

Årsberättelse 2024

Sammanfattning



Stadstrafikens år 2024

År 2024 var ett år med tre stora projekt: Vi inledde trafikeringen av spårvagnslinje I3, slutförde brandsäkerhetsprojektet på Järnvägstorgets metrostation med ära och började använda den nya spårvagnsdepån i Brunakärr.

Genomförandet av alla strategite-man inom strategin mot hållbar tillväxt gick framåt under året. Strategin genomfördes per affärsverksamhet och med strategiska utvecklingsprogram genom hela organisationen. Cirka 400 av våra investeringsprojekt bidrog också till att uppnå de strategiska målen. Vi nådde våra strategiska mål för 2024 i sin helhet i fråga om kostnadseffektivitet och passagerarnöjdhet.

En av de viktigaste frågorna ifjol var att fastställa bolagets värden. Våra värden – Vi uppskattar och bryr oss, Vi är en del av lösningen och Vi lyckas tillsammans – skapar en grund för att utveckla vår verksamhetskultur. Vi inledde lanseringen av värdena i enheterna i slutet av året och fortsätter under 2025. Vi fortsätter också att satsa på utvecklingen och utbildningen av chefsarbetet.



Det här är Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab

Vi finns där för stadsborna i deras vardag.
År 2024 gjordes över 129 miljoner resor med
metro, spårvagn, Sveaborgsfärjan och stadscyklar.



Vi trafikerar spårvagnarna och producerar trafikeringsplanen för metron som en tjänst. Vårt dotterbolag Suomenlinnan Liikenne Oy ansvarar för person- och godstrafiken med Sveaborgs och Kronbergsstrandens färjor.

Våra nästan 330 yrkeskunniga anställda håller fastigheterna och spåren för metro- och spårvagnstrafiken i skick. Totalt har Stadstrafik Ab nästan 1 500 yrkeskunniga anställda inom olika branscher.



Vi ansvarar för den populära tjänsten Helsingfors stadscyklar, som användarna varit nöjda med år efter år.



År 2024 hade vi en omsättning på 259,2 miljoner euro. Vi är en betydande aktör inom kollektivtrafikbranschen, och vår omsättning växer från år till år.



Säkerheten är grunden till all vår verksamhet. Vår underhållspersonal ser till att infrastrukturen och utrustningen är säker, medan våra kontrollrum och väktare sörjer för resenärernas och trafikens säkerhet dygnet runt.

Vår unika kompetens behövs i flera stora spårtrafikprojekt i huvudstadsregionen, såsom Kronbroarna, spårvägsprojekten i västra Helsingfors samt depåprojekten. År 2024 investerade vi cirka 167,6 miljoner euro i ny infrastruktur för kollektivtrafik.

För oss betyder ansvarsfullhet att vi tillhandahåller tjänster av hög kvalitet som är kostnadseffektiva och miljövänliga, utan att glömma personalens välmående.

Stadstrafiken opererar och underhåller metrotåg samt infrastruktur och depåer för metron som ägs av Helsingfors stads trafikverk.

Resenärerna är nöjda med de tjänster vi producerar. Av alla former av kollektivtrafik var passagerarna i Helsingforsregionen år 2024 mest nöjda med vår snabbspårvägstrafik.

Stadstrafikens nyckeltal

Omsättning, miljoner €	259.2
Resultat, miljoner €	4.3
Balansräkning, miljoner €	1,227.8
Investeringar, miljoner €	167.6
Självförsörjningsgrad	21%
Rörelsevinst	7.3%
Trafikens tillförlitlighet	99.83%
Passagerarnöjdhet	90.7%
Personalens nöjdhetsindex	53.1
Passagerarantal, miljoner	141.7

Stadstrafik Ab 2024

Mängd personal	1,479
Stadstrafiks andel av kollektivtrafikresor i Helsingforsregionen	39%
Antal spårkilometer för spårvägar	140 km
Antal spårvagnshållplatser	311
Antal spårvagnar	148
Antal spårkilometer för metro	113 km
Antal metrostationer	30
Antal metrotåg	50
Antal stadscykelstationer	347
Antal stadscyklar	3,470



Vi trafikerar

Under rapportåret försämrades passagerarnas nöjdhet med den kollektiva trafik som vi producerar något jämfört med året innan. Nöjdast var snabbspårtrafikens passagerare, 96,7 procent. I metrotrafiken var 90,6 procent av passagerarna nöjda och i spårvägstrafiken 89,8 procent. Resultaten baserar sig på HRT:s kundnöjdhetsenkät.

Antalet trafikolyckor i spårvägstrafiken ökade jämfört med året innan. En snabbspårvagnskollision i oktober orsakade stora materiella skador. De mest typiska olyckorna var liksom tidigare år sidokollisioner samt att bilar svängde av framför spårvagnarna. Inga dödsolyckor inträffade. På snabbspårvägen inträffade 23 olyckor. I förhållande till trafikprestationen var olycksfrekvensen 3,2 gånger högre i innerstaden.

Vi strävar efter att förebygga olyckor genom att förlänga förarutbildningen samt öka

samarbetet mellan förarutbildningen och chefsarbetet inom trafiken. Säkerhetsincidenterna i metrotrafiken minskade bland annat tack vare metoderna inom chefsarbetet och förarutbildningen.

Behovet av nya spårvagnsförare fortsatte. År 2024 rekryterade vi rekordmånga, cirka 200, spårvagnsförare och antalet sökande var över 2 000. Cirka 500 personer ansökte om att bli metrotågförare och av dem valdes 40 till förarutbildning.

Under rapportåret reste 2 166 892 passagerare på Sveaborgslinjerna och 242 509 passagerare reste i Kronbergsstrandens trafik. Vi förnyade tekniken på Sveaborgs persontrafikfärja Suomenlinna 2. Samtidigt installerades utrustning som gör det möjligt att övervaka och analysera energiförbrukningen under driften på ett sätt som inte tidigare varit möjligt.

Stadstrafikens år 2024

	2024	2023
Antal passagerare i spårvägstrafiken, miljoner	49.3	44,2
Antal passagerare i metrotrafiken, miljoner	74.7	79
Antal passagerare på Sveaborgsfärjan, miljoner	2.4	2.2
Antal resor med stadsbussar, miljoner	2.6	2.5
spårvägstrafiken, platskilometrar, miljoner km*	796	703
Metrotrafiken, platskilometrar, miljoner km*	3,374	3,565
Av tidtabellsenliga avgångar i spårvägstrafiken kördes, %	99.81	99.72
Av tidtabellsenliga avgångar i metrotrafiken kördes, %	99.91	99.79

Vi satsar på säkerheten

Under rapportåret utvecklade vi riskhanteringsprocesserna genom att uppdatera anvisningarna, öka styrningen och resursfördelningen samt genom att skapa nya förfaranden särskilt för att på ett proaktivt sätt beakta förändringshanteringen, riskhanteringen i investeringsprojekt och riskhanteringen i driftskedet. Vi skapade en ny riskpanel inom ledningen för hanteringen av betydande risker. Vi har utvecklat utbildningen för tjänstemän och projektchefer.

Vi producerade framgångsrikt en effektiviserad riskbaserad lägesbild i synnerhet

vid metrons trafikavbrott sommaren 2024, starten av spårvägslinje 13 och ibruktagandet av depån i Brunakärr. Den spårtrafik som vi producerar är en samhällsrelaterad viktig funktion som kräver större beredskap än normalt för att garantera kontinuiteten.

Arbetet med att utveckla cybersäkerheten fortsatte enligt standarden ISO 27001. Under rapportåret utvecklade vi processer och kompetens samt förbättrade den konkreta övervakningsförmågan genom att börja använda ett kontrollrum för informationssäkerhet.



Vi bygger nytt

Entreprenören överlätt depån i Brunakärr till beställaren i maj. Under sommaren och hösten utfördes bland annat installationer och testning av utrustning och system samt utbildning av personal. Vi inledde spårvagnarnas operativa verksamhet under november och december.

Utvecklingsfasen för depåprojektet i Forsby som började 2023 slutfördes och i och med bygglovet övergick vi till att genomföra projektet. Under året utfördes förberedande byggarbeten på depåområdet innan verksamheten vid den gamla depån upphörde och området blev en byggplats.

Stadstrafiken ansvarar för byggandet av den cirka åtta kilometer långa spårbanan i projektet Kronbroarna. År 2024 framskred projektets byggarbete enligt tidtabellen för hela rutten, och i slutet av året var cirka 75 procent av hela spårvägen klar.

Stadstrafiken samt Vanda och Helsingfors stad beslutade om samarbete för att genomföra Vandaspåran. Projektet beviljades MBT-finansiering, vilket ledde till att projektets utvecklingsfas inleddes i december.

Vi konkurrensutsatte byggarna och planerarna av de planerade Västra Helsingfors spårväg, Snabbspårvägen Vik–Malm och Västra hamnens snabbspårväg. I alliansen buntas tre projekt ihop till ett program. Detta ger betydande synergifördelar med avsikten att till exempel förkorta byggtiden och minska olägenheterna som byggarbetena orsakar.

Stadstrafiken ingick ett avtal med Skanska om att bygga en ny banreparationsverkstad i Stensböle. Projektet fick bygglov och byggandet började i april. Därtill byggs en ny verkstad för bytesdelar i metrodepåns utvidgningsdel, som blir färdig i maj 2025.



Vi håller infrastrukturen och fastigheterna i skick

Metrostationen vid järnvägstorget var stängd för metrotrafik i tre månader sommaren 2024 på grund av arbetet med att förbättra stationens brandsäkerhet. Vi var även tvungna att stänga av trafiken vid förgreningen till Mellungsbacka. Vi reparerade broarna vid Västerkullavägen, gångtunnlarna vid Understensvägen och Svartbäcksstigen samt förnyade vi växlarna mellan Östra centrum och Mellungsbacka. På plattformsområdet vid Gårdsbacka metrostation reparerade vi betongkonstruktionerna och förnyade plattformens golvstenar, ytkonstruktioner och utrustning samt ingångarnas konstruktioner och ytmaterial.

Bron vid Tågvägen visade sig vara i sämre skick än väntat, varvid vi hösten 2024 inledde åtgärder för att bygga tillfälliga stöd och påskynda en grundlig renovering.

Stadstrafiken deltog i planeringen av utvidgningen av Kvarnbäckens central för hälsa och välbefinnande samt i byggandet av Kampens central för hälsa och välbefinnande i fråga om metrostationens biljetthall. Biljetthallen på Fredriksgatan för Kampens metrostation revs våren 2024. En ny biljetthall byggs i gatunivån för centralen för hälsa och välbefinnande.

Vi planerade en renovering av biljetthallarna, servicebyggnaden och gårdsområdet vid Hertonäs metrostation. I metrostationen förnyas bland annat hissarna, rulltraporna och ytorna i biljetthallarna. Stadstrafiken fortsatte dessutom planeringen av bullerväggen mellan metrostationerna i Hertonäs och vid Igelkottsvägen.

Vi reparerade totalt 1 504 meter av stamspårvägens spår. Före utgången av året hade vi byggt 1 400 meter nya spår.



Vi utvecklar materielen

Stadstrafiken skaffar 30 nya stadsspårvagnar och 33 snabbspårvagnar samt reservdelar till dessa som stöd för deras livscykel i 30 år. I upphandlingen ingår också optioner för det växande spårvägsnätets behov. Upphandlingsförhandlingarna inled-

des hösten 2024 på basis av preliminära anbud. De nya stadsspårvagnarna ersätter de ledvagnar som används i spårvägstrafiken i innerstaden.

Den grundläggande renoveringen av tågen i M200-serien som tillverkades av Bombardier

2000–2001 inleddes 2023 blev färdig våren 2024. Dessutom inledde vi en marknadsdialog om upphandling av M400 metrotåg.

Stadstrafiken skaffade ett nytt röjningsfordon för att tillgodose det växande spårtrafiknätets behov.





Vi utvecklar nya tjänster

Användningen av stadscykel-tjänsten ökade 2024. Det gjordes cirka 2,6 miljoner resor med stadscyklar, varav cirka 2,3 miljoner i Helsingfors. Över 46 000 kunder registrerade sig för hela säsongen, vilket var fler än året innan.

Beredningen av den nya regionala stadscykel-tjänsten var på gång. Den är en enhetlig, lättanvänd och för användaren för-

månlig stadscykel-tjänst som fungerar i flera kommuner i regionen. Cykelcentret öppnades på en ny plats på evenemangs-platsen i Tölöviksparken i juni. Cykelgaraget i anslutning till Kajsatunneln öppnades i juli. På hösten testade Stadstrafiken och Helsingfors stads innovationsbolag Forum Virium Helsinki en ny typ av cykelparkering framför Kiasma.

Vi förbättrar kapaciteten

Inom metrons kapacitetsprojekt framskred upphandlingarna, systemet för tågens passagekontroll, radionätet, ställverkssystemet och spårströmkretsarna. Som en del av projektet gjorde vi också bland annat ändringar i signal- och säkerhetsanordningarna samt pilotförsök för passagerarstyrningen.



Vi tar hand om miljön

Stadstrafikens viktigaste miljökonsekvenser hänför sig till begränsning av och anpassning till klimatförändringen, energiförbrukning, biologisk mångfald, resursanvändning och cirkulär ekonomi samt avfall som uppstår från verksamheten. Vi har förbundit oss till att minska miljöeffekterna av våra tjänster under deras livscykel och ta hänsyn till miljöaspekterna i all vår verksamhet. Vårt strategiska mål är att vara koldioxidneutralt 2030, men redan 2025 strävar vi efter att vara utsläppsfria i fråga om direkta utsläpp och utsläppen av köpt energi från vår egen verksamhet.

Vi förklarar vårt strategiska mål med hjälp av programmet Hilkka för koldioxidneutral Stadstrafik. Under rapportåret utvecklade vi bland annat koldioxidhanteringen i byggprojekt, satte upp klimatmål för våra projekt, utredde utsläppen från byggandet och genomförde konkreta åtgärder för att minska utsläppen i projekten.

Vi ökade användningen av förnybart bränsle i våra egna arbetsmaskiner och vår egen materiel, och andelen förnybart bränsle var 41 procent under rapportåret. Vi kräver också att våra entreprenader använder för-

nybart bränsle. Likaså använder Sveaborgs trafik Ab förnybart bränsle i sina färjor. Andelen förnybart bränsle var elva procent under rapportåret. Utsläppen från bränsleförbrukningen låg ungefär på samma nivå som året innan.

Vi förbättrade energieffektiviteten i elförbrukningen både inom trafiken och i fastigheterna. Den el vi köper för trafiken är helt utsläppsfri, eftersom den produceras med kärnkraft. Vi producerar också förnybar energi i våra egna fastigheter. Produktionen av solkraftverket vid metrodepån i Kasäkern uppgick under rapportåret till 383 MWh, vilket motsvarar cirka sju procent av den el som depån förbrukar.

Även elförsörjningsstationen i Östra centrum har solpaneler med en produktion på 16,1 MWh under rapportåret. Vid spårvagns- och bussdepån i Brunakärr började vi använda ett jordvärmesystem som både värmer och koler depåbyggnaden. Uppskattningsvis 93 procent av depåns uppvärmningsenergi produceras med energiåtervinning och jordvärme. Vi planerar ett jordvärmesystem och ett solkraftverk även för den kommande depån i Forsby.

De direkta (scope 1) koldioxidutsläppen från Stadstrafiken ökade med åtta procent jämfört med året innan. Ökningen berodde på ökad bränsleförbrukning. De marknadsbaserade koldioxidutsläppen från köpt energi (scope 2), det vill säga de koldioxidutsläpp som beräknats med energiproducentens utsläppskoefficient, minskade med åtta procent från året innan. Minskningen berodde på att energieffektiviteten i fastigheternas elförbrukning förbättrades och att Helens utsläppskoefficient för fjärrvärme minskade.

De koldioxidutsläpp som beräknats utifrån var den köpta energin är belägen (scope 2), det vill säga koldioxidutsläppen som beräknats med energinätets genomsnittliga utsläppskoefficient, ökade med sex procent jämfört med året innan. Ökningen berodde på ökad förbrukning av fjärrvärme och trafik.

Vi främjade materialeffektiviteten och den cirkulära ekonomin vid planeringen av depåprojektet i Forsby, där vi bland annat utredde återanvändningen av betongkonstruktioner och tegelstenar. I underhållet genomförde vi två ändringar i materielen, som gjorde att vi inte behövde skaffa helt nya arbetsmaskiner.

