurin osa työntekijöistä on ikäryhmässä 50–54 vuotta (15,9 %). Seuravaksi eniten on ikäryhmissä 45–49 vuotta (15,2 %) ja 40–44 -vuotta (13,8 %).

Finavian ikäohjelmassa on luotu malleja eläkeikää lähestyvien työntekijöiden työssä jaksamisen tukemiseen. Seniorikeskustelu käydään kehityskeskustelun osana noin viisi vuotta ennen eläkeikää. Vuonna 2016 käyttöön otettu Parhaat työvuodet-ryhmävalmennus puolestaan antaa ikääntyville henkilökohtaisia työkaluja työssäjaksamiseen.

Epäasialliseen käytökseen puututaan

Epäasiallisen kohtelun ehkäisemiseksi käytössämme on erillinen ohjeistus, jossa kannustetaan työntekijöitä kertomaan epäasiallisesta käytöksestä omalle esimiehelleen, HR-yksikölle tai työsuojeluvaltuutetulle. Työnantajana Finavia on sitoutunut selvittämään tilanteen ja suunnittelemaan tarvittavat korjaavat toimenpiteet. Henkilöstömme kokemuksia seurataan myös vuosittaisessa henkilöstötutkimuksessa, jossa kysytään, onko työntekijä edellisen vuoden aikana kokenut kiusaamista, jota ei ole pyynnöistä huolimatta käsitelty. Tarvittavat toimintaohjeet ongelmiin puuttumiseksi määritellään henkilöstötutkimuksen purkutilaisuuksissa.

Haluamme mahdollistaa työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen mahdollisimman joustavasti.

Työhyvinvointi

Työhyvinvoinnin edistäminen ja työurien pidentäminen on Finavian jatkuva tavoite. Seuraamme finavialaisten työtyytyväisyyden tasoa henkilöstökyselyllä ja edistämme työhyvinvointia kokonaisvaltaisesti yhteistyössä työterveyshuollon ja asiantuntijakumppaneiden kanssa. Vuonna 2017 panostimme erityisesti työkykyä ylläpitävien elämäntapojen tukemiseen.

Finavia seuraa työtyytyväisyyden tasoa vuosittain koko konsernin laajuisella henkilöstökyselyllä. Tulosten perusteella finavialaisten työtyytyväisyys on parantunut edellisestä vuodesta. Työtyytyväisyysindeksi (People Power) oli 67,5 (66,4). Finavian henkilöstön tyytyväisyys on samalla tasolla kuin suomalaisissa yrityksissä keskimäärin.

Työtyytyväisyyden kehittämisen painopisteenä oli vuonna 2017 yksikön sisäisen viestinnän kehittäminen erityisesti vuoro-työyksiköissä, joissa pilotoitiin infonäyttöjä päivittäisen tiedonkulun parantamiseksi. Avoimen keskustelun ja osallistamisen lisäämiseksi Finavian johto osallistui henkilöstötutkimuksen tulosten purkuun eri yksiköissä sekä Helsinki-Vantaalla että verkostolento-asemilla.

Kokonaisvaltaista tukea työhyvinvoinnille

Tiivis yhteistyö työterveyshuollon kanssa ja henkilöstölle tehtävät terveyskyselyt auttavat kiinnittämään huomiota erilaisiin työkykyyn ja työhyvinvointiin vaikuttaviin asioihin. Työkyvyn saralla panostimme vuonna 2017 erityisesti työkykyä ylläpitävien elä-

mäntapojen ohjaukseen ja tukemiseen.

Vuoden aikana otimme esimiesten työkykyjohtamisen työkaluksi Terveystalon Sirius HR -työkyvyn ohjausjärjestelmän. Järjestelmä kokoaa yhteen työkyvyn seuraamisen ja hallinnan kannalta oleellista tietoa esimiesten, työterveyshuollon ja HR:n käyttöön. Sirius hälyttää esimiehelle automaattisesti, jos varhaisen välittämisen mallin mukaiset sairauspoissaolorajat ylittyvät. Järjestelmä helpottaa esimiehen arkea ja parantaa tiedonkulkua työkyvyn ylläpitämisen osalta.

Lisäksi otimme käyttöön Ilmarisen toteuttaman Parempi Vire -mobiilipalvelun. Palvelun puitteissa elämäntapoja, liikkumista, ravintoa ja lepoa voidaan ohjata ja tukea. Ohjelmaan osallistuva työntekijä voi seurata ja kehittää omaa työstä palautumistaan, levon määrää, liikuntaa ja ruokailutottumuksiaan. Parempi Vire -palvelun kautta Finavian työntekijä voi myös hyödyntää ammatilaisten laatimia muutosohjelmia.

Työkykyä seurataan aktiivisesti

Tuki- ja liikuntaelinsairaudet ovat Finavialla edelleen suurin sairas-



Henkilöstökyselyn mukaan finavialaiset ovat aiempaa tyytyväisempiä työhönsä.

poissaolojen syy, vaikka näistä aiheutuvien sairauspoissaolojen määrät ovat merkittävästi vähentyneet. Otamme työrasituksen vakavasti niin sairauspoissaolojen vähentämiseksi kuin työntekijöidemme jaksamisen tukemiseksi. Tuki- ja liikuntaelinvaivojen ehkäisemiseksi Finavian työntekijöille on järjestetty mahdollisuuksia työajalla liikkumiseen. Esimerkiksi kunnossapidon työntekijät saavat työtehtäviensä asettamissa puitteissa harrastaa liikuntaa työajalla. Yhteistyössä työterveyshuollon kanssa on toteutettu kohdennettuja toimintamalleja tuki- ja liikuntaelinvaivojen hoidossa ja ennaltaehkäisyssä.

Toteutimme vuonna 2017 ensimmäistä kertaa laajan terveyskyselyn Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Terveyskyselyn tulokset valmistuvat alkuvuodesta 2018 ja niiden perusteella pystymme nostamaan erilaisia teemoja työhyvinvoinnin tukemiseen. Vuoden aikana mittasimme myös asiakaspalvelun kuormittumista ja palautumista. Suunnitteilla olevia hankkeita ovat muun muassa uniryhmät.

Olemme myös kehittäneet yhteistyötä työterveyshuollon kanssa entistä enemmän ennaltaehkäisevään suuntaan. Kaikkien

toimenpiteiden tavoitteena on henkilöstön työkyvyn tukeminen, sairauspoissaolojen vähentäminen sekä työn kuormittavuuden hallitseminen.

Sairauspoissaolot vähenivät kokonaisuudessaan edellisestä vuodesta. Finavian sairauspoissaoloprosentti oli 3,44 (3,49).

Työtaturmataajuus laski

Vuonna 2017 Finavian työtaturmatilastot kehittivät myönteiseen suuntaan edelliseen vuoteen verrattuna. Tapaturmien määrä ja tehtyihin työntunteihin suhteutettu tapaturmataajuus laskivat.

Finavian työpaikoilla tapahtui vuoden 2017 aikana 49 (76) työtaturmaa. Tapaturmataajuus, eli yli kolmen päivän sairauspoissaolon aiheuttaneiden työtaturmien määrä miljoonaa tehtyä työtuntia kohden oli 8,16 (6,92).

Myönteisen kehityksen taustalla on jatkuva kehitystyö vaarojen ja riskien arvioinneissa sekä turvallisuushavaintojen raportoinnin ja analyysin kehittäminen.

Kaikkien ennaltaehkäisevien toimenpiteiden tavoitteena on henkilöstön työkyvyn tukeminen, sairauspoissaolojen vähentäminen sekä työn kuormittavuuden hallitseminen.

Henkilöstön kehittäminen

Kehitämme monipuolisesti henkilöstömme palveluosaamista, ammatillisia valmiuksia ja johtamistaitoja. Yksi vuoden 2017 tärkeistä painopisteistä oli henkilöstön perehdyttäminen asiakaskokemuksen pilareihin.

Vuonna 2017 kehitimme yhtenäisiä toimintatapoja esimiesten valmennuksilla ja vakiinnumme talent management -toimintamallin parhaiden osaajien johtamiseen. Tärkeä painopistealue oli myös asiakaskokemuksen pilarien läpikäyminen yhtenäisen palvelukulttuurin rakentamiseksi.

Asiakaskokemukseen panostaminen on strateginen ydinasia

Asiakaskokemuksen parantaminen ja siinä onnistuminen on Finavialle strateginen tavoite, joten kehitämme jatkuvasti henkilöstömme valmiuksia palvella asiakkaitamme mahdollisimman hyvin. Asiakastyytyväisyyden korostaminen on olennaista henkilöstön sitouttamisessa Finavian strategiaan.

Hyvä asiakaskokemus on merkittävä erottautumistekijä lentosemien kansainvälisessä kilpailussa. Asiakaskokemuksen kehittämiseksi kävimme koko henkilöstön kanssa läpi palvelukulttuuria ohjaavat asiakaskokemuksen pilarit. Haluamme tarjota asiakkaillemme tunteen kiireettömyydestä, varmuudesta ja virkistymisestä sekä kokemuksen suomalaisuudesta. Asiakaskokemuksen pila-

reita käytiin läpi henkilöstötutkimuksen purkutilaisuuksissa, joihin osallistui Finavian koko henkilöstö, kausityöntekijät mukaan lukien. Henkilöstö osallistui läpikäyntiin aktiivisesti. Tilaisuuksissa pohdittiin yhdessä henkilöstön kanssa mihin kaikkeen on mahdollista vaikuttaa, jotta lentoasemillamme asioiville matkustaja-asiakkaille syntyisi asiakaslupauksemme ("For Smooth Travelling") mukainen kokemus huolettomasta ja sujuvasta matkustamisesta.

Keskusteluissa nousi esiin hyviä ajatuksia muun muassa siitä, miten Finavia voi tarjota kokemuksen suomalaisuudesta erilaisille ja eri kentillä asioiville matkustajille ja miten huolehdimme siitä, että asiakaskokemuspilarit näkyvät myös lentoyhtiöasiakkaille, yhteistyökumppaneille ja sisäisissä kohtaamisissa työkavereiden kanssa.

Johtamisen kehittämisellä kohti yhteisiä toimintamalleja

Vuonna 2017 Finavian johtamista ja esimiestyötä kehitettiin esimiesvalmennuksissa ja coaching-hankkeilla. Keväällä 2017 jatkettiin verkostolentoasemilla esimiestyön ja johtamisjärjestelmän

ASIAKASKOKEMUKSEN PILARIT

Kiireettömyys

Varmuus

Virkistäytyminen

Kokemus suomalaisuudesta

kehittämishanketta, joka toteutettiin verkoston kahdeksalla lentoasemalla coaching-menetelmällä. Hankkeessa eri lentoasemilta samoissa rooleissa toimivat päälliköt vierailivat jokaisella kahdeksalla lentoasemalla havainnoimassa käytäntöjä.

Havaintoja tehtiin Lean-toimintamallista tutulla Gemba-kävelyllä, joka auttaa hyvien ja kehityskohteita vaativien käytäntöjen tunnistamisessa, havaintojen hyödyntämisessä ja jatkotoimienpiteiden valinnassa. Päivien aikana keskityttiin esimiestyöhön ja johtamiseen liittyvien teemojen käsittelyyn sekä toiminnan kehittämiseen. Hanke jatkuu vuonna 2018 kuudella lentoasemalla.

Urasuunnittelu ja työnkierto vahvistuneet

Panostimme vuonna 2017 henkilöstön kehittämisessä talent management -toimintamallin vakiinnuttamiseen. Toimintamallin avulla johdetaan ja kehitetään parhaita osaajia. Vuoden aikana liiketoimintayksiköt arvioivat joukostaan avainosaajat ja potentiaalit. Useammalle heistä voitiin myös tarjota haastavampia työtehtäviä.

Työnkierto on vakiintunut osaksi henkilöstömme ammatillista kehittämistä. Työkierrossa henkilöstön on mahdollista tutustua eri yksiköihin, oppia uutta ja jakaa osaamistaan. Vuonna 2017 henkilöstö haki aktiivisesti työnkiertoon ja yrityksen johto aktivoitiin mukaan työnkierto-ohjelmaan. Jokainen johtoryhmän jäsen työskenteli vuoden aikana ainakin yhden työpäivän operatiivisessa työssä normaaleissa lentoasematoiminnoissa.

Kansainvälisyyskoulutusta työntekijävaihdon avulla

Henkilöstön kehittäminen eteni vuonna 2017 myös kansainvälisen työntekijävaihdon kautta. Kiinalaisten matkailijoiden osuus lentoasemilla on kasvanut ja kulttuurien ymmärtäminen on avainasemassa parhaan asiakaskokemuksen tarjoamiseksi. Kiinalaisten matkustajien odotukset palvelukulttuurista eroavat eurooppalaisista matkustajista.

Finavian ja Pekingin lentoaseman yhteistyö ja lentoasemien välinen työntekijävaihto-ohjelma käynnistyi vuoden 2016 lopulla ja

sitä jatkettiin vuonna 2017. Vaihto-ohjelman tavoitteena on oppia kiinalaista palvelukulttuuria ja jalkauttaa opittua kaikille Finavian lentoasemille.

Vuonna 2017 työntekijävaihtoon osallistui 21 Pekingin lentoaseman työntekijää. Helsinki-Vantaalla vaihdossa olleet kiinalaistyöntekijät olivat mukana jokaisessa yksikössä. Kahden viikon aikana Finavian työntekijät saivat opetusta ja informaatiota siitä, miten kiinalaista asiakasta pitää palvella ja mitkä asiat ovat heille tärkeitä.

Pekingin lentoaseman työntekijät vierailivat myös Rovaniemen lentoasemalla.

Videohaastatteluilla kohti tehokkaampaa rekrytointia

Rekrytoimme jatkuvasti uusia työntekijöitä ja tehokkaat rekrytointikäytännöt ovat tärkeitä uuden henkilöstön saamiseksi.

Vuonna 2017 otimme käyttöön videohaastattelut kaikkiin rekrytointeihin. Menettelyn avulla on säästetty esimiesten työaikaa esivalintavaiheessa. Samalla videohaastattelut mahdollistavat aiempaa useampien hakijoiden haastattelun, mikä tukee rekrytointiprosessin yhdenvertaisuutta.

Rekrytoinneissa ovat käytössä myös erilaiset tehtäväkohtaiset arviointimenetelmät sekä työpersoonallisuus- ja työkykytestit. Esimiesten koulutusta on myös räätälöity niin, että paljon rekrytointia tekevät henkilöt saavat enemmän tukea ja opastusta rekrytointien tekemiseen.

Pyrimme kehittämään rekrytointikäytäntöjämme myös jatkossa. Seuraava, vuonna 2018 käynnistytävä pilottihanke tuo automaation rekrytointiprosessien tueksi.

Oppilaitosyhteistyöstä uusia ammattilaisia

Teimme vuonna 2017 tiivistä oppilaitosyhteistyötä muun muassa Haaga-Helia ammattikorkeakoulun ja Lapin ammattikorkeakoulun kanssa. Yhteistyömme kautta restonomiopiskelijat pääsivät harjoittelemaan Finavian yksiköihin ja tekemään opintojaksoja

oikeiden asiakastilanteiden parissa Finavian lentoasemilla.

Finavian näkökulmasta oppilaitosyhteistyö on ollut tuloksellista, ja osalle harjoittelijoista on pystytty tarjoamaan vakituinen työpaikka Finavialta. Jatkossa harjoitteluohjelmaa tullaankin kasvattamaan nykyisestä.

Oppilaitosyhteistyön lisäksi olemme tehneet rekrytointiyhteistyötä Aviapolis-alueen muiden toimijoiden kanssa muun muassa Aviapolis-messuilla.

46

Ympäristötyö Finaviassa 2017	47
Ympäristövaikutukset	50
Ympäristöluvut	52
Ympäristöinvestoinnit	54
Lentokonemelun hallinta	55
Kiitoteiden käyttö ja liikenteen jakautuminen	58
Ympäristöpalautte	63
Päästöt ilmaan	65
Energian ja veden kulutus	66
Vesi- ja maaperäpäästöt	69
Jätteet	72

VÄHENNÄMME YMPÄRISTÖ- VAIKUTUKSIAMME

Ympäristötyö Finaviassa 2017

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

Vuosittaisia tehtäviämme ohjaavat ympäristölupien määräykset ja ympäristöjärjestelmämme mukaiset tavoitteet.

Finavialla on ISO14001-standardin mukainen ympäristöjohtamisjärjestelmä. Sen mukaisesti Finavia on valmistellut ympäristötyön toimintaohjelmat, jotka koskevat kahdeksaa eri ympäristötyön osa-aluetta. Toimintaohjelmien perusteella päätettiin ympäristötavoitteet vuodelle 2017.

Ympäristövastuun johtaminen

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

Finavian ympäristöyksikön päävastuualueet:

- Toiminnan kehittäminen kestävä kehityksen mukaisesti
- Ympäristölupaprosessit ja viranomaisraportointi
- Ympäristölainsäädännön ja -lupien edellyttämät selvitykset ja suunnitelmat

- Edunvalvontatyö lentoasemien toimintaedellytysten varmistamiseksi

Esimerkkejä jatkuvista ympäristövastuun teemoista:

- Helsinki-Vantaan melunhallinnan kehittäminen
- Lentoasemien vesiensuojelun kehittäminen
- Pilaantuneita maita koskevat selvitys- ja kunnostustehtävät
- Lennonvarmistuksen tukeminen Suomen ilmatilan ympäristötehokkuutta koskien
- Ympäristöraportoinnin ja ympäristöviestinnän kehittäminen



Vuoden suurimpia saavutuksia oli Finavian toiminnan saaminen Helsinki-Vantaalla hiilineutraaliksi.

FINAVIAN YMPÄRISTÖJOHTAMISJÄRJESTELMÄ

Finavian ympäristövastuun kehittäminen perustuu lupamääräyksiin sekä jatkuvaan ja asteittaiseen parantamiseen ISO14001-standardin mukaisesti, ottaen huomioon talousraamit.

- Ympäristöjohtamisen käsikirja (ISO14001)
- Ympäristöpolitiikka ja päämäärät
- Ympäristöohjelmat kahdeksalle aiheelle vuosille 2016–2020
- Ympäristötyön tavoitteet vuodelle 2018
- Seuranta ja raportointi
- Lupien ja muiden määräysten vaatimiin investointeihin tehty (ympäristö)varaus



Ympäristövastuun tavoitteet ja saavutukset

	Tavoitteet vuodelle 2017	Tulokset	Tavoitteet vuodelle 2018
Vesiensuojelun kehittäminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kylmäojan ojajärjestelyjen ja ensimmäisen biosuodatusalueen suunnittelu, rakentaminen ja käyttöönotto. 2. Suunnitelma kiitotie 3:n pengeraltaiden toiminnan tehostamisesta. 3. Selvitys propyleeniglykolin talteenoton tehostamisesta. 4. Kirkonkylänojan uoman tulvavennys. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rakennussuunnitelmat toimitettiin UUDELY:lle 5.4.2017. 2. Raportti valmistui tammikuussa 2018. 3. Raportti valmistui helmikuussa 2018. 4. Muu taho valittanut päätöksestä Vaasan hallinto-oikeuteen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kylmäojan ojajärjestelyjen loppuunsaattaminen ja kalataloudelliset kunnostukset (jatkuu 2019). 2. Rakennettavan kosteikon pilotin suunnittelu Veromiehenkylänpurolle. 3. Asemataso 1:n 120-jäänpesupaikkojen peruskorjaus (jatkuu 2019).
Lentokonemelman hallinnan kehittäminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Selvitys lentoonlähtömenetelmien melunvähennyspotentiaalista eri kiitoteillä. 2. Selvitys lähestymismenetelmien melunvähennyspotentiaalista eri kiitoteillä. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Käynnissä. 2. Käynnissä. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. CEM-yhteistyöfoorum (Finavia, ANS Finland, operaattorit) toiminnan vakiinnuttaminen. 2. Selvitys kiitoteiden käytöstä tulevaisuudessa kapasiteetin ja melunhallinnan kannalta.
Helsinki Green Hub	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kaupallisten palvelujen yritys vastuuselvitys ja kehityssuunnitelma. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Selvitys maisteriopinnäyteenä Jyväskylän yliopistossa valmistunut joulukuussa. 	
Jäänpoistotoiminnan ja sen vesiensuojelun kehittäminen verkostolentoasemilla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jäänpoisto- ja kemikaalien varastoalueiden päällysteiden uuden kunnossapito-ohjeen toimeenpano kaikilla lentoasemilla. 2. Suunnitelma Oulun lentoaseman glykolipäästöjen teknisestä hallinnasta. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Päivitetty ohje julkaistiin 12.4.2017. Seisontapaikkojen halkeamien korjaukset toteutettiin osalla lentoasemista. Asfalttiasematasojen seisontapaikkojen seuranta tehostettiin. 2. Yleissuunnitelman aikataulu siirretty. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tampere-Pirkkalan asematason varustaminen maaperäsuojatuilla jäänpoistopaikoilla. 2. Lapin lentoasemien jäänpoistotoiminnan kehittäminen ja Rovaniemen, Ivalon ja Kittilän jäänpoistoinfran ja glykolin käsittelyn yleissuunnittelu osana laajennushankkeita. 3. Yleissuunnitelma Oulun lentoaseman glykolipäästöjen teknisestä hallinnasta.
Paloharjoitusalueiden pilaantuneisuuden tutkimus ja tarvittava kunnostus lentoasemilla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Osallistuminen ympäristöhallinnon PFAS-yhdisteitä tutkivaan PFARA-hankkeeseen. 2. Oma tarkkailu Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. PFARA-hanke käynnissä, valmistuu keväällä 2018. 2. Oma tarkkailu käynnissä. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Osallistuminen ympäristöhallinnon PFAS-yhdisteiden PFARA-tutkimushankkeeseen. Joensuun ja Varkauden ph-alueiden kunnostustoimenpiteiden suunnittelu hankkeen tulosten perustella. 2. PHAS-yhdisteiden tarkkailu Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla.
Energiatohokkuuden parantaminen ja ilmastopäästöjen vähentäminen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Helsinki-Vantaan lentoasema saa ACI/ACA Level 3+ -tason hyväksynnän hiilineutraaliudesta. <p>Tämän osana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Asematobussit siirtyvät käyttämään 100 % uusiutuvaa dieseliä. 2. Aurinkoenergian tuotantoyksikkö yli 100kWp otetaan käyttöön. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ACA 3+ -sertifikaatti saatiin 19.7.2017. 2. Uusiutuvan polttoaineen jakelu kaikkiin Finavian busseihin alkoi heinäkuussa. 3. Aurinkosähköjärjestelmä 127 kWp aloitti tuotannon heinäkuussa. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lapland Airports -ryhmälle ACI/ACA Level 3 -tason hyväksyntä. Tämän osana: 2. Rovaniemellä, Ivalossa ja Kittilässä aletaan käyttää uusiutuvaa diesel- polttoainetta. 3. Helsinki-Vantaan lentoaseman ACI/ACA 3+ -tason sertifikaatin säilyttäminen. Tämän osana: 4. Paloautokalusto siirtyy käyttämään uusiutuvaa polttoainetta. 5. Kiitotien 3 oppovalojen uusiminen LED-tekniikalla.
Finavian ympäristövastuuviestinnän ja Helsinki-Vantaan naapuriviestinnän kehittäminen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Finavian ympäristövastuutyön esittely vähintään kymmenelle ei-viranomaissidosryhmälle vuoden aikana. 2. Kahden uuden ympäristövastuuvideon tuottaminen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ympäristövastuuta esiteltiin neljässä ei-viranomaistilaisuudessa. 2. Videot Vantaan taimenpurojen kunnostuksesta, Helsinki-Vantaan hiilineutraaliudesta ja uusiutuvan dieselin käytöstä. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitystä ja vaikutuksia käsittelevän koulu yhteistyön käynnistäminen Vantaan kaupungin kanssa. 2. Konseptisuunnitelman laatiminen Helsinki-Vantaan vierailijakeskuksesta. 3. Kaupallisten palvelujen vastuullisuuden kehitystoimenpiteiden määrittely ja toteuttaminen.
Helsinki Green Hub			
Hankintojen ympäristövastuuvaatimukset	<ol style="list-style-type: none"> 1. Laaditaan ympäristövastuukriteerit tietotekniikkahankintoihin, soveltaen niitä erityisesti Helsinki Airportin uusien videoseinien ja näyttöjen hankinnassa. Kriteerit ulotetaan myös IM-palvelutuottajien hankintaan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kriteerit ovat käytössä kaikissa hankinnoissa, joihin ne sopivat. Hankinta vastaa siitä kilpailutusprosessin yhteydessä. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hankintaprosessin kehittäminen siten, että varmistetaan sosiaalisen vastuun osa-alueet. Toimintatavan luominen sosiaalisen vastuun toteutumisen valvomiseksi aiheellisessa laajuudessa palvelujen tuotannossa.

Ympäristö- vaikutukset

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

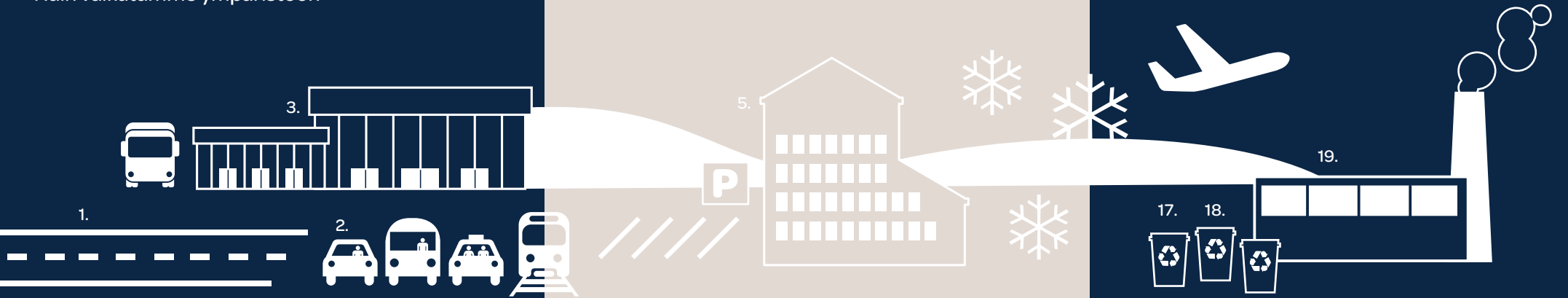
Vastaamme omien toimintojemme ympäristövaikutuksista. Lentoasemien pitäjänä meillä on osavastuu myös lentoasema-alueella toimivien kumppaniemme ympäristövaikutuksista.

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 maahuolintayritysten 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.

Seuraava kuva ja taulukko antavat tietoa lentoasemaan liittyvistä toiminnoista ja niiden ympäristövaikutuksista. Finavia vastaa osasta näitä toimintoja.

Ympäristövaikutuksia aiheuttava toimenpide	Toiminta	Käytettävät aineet	Ympäristövaikutus	Vastuu toimenpiteestä
Kiitoteiden liukkaudentorjunta	Liukkaudentorjunnassa ensisijaisesti mekaaniset menetelmät: harjaus ja auraus	-	-	Finavia
	Kiitotien pintaan muodostuneen kuuran ja jään poistossa sekä ennakoivassa liukkaudentorjunnassa kemialliset aineet	Natriumasetaatti, kaliumasetaatti, natriumformiaatti ja kaliumformiaatti rakeisessa ja nestemäisessä muodossa	Kuluttavat happea joutuessaan vesistöön, mutta ovat liukkaudentorjunta-aineista ympäristölle mahdollisimman vähän 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

Näin vaikutamme ympäristöön

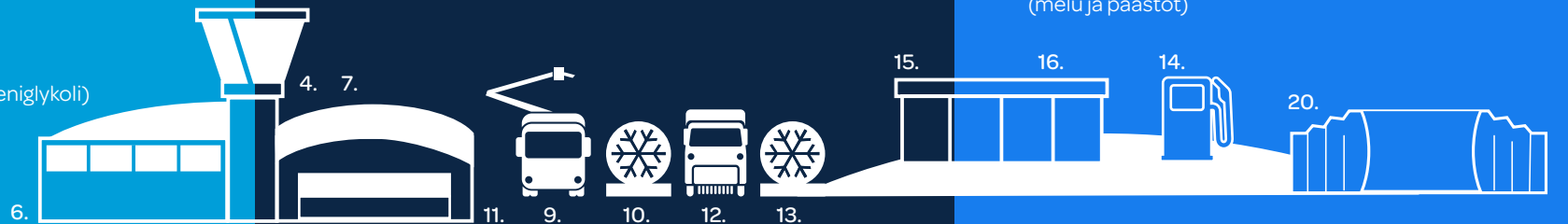


Lentoaseman infra ja maaliikenne

1. Tieyhteys lentoasemalle
2. Pysäköinti ja maajoukkoliikenne
3. Matkustajaterminaali
4. Lennonjohtotorni (lennonvarmistus)
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 huoltokoekäyttö
21. Lentokoneiden nousut, laskut ja rullaukset (melu ja päästöt)

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. Lupamääräysten tarkistamistarve arvioidaan 7–10 vuoden välein. 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 2017 uusi lupa myönnettiin Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalle. Lisäksi Utin lentoasemalle annettiin päätös lupamääräysten tarkistamishakemuksesta, mutta päätöksestä on valitettu Vaasan hallinto-oikeuteen. Vuoden 2017 lopussa lupaviranomaisten käsittelyssä olivat Kajaanin lentoaseman lupahakemus ja Maarianhaminan lentoaseman lupamääräysten tarkistamishakemus.

Selvitysten ja suunnitelmien laatiminen jatkuu vielä ympäristöluvan myöntämisen jälkeen

Ympäristölupien määräyksissä on lukuisia selvitys- ja suunnitelmavelvoitteita koskien muun muassa vesien- ja melunhallintaa. Rovaniemen lentoaseman glykolivesien keräämistä koskevasta selvityksestä saatiin päätös Pohjois-Suomen aluehallintovirastolta. Etelä-Suomen aluehallintovirasto antoi elokuussa päätöksensä Helsinki-Vantaan lentoaseman hulevesien purku-uomien kunnostustarveselvityksestä. Kylmäojan ja muiden purku-uomien selvityksistä tehtyjen valitusten käsittelyt ovat kesken Vaasan hallinto-oikeudessa. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston käsittelyssä on selvitys tulvien vaikutuksista Vaasan lentoaseman toimintaan.

Glykolivesien hallintaa koskevat selvitykset laadittiin vuonna 2017 Kuusamon, Joensuun ja Turun lentoasemille. Glykolin talteenoton tehostamista koskeva selvitys laadittiin Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lisäksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla valmistui vuonna 2016 aloitettu selvitys kiitotien 3 pengeraltaiden puhdistustehosta. Melunhallintasuunnitelmat valmistuivat Hel-

Finavian

18

lentoasemalla on vuonna 2000 voimaan tulleen ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

sinki-Vantaan, Kittilän ja Vaasan lentoasemilla, ja vuonna 2018 laaditaan suunnitelmat Ivalossa, Kemissä, Turussa, Porissa, Tampere-Pirkkalassa ja Kuusamossa. Vuonna 2017 tehtiin meluselvitykset Helsinki-Vantaalla ja Joensuussa sekä Jyväskylässä melumittaukset yhteistyössä ilmavoimien kanssa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla melumittaukset valmistuivat uuden lentokoneiden koekäyttöpaikan osalta ja paikalle laaditaan erillinen meluselvitys vuonna 2018. Vuonna 2018 tehdään meluselvitykset Savonlinnassa ja Helsinki-Vantaalla.

Helsinki-Vantaan yölentorajoituksia koskeva lupaprosessi jatkuu edelleen

Lentoliikenteen turvallisuusvirasto Trafi antoi vuonna 2015 päätöksen, jossa se ei asettanut toimintarajoituksia Helsinki-Vantaan yöliikenteelle, sillä meluntorjuntatavoite toteutuu ilman yöllisiä toimintarajoituksia, mikäli lentotoiminta kehittyy ennusteiden mukaisesti. Päätöksestä valittiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka antoi päätöksensä joulukuussa 2016 hyläten kaikki valitukset. Korkein hallinto-oikeus antoi päätöksensä jatkovalituksista tammikuussa 2018. Päätöksen mukaan valittajilla on siltäkin valitus-oikeus ja asia palautettiin uudelleen käsittelyyn Helsingin hallinto-oikeuteen. Vuonna 2015 lainvoimaiseksi tulleen luvan mukaisesti Finavia jatkaa nykyisiä melunhallintatoimia ja päivitetty melunhallintasuunnitelma valmistui helmikuussa 2017.



Ympäristö- investoinnit

Suurimmat ympäristöinvestointimme vuonna 2017 kohdistuivat Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokoneiden jäänpoistotoiminnan infrastruktuurin parantamiseen.

Finavian ympäristöinvestoinnit vuonna 2017 olivat yhteensä noin 7,85 miljoonaa euroa (14,1). Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit suunnattiin Helsinki-Vantaan lentoaseman jäänpoistosta ja jäänestosta aiheutuvan vesistökuormituksen vähentämiseen.

Rakennamme Helsinki-Vantaan kehitysohjelman yhteydessä jäänpoistokäyttöön tuleville lentokoneiden seisontapaikoille maaperää suojaavat pohjarakenteet. Laajojen suojarakenteiden asentaminen on haasteellista lentokenttäympäristössä, jossa rakenteille on asetettu tiukat kantavuusvaatimukset. Rakentamistyö alkoi vuonna 2016 ja jatkuu kehitysohjelman edetessä vuoteen 2020 asti.

Ympäristöinvestointimme
olivat yhteensä noin

7,85

miljoonaa euroa.

MERKITTÄVIMMÄT YMPÄRISTÖINVESTOINNIT VUONNA 2017

- Helsinki-Vantaan jäänpoistopaikkojen maaperäsuojausrakenteet, 4,0 milj. euroa
- Helsinki-Vantaan jäänpoisto- ja jäänestoaineiden varasto, 2,5 milj. euroa
- Helsinki-Vantaan glykolivesien ohjauksen automatisoinnin kehittäminen, 0,1 milj. euroa
- Helsinki-Vantaan valumavesien hallinta Kylmäojan valuma-alueella, 0,5 milj. euroa
- Helsinki-Vantaan Veromiehenkylänpuron sivuojan vedenpuhdistuslaitteisto, 0,25 milj. euroa
- Polttoainejakelupisteiden peruskorjaus: Tampere-Pirkkala, Kittilä ja Jyväskylä, 0,33 milj. euroa
- Verkostolentoasemien jätehuollon kehittäminen, 0,17 milj. euroa

Lentokonemelun hallinta

Vähennämme lentokoneiden melua kehittämällä muun muassa kiitoteiden ja lentoreittien käyttöä sekä lento- ja lähestymismenetelmiä.

Esimerkkejä vuoden 2017 melunhallintaan liittyvistä toimituksista

- Lentoyhtiöt tekevät Helsinki-Vantaalla vuosittain noin 500 lentokoneiden huoltokoeikäyttöä. [Uusi koekäyttöpaikka](#) otettiin käyttöön joulukuussa 2016. Vuoden käyttökokemusten mukaan koekäyttöjen melunvaimennusratkaisun käytettävyyttä täytettiin kaupallisessa sopimuksessa todetut vaatimukset.
- Rajavartiolaitoksen Helsinki-Vantaalle siirtynyttä toimintaa varten suunnitellut lähialueen melunvaimennuslento- ja lähestymismenetelmät julkaistiin maaliskuussa 2017. Laitoksen helikopteritoiminta ottaa tarkasti huomioon lähialueen asutuksen ja toimintaa koskevia yhteydenottoja on aiheutunut hyvin vähän.
- [Helsinki-Vantaan lentokonemelun hallintasuunnitelma](#) painotuotteena valmistui helmikuussa 2017. Sitä jaettiin laajasti viranomaisille ja muun muassa lähikuntien kirjastoihin. Melunhallintaa esiteltiin myös valtakunnallisilla Meluntorjuntapäivillä ja siitä kirjoitettiin laaja artikkeli Ympäristö ja terveys -lehden numeroon 2/2017.
- Helsinki-Vantaan kiitotielle 1 (22L) vuonna 2016 julkaistua len-

toonlählymenetelmää kehitettiin edelleen yhteistyössä Finavian, ANS Finlandin ja Viron lennonvarmistuksen yhteistyönä siten, että jatkossa kasvava liikenne Viron ilmatilaan hallitaan maantieteellisesti ja määrällisesti. Melumittauksia lähtöreitin varrella jatketaan vuonna 2018.

Lähestymisistä 71 prosenttia jatkuvan liu'un menetelmällä

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

71 prosenttia Helsinki Vantaalle saapuvista koneista laskeutui vuonna 2017 jatkuvaa liukua käyttäen (70). Ympäristöluvan tavoitearvot lähestyivät, mutta eivät aivan vielä täyty. Kehitys on ollut nousujohteista, mikä on saavutettu yhteistyöllä ANS Finlandin

71 %

Helsinki-Vantaalle saapuvista koneista laskeutui jatkuvaa liukua käyttäen.

lennonjohdon ja lentoyhtiöiden kanssa. Muilla lentoasemilla menetelmän käyttömahdollisuus on lähtökohtaisesti suurempi, sillä ilmatila on vähemmän liikennöity.

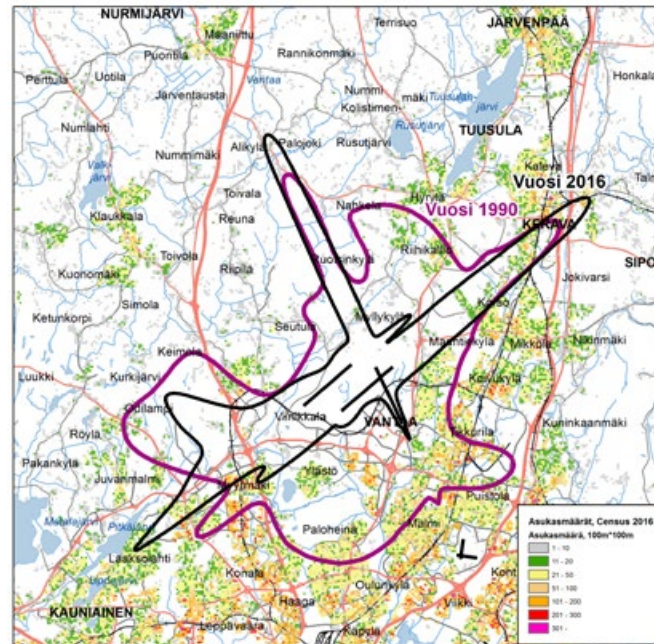
Melualue Helsinki-Vantaalla on pienentynyt kolmasosaan pitkällä aikavälillä

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

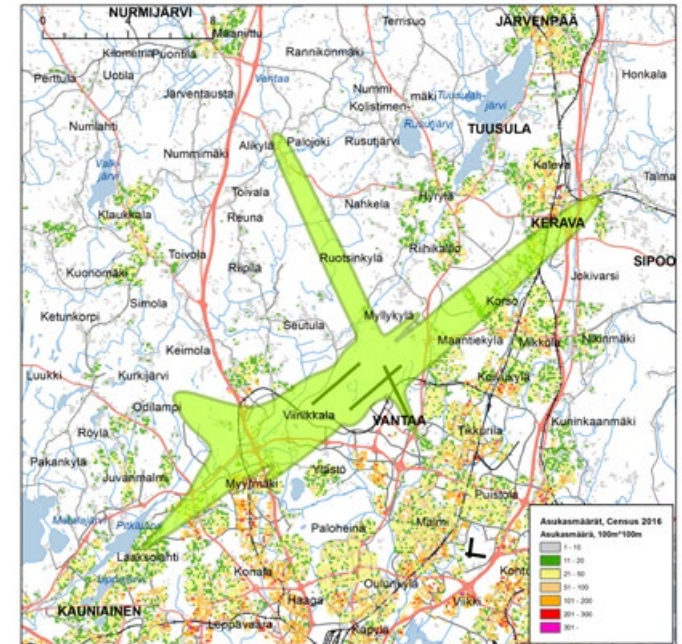
Pitkällä aikavälillä melualueen pinta-ala on pienentynyt kolmasosaan muun muassa lentokoneiden tekniikan ja lennonjohdon toimintatapojen kehittymisen vuoksi. Vuonna 1990 lentomelualueella asui 97 000 ihmistä. Vuonna 2016 asukkaita oli lentomelualueella 23 000 (19 000). Melualueen muoto ja asukasmäärä vaihtelevat vuosittain tuuliolosuhteiden ja kiitoteiden kunnostustöiden vuoksi. Vuonna 2016 laskennallisen melualueen asukasmäärään vaikutti melualueen vähäinen (alle 200 m) muutos Länsi-Vantaan tiiviiden asuinalueiden reunalla. Helsinki-Vantaan lentoaseman mittava terminaalien ja asematasojen kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön, eikä siis muuta lentokoneiden suuntautumista.

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

Lentokoneiden melualueen (L_{den} 55dB) kehittyminen Helsinki-Vantaalla vuodesta 1990 vuoteen 2016

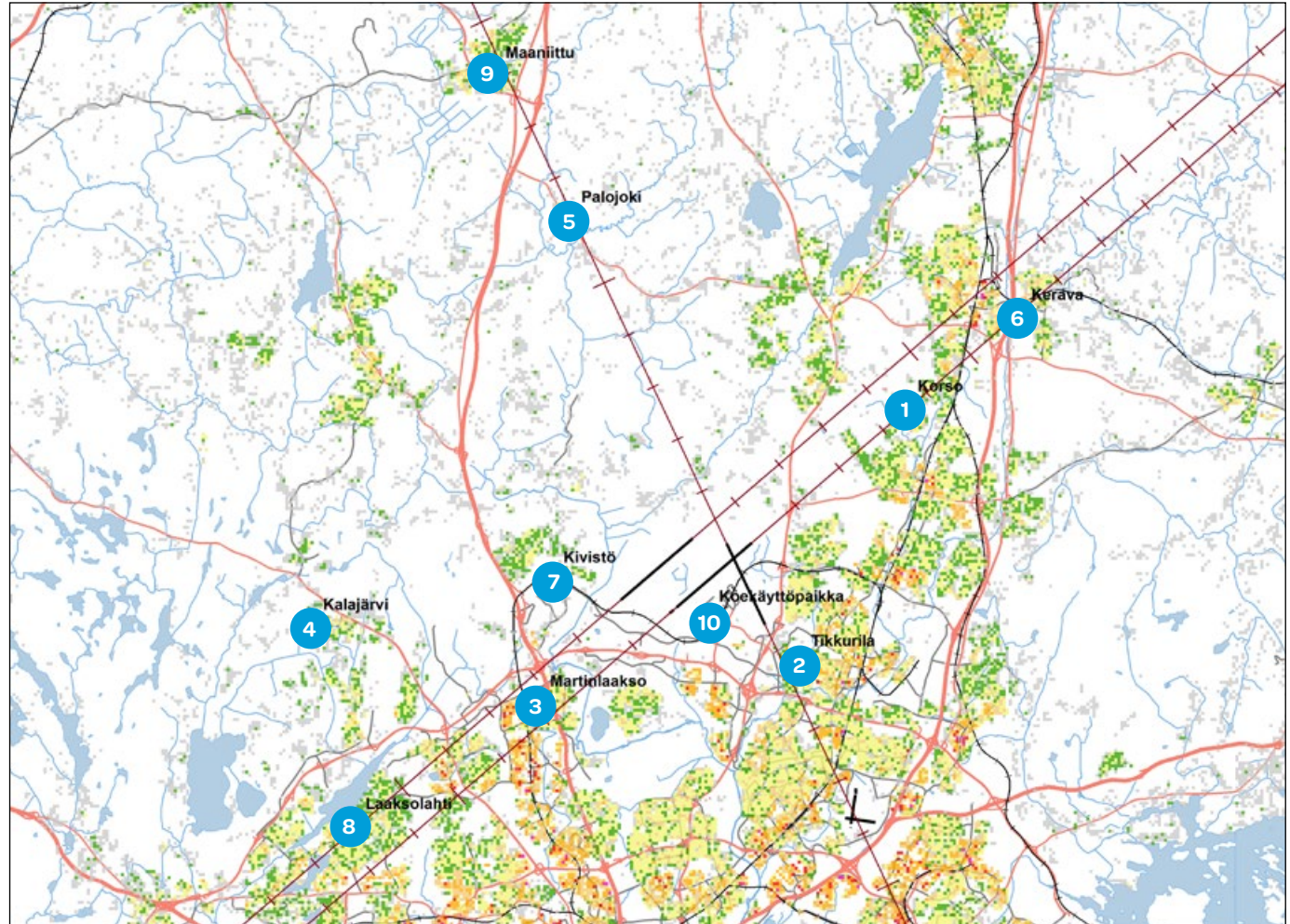


Lentokoneiden melualue (L_{den} 55dB) Helsinki-Vantaalla vuonna 2016



Lentokonemelun mittausasemat

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



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. Kesällä 2017 peruskorjattiin usean kuukauden ajan kiitotietä 2. Helsinki-Vantaalla vuonna 2014 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. Vähäméluisilla 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

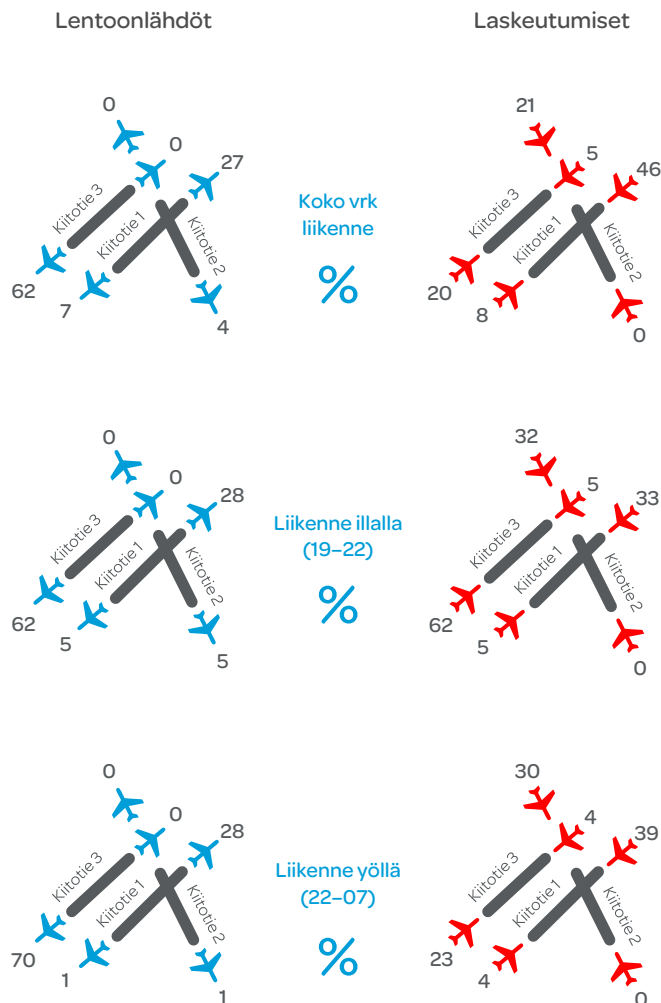
Lentoliikenne pyritään hoitamaan niin, että melualueella asuvien määrä on mahdollisimman pieni. Yöllä laskeudutaan ensisijaisesti kiitotietielle 2 (15) luoteen, eli Nurmijärven suunnasta, ja lentoon lähdetään kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen, eli Länsi-Vantaan ja Espoon suuntaan. Suihkukoneiden laskeutumisia 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.



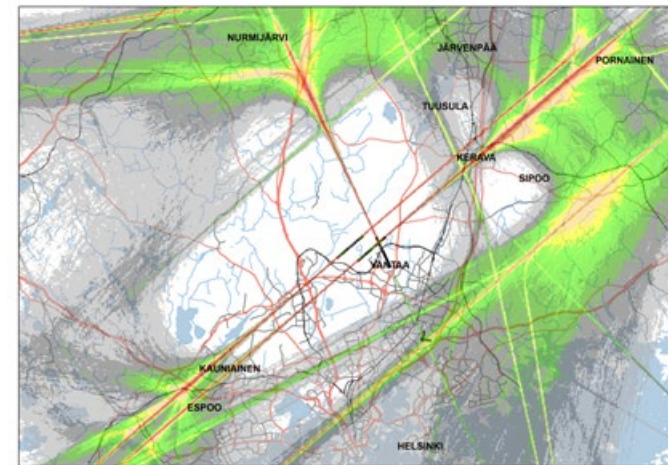
Nousu- ja laskukiitotien valinnassa huomioidaan aina liikenne ja sääolosuhteet.

Vuonna 2017 ensisijaista laskeutumissuuntaa, eli kiitotietä 2 (15), käytti 21 (22) prosenttia kaikista laskeutumisista ja yöaikaan (klo 22–07) 30 (42) prosenttia. Edellistä vuotta vähäisempi käyttö johtui kiitotie 2:n pitkästä sulkemisesta kiitotien remontin vuoksi. Ensisijaista lento-onlähtösuuntaa, eli kiitotietä 3 (22R), käytti 62 (62) prosenttia kaikista lento-onlähdöistä ja yöaikaan 70 (73) prosenttia. Lento-onlähdöistä 4 (5) prosenttia tehtiin kaakon suuntaan.

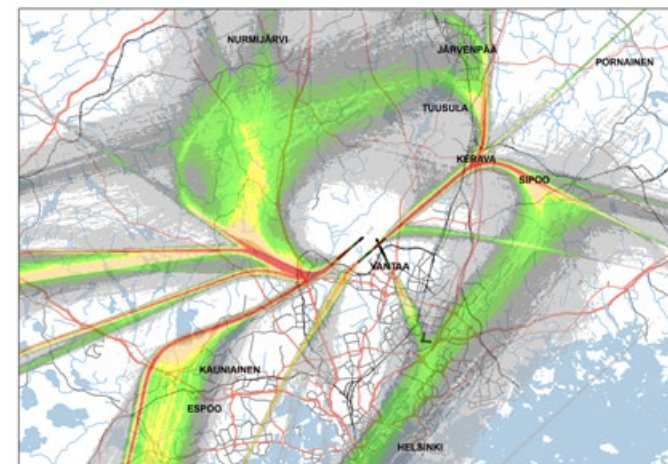
Kiitoteiden käyttö eri vuorokauden aikoina



Laskeutumisreittien sijoittuminen (kaikki kiitotiesuunnat)



Lento-onlähtöreittien sijoittuminen (kaikki kiitotiesuunnat)



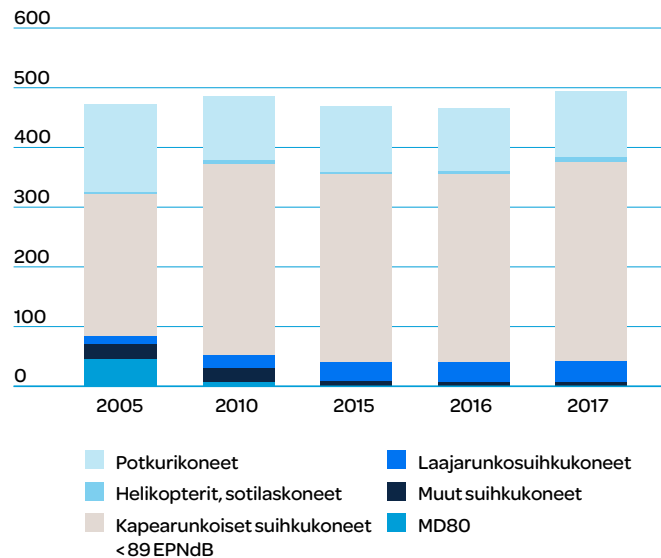
Kiitoteiden käytön vertailu – koko vuorokauden liikenne

Kiitoteiden sulkemiset remonttien vuoksi vaikuttavat vuosittain kiitoteiden käyttäjäkantaan. Vuonna 2017 kiitotie 2 oli suljettuna yli 4 kuukautta kiitotien kunnostustöiden vuoksi.

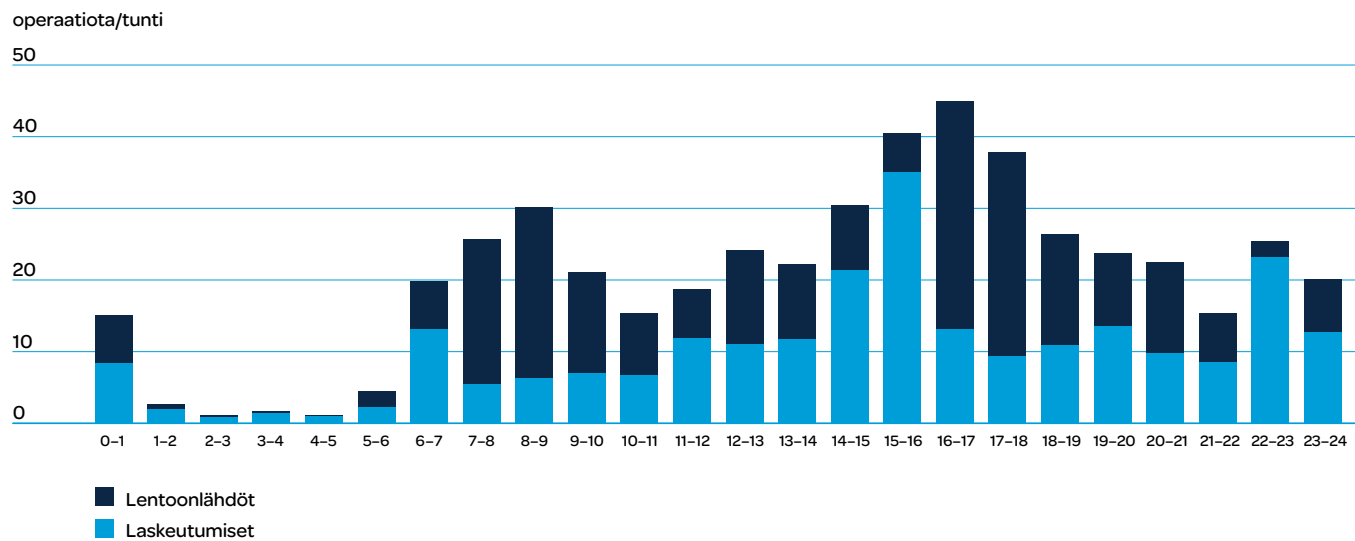
Kiitoteiden käytön vertailu

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

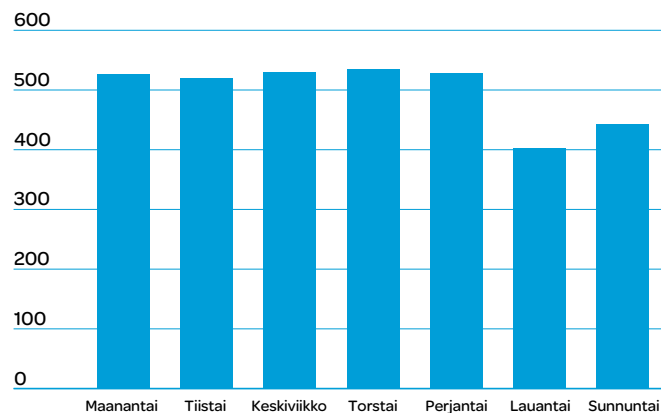
Liikenteen jakautuminen konetyypeittäin Helsinki-Vantaan lentoasemalla operaatiota/vuorokausi



Liikenteen jakautuminen tunneittain Helsinki-Vantaan lentoasemalla



Liikenteen jakautuminen eri viikonpäiville Helsinki-Vantaan lentoasemalla operaatiota/vuorokausi



Liikenteen jakautuminen Helsinki-Vantaalla

Helsinki-Vantaalla matkustajia oli 18 892 386 (17 184 681). Kansainvälisten matkustajien määrä nousi 11,4 prosenttia ja kotimaan matkustajien 1,9 prosenttia.

Arkipäivät ovat lentoliikenteessä vilkkaimmat päivät. Vuonna 2017 Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapui tai sieltä lähti keskimäärin 391 (372) suihkukonetta ja 126 (124) potkurikonetta arkipäivisin. Potkurikoneilla operoidaan 23 prosenttia matkustajalentoista.

Lentoliikenne on vilkkainta Helsinki-Vantaalla iltopäivisin 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 laskeutumisot. Vuoden 2017 vilkkain kuukausi operaatiomäärällä mitattuna oli syyskuu. Vähiten liikennettä oli helmikuussa.

Vuonna 2017 vähämeluisten suihkukoneiden osuus matkustajakoneiden operaatioista oli 69 (68) prosenttia. Laajarunkokoneiden osuus oli 7 (7) prosenttia. Potkurikoneilla lennettiin 23 (23) prosenttia kaikista lennoista. Meluisampi konetyyppi MD80 on poistunut kokonaan.

Liikenteen jakautuminen Finavian lentoasemilla

Kokonaismatkustajamäärä lentoasemillamme kasvoi uuteen ennätykseensä vuonna 2017. Kansainvälinen matkustaminen ja edelleen kasvanut kysyntä Lapin lentoasemille nostivat matkustajamäärät uudelle miljoonaluvulle.

Finavian lentoasemilla oli vuonna 2017 yhteensä 22 699 881 matkustajaa (20 786 846), mikä oli 9,2 prosenttia edellisvuotta enemmän. Kotimaan lennoilla lensi 24 (26) prosenttia ja kansainvälisillä lennoilla 76 (74) prosenttia matkustajista.

Kaupallisen liikenneilmailun laskeutumisten määrä nousi 116 895 (110 952) operaatioon, mikä oli 5,3 prosenttia edellisvuotta enemmän. Sekä matkustajien että operaatioiden määrät kasvoivat.

Laskeutumiset Finavian lentoasemilla

Lentoasema	Vuosi 2017				Muutos edelliseen vuoteen (%)			
	Liikenneilmailu	Sotilasilmailu	Yleisilmailu	Yhteensä	Liikenneilmailu	Sotilasilmailu	Yleisilmailu	Yhteensä
Enontekiö	80	3	3	86	7 %	0 %	50 %	8 %
Halli	1	1140	172	1313	-67 %	7 %	77 %	12 %
Helsinki-Vantaa	86 297	845	2 317	89 459	5 %	8 %	53 %	6 %
Ivalo	1 026	100	113	1 239	19 %	-9 %	7 %	15 %
Joensuu	1 374	23	540	1 937	0 %	77 %	-31 %	-11 %
Jyväskylä	1 054	10 758	1 685	13 497	9 %	8 %	20 %	9 %
Kajaani	1 092	49	91	1 232	1 %	-66 %	15 %	-6 %
Kemi-Tornio*	965	0	743	1 708	56 %		155 %	88 %
Kittilä	1 598	4	92	1 694	25 %	100 %	-1 %	24 %
Kokkola-Pietarsaari	1 605	104	1 382	3 091	-1 %	37 %	-8 %	-3 %
Kuopio	2 023	5 676	3 528	11 227	-1 %	2 %	-15 %	-4 %
Kuusamo	530	4	23	557	15 %	-76 %	35 %	13 %
Maarianhamina	1 424	0	562	1 986	-1 %	-100 %	-21 %	-8 %
Oulu*	4 600	865	2 559	8 024	-10 %	-37 %	-41 %	-26 %
Pori	902	58	9 427	10 387	360 %	18 %	33 %	41 %
Rovaniemi	2 437	4 506	2 373	9 316	15 %	12 %	48 %	20 %
Savonlinna	459	24	77	560	1 %	-8 %	17 %	3 %
Tampere-Pirkkala	2 725	3 506	16 839	23 070	5 %	9 %	133 %	77 %
Turku	3 773	190	6 065	10 028	6 %	11 %	-3 %	1 %
Utti	1	2 030	494	2 525	-50 %	-6 %	-14 %	-8 %
Vaasa	2 894	95	1 933	4 922	-2 %	171 %	-9 %	-4 %
Yhteensä	116 860	29 980	51 018	197 858	5 %	4 %	27 %	10 %

*Oulun lentoasema oli suljettuna kiitotien kunnostustöiden vuoksi, liikenne ohjattiin Kemi-Tornion lentoasemalle kunnostustöiden ajaksi.

Ympäristöpalaute

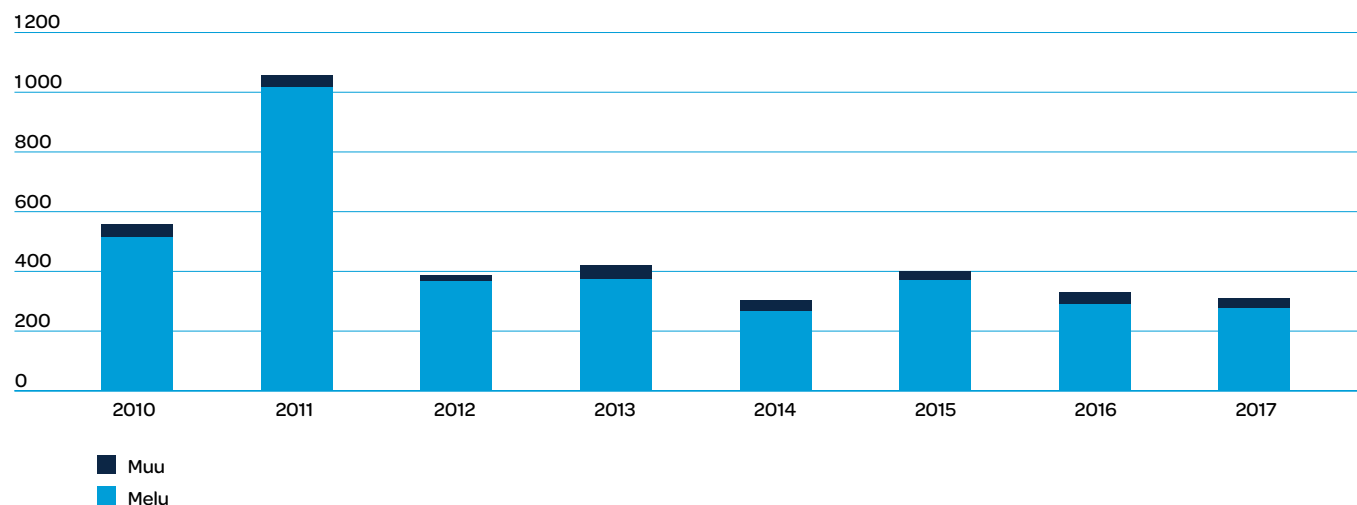
Lentokoneiden melu koskettaa erityisesti lentoasemiemme naapureita. Suurin osa saamastamme ympäristöpalautteesta liittyykin juuri meluun.

Vuonna 2017 saimme Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskien 308 (329) ympäristöaiheista yhteydenottoa. Näistä noin kolmannes oli toistuvia. 90 (88) prosenttia palautteesta koski melua. Kiitotie 2 oli suljettuna yli neljä kuukautta kiitotien kunnostustöiden vuoksi. Tällöin kiitoteitä 1 ja 3 käytettiin enemmän, mikä lisäsi yhteydenottojen määrää lentoaseman itäpuolelta. Muut yhteydenotot liittyivät ilmapäästöihin, vesi- ja maaperäasioihin sekä lupa-asioihin. Koko verkoston ympäristöaiheisten yhteydenottojen määrä oli 337 (412). Määrän väheneminen johtuu pääasiassa siitä, että Finavia ei enää käsittele Helsinki-Malmin lentoaseman toimintaa koskevia ympäristöpalautteita.

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

Ympäristöpalauttejärjestelmää uusittiin ja osaksi laajempaa asiakaspalvelujärjestelmää rakennettu moduuli otettiin käyttöön kesäkuussa 2017.

Ympäristöaiheiset yhteydenotot vuosittain Helsinki-Vantaalla



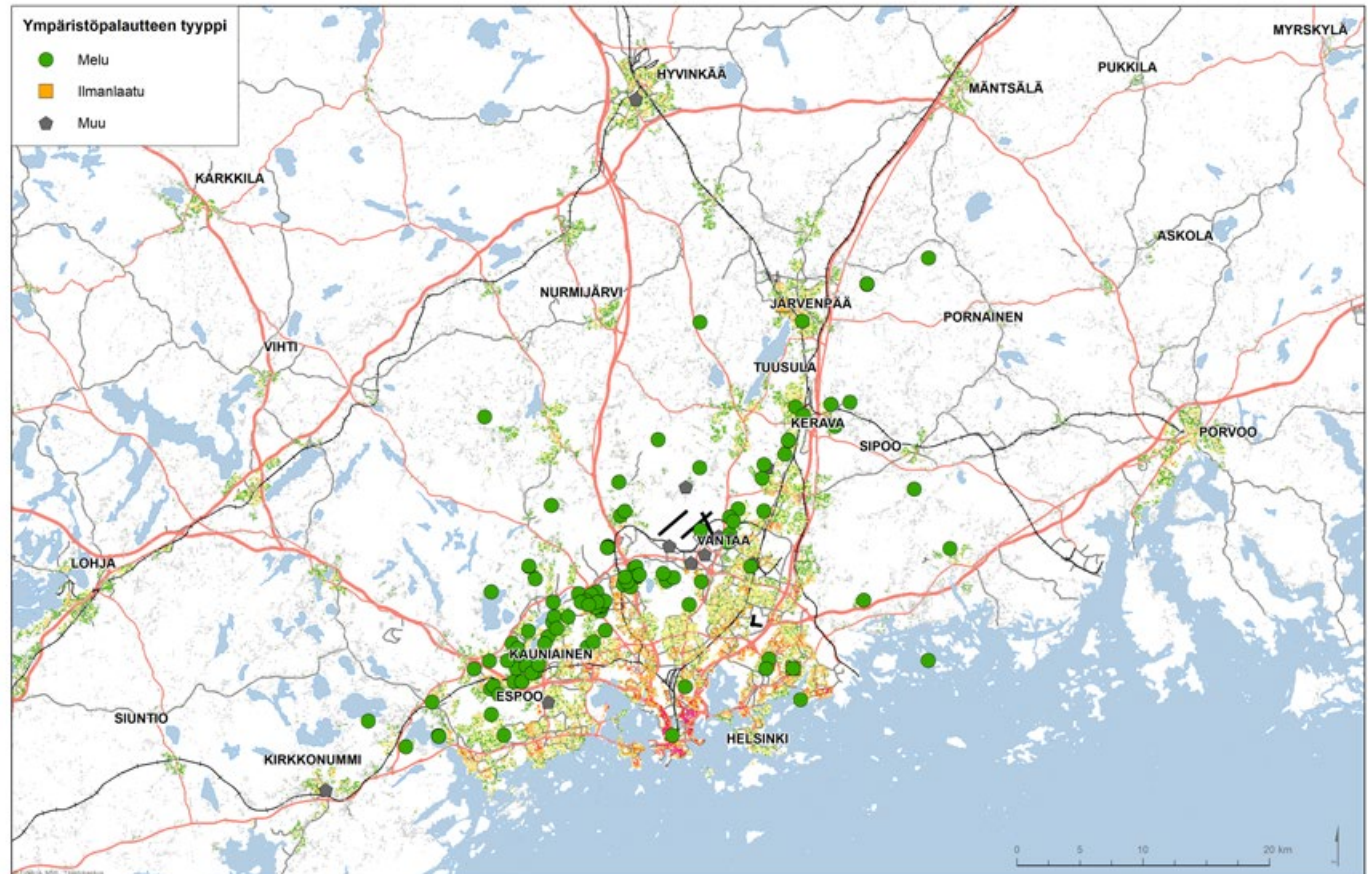
Ympäristöaiheiset yhteydenotot kunnittain 2017, Helsinki-Vantaa

	Eri henkilöitä	Yhteydenottoja yhteensä
Espoo	59	69
Helsinki	15	27
Järvenpää	4	4
Kauniainen	7	11
Kerava	9	18
Nurmijärvi	1	1
Sipoo	16	64
Tuusula	3	3
Vantaa	72	84
Muut	21	27
Yhteensä	207	308

Ympäristöaiheiset yhteydenotot kunnittain 2017, kaikki lentoasemat

	Eri henkilöitä	Yhteydenottoja yhteensä
Helsinki-Vantaa	207	308
Turku	8	9
Tampere-Pirkkala	6	7
Oulu	4	4
Vaasa	2	3
Utti	1	2
Ivalo	1	1
Jyväskylä	1	1
Kuopio	1	1
Rovaniemi	1	1
Yhteensä	232	337

Ympäristöpalautteet Helsinki-Vantaan lentoseman läheisyydessä



Päästöt ilmaan

Seuraamme Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen ilmanlaatua jatkuvasti osallistumalla pääkaupunkiseudun ilmanlaadun tarkkailuohjelmaan. 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. Päästöt ilmaan rajoittuvat siis lentoaseman välittömään läheisyyteen.

Vuonna 2016 toteutettiin loka-joulukuussa kolmen kuukauden mittainen typpidioksidin mittaus passiivikeräimillä 22 eri mittauspisteessä. Samanlainen mittaus lähes samoissa pisteissä ja samaan vuoden aikaan tehtiin vuosina 2006 ja 2011. Ilmanlaatu on parantunut vuosien varrella melkein kaikissa mittauspisteissä. Tulokset näistä mittauksista on koottu [tarinakarttaan](#).

HSY:n mittausvaunu koko vuoden lentoasemalla

Vuonna 2017 HSY:n siirrettävä mittausvaunu mittasi ilmanlaatua Terminaali 1:n lähistöllä osana koko pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittausta. Typpidioksidin pitoisuudet pysyivät koko vuoden ohjearvojen alapuolella. Hengitettävien hiukkasten raja-arvotaso ylittyi kevätpölykauden aikana 8 kertaa.

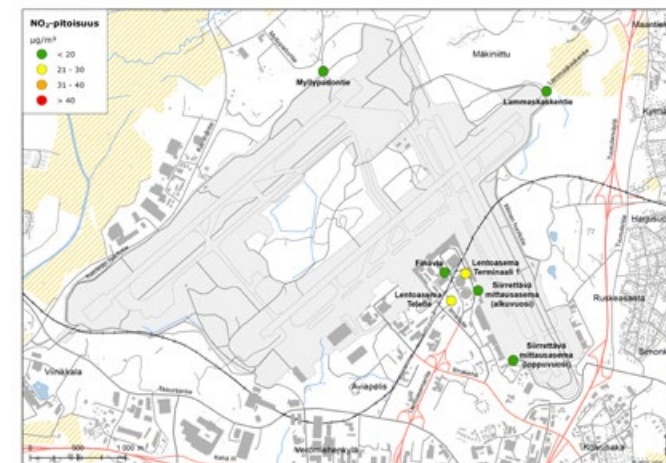
Passiivikeräimet vuosikeskiarvo NO₂-pitoisuus mg/m³

	2014	2015	2016	2017
Lentoasema Terminaali 1	37	37	31	29
Lentoasema Teletie				23
Lentoasema Rahtitie	23	23	23	20*
Lentoasema Lentäjätie 3	20	21	21	20
Lentoasema Myllypadontie	12	12	12	12
Lentoasema Lammaskaskentie	12	12	12	11

* Mittausvaunu jouduttiin siirtämään lokakuussa rakennustyömaan vuoksi.

Passiivikeräinmittaukset viidessä pisteessä mittausvaunun lisäksi eri puolilla lentoasemaa osoittavat että ilmanlaatu terminaalien läheisyydessä on parantunut. Lentoaseman vaikutukset ilmanlaatuun ovat paikallisia.

Passiivikeräinten sijainnit



Energian ja veden kulutus

Finavian energia- ja ilmasto-ohjelma ohjaa energia- ja tehokkuustyötämme lentoasemilla. Energian kulutuksemme matkustajaa kohden on kehittymässä hyvään suuntaan.

Lentoasemilla kuluu energiaa muun muassa lämmitykseen, ilmanvaihtoon, jäädytykseen 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:in vaatimukset. Tavoitteet ohjaavat esimerkiksi energiatehokkuutta, rakentamisen aikaista toimintaa ja rakennusten huolellista käyttöönottoa. Lentoaseman menossa oleva kehittämisshanke (etelä- ja länsisiipi, Plaza) sai suunnitteluvaiheen alustavan Excellent-tason BREEAM-sertifikaatin vuoden 2017 ainoana kohteena Suomessa. Kehitysohjelman rakennukset ovat ensimmäiset kohteet, jonka Finavia vie rakennusten BREEAM-ympäristösertifiointijärjestelmään.

Uuden eteläsiiven terminaalin katolle asennettiin 124 kW aurinkosähköjärjestelmä heinäkuussa 2017. Tämä ja tulevan länsisiiven katolle asennettavan järjestelmän kokonaisteho on yli 500 kWp, ja se on Suomessa kymmenen suurimman tuotantoyksikön joukossa.

Vuonna 2017 Helsinki-Vantaan lentoasema sai lentoasemajärjestö ACI:n hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelma ACA:n (Airport Carbon Accreditation) korkeimman eli tason 3+ sertifioinnin.

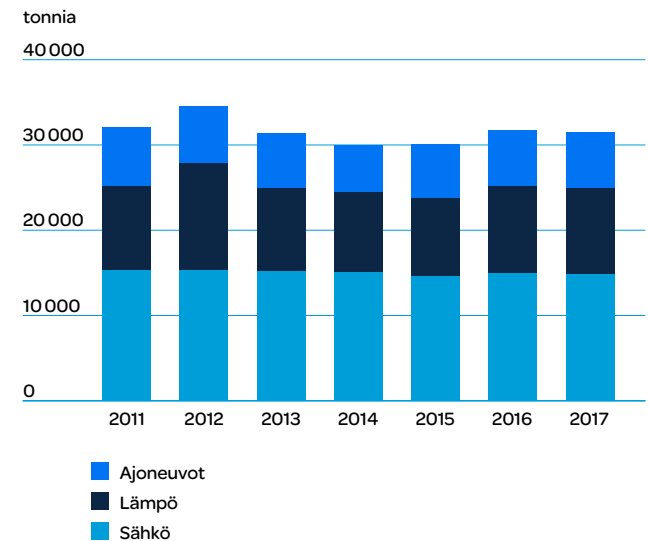
Finavian toiminta lentoasemalla on [hiilineutraalia](#), sillä päästöindeksi on jatkuvasti pienentynyt ja jäljelle jääneet päästöt (9 200 tonnia sisältäen henkilökunnan työssä matkustamisen päästöt) on kompensoitu hiilimarkkinoilta hankituilla päästöyksiköillä. Vuoden 2016 yksiköt hankittiin Intiassa toteutuneista biokaasu- ja tuulivoimahankkeista. Kaikki yksiköt oli verifioitu Gold Standard-standardin mukaan ja puolet lisäksi CDM-standardin mukaan. Lentoaseman käyttämä sähkö vuonna 2016 oli pohjoismaista tuulivoimaa (virallisen RES-GO järjestelmän alkuperätakuut).

Ajoneuvokaluston päästöjen vähentämiseksi Helsinki-Vantaan asematasobusseissa alettiin heinäkuusta 2017 käyttämään [uusiuutuva dieseliä](#) (Neste MY -tuote), joka vähentää CO₂-päästöjä jopa 90 prosenttia.

Oulun lentoaseman kiitotieremontin yhteydessä otettiin kiitotievalaistuksessa käyttöön led-tekniikkaa, samoin kuin Helsinki-Vantaan kiitotien 2 peruskorjauksessa. Energiankulutusta saadaan vähennettyä jopa 80 prosenttia.

Lentoasemien kunnossapito eli lämmitys, jätevesihuolto ja jätehuolto aiheuttavat sekä suoria että välillisiä päästöjä ilmaan. Lentoasematoimijana meidän on olennaista tarkastella myös meillä asioiden lentokoneiden päästöjä ja polttoaineen kulutusta.

Finavian oman toiminnan CO₂-päästöt



Energian, veden ja päästöjen tunnusluvut 2017

	Vuosi 2017	Muutos, %
Lämpöenergian kulutus	53 GWh	6,2 %
Lämpöenergian kulutus matkustajaa kohti	2,3 kWh/pax	-3,4 %
Sähköenergian kulutus	77 GWh	1,4 %
Sähköenergian kulutus matkustajaa kohti	3,4 kWh/pax	-7,3 %
Veden kulutus	171 000 m ³	8,9 %
Veden kulutus matkustajaa kohti	7,5 l/pax	-0,4 %
Maakaluston energiankulutus	26 GWh	0,0 %
Maakaluston energiankulutus matkustajaa kohti	1,1 kWh/pax	-15,0 %
Hiilidioksidipäästöt matkustajaa kohti	1,4 kiloa/pax	-6,7 %
Matkustajat	22,7 milj.	9,2 %

Vuonna 2017 lentokoneiden LTO-syklin aikaisten päästöjen ja polttoaineen kulutus kasvoi noin 2 prosenttia vuoteen 2016 verrattuna.

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

Finavian maakaluston päästöjen ja polttoaineen kulutuksen kokonaismäärät pysyivät lähes samana verrattuna vuoteen 2016. Maakalustoa ovat muun muassa talvikunnossapidossa, asematasovalvonnassa sekä korjaus- ja huoltotoiminnassa käytettävät

Lentokoneiden LTO-syklipäästöt (Landing and Take off Cycle) jaoteltuna lentoasemittain, siviili liikenne

Lentoasema	LTO-sykli (kpl)	CO [t/a]	HC [t/a]	NOx [t/a]	SOx [t/a]	CO ₂ [t/a]	Polttoaine [t/a]
Enontekiö	100	1	0	0,7	0,1	200	50
Halli	200	2	0,1	0,01	0,002	10	4
Helsinki-Vantaa	89 200	770	80	690	50	172 100	55 000
Ivalo	1100	10	1,2	9,8	0,7	2 300	750
Joensuu	1900	10	0,2	3,4	0,3	1 000	330
Jyväskylä	2 800	20	0,6	2,7	0,3	900	280
Kajaani	1 200	2	0,1	2,6	0,2	800	250
Kemi-Tornio	1 700	8	0,3	3,2	0,3	1 000	310
Kittilä	1 700	20	1,8	14,7	1,1	3 600	1 150
Kokkola-Pietarsaari	3 100	10	0,4	3,1	0,3	1 000	310
Kuopio	4 900	30	1,2	6,5	0,6	2 000	600
Kuusamo	600	4	0,3	2,8	0,2	800	250
Maarianhamina	1 800	10	0,5	1,9	0,2	700	210
Oulu	6 500	50	4,9	28,9	2,6	8 100	2 600
Pori	11 000	110	2,5	1,2	0,2	800	240
Rovaniemi	3 400	40	3,4	19	1,6	5 000	1 600
Savonlinna	500	1	0,1	0,7	0,1	300	80
Tampere-Pirkkala	21 800	210	5,4	10,1	1	3 600	1 100
Turku	7 700	50	2,9	13,1	1,2	3 900	1 200
Utti	600	8	0,2	0,03	0,003	30	9
Vaasa	4 300	30	1,3	8,9	0,9	2 800	900
Yhteensä	166 100	1 396	107,4	823,34	61,905	210 940	67 223

ajoneuvot. Päästöt lasketaan polttoaineen kulutus- ja kalustotietojen perusteella.

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

Energian ja veden kulutus lentoasemittain

Lentoasema	Sähkö MWh	Lämpö MWh	Vesi m ³
Enontekiö	490	290	280
Halli	71	231	129
Helsinki-Vantaa	54 877	23 824	126 070
Ivalo	631	2 014	1 997
Joensuu	611	1 231	1 316
Jyväskylä	1 117	1 315	4 476
Kajaani	548	912	1 017
Kemi-Tornio	601	891	1 047
Kittilä	1 667	2 014	4 216
Kokkola-Pietarsaari	507	737	1 318
Kuopio	1 662	2 186	4 344
Kuusamo	628	852	924
Maarianhamina	442	805	602
Oulu	4 189	5 267	7 093
Pori	568	1 198	1 530
Rovaniemi	3 115	3 675	5 594
Savonlinna	436	0*	243
Tampere-Pirkkala	1 615	1 780	2 991
Turku	2 008	977	3 759
Utti	36	124	81
Vaasa	1 476	2 286	2 467
Yhteensä	77 295	52 609	171 494

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

Finavian maakaaluston päästöt ja kulutus lentoasemittain

Lentoasema	CO (t)	HC (t)	NOx (t)	Hiukkaset (t)	SO ₂ (t)	CO ₂ (t)	Polttoaine (t)
Enontekiö	0,2	0,1	0,6	0,03	0,001	60	20
Halli	0,4	0,1	0,9	0,05	0,001	120	40
Helsinki-Vantaa	9,8	3,7	22,7	1,3	0,03	2 870	980
Ivalo	0,6	0,2	1,4	0,08	0,002	170	50
Joensuu	0,4	0,2	1,3	0,07	0,002	160	50
Jyväskylä	0,8	0,3	1,6	0,09	0,002	190	60
Kajaani	0,4	0,2	0,9	0,05	0,001	110	30
Kemi-Tornio	0,5	0,2	1,2	0,06	0,001	140	40
Kittilä	1,1	0,5	3,2	0,17	0,004	360	110
Kokkola-Pietarsaari	0,3	0,2	1	0,05	0,001	110	30
Kuopio	0,9	0,4	2,9	0,15	0,003	310	100
Kuusamo	0,4	0,2	1,3	0,07	0,001	150	50
Maarianhamina	0,2	0,1	0,4	0,02	0,001	50	20
Oulu	1,3	0,6	4	0,22	0,004	450	140
Pori	0,3	0,1	0,6	0,03	0,001	80	20
Rovaniemi	1,4	0,7	4,3	0,23	0,005	470	150
Savonlinna	0,2	0,1	0,5	0,03	0,001	70	20
Tampere-Pirkkala	0,6	0,3	2	0,11	0,002	230	70
Turku	1	0,3	1,6	0,09	0,002	190	60
Utti	0,2	0,1	0,3	0,02	0,001	60	20
Vaasa	0,6	0,2	1,5	0,08	0,002	170	50
Yhteensä	22	9	54	3,0	0,07	6 520	2 110

Vesi- ja maaperäpäästöt

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

Asetaattit ja formiaattit ovat liukkaudentorjunta-aineista vähiten ympäristölle haitallisia. Ne hajoavat nopeasti luonnossa, eivätkä sisällä tyypeä. 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 2017 keskityimme Helsinki-Vantaan hulevesien hallinnan parantamiseen.

Näin vähennämme lentoasemien talvitoiminnan ympäristövaikutuksia

- Lumi poistetaan kiitotieltä ensisijaisesti harjaamalla tai auramalla.
- Liukkaudentorjunnassa käytetään asetaatti- ja formiaattipohjaisia aineita. Ne hajoavat nopeasti, eivätkä sisällä tyypeä.
- Rakennamme ja remontoimme jäänpoisto- ja jäänestopaik-

koja, joilta käytetyt aineet saadaan tehokkaammin talteen. Investoimme jäänpoistoalueisiin vuosina 2010–2017 yhteensä 66 miljoonaa euroa. Helsinki-Vantaan lisäksi glykolia kerätään talteen Tampereen, Jyväskylän, Oulun ja Kuopion lentoasemilla.

- Seuraamme kenttäalueen kunnossapidossa tarkasti säätietoja ja kehitämme kelinseurantajärjestelmäämme.
- Ohjeistamme jäänpoistotoimintaa suorittavia maahuolintayrityksiä yhtenäisesti. Kannustamme käyttämään lentokoneiden lumen poistossa myös mekaanisia keinoja, esimerkiksi paineilmapuhallusta.

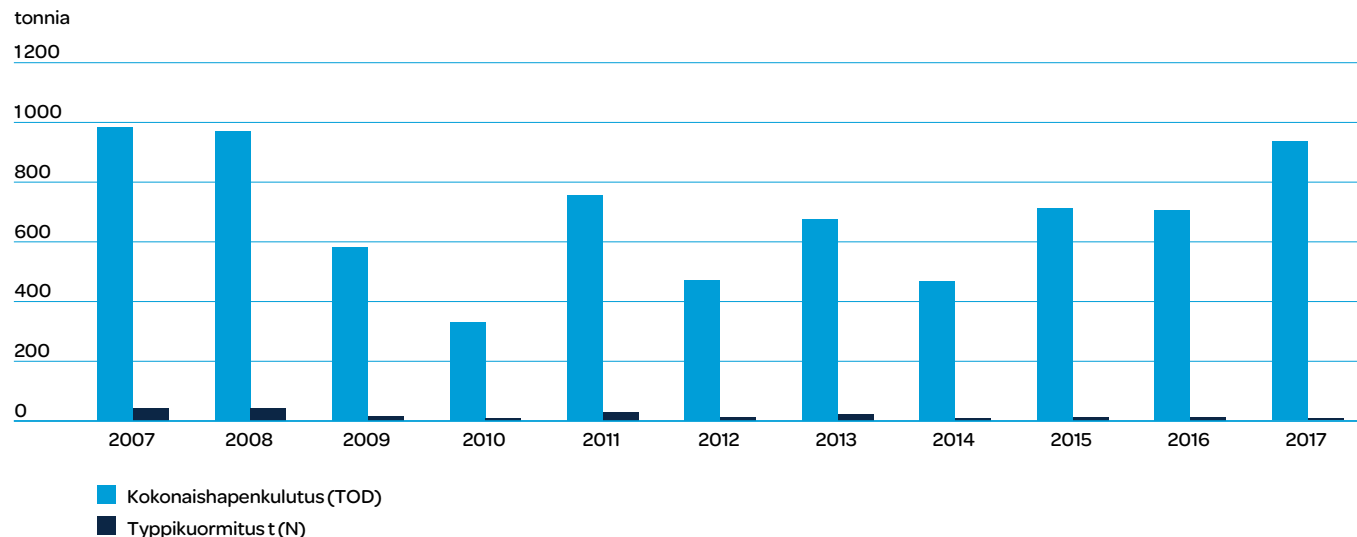
Vuoden 2017 toimenpiteitä

- Talvikaudella 2016–2017 Helsinki-Vantaalla käytetystä noin 1,7 miljoonasta glykolilitrasta 80 prosenttia (93) kerättiin talteen. Vuonna 2017 keräysaste oli Tampereella 52 prosenttia (45) ja Oulussa 70 prosenttia (39). Keräysasteissa on vaihtelevien sääolosuhteiden aiheuttamaa vuosittaista vaihtelua. Osa glykolista kiinnittyy lentokoneiden pintaan ja kulkeutuu keräyksen

ulottumattomiin.

- Helsinki-Vantaalla Kylmäojoan johdettavien hulevesien hallinnan ja oja järjestelyjen suunnitelmat toimitettiin Uudenmaan ELY-keskukselle keväällä 2017. Oja järjestelyiden toteutus aloitettiin syksyllä 2017.
- Helsinki-Vantaan hulevesien käsittelyyn käytettävien pengertaiden toiminnan selvitys valmistui. Selvitys on toimitettu Uudenmaan ELY-keskukselle.
- Helsinki-Vantaalla otettiin keväällä 2017 käyttöön BK-Hydro-meta Oy:n kehittämä vedenpuhdistuslaitteisto (Effe®) vähentämään propyleeniglykolin aiheuttamaa hajuhaittaa ja kuormitusta Veromiehenkylänpuron sivuojalla.
- Tampere-Pirkkalan, Kittilän ja Jyväskylän lentoasemilla uusittiin polttoaineen jakelupisteet vastaamaan uusimman standardin vaatimuksia.
- Verkostolentoasemilla jatkettiin jätehuollon järjestelyjen kehittämistä. Lentoasemille hankittiin vaaralliselle jätteelle tarkoitettua varastokontteja. Jätehuollon järjestelyjen katselmukset pidettiin Ivalon ja Kuusamon lentoasemilla.

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva biologinen hapenkulutus ja typpikuormitus



Liukkaudentorjunta-aineiden käyttö

Liukkaudentorjunta-aineiden kokonaismäärästä noin kolmannes käytetään Helsinki-Vantaalla. Suurinta käyttötarve on lauhan talvisään aikaan. Myös liikennemäärät vaikuttavat käyttömääriin. Sääolosuhteiden vuoksi kemikaalien käyttö on vaihdellut viime vuosina. Käyttömäärien optimointiin pyritään jatkuvan koulutuksen, yhteisten toimintaohjeiden ja kelinseurantajärjestelmien avulla. Vuonna 2017 liukkaudentorjunta-aineiden käyttö kasvoi Helsinki-Vantaalla ja verkostolentoasemilla edellisiin vuosiin verraten. Sääolosuhteiden vuoksi liukkaudentorjunnan kannalta hankalimpia kuukausia olivat tammi-, marras- ja joulukuu.

Liukkaudentorjunta-aineista sekä jäänpoisto- ja jäänestoaaineista aiheutuva kuormitus

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva kuormitus vesistöihin on vähentynyt merkittävästi vuosituhannen vaihteesta urean käytöstä luopumisen myötä. Typpikuormitus on loppunut lähes

kokonaan ja hapenkulutuskuormitus on laskenut parhaimmillaan noin kolmasosaan 1990-luvun alusta. 2000-luvulla olemme siirtyneet useilla lentoasemilla vähiten ympäristöä kuormittavan nestemäisen formiaatin käyttöön. Viime vuosina muutoksia kuormituksessa on aiheuttanut säätiloista aiheutunut käyttömäärien vaihtelu.

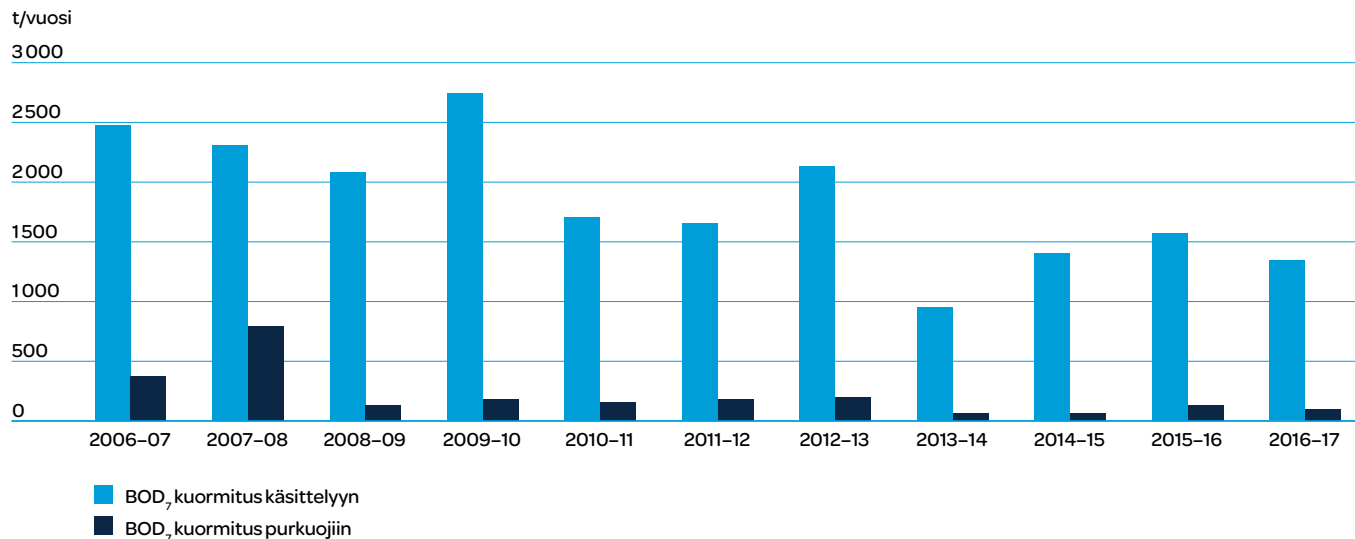
Helsinki-Vantaalla tapahtui marraskuussa nestemäisen formiaattisäiliön hidaskuoro. Päästön suuruus oli noin 35 tonnia. Tapahtumapaikkaa ympäröivistä pinta- ja pohjavesinäytekäytävistä otetuissa näytteissä ei havaittu vaikutuksia veden laatuun. Vesitarkkailu vahingon vaikutusten varalta jatkuu kevään 2018.

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

Liukkaudentorjunta- ja jäänestokemikaalien käyttö 2017

Lentoasema	Liukkaudentorjunta- ja jäänestokemikaalit				
	Urea t	Ase- taatti 100% t	Formi- aatti 100% t	Beta- iini 100% t	Glykoli 100% m ³
Enontekiö	0	0	6	0	27
Halli	0	27	0	0	0
Helsinki-Vantaa	0	0	1368	0	1742
Ivalo	0	44	0	0	44
Joensuu	0	0	37	0	23
Jyväskylä	0	105	0	15	9
Kajaani	0	0	13	0	10
Kemi-Tornio	0	60	0	0	5
Kittilä	0	125	0	0	66
Kokkola- Pietarsaari	0	41	0	0	6
Kuopio	0	92	0	0	25
Kuusamo	0	0	67	0	17
Maarianhamina	0	17	0	0	0
Oulu	0	0	190	0	83
Pori	0	0	33	0	12
Rovaniemi	0	115	0	0	77
Savonlinna	0	0	6	0	1
Tampere- Pirkkala	0	160	0	0	30
Turku	0	165	0	0	52
Utti	0	0	11	0	0
Vaasa	0	0	114	0	25
Yhteensä	0	951	1847	15	2254

Biologinen hapenkulutuskuormitus käsittelyyn ja purkuoihin Helsinki-Vantaan lentoasemalla



Helsinki-Vantaan lisäksi glykolipitoisia hulevesiä kerätään imu-riautoilla Tampere-Pirkkalan, Oulun, Kuopion ja Jyväskylän lentoasemilla.

Tampere-Pirkkalan lentoasemalla tapahtui lokakuussa maa-huolintayhtiön jäänpoistoaineen varastosäiliön ylitäyttö. Sadevesiviemäriin kulkeutuneen päästön suuruus oli arviolta 2,5 m³. Alueen hulevesien purkuojasta otetuissa vesinäytteissä ei havaittu tapahtumalla olleen vaikutusta veden laatuun.

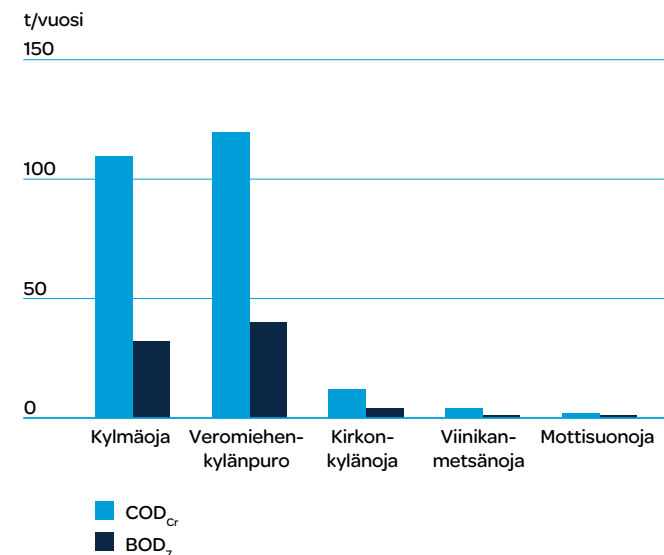
Happea kuluttavien aineiden määrää kuvataan kemiallisella ja biologisella hapenkulutuksella. Lentoasemalta tulevien pintavesien lisäksi läheisten soiden humuspitoiset vedet vaikuttavat kemialliseen hapenkulutukseen oja-vesissä. Ponnistelumme hulevesien hallinnassa ovat tuottaneet hyvää tulosta esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman itäpuolen Kylmäojassa. Kylmäojan kuormitus on vähentynyt merkittävästi 2000-luvun alusta, kun glykolivesien hallinta on parantunut ja lentokoneiden jäänesto- ja

poistokäsittelyjä tehdään keskitetyillä alueilla. Veden laadun paranemisen myötä esimerkiksi taimen on palannut Kylmäojaan ja Finavia on tukenut Vantaan kaupungin toimia [taimenen kutupaikkojen kunnostamisessa](#).

Paloharjoitustoiminta

Olemme tehneet yhteistyötä ympäristöviranomaisten kanssa perfluorattujen yhdisteiden esiintymisestä lentoasemien paloharjoituspaikoilla. Eräät näistä yhdisteistä ovat olleet yleisesti käytössä polttonestepalojen sammutusvaahdoissa vuoteen 2011 saakka, jonka jälkeen niiden käyttö on Euroopan yhteisön alueella kielletty. Finavian paloharjoitustoiminnassa kalvonestevaahdoja ei enää käytetä, vaan harjoituksissa sammutus tapahtuu vedellä. Rovaniemen ja Oulun lentoasemilla otettiin vuonna 2017 käyttöön uudet kaasusimulaattorit lentokonepalojen sammutusharjoituksissa.

Kemiallinen ja biologinen hapenkulutus eri purkuoihin Helsinki-Vantaan lentoasemalla talvikaudella 2016-2017



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, jonka vuoksi kaatopaikoille sijoitettavan sekajätteen osuus on vähentynyt ja vastaavasti hyötyjätteen osuus lisääntynyt.

Lentoasemien toiminnassa syntyneet jätemäärät on esitetty taulukossa. Jättemäärissä on mukana myös Finavian lentoasema-alueen toimijoilta sopimusperusteisesti vastaanottama jäte, mutta ei lentoasemilla käynnissä olleiden suurten rakennushankkeiden jätteitä.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelman tiedot löytyvät [täältä](#).

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 voi-

daan parhaalla mahdollisella tavalla käyttää hyödyksi.

Vuonna 2012 Finavia sai ympäristöluvan asfalttirouheen hyötykäyttöön Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Kiitotien ja rullausteiden päällystyksen yhteydessä jyrskittyä asfalttirouhetta hyötykäyttettiin vuonna 2017 muun muassa huoltoteiden ja pysäköintialueen päällysteenä yhteensä noin 7 200 tonnia. Kiitotien peruskorjauksen yhteydessä poistetut kivihiilitervaa sisältävät murskeet kuljetettiin asianmukaiseen käsittelyyn. Kivihiilitervaa on käytetty 1950–1960-luvuilla asfalttikerroksen alapuolella olevan murskeen sitomiseen.

Verkostolentoasemilla jatkettiin vuonna 2016 aloitettua jätahuoltokampanjaa. 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.

Jättemäärät lentoasemittain vuonna 2017, tonnia

Lentoasema	Sekajäte t	Hyötyjäte t	Vaarallinen jäte t
Enontekiö	0,2	28,7	0,0
Halli	2,2	17,4	4,0
Helsinki-Vantaa	0,5	2 387,9	44,6
Ivalo	0,5	249,0	0,3
Joensuu	1,6	20,7	0,5
Jyväskylä	0,0	46,0	1,1
Kajaani	8,5	14,0	5,9
Kemi-Tornio	0,0	13,6	0,2
Kittilä	60,9	35,0	18,8
Kokkola-Pietarsaari	1,1	16,8	8,5
Kuopio	0,0	81,1	1,6
Kuusamo	10,1	1,1	0,1
Maarianhamina	0,0	15,8	0,1
Oulu	0,0	116,0	2,7
Pori	4,0	22,8	1,7
Rovaniemi	0,0	99,5	5,8
Savonlinna	0,0	13,0	2,5
Tampere-Pirkkala	0,0	74,9	15,3
Turku	0,0	51,8	1,5
Utti	0,0	2,3	5,2
Vaasa	9,4	32,9	2,0
Yhteensä	98,9	3 340,2	122,4

Taulukossa on esitetty muutos edelliseen vuoteen verrattuna. Hyötyjätteeseen sisältyy kaikki materiaalina tai energiana hyödynnetty jäte. Vuonna 2017 lentoasemilla ei ollut pilaantuneiden maiden kunnostustöitä.

73

Raportointiperiaatteet
GRI-indeksi
Olennaisuustaulukko

74
77
84

GRI

Raportointi- periaatteet

Finavian yritysraportointi noudattaa Global Reporting Initiative (GRI) G4-ohjeiston perustason (core) sovelluslaajuutta. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitettua lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Raportoinnissa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysraportoinnille.

Raportin kattavuus

Tämän vastuullisuusraportin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu. Raportointi ja tunnusluvut kattavat ajanjakson 1.1.–31.12.2017. Raportissa on lisäksi otettu esille yksittäisiä tietoja tammi–maaliskuulta 2018, jotka on erikseen mainittu.

Yritysvastuun asiantuntija Mitopro Oy on tarkastanut Finavian vuosikertomuksen 2017 vastaavuuden GRI G4-ohjeistoon 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 noudatetaan 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. Lentoliikennetiedot perustuvat liikennetietokannan tietoihin.



Raportti noudattaa Global Reporting Initiative (GRI) G4-ohjeiston perustason (core) sovelluslaajuutta.

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 jatkuva toimiva melun ja reittien seuranta järjestelmä (ANOMS), johon tallentuvat tutkasyöteestä lentokoneen reittien tiedot sekä yhdeksältä melumittausasemalta melumittaustiedot. Järjestelmän tiedoilla saadaan raportointiin reittien jakauma ja reitit melualueiden laskentaa varten.

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 Liikennealuepalveluyksikkö.

Liukkaudentorjunta-aineiden kulutus on vuosikertomuksessa esitetty 100-prosenttisena, joka on saatu vähentämällä nestemäisten aineiden käyttömäärästä veden osuus 50 prosenttia. Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva hapenkulutuskuormitus lasketaan käyttämällä kunkin tuotteen biologisen hapenkulutuksen kerrointa (BOD₇). Poikkeuksena on urea, jonka laskentakerrotimeksi on käytetty sen muista poikkeavan hajoamisprosessin vuoksi teoreettista hapenkulutusta (ThOD). Käytetyt kertoimet ovat oheisessa taulukossa.

	BOD ₇ , mg/g
Nestemäinen asetaatti	300
Rakeinen asetaatti	670
Nestemäinen formiaatti	90
Rakeinen formiaatti	170
Nestemäinen betaiini (Betafrost)	720
Kiinteä betaiini	1440
Urea (ThOD)	2100

Liukkaudentorjunta-aineista tyyppikuormitusta aiheuttavat urea ja betaiini. Urean aiheuttaman tyyppikuormituksen 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 nestemäärästä (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 moottorityytit. 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 kulutukseen 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 käsittää 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 jätehuoltoyrityksiltä 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, energijäte, 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 2017 keskimääräisen henkilömäärän mukaisesti henkilöstöä vakituudessa 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 avattujen keskustelujen määrään.

Matkustajatytyväisyys

Verkoston matkustajatytyväisyystutkimuksen tiedonkeruu on tehty henkilökohtaisina haastatteluina 15 lentoasemalla lähtöporttialueella. Haastatteluiden määrä on suhteutettu matkustajamääriin, ja haastatteluja on vuodessa 200–570 per lentoasema (yhteensä noin 5280 vuonna 2017).

Tulos lasketaan yhdeksän mitattavan asian keskiarvojen keskiarvoista. Vuonna 2017 ja sitä edeltävänä vuonna tutkimuksen toteutti Red Note.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla asiakastytyväisyyttä 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 2017 haastateltiin noin 4184 matkustajaa.

Palautetta Finavian yritysvastuuraportoinnista voi lähettää osoitteeseen comms@finavia.fi.

GRI-indeksi

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Strategia ja analyysi			
G4-1	Toimitusjohtajan katsaus	Toimitusjohtajan katsaus	
G4-2	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Vastuullisuuden olennaiset teemat Toimintaympäristö ja megatrendit Arvonluonti Hallituksen toimintakertomus / Toimintaympäristö	
Organisaation taustakuvaus			
G4-3	Raportoivan organisaation nimi		Finavia Oyj
G4-4	Tärkeimmät tavaramerkit/brändit sekä tuotteet ja palvelut	Finavian liiketoiminta (Finavia.fi) Arvonluonti Hallituksen toimintakertomus / Liike- toiminnan kehitys ja muutokset konserni- rakenteessa	
G4-5	Organisaation pääkonttorin sijainti		Vantaa, Suomi
G4-6	Toimintamaat, joissa organisaatio toimii		Finavia toimii ainoastaan Suomessa.
G4-7	Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto	Hallituksen toimintakertomus / Osakkeet ja osakepääoma Hallinto- ja palkitsemisselvitys	
G4-8	Markkina-alueet	Vuosi 2017 / Avainluvut Hallituksen toimintakertomus / Liikenteen kehitys ja muutokset konsernirakenteessa	
G4-9	Raportoivan organisaation koko	Vuosi 2017 / Avainluvut Hallituksen toimintakertomus / Avainluvut	
G4-10	Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan raportoituna	Henkilöstö vuonna 2017	
G4-11	Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö	Tietoa Finavian henkilöstöstä	
G4-12	Organisaation toimitusketju	Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa Arvonluonti	
G4-13	Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla	Hallituksen toimintakertomus / Liike- toiminnan kehitys ja muutokset konserni- rakenteessa	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-14	Varovaisuuden periaatteen noudattaminen		Finavia noudattaa toiminnassaan varovaisuuden periaatetta. Finavia varautuu kaikessa toiminnassa ennalta ympäristöön liittyvien riskien ja haitallisten vaikutusten välttämiseen tai vähentämiseen.
G4-15	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet	Sidosryhmäyhteistyö	
G4-16	Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Sidosryhmäyhteistyö	
Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentarajat			
G4-17	Konsernin laskentaraja		Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt. Osakkuusyritys Taxi Point Oy on jätetty huomioimatta sen epäoleellisen vaikutuksen takia konsernin omaan pääomaan. Vuosikertomuksen yritysraportoinnin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu.
G4-18	Raportin sisällönmäärittely	Raportointiperiaatteet Vastuullisuuden olennaiset teemat	Finavia on määritellyt yritysraportin sisällön GRI G4-ohjeiston raportointiperiaatteiden mukaisesti.
G4-19	Olennaiset näkökohdat	Olennaisuustaulukko G4-17	
G4-20	Olennaisia näkökohtia koskevat laskentarajat organisaation sisällä	Raportointiperiaatteet	
G4-21	Olennaisia näkökohtia koskevat laskentarajat organisaation ulkopuolella		Tietoja ei ole kerätty Finavian organisaation ulkopuolelta.
G4-22	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa		Ei olennaisia muutoksia aiemmin raportoiduissa tiedoissa.
G4-23	Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja näkökohtien laskentarajoissa		Ei olennaisia muutoksia raportin laajuudessa tai näkökohtien laskentarajoissa.
Sidosryhmävuorovaikutus			
G4-24	Luettelo organisaation sidosryhmistä	Sidosryhmäyhteistyö	
G4-25	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	Sidosryhmäyhteistyö	
G4-26	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	Sidosryhmäyhteistyö	
G4-27	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	Sidosryhmäyhteistyö	
Raportin kuvaus			
G4-28	Raportointijakso	Raportointiperiaatteet	
G4-29	Edellisen raportin päiväys		Finavian edellinen vastuullisuusraportti julkaistiin 16.3.2017.
G4-30	Raportin julkaisu tiheys		Kerran vuodessa
G4-31	Yhteystiedot, josta voi kysyä raporttiin liittyviä lisätietoja	Raportointiperiaatteet	
G4-32	GRI-sisältövertailu		
G4-33	Lähestymistapa ulkoiseen varmennukseen		Raporttietoja ei ole varmennettu. Mitopro Oy on tarkastanut raportin vastaavuuden GRI G4-ohjeistoon.
Hallinto			
Hallintorakenne ja kokoonpanot			
G4-34	Hallintorakenne ja valiokunnat	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimielimet	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-35	Vastuunjako	Yritysvastuun johtaminen Hallituksen toimintakertomus Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
G4-36	Vastuuhenkilöt	Yritysvastuun johtaminen	
G4-38	Hallituksen kokoonpano	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
G4-39	Hallituksen puheenjohtajan asema	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
G4-41	Eturistiriitojen välttäminen	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Lähipiiri- liiketoimet	
Hallituksen rooli organisaation tarkoituksen, arvojen ja strategian määrittelyssä			
G4-42	Hallituksen rooli organisaation tarkoituksen, arvojen ja strategian määrittelyssä	Hallitus (Finavia.fi) Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallinto ja toimitukset	
Hallituksen rooli riskien hallinnassa			
G4-45	Hallituksen rooli riskien tunnistamisessa ja hallinnassa	Yritysvastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
G4-46	Riskienhallinnan tehokkuuden arviointi	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
G4-47	Riskiarviointien frekvenssi	Yritysvastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäi- nen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus	
Hallituksen rooli taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristövastuun suorituksen arvioinnissa			
G4-51	Hallituksen ja ylimmän johdon palkitseminen	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Palkka- ja palkkioselvitys	
G4-52	Palkitsemisjärjestelmät	Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Hallituk- sen palkitseminen	
Liiketoiminnan eettisyys			
G4-56	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	Yritysvastuun johtaminen Hallinto- ja palkitsemisselvitys / Sisäinen valvonta, riskienhallinta ja sisäinen tarkastus Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Arvonluonti	Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa finavialaisten työhön pereh- dytystä. Esimiesten tehtävänä on valvoa, että ohjeita noudatetaan ja myös toimia itse esimerkillisesti. Toimintapolitiikat, eettiset periaat- teet sekä toimintakäsikirjoihin ja toimintalinjauksiin liittyvät ohjeet on tallennettu yhtiön intranettiin ja niihin on pääsy koko henkilöstöllä.

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Erityinen sisältö			
Johtamistavan kuvaus			
	Yleinen johtamistavan kuvaus (DMA)	Vastuullisuuden olennaiset teemat Yritysvastuun johtaminen Taloudelliset tavoitteet ja toiminta- edellytykset Näin hallitsemme lentoturvallisuutta Palvelu ja asiakaskokemus Henkilöstön kehittäminen Ympäristötyö Finaviassa 2017	
Taloudellinen vastuu			
Taloudelliset tulokset			
G4-EC1	Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen	Taloudellinen lisäarvomme sidosryhmille	
G4-EC4	Valtiolta saadut avustukset		Finavia sai valtiolta energiatukia vuonna 2017 13 896,05 euroa.
Markkina-asema			
AO1	Vuosittainen matkustajamäärä jaoteltuna kotimaan ja ulkomaan lentoihin	Vuosi 2017 / Avainluvut Hallituksen toimintakertomus / Liikenteen kehitys Arvonluonti	
AO2	Vuotuinen lentojen kokonaismäärä	Kiitoteiden käyttö ja liikenteen jakautuminen Arvonluonti	
AO3	Rahdin määrä		Rahdin määrä kasvoi 6,1 prosenttia.
Välilliset taloudelliset vaikutukset			
G4-EC7	Infrastruktuuri-investointien ja yleishyödyllisten palvelujen tuen kehitys ja vaikutukset	Helsinki-Vantaan kehittäminen Hyväntekeväisyys ja sponsorointi- periaatteet	
G4-EC8	Merkittävät epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	Taloudellinen lisäarvomme sidos- ryhmillemme Finavia veronmaksajana	
Ostokäytännöt			
G4-EC9	Paikallisten ostojen osuus	Yhteistyö toimittajien ja kumppanien kanssa	Prosenttiosuutta ei raportoitu.
Ympäristövastuu			
Materiaalit			
G4-EN1	Materiaalien käyttö painon tai määrän mukaan	Vesi- ja maaperäpäästöt / Liukkaudentor- junta- ja jäänestokemikaalien käyttö 2017 Jätteet	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-EN2	Kierrätettyjen materiaalien osuus		Talvikaudella 2016–2017 Helsinki-Vantaalla käytetystä noin 1,7 miljoonasta glykolilitrasta 80 prosenttia (93) kerättiin talteen. Jyväskylässä talteen kerättiin 11 prosenttia. Vuonna 2017 keräysaste oli Tampereella 52 prosenttia (55 prosenttia kolmen vuoden liukuva keskiarvo), Oulussa 70 prosenttia (39) ja Kuopiossa 29 prosenttia. Glykoli pyritään käyttämään uudelleen jäänpoistossa ja -estossa.
Energia			
G4-EN3	Organisaation oma energian kulutus	Energian ja veden kulutus	
G4-EN6	Energjakulutuksen vähentäminen	Energian ja veden kulutus Ympäristötyö Finaviassa 2017	
G4-EN7	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	Energian ja veden kulutus	
Vesi			
G4-EN8	Kokonaisvedenotto	Energian ja veden kulutus	
AO4	Hulevesien laatu	Vesi- ja maaperäpäästöt	
Luonnon monimuotoisuus			
G4-EN11	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			
G4-EN15	Suorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 1)	Energian ja veden kulutus	
G4-EN16	Epäsuorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 2)	Energian ja veden kulutus	
G4-EN17	Muut epäsuorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 3)		
G4-EN19	Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	Energian ja veden kulutus	
G4-EN21	Typen oksidien (NO _x) ja rikkioksidien (SO _x) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaan	Päästöt ilmaan Energian ja veden kulutus	
Jätevedet ja jätteet			
G4-EN22	Päästöt vesistöön	Vesi- ja maaperäpäästöt	
G4-EN23	Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsiteltävän mukaisesti	Jätteet	
G4-EN24	Merkittävät vuodot	Vesi- ja maaperäpäästöt	Helsinki-Vantaalla tapahtui marraskuussa nestemäisen formiaattisäiliön vuoto.
AO6	Lentokoneiden ja kiitoteiden jäänestoaineiden käyttö ja käsittely	Vesi- ja maaperäpäästöt	
Tuotteet ja palvelut			
G4-EN27	Tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutusten vähentäminen	Lentokonemelun hallinta Päästöt ilmaan Energian ja veden kulutus Kiitoteiden käyttö Vesi- ja maaperäpäästöt Jätteet Ympäristötyö Finaviassa 2017	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Määräystenmukaisuus			
G4-EN29	Merkittävät ympäristölainsäädäntöön ja -säännösten rikkomiseen liittyvät sakot ja ei-rahalliset sanktiot		Ei tapauksia vuonna 2017.
Yleiset			
G4-EN31	Ympäristösuojelun kokonaiskustannukset ja investoinnit	Ympäristöinvestoinnit Vuosi 2017	
Ympäristöasioihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit			
G4-EN34	Ympäristöasioihin liittyvän valitusmekanismin kautta rekisteröityjen, käsiteltyjen ja ratkaistujen epäkohtien lukumäärä	Ympäristöpalaute	
Melu			
AO7	Lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määrä	Lentokonemelun hallinta	
Sosiaalinen vastuu			
Henkilöstö ja työolosuhteet			
Työllistäminen			
G4-LA1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus	Henkilöstö vuonna 2017	Ei raportoitu sukupuolittain tai ikäryhmittäin.
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet			
G4-LA4	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisirtisanomisaika		YT-neuvotteluissa noudatetaan työehtosopimuksen ja lain mukaisia aikoja.
Työterveys- ja turvallisuus			
G4-LA6	Tapaturmat, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset	Työhyvinvointi	Ei kuolemantapauksia.
Koulutus			
G4-LA9	Keskimääräiset koulutustunnit vuodessa henkilöä kohden jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin	Henkilöstön kehittäminen	Henkilöstön koulutuspäivät raportoitu. Ei jaoteltua sukupuolen mukaan tai henkilöstöryhmittäin.
G4-LA11	Säännöllisten suoritusarviointien ja kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus	Raportointiperiaatteet	Kehityskeskustelujen piirissä on koko henkilöstö.
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet			
G4-LA12	Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma	Hallinto- ja palkitsemisellisyys / Henkilöstö vuonna 2017 Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	Finavian hallituksessa oli vuoden 2017 lopussa 6 jäsentä joista 3 oli naisia. Hallituksen keski-ikä oli 53 vuotta. Finavian johtoryhmässä oli vuoden 2017 lopussa 9 jäsentä joista 2 oli naisia. Johtoryhmän keski-ikä oli 51 vuotta.
Tasa-arvoinen palkitseminen			
G4-LA13	Naisten ja miesten tasa-arvoinen palkitseminen	Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus	Ei raportoitu työntekijäkatgorioittain.
Työoloihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit			
G4-LA16	Työoloihin liittyvän valitusmekanismin kautta rekisteröityjen, käsiteltyjen ja ratkaistujen epäkohtien lukumäärä		Ei tapauksia vuonna 2017

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Ihmisoikeudet			
Syrjinnän kieltäminen			
G4-HR3	Syrjintätapausten lukumäärä ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet		Vuoden 2017 aikana Suomen tuomioistuimissa oli vireillä yksi tapaus, jossa Finavia Oyj:n työntekijä vaati Finavialta hyvitystä väitetyn palkkasyrjinnän perusteella. Vantaan kärjäoikeus hylkäsi kanteen vuonna 2016, ja katsoi päätöksessään, ettei näyttöä sukupuoleen perustuvas- ta syrjinnästä ole. Työntekijä valitti asiasta hovioikeuteen, joka käsitteli asian 19.6.2017 ja piti voimassa kärjäoikeuden päätöksen. Kantaja on hakenut tämän jälkeen valituslupaa korkeimmasta oikeudesta.
Yhteiskunta			
Lahjonta ja korruption vastaisuus			
G4-SO4	Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä koulutus	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä	Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa finavialaisten työhön perehdytystä kaikissa liiketoimintayksiköissä.
G4-SO5	Lahjontatapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet		Ei tapauksia vuonna 2017
Poliittinen vaikuttaminen			
G4-SO6	Poliittisten tukien kokonaisarvo jaoteltuna maittain ja edunsaajittain	Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	Finavian hyväntekeväisyys- ja sponsorointilinjauksen mukaan lahjoituksia ei anneta poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille.
Kilpailun rajoitukset			
G4-SO7	Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet		Ei tapauksia vuonna 2017.
Määräystenmukaisuus			
G4-SO8	Lainsäädännön ja säännösten rikkomiseen liittyvät sakot ja ei-rahalliset sanktiot		Ei tapauksia vuonna 2017.
Tuotevastuu			
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus			
G4-PR1	Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi	Huolehdimme ilmailun turvallisuudesta	Prosenttiosuuksia ei raportoitu.
Tuote- ja palvelutiedot			
G4-PR5	Asiakastyytyväisyystutkimusten tulokset	Palvelut ja asiakaskokemus Hallituksen toimintakertomus / Liike- toiminnan kehitys ja muutokset konserni- rakenteessa	
Määräystenmukaisuus			
G4-PR9	Tuotteiden ja palveluiden käyttöön liittyvän lainsäädännön ja säännösten rikkomisesta aiheutuneiden merkittävien sakkojen rahamääräinen arvo		Ei tapauksia vuonna 2017.

Olennaisuustaulukko

Finavian olennaiset teemat suhteessa GRI G4:n vastuullisuusnäkökohtiin.

GRI G4:n mukainen näkökohta Finavian kannalta olennainen näkökohta

Taloudellinen vastuu	
Taloudelliset tulokset	Tehokkuus ja kannattavuus
Markkina-asema	Tehokkuus ja kannattavuus
Välilliset taloudelliset vaikutukset	Uudistumiskyky Tehokkuus ja kannattavuus
Ostokäytännöt	Avoin sidosryhmäyhteistyö Tehokkuus ja kannattavuus
Ympäristövastuu	
Materiaalit	Tehokkuus ja kannattavuus Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Energia	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset Tehokkuus ja kannattavuus
Vesi	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Luonnon monimuotoisuus	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Päästöt	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Jätevedet ja jätteet	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Tuotteet ja palvelut	Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso Uudistumiskyky Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio
Yleiset	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Ympäristöasioihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismi	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Melu	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Sosiaalinen vastuu	
Henkilöstö ja työolosuhteet	
Työllistäminen	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö

GRI G4:n mukainen näkökohta Finavian kannalta olennainen näkökohta

Työterveys ja -turvallisuus	Turvallisuus
Koulutus	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Tasa-arvoinen palkitseminen	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi
Työoloihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismi	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Ihmisoikeudet	
Syrjinnän kieltäminen	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Yhteiskunta	
Lahjonta ja korruption vastaisuus	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa Lainsäädäntö ja regulaatio
Poliittinen vaikuttaminen	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Kilpailun rajoitukset	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa Lainsäädäntö ja regulaatio
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Tuotevastuu	
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus	Turvallisuus Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso Lainsäädäntö ja regulaatio
Tuote- ja palvelutiedot	Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso