

# VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2016





# INNEHÅLL

<b>Verkställande direktörens översikt Kollektivtrafiken i Helsingforsregionen och HST</b>	<b>4</b>	<b>Kundtjänst och kvalitet</b>	<b>20</b>
<b>Spårvägstrafiken</b>	<b>6</b>	<b>Säkerhet</b>	<b>22</b>
<b>Metrotrafiken</b>	<b>8</b>	<b>Personal</b>	<b>24</b>
<b>Sveaborgstrafiken</b>	<b>10</b>	<b>Förvaltning och organisation</b>	<b>26</b>
<b>Utvecklandet och underhållet av infrastrukturen för kollektivtrafik</b>	<b>12</b>	<b>Direktion</b>	<b>28</b>
<b>Utveckling av tjänsterna och verksamheten</b>	<b>14</b>	<b>Bokslut</b>	<b>29</b>
<b>Ansvar</b>	<b>16</b>	<b>Resultaträkning</b>	<b>33</b>
	<b>18</b>	<b>Finansieringsanalys</b>	<b>33</b>
		<b>Balansräkning</b>	<b>34</b>
		<b>Nyckeltal</b>	<b>34</b>
		<b>Beräkningsgrunder för nyckeltal</b>	<b>35</b>
		<b>Kontaktuppgifter</b>	<b>36</b>

## **HST främjar en välfungerande, livskraftig och trivsamt Helsingforsregion genom att producera miljövänliga och högklassiga trafiktjänster.**

I Helsingforsregionen görs årligen ungefär 367 miljoner resor med kollektivtrafiken. Av dessa företas 123 miljoner resor med HST: med spårvagn, metro eller Sveaborgsfärjorna. HST äger kollektivtrafikens infrastruktur i Helsingfors och har ansvaret för dess utveckling och underhåll.

Det finns 48 km dubbelspåriga spårvägslinjer och 21 km metrolinjer

Antalet spårvagnshållplatser är 293 och metrostationer 17.

HST:s omsättning år 2016 uppgick till 160 miljoner euro.

HST hade år 2016 i genomsnitt 1 163 anställda.

# ETT ÅR AV STORA FÖRÄNDRINGAR OCH INVESTERINGSBESLUT

**Åt 2016 var ett år av historisk betydelse för HST i många avseenden. Besluten om genomförandet av Spårjokern och Kronbroarna samt om den nya generalplanen för Helsingfors var mycket betydande lösningar som förstärker kollektivtrafiken. Det är sällsynt att ens ett beslut av denna storleksordning infaller under året. HST:s egna verksamhetsmodeller genomgick en grundlig reform, då affärsverket i början av året införde ett nytt ledningssystem, som innebar att de tidigare enheterna som baserats på trafikformer lades ned och fyra nya enhetsdirektörer började i nya uppgifter. Det nya målprogrammet som styr HST strategiskt fram till 2024 blev färdigt.**

**År 2016** inleddes med en betydande reform när HST:s ledningssystem och organisation förnyades och indelningen enligt trafikform utvecklades. Syftet med reformen är att förstärka synergierna mellan metro- och spårvägstrafiken och infrastrukturen för att förbättra HST:s lönsamhet. Ett stort antal direktörer, chefer, förmän och experter började i nya uppgifter. Under året gjordes stora satsningar på att etablera det nya ledningssystemet och inleddes arbetet med att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för materieln, infrastrukturen och fastigheterna.

Målprogrammet för åren 2016–2024, som fastställer grunderna för utvecklandet av HST:s verksamhet, godkändes i direktionen 12.5.2016.

## HST överskred sina ekonomiska resultatmål åter en gång.

Målprogrammet definierar de strategiska mål som resulterar i att HST uppnår sitt målsatta läge år 2024 samt de åtgärdsåtgärder som förverkligar de strategiska målen. Åtgärdsprogrammet bereddes i samarbete mellan HST:s direktion, ledningsgrupp, chefer, personal och intressentgrupper.

I juni meddelade Länsimetro Oy att ibruktagandet av västmetron senareläggs, och i början av oktober

meddelade Länsimetro Oy om en ytterligare senareläggning. När det blivit klart att ibruktagandet senareläggs, anpassade HST sina egna förberedelser och strävade efter att ge Länsimetro Oy ett så gott stöd som möjligt så att metron blir färdig högklassigt och tryggt och att trafiken kan inledas så snart som möjligt. När infrastrukturen blir färdig överläter Länsimetro Oy både banan och stationerna till HST, som sköter om dem. Det är mycket viktigt för HST att trafiken i västmetron kan inledas framgångsrikt, och HST förbereder sig på olika sätt för sina uppgifter som gäller trafiken och hanteringen av infrastrukturen. Västmetrons ställverk provkördes under det senare halvåret med topphastigheten 80 km/h längs hela linjen. Länsimetro Oy höjde projektets totala kostnadsprognos i två repriser under året, först på våren till 1 088 mn euro och sedan på hösten till 1 186 mn euro.

Inom metrotrafiken övergick HST i mitten av augusti trots västmetrons dröjsmål till kortare tåg på 90 meter och till en turintervall på 2,5 minuter under rusningstid, vilket ökade metrons kapacitet med 7 procent under rusningstid. Trafiken med kortare turintervaller löpte bra och metron har behållit sin ställning som kollektivtrafikens krona i regionen.

I slutet av juli kolliderade ett nytt M300-metrotåg som provkördes på natten med ett parkerat metrotåg i Östra centrum. Cirka en månad senare kolliderade en av HST:s banlast-

bilar som utförde en varutransport på Länsimetros byggarbetsplats med ett metrotåg som parkerats för natten. Bägge händelser var sådana som inte borde ha varit möjliga, men till följd av flera sammanfallande mänskliga fel och systemfel inträffade de i alla fall. HST inledde arbetet för att utveckla säkerhetsledning och -kulturen år 2016. Nolltolerans i säkerhetsfrågor är en viktig princip i HST:s verksamhet.

Lagen om spårbunden stadstrafik trädde i kraft 1.3.2016. I anslutning till







lagens ikraftträdande uppdaterade HST sitt säkerhetsledningssystem och förstärkte sitt samarbete med Trafi.

Genomförandet av Spårjokern inleddes, då projektplanen för banprojektet (275 M€) godkändes i både Helsingfors och Esbos stadsfullmäktige i juni. Projektet genomförs under HST:s ledning i samarbete mellan Helsingfors, Esbo och HST. Projektplanen (107 M€) för de 29 dubbelriktade spårvagnar som behövs för Spårjokers trafik godkändes i Helsingfors stadsfullmäktige 29.9.2016. HST och

Transtech undertecknade upphandlingskontraktet i december.

Projektplanen (259 M€) för Kronbroarna, som omfattar en spårvagnsförbindelse från Brunnsgratan i Helsingfors centrum till Degerö centrum, godkändes i Helsingfors stadsfullmäktige 31.8.2016. HRT och HST fortsätter projektet genom att förbereda byggnadsplaneringen. Spårvägstrafiken på Kronbroarna börjar enligt uppskattning år 2026.

Upphandlingen av de nya M300-metrotågerna och Artic-spårvagnarna fortskred väl. I slutet av året hade Helsingfors fått ta emot 19 nya metrotåg och 18 spårvagnar. Största delen av dem hade också tagits i användning i passagerartrafiken.

HST och Bombardier hittade ingen tillfredsställande lösning för att fortsätta underhållsavtalet för Variotram-vagnarna. I december tecknade HST avtal med Transtech om leverans av 20 Artic-spårvagnar. De ska ersätta de Variotram-vagnar som tas ur bruk.

Helsingfors stadscykeltjänst första fas, som omfattar 500 cyklar och 50 cykelstationer, togs i bruk 2.5.2016. Tjänsten blev mycket populär från första början och den gavs tre priser som erkänsla för att de gjorde staden roligare, främjade ett sunt levnadssätt och utvecklade den intelligenta staden. Tjänsten utvidgas våren 2017 så att dess skala tredubblas, och ett avtal har ingåtts om test av tjänsten också i Esbo.

Ombyggnaden av Hagnäs metrostation och förbättringsarbetena

i Sveaborgsfärjans terminal på Sveaborg inleddes. Byggarbetet på den tillfälliga förvaringshallen för spårvagnar på depån i Forsby och utbyggnaden av pausrummet för metroförarna i Östra centrum påbörjades.

HST överskred sina ekonomiska resultatmål åter en gång. HST:s ekonomiska resultat överskred budgeten för femtonde året i rad. Det ekonomiska resultatet för år 2016 var 2,6 mn euro. Omsättningen ökade med 4,3 procent från år 2015.

**Ville Lehmoskoski**  
Verkställande direktör



# STADENS BÄSTA RÖRELSE – HST

**Kundorientering är en av HST:s kärnvärderingar. Indikatorerna för kundnöjdhet har stannat på de senaste årens goda nivå.**

**År 2016 transporterade HST** sammanlagt 123 miljoner passagerare, vilket motsvarar över hälften av alla resor i den interna kollektivtrafiken i Helsingfors. Kundtillfredsställelsen med spårvägs- och metrotrafiken stannade på samma goda nivå som under tidigare år. Båda överskred betyget 4 på skalan 1–5.

I Helsingforsregionen företogs år 2016 sammanlagt 367,2 miljoner resor. Kollektivtrafiken i regionen ordnas av samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). HST producerar tjänsterna inom spårvägs-, metro- och färjetrafiken. Produktionen av trafiktjänsterna baserar sig på långa trafikeringsavtal. Avtalen för spårvägs- och metrotrafiken gäller åren 2010–2024 och avtalen för färjetrafiken gäller 2010–2017. I maj 2016 tog HST även ansvaret för stadscykel-tjänsten, vars popularitet överträffade alla förväntningar.

I HRT:s kundnöjdhetsundersökningar ger kunderna det högsta betyget till Sveaborgs färjetrafik (4,39) och till metrotrafiken (4,29). Tågtrafiken (4,19) gick förbi spårvagnstrafiken (4,17) med en knapp marginal. Busstrafiken fick betyget 4,02. Som

helhet var passagerarna nöjda med HRT:s trafik eftersom deras totala betyg var 4,12.

HST äger fordonen som används och depåerna som behövs. Kostnaderna för dessa täcks med de ersättningar som tas ut för trafikeringen. År 2016 transporterade HST nästan 123 miljoner passagerare, vilket är 33,5 procent av passagerarna i hela regionen.

Som ägare till kollektivtrafikens infrastruktur ansvarar HST för utvecklingen och underhållet av bland annat metro- och spårvagnsspåren, metrostationerna och spårvagnshållplatserna, de stationer längs Mårtensdalsbanan som ligger på Helsingfors område samt terminalerna för färjetrafiken till och från Sveaborg. HRT deltar i kostnaderna för infrastrukturen genom att betala till HSL en så kallad infrastrukturersättning som täcker samtliga förvaltnings- och underhållskostnader för infrastrukturen samt 50 procent av infrastrukturens kapitalkostnader.

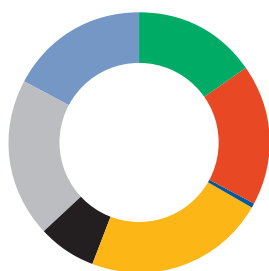
Till HRT:s uppgifter hör bland annat planeringen av trafiksystemen i de kommuner som ingår i samkommunen, att planera och styra kollektiv-

trafiken på sitt verksamhetsområde och främja dess verksamhetsbetingelser, upphandla kollektivtrafiktjänsterna för samkommunen, godkänna biljettsystemet för kollektivtrafiken samt trafiktaxorna i samkommunen, marknadsföringen och passagerarinformationen för kollektivtrafiken

**HST transporterade sammanlagt 123 miljoner passagerare, vilket motsvarar över hälften av alla resor i den interna kollektivtrafiken i Helsingfors.**

samt anordnande av biljettförsäljning och biljettkontroller. Dessutom ska HRT i samråd med kommunerna och övriga berörda instanser medverka i planeringen av utvecklings- och underhållskostnaderna för kollektivtrafikens infrastruktur. ■

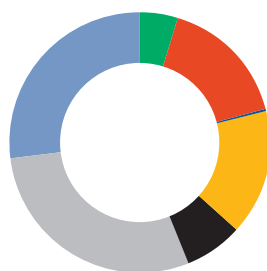




#### RESOR PÅ HRT:S OMRÅDE 2016

	MN
Spårvagn	56,6
Metro	64,1
Sveaborgsfärjan	2,2
Helsingfors bussar	82,5
Övriga interna bussar	26,6
Regionbussar *	72,2
Tåg	63,1
<b>Sammanlagt</b>	<b>367,2</b>

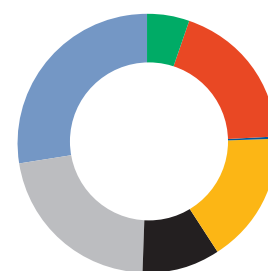
\* inkl. U-linjerna



#### PASSAGERARKILOMETER PÅ HRT:S OMRÅDE 2016

	MN
Spårvagn	124,5
Metro	403,7
Sveaborgsfärjan	5,8
Helsingfors bussar	396,1
Övriga interna bussar	176,7
Regionbussar *	735,4
Närtåg i HRT-området	675,9
<b>Sammanlagt</b>	<b>2518,3</b>

\* inkl. U-linjerna



#### SEAT KILOMETRES IN THE HRT REGION 2016

	MN
Spårvagn	612,0
Metro	2119,4
Sveaborgsfärjan	28,6
Helsingfors bussar	1834,0
Övriga interna bussar *	1110,8
Regionbussar **	2448,1
Närtåg i HRT-området	3071,9
<b>Sammanlagt</b>	<b>11224,9</b>

\* inkluderar inte KOS-trafiken som används i busstrafiken i Kervo, Kyrklätt och Sibbo

\*\* inkluderar inte U- eller KOS-trafiken



# DE NYA ARTIC-SPÅRVAGNARNA BLIR EN ALLT VANLIGARE SYN PÅ GATORNA

18 nya Artic-vagnar levererades till Helsingfors år 2016.

**Antalet passagerare började öka inom spårvägstrafiken** och utgjorde år 2016 totalt 56,6 miljoner, vilket är 1,4 miljoner fler än år 2015.

Kundnöjdheten förbättrades något: det totala betyget var 4,17 mot 4,16 år 2015. Av delfaktorerna i det totala betyget förbättrades betygen för vagnarnas snygghet och förarnas sätt att köra, medan betyget för hur

spårvagnarna håller tidtabellerna blev sämre.

Leveranserna av nya serieproducerade Artic-spårvagnar till Helsingfors inleddes i januari 2016. Under år 2016 levererades 18 vagnar av vilka 16 kunde tas i bruk i trafiken. Från hösttrafikens början sköttes trafiken på linje 9 i huvudsak med Artic-vagnar. 10 gamla ledvagnar togs ur bruk när

**Den nya linjen 5 ersatte linjen 4T i börja av sommartrafiken. Avgångarna på linje 4T överfördes till linje 4.**



de nya Artic-vagnarna kom i trafik. De ledade vagnarna lagras i metrodepån, där de väntar på att eventuellt tas i bruk i passagerartrafiken på nytt.

Under årets senare hälft beställdes ytterligare 20 Artic-vagnar, som ersätter Variotram-vagnar. Dessutom beställdes 29 längre Artic-vagnar som kan köra i två riktningar. De ska användas på Spårjokern. Artic-vagnarna, som ska ersätta Variotram-vagnarna, levereras åren 2018–2019 som en direkt fortsättning på den serie på 40 vagnar som är under leverans just nu.

Spårvägstrafikens trafikstyrning överfördes 5.2.2016 till Huvudstadsregionens trafikstyrningscentral i ämbetshuset i Böle. I trafikstyrningscentralen fungerar spårvägstrafikens trafikstyrning i samma lokaler med Trafikverkets vägtrafikstyrning tillsammans med Helsingfors, Esbo och Vanda städers operatör, polisens trafikljusstyrning och HRT:s störningskontroll.

Installationen av utrustning till HRT:s nya biljett- och informations-system på spårvagnarna började. Vid utgången av året hade ny utrustning installerats på 32 vagnar.

Den nya linjen 5 (Skatuddens terminal – Järnvägsstation) ersatte linjen 4T i början av sommartrafiken. Avgångarna på linje 4T överfördes till linje 4. Linje 5 trafikerar enligt behovet i anslutning till de fartyg som använder Skatuddens terminal. ■

## STATISTIK ÖVER SPÅRVÄGSTRAFIKEN

	2016	2015
Passagerare, mn	56,6	55,2
Linjekilometer, mn	5,6	5,5
Platskilometer, mn	612,0	594,8
Passagerarkilometer, mn	124,5	121,5
Vagnar vid årets slut	140	124
- ledvagnar,	82	82
varav delvis låggolv	52	52
- med låggolv	58	42
Vagnar i trafik under rusning		
- vintertrafik/våren	91	93
- sommartrafik	77	73
- vintertrafik/hösten	94	91
Antalet förare	444	418
Enligt tidtabell körda avgångar, %	99,84	99,2
Förbrukningen av körenergi inom spårvägstrafiken, GWh	29,6	28,9
(inkl. körenergi, uppvärmning av växlar, matarstationer)		





## DE NYA M300-TÅGEN BÖRJADE I PASSAGERARTRAFIKEN

**Metrons turintervall förkortades till 2,5 minuter under rusningstider på stamsträckan Kampen–Östra centrum.**

**Antalet passagerare fortsatte att öka inom metrotrafiken** och utgjorde år 2016 totalt 64,1 miljoner, vilket är 1,2 miljoner fler än år 2015.

Kundnöjdheten försämrades något: det totala betyget var 4,29 mot 4,30 år 2015. Av det totala betygets delfaktorer förbättrades betyget för vagnarnas snygghet, medan betyget för hur metron håller tidtabellen försämrades.

Västmetrons trafik skulle ursprungligen börja 15.8.2016. 10.6.2016 meddelade Länsimetro Oy att trafiken inte kan inledas enligt planerna. Bolaget fastställde inget nytt datum för inledande av trafiken under år 2016. Före Länsimetro Oy:s med-

delande hade HST förberett sig för inledandet av metrotrafiken bl.a. genom att utbilda 70 nya metrotågförare. Under det senare halvåret 2016 körde en del av dem provkörningar i västmetron och utförde ersättande uppgifter bland annat som stationsvärdar.

Enligt planen skulle metrotrafiken övergå till tåg som består av två vagnar och kortare turintervaller när trafiken i västmetron börjar. Reformen genomfördes 15.8.2016 torsdags att västmetron ännu inte kommit i gång. Både längs Nordsjö och Mellungsbacka förgreningar var turintervall vid rusningstid 5 minuter, vardagar och lördagar på dagtid och i början

**Nya linjebeteckningar M1 och M2 infördes i metron.**

av kvällen 7,5 minuter och alla dagar under den sena kvällen 10 minuter. På linjernas gemensamma avsnitt var turintervall hälften av de tider som nämns ovan. Samtidigt infördes nya linjebeteckningar i metron: M1 Gräsviken–Nordsjö och M2 Gräsviken–Mellungsbacka. Linjebeteckningarna visades dock ännu inte på tågen eller stationerna. Under rusningstider trafikerades varianten M2K Kampen–Mellungsbacka i stället för linje M2 eftersom trafik med 2,5 mi-





nuters intervaller till vändspåret i Gräsviken skulle ha varit för känslig för störningar.

Passagerartrafik med de nya M300-tågen började. Passagerare fick åka M300-tåget första gången på Mors dag. Då körde ett M300-tåg som ett rosentåg, där förare delade ut rosor till mammor. I juni testades det kortare turintervall och då körde tre M300-tåg i passagerartrafik.

Den egentliga passagerartrafiken inleddes i september. Totalt 19 av de 20 beställda M300-tågen har levererats till HST. Nio av dem togs i bruk i passagerartrafiken år 2016.

Den första kollisionen i metrotrafikens historia i Helsingfors inträffade på efternatten 27.7.2016, när ett metrotåg som var i provkörning kolliderade med ett parkerat skoltåg i Östra centrum. Olyckan ledde

inte till några personskador, men de båda tågen och banan på olycksplatsen vållades skador. Utredningen av olyckans orsaker pågår fortfarande. Rönningen av spåren efter olyckan och reparationen av banan på olycksplatsen förhindrade trafiken mellan Östra centrum och Nordsjö hela dagen 27.7.2016, vilket minskade antalet körda avgångar under hela året avsevärt. ■

## STATISTIK ÖVER METROTRAFIKEN

	2016	2015
Passagerare, mn	64,1	62,9
Vagnlinjekilometer, mn	14,7	15,0
Platskilometer, mn	2119,4	2166
Passagerarkilometer, mn	403,7	396,8
Metrotågenheter (M100- och 200-tågen tågenhet = 2 vagnpar)	46	27
-antalet tåg i M100-serien	20,5	18,5
-antalet tåg i M200-serien	6	6
-antalet tåg i M300-serien	19	0
Genomsnittlig körväg/tåg (km)	89 751	137 255
Enligt tidtabell körda avgångar, %	99,84	99,98
Antal förare vid årets slut	158	109
Förbrukning av elenergi, GWh	47,5	48,3

# YTTERLIGARE ETT PASSAGERARREKORD

**Antalet passagerare i Sveaborgs Trafiks färjetrafik ökade med hela 12,1 procent från året innan.**

**Sveaborgs Trafik Ab (SLL)** sköter passagerar- och servicetrafiken till Sveaborg. SLL är ett helägt dotterbolag till HST.

SLL sköter passagerartrafiken i enlighet med ett trafikeringsavtal med HST och enligt ett underentreprenadavtal som SLL tagit fram genom ett upphandlingsförfarande.

År 2016 trafikerade SLL med fartyget M/S Suomenlinna II, som bolaget äger, samt med underleverantörens fartyg M/S Tor och M/S Suokki. I passagerartrafiken gäller HRT:s tariffer på alla färjor.

Fordon transporteras i huvudsak med M/S Ehrensvärd som ägs av SLL. Fordonet tar även passagerare utan fordon. Fordon transporteras även med färjorna inom passagerartrafiken. I servicetrafiken gäller SLL:s egna tariffer.

Underskottet från servicetrafiken bekostas av HST. HST har ett avtal

om en andel som staten betalar för att täcka underskottet från servicetrafiken.

Bolagets produktivitet har utvecklats bland annat genom att öka an-

## **Ombyggnaden av terminalen vid huvudkajen på Sveaborg inleddes år 2016.**

vändningsgraden för den egna färjan, alltså Suomenlinna II. Genom effektivisering av arbetstider och material har också timkostnaden för trafikproduktionen kunnat hållas på en lägre nivå.

Ombyggnaden av terminalen vid huvudkajen på Sveaborg inleddes år 2016.

Sveaborgs Trafik Ab har samarbetat med andra ämbetsverk, affärsverk och bolag inom Helsingfors stadskoncern

till exempel genom upphandlingar hos stadens serviceproducenter. Upphandlingarna har gällt bl.a. användningen av lokaler, tillbehör, it- och ekonomiförvaltningstjänster samt telefontjänster.

Inom trafiken fortsatte den utökade trafiken som överenskommit med HST under lördagarna i september, då sommartrafiken i övrigt redan hade upphört.

Bland annat tack vare den förbättrade servicenivån fortsatte antalet passagerare på färjorna att öka år 2016 och trafiken satte nytt passagerarrekor- åter en gång. Med Sveaborgsfärjorna företogs 2,16 miljoner resor och transporterades 17 915 fordon under året. Under 2016 ökade passagerarmängden i färjetrafiken som sköts av Sveaborgs Trafik Ab med 12,1 procent från året innan medan antalet transporterade fordon minskade med 2,7 procent. ■





**SVEABORGS TRAFIK AB:  
EKONOMISKA NYCKELTAL OCH STATISTIK**

	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Omsättning, mn €	3,8	3,7
Resultat, 1 000 €	30,1	35,2
Personal	13	13
Biltransporter	17 915	18 410
Passagerare, mn	2,2	1,9
Soliditetsgrad, %	52,8	49,3

# BETYDANDE PROJEKT OCH FÖRBEREDELSE

## Ombyggnaden av Kvarnbäckens metrostation slutfördes, stora spårvägsprojekt påbörjades och depåernas framtid definierades

**Ombyggnaden av Kvarnbäckens metrostation** slutfördes enligt den planerade tidtabellen i juli 2016. Projektet överskred dess kvalitetsmässiga mål och underskred dess kostnadsprognos. Vid ombyggnaden av Kvarnbäckens metrostation renoverades ytorna samt förbättrades perrongens väderskydd och ledernas tillgänglighet.

Uppdateringen av metrorns guidesystem på metrorns område i Helsingfors började med installationer på Mellungsbacka station i slutet av år 2016. Det nya guidesystemet som HST planerat och genomförts i västmetron införs på alla stationer inom metron i Helsingfors senast sommaren 2017. Det nya guidesystemet gör guide- och informationsskyltarna lättare att upptäcka och gör användningen av skyltar enhetlig på alla stationer.

År 2016 påbörjades två betydande spårvägsprojekt: Spårjokern och Kronobroarna. HST ansvarar för genomförandet av Spårjokern medan Helsingfors stads byggnadskontor har det huvudsakliga ansvaret för genomförandet av Kronobroarna. HST började arbetet med Spårjokern redan på våren genom att uppgöra en utredning om formen av projektets genomförande, och Helsingfors och Esbos fullmäktige fattade beslut om projektet i juni. Hösten 2016 utformades en projektorganisation för Spårjokerns beställare. I organisationen arbetar tio personer. Dess uppgift är att inleda projektets planerings- och byggnadsskede år 2017. Projektet genomförs i alliansform. I projektet för Spårjokern ansvarar HST för genomförandet av depå-, ban- och materialupphandlingen.

Även Kronobroarna-projektet godkändes för genomförande i Helsingfors fullmäktige sommaren 2016. Kronobroarnas projektorganisation samlas i anslutning till Helsingfors stads byggnadskontor, som ansvarar för projektet. Av projektets finansiering gäller 63 procent spårvägen, och HST deltar i styrningen av projektet genom sin interna medverkan i projektet. HST ansvarar också för projekt som anknyter till Kronobroarna, till exempel för genomförandet av spårvagnsdepån på Degerö och för ändringsarbetena på Brunngatan.

HST fortsatte den utredningen av spårvagnsdepåerna i Helsingfors som inletts under tidigare år. Den nya generalplanen för Helsingfors, som godkändes sommaren 2016, tillsammans med de beslut om Spårjokern, Kronobroarna och andra infrastruktur- och materielprojekt som fattades år 2016 styr den framtida verksamheten vid spårvagnsdepåerna i Helsingfors. Den fleråriga utredningen bl.a. om utvecklingsbehoven vid depån i Forsby kopplas till HST:s depåstrategi, som färdigställs under första halvåret 2017. I strategin definieras rollerna för depåerna för spårvägarna i stadskärnan och dessa depåverksamheters omfattning långt in i framtiden.

I fråga om underhållet förnyades 3 120 meter räls och 500 sliprar på metrorns linjer. Underhållsslipning av rälsen på metrobanan gjordes i området kring växlar och vid stationer. Vid sidan av underhålls- och reparationsarbetena sysselsattes verksamheten av externa körningar och assisterande arbeten i västmetron, såsom halningar. Underhållsenheten förberedde sig också på att ta emot västmetrons

banan. Dessutom utfördes underhåll och renhållning av stations- och banområden.

Totalt cirka 4 600 meter spårväg och 15 växlar byggdes om. Rälsen på Böle bro från Östra Böle till Västra Böle flyttades till ett separat, förhöjt område. Den viktigaste arbetsplatsen under det senare halvåret var det nya banavsnittet på Stillahavsgatan, som går till den nya fartygsterminalen i Västra hamnen. Banavsnittet togs i bruk vintern 2016–2017. På Backasgatan byggdes ny grön bana. Det totala antalet banarbetsplatser under säsongen 2016 var 20. Utöver arbetsplatserna skötte HST underhållet och rengöringen av ban- och hållplatsområdena.

### År 2016 påbörjades två betydande spårvägsprojekt.

Totalt 59 hållplatsskydd avlägsnades eller byggdes på ersättande platser till följd av trafikarrangemang eller gatubyggnadsarbeten. Antalet moduler för hållplatsskydd i enlighet med avtalet om hållplatsskydd var totalt 1 487. Senareläggningen av västmetrons driftstart förorsakade extra skyltningsarbeten. På webben delades sammanlagt 9 500 hållplatstidtabeller ut. Tidtabeller delas ut två gånger om året. Utöver detta utfördes renhållning och underhåll av spårvagnshållplatsernas räcken och stänkskydd. Vid sidan av hållplatsutrustningen i Helsingfors interna trafik och regiontrafiken skötte HST fortsättningsvis också underhållet och renhållningen av hållplatsupphöjningarna inom spårvägstrafiken. ■





#### SPÅRVÄGAR 2016, KM

Linjebana (i en riktning)	97,0
varav på separat körfil	60,5
reservförbindelser	7,2
hall- och rangerspår	14,0
<b>Sammanlagt</b>	<b>178,7</b>

#### HÅLLPLATSER 2016, ST

	Tram	Bus
Hållplatser sammanlagt	293	2155
Med skyddstak	226	1092
Upphöjda platåer för hållplatser	275	



## GENOM SAMARBETE MOT MÅLEN

**HST:s interna verksamhetssätt förbättrades år 2016 bland annat genom att utveckla verksamhetsplanerna, ekonomiplaneringsprocessen och modellen för processledning.**

**I HST:s målprogram 2016–2024, som fastställdes i maj,** definierades att HST:s grundläggande uppgift är att producera och utveckla tjänster för hållbara resor högklassigt och kostnadseffektivt. Som HST:s värderingar definierades kundorientering, etik och gemenskap. HST:s löfte till passagerarkunder är att vara pålitlig och trygg och att göra vardagen enklare, och löftet till ägaren och beställarkunder är att ett effektivt HST tillför staden tempo och livskraft samt lockar att resa hållbart. Löftet till partners är att HST är en rejäl lagspelare som får saker att hända.

För att integrera målprogrammet i det dagliga arbetet utvecklades verksamhets- och ekonomiplanerings-

processen och utvecklingssamtalsförfarandena. Kommunikationen satsade på att göra målprogrammet allt bättre känt bl.a. genom att utarbeta en ritad video, affischer och en broschyr om målprogrammet.

Mätning av målprogrammet inleddes efter sommaren. Utifrån mätningen utarbetades nyckeltal som rapporteras månatligen. Uppföljningen av nyckeltalen är i fortsättningen en del av HST:s regelbundna ledningsgruppsarbete. Under det senare halvåret inleddes samtal om enhetlig och automatiserad rapportering med enheterna.

Implementeringen av LEAN-metoder inleddes vid HST med pilotprojekt inom de gemensamma tjänsterna. Pilotprojekten handlade

**Pilotprojekten fick ett gott mottagande och de gjorde verksamheten klarare.**

bland annat om materialhantering i lagren, beställningsprocessen samt organiseringen av postserviceställen. Pilotprojekten fick ett gott mottagande och de gjorde verksamheten klarare. De åtgärder som slogs fast i pilotprojekten slutfördes år 2017. Under årets senare del gjordes också utredningar som gäller underhållet vid enheten för spårvagnsunderhåll på depån i Vallgård, men när utredningarna slutfördes och målen blivit preciserade fattade HST beslut om att senarelägga projektstarten till första halvåret 2017. ■





## STADSCYKLAR OCH UTVECKLING

**Stadscyklarna blev genast mycket populära bland stadsborna.**

**Spetsprojektet för HST:s cykeltjänster** år 2016 var genomförandet av den första fasen i Helsingfors nya stadscykeljänst, som omfattar 49 cykelstationer och 500 cyklar. Tjänsten genomfördes i samarbete mellan HST, HRT och projektleverantören City Bike Finland. En kommersiell aktör som är sponsor till projektet spelade en viktig roll för tjänstens genomförande.

Stadscyklarna blev genast mycket populära bland helsingforsborna, och tjänsten belönades med hela tre olika utmärkelser: Ett roligare Helsingfors, Smart City och friskvårdskampanjen Yksi elämä (Terveystalkoot). Planeringen av projektets andra fas, dvs. en utvidgning av stadscykeljärnsten till det tredubbla år 2017, fortsatte under årets senare del. Dessutom undertecknades avtal om att

projektet också testas i Esbo under säsongen 2017.

Kommunikationen satsade på kommunikation och marknadsföring av Helsingfors nya stadscykelssystem i samarbete med HRT. Under året informerade HST dessutom exempelvis om projektet Spårjokern, metrotåget M300, reformen av metrons guidesystem, flera infrastrukturprojekt och upphandlingen av nya spårvagnar.

Totalt 53 pressmeddelande sändes ut. HST:s personaltidning Liikenne-eili kom ut fyra gånger. Av veckobulletinen HKL Nyt utgavs 47 nummer.

HST:s kundtjänstkoncept och nya tjänster främjades till exempel genom att utveckla Mystery Shopping-undersökningen av spårvagnsförarna, ordna utbildning i växelverkan för trafikledare och arbetsledare

### **Kundbetjäning och nya passagerartjänster.**

inom trafiken, genomföra ett pilotprojekt med ett kafé som drivs av stadsdelsföreningen i HST:s förutvarande pausrum för bussförare i Hertonäs och erbjuda en konstnärssammanslutning utrymme i den tomma affärslokalen i Hagnäs.

På hösten utarbetades en plan över serviceutvecklingen. HST:s tjänster kommer i fortsättningen att utvecklas enligt denna plan. Under årets senare hälft fattades beslut om ett stort projekt – utvecklandet av de kommersiella tjänsterna och affärslokalerna på metrostationerna. Projektet inleddes år 2017. ■

# HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK SOM LÄMPAR SIG FÖR ALLA

**HST använder endast förnybar elektricitet som bygger på nordisk vind- och vattenkraft.**

**HST har förbundit sig** att förverkliga målen för Helsingfors stads miljöpolitik och bekämpa klimatförändringen. Helsingfors har som mål att vara koldioxidneutralt senast år 2050. Elektrisk spårbunden trafik har stor betydelse när det gäller att uppnå detta mål.

I Helsingfors miljöpolitik fastställs mål för åtta delområden, och HST rapporterar årligen till staden om indikatorerna för miljöprestandan enligt dessa delområden. Dessutom publicerar HST varje år en miljörapport.

HST har gått med i kommunernas energieffektivitetsavtal (KETS), som ställer upp mål för uppföljning och minskning av samt rapportering om fastigheters energiförbrukning. HST:s åtgärdsplan för energibesparingar omfattar främjandet av fastigheters energieffektivitet.

Energiförbrukningen inom trafiken påverkas bland annat av rutterna, fordonens teknik och förarnas sätt att köra. Utbildning i ekonomisk och förutseende körning är ett viktigt element i förarnas utbildningsprogram och körindexet som beskriver statusen för ekonomisk körning inom trafiken följs upp på månadsnivå. De nya spårvagnarnas och metrotågens materialval, återvinningsbarhet, energiförbrukning under hela livscykeln och tillgänglighet har varit utgångspunkter för den tekniska planeringen av vagnarna.

Enligt Helsingfors riktlinjer för tillgänglighet ska kollektivtrafiken lämpa sig för alla. Detta förutsätter att fordonen, hållplatserna och stationerna är tillgängliga och att personalen är utbildad och serviceinriktad. Tillgänglighe-

**Tillgängligheten inom spårvägstrafiken förbättras i takt med att de nya spårvagnarna tas i bruk.**

ten inom spårvägstrafiken förbättras i takt med att de nya spårvagnarna tas i bruk. Målet är att ny- och ombyggnad av spårvagnshållplatser i mån av möjlighet utförs så att hållplatserna är tillgängliga.

HST har ett certifierat verksamhetssystem. Systemet omfattar hanteringen av kvalitets-, miljö-, arbetshälso- och arbets säkerhetsfrågor samt ett system för säkerhetsledning. ■





#### ELFÖRBRUKNING

	2016	2015
<i>Totalförbrukning GWh</i>		
Spårvägstrafik	29,6	28,9
Metrotrafik	47,5	48,3
<i>Förbrukning kWh/passagerarkm</i>		
Spårvägstrafik	0,24	0,24
Metrotrafik	0,18	0,12
<i>Körindex (MWh/mn platskm)</i>		
Spårvägstrafik	48,2	48,5
Metrotrafik	21,9	22,6

#### FASTIGHETERNAS ENERGIFÖRBRUKNING

(el och värme) GWh

	2016	2015
Metrostationer	24,47	22,65
Depåer	24,82	23,53
Övriga fastigheter	3,33	3,01
<b>Sammanlagt</b>	<b>52,63</b>	<b>49,19</b>



## PASSAGERARNAS BELÅTENHET MED HST:S TJÄNSTER PÅ EN GOD NIVÅ

**Hela HRT-området på delad andra plats i den europeiska BEST-undersökningen.**

**HRT-området** fick delad andra plats i den europeiska undersökningen BEST (Benchmarking European Service of Public Transport) tillsammans med Oslo. Av de deltagande städerna var kundernas belåtenhet högst i Genève. År 2016 var 74 procent av kunderna i HRT-området nöjda med kollektivtrafiktjänsterna som helhet. Nöjdheten på HRT-området hade minskat särskilt i fråga om kunder-

nas uppfattning om att de får valuta för pengarna inom kollektivtrafiken och om kollektivtrafikens pålitlighet. Enkäten görs årligen med invånare i de deltagande städerna.

Passagerarnas belåtenhet med HST:s kollektivtrafiktjänster var på en fortsatt god nivå och förbättrades något från året innan. Betyget för trafikidkaren i fråga om spårvagns- trafikerna var 4,04 (2015: 4,02) och

om metrotrafiken 4,19 (2014: 4,20). Enkäten som görs i olika kollektiva färdmedel besvaras årligen av cirka 70 000 passagerare. Kundnöjdhetens enkätens webbdatabas Asty Web är öppen data.

HRT följer upp de kollektiva färdmedlens säkerhet och kvalitet med fortlöpande observationsundersökning. År 2016 var urvalet totalt 1 327 observationsgångar inom HST:s trafik.





## Det totala antalet responsmeddelanden till HST ökade med 57 procent år 2016.

I undersökningen används avvikelsepoäng, där bästa möjliga kvalitetsnivå är 0. Skalan har inget maximivärde. Varje avvikelse som observeras i en vagn ökar saldot av avvikelsepoäng. Värdena för kvalitetsundersökningen år 2016 var för spårvägstrafiken 7,22 (2015: 8,39) och för metrotrafiken 6,87 (2015: 14,88). De båda trafikformernas betyg förbättrades, men det är beaktansvärt att metrotrafiken förbättrade kvaliteten avsevärt mycket jämfört med året innan. HST:s totala

betyg förbättrades från värdet 11,51 år 2015 till värdet 7,05.

Kvaliteten på förarnas kundtjänst undersöktes med Mystery Shopping-metoden. Målet med undersökningen var att få en så pålitlig och sanningsenlig bild av kvaliteten på spårvagnsförarnas kundtjänst och kundmöten just nu.

Undersökningen visar att förarnas starka sidor fortfarande är att de kör på ett jämnt och tryggt sätt, tar hänsyn till passagerarna på hållplatserna och ger ett professionellt intryck. Däremot behövs utveckling inom biljettförsäljningen och rådgivningen.

Mystery Shopping-undersökningens resultat var rätt likartade som på hösten året innan. Resultaten används för att utveckla förarnas kundtjänstutbildning samt vagnarnas och hållplatsernas snygghet.

Undersökningen år 2016 kommer att utnyttjas för första gången för att ge individuell respons till förare.

Det totala antalet kundresponsmeddelanden till HST ökade med 57 procent år 2016. Ökningen förklaras av stadsstyrelsens system, som introducerades i maj. År 2016 fick HST totalt 3 146 responsmeddelanden mot 2 005 st. år 2015.

Även om den totala mängden respons har ökat, har kvaliteten på responsen till HST varit oförändrad. Totalt 242 av responsmeddelandena till HST var tack, 2 063 var klander. HST fick 374 förslag, 317 förfrågningar och 143 felanmälningar. Mest respons, sammanlagt 1 204 meddelanden, gavs om förarna, medan 1 034 meddelanden gällde trafikeringen, 363 tjänsterna och 320 lokaler. ■

# ÖVERVAKNINGEN AV METROTRAFIKEN ÖVERTOGS AV TRAFI

**Målet för HST:s säkerhetsfunktioner är en bra och trygg reseupplevelse.**

**Inom säkerhetssektorn** orsakades den största förändringen år 2016 i övervakningen av metrotrafiken av den nya lagstiftningen.

HST blev från och med 1.3 anmälningsskyldig till Trafiksäkerhetsverket Trafi ifråga om utövandet av metrotrafik och innehavet av bannät och materiel för metron. Trafi, som fungerar som tillsynsmyndighet, har gett en föreskrift om säkerhetsledningssystemet för aktörer som bedriver spårbunden trafik i städer.

Säkerhetsledningssystemets överensstämmelse med kraven verifieras med regelbundna revisioner. Trafi gjorde den första revisionen av metrotrafiken i december 2016. Från och med år 2018 övergår även tillsynen över spårvägstrafiken till Trafi.

HST inledde arbetet för att utveckla säkerhetsledningen och -kulturen år 2016. Redskapen och förfarandena för hantering av säkerheten utvecklades i enlighet med den nya lagstiftningen och HST:s nya målprogram. Samarbete gjordes både internt inom HST och med externa samarbetspartner.

HST:s certifierade verksamhetsystem omfattar styrningen av företagshälsovården och arbetarsä-

kerheten. Vid interna och externa revisioner av verksamhetssystemet har man konstaterat att målen behöver integreras effektivare som en del av det dagliga chefsarbetet. En viktig princip vid HSL är att främja säkerheten på arbetsplatsen och förebygga olyckor. Ett prioriterat mål är att öka antalet föregripande säkerhetsobservationer.

År 2016 anställdes en expert på säkerhet i arbetet vid HST:s säkerhetstjänster. Expertens uppgifter gäller i huvudsak utredning av arbetsolycksfall och säkerhetsavvikelser samt förfaranden vid arbetarsäkerhetsrundor. HSL förbättrade också den interna kommunikationen om säkerhetsfrågor.

Säkerhetsaspekterna av de kortare turintervallerna inom metrotrafiken från och med 15.8 beaktades även inom övervakningen av ordningen och i kontrollrummet. Målet har varit att stödja en smidig trafik och förebygga störningar som påverkar trafiken. Övergången till korta turintervaller under rusningstider stödjer en positiv reseupplevelse också med tanke på säkerheten, då till exempel väntetiderna på perrongen blir kortare.

De tidigare årens gynnsamma utveckling inom trafiksäkerheten

fortsatte inte. Antalet kollisioner i spårvägstrafiken ökade efter att ha minskat i flera års tid. I metrotrafiken skedde två nattliga olyckor som orsakade materiella skador, den ena i Östra centrum och den andra på Länsimetros byggarbetsplats på Björkholmen.

Som prioriterat område i det samarbete inom övervakningen av ordningen som inleddes med Palma år 2013 fastställdes utveckling av kundtjänsten och förbättring av passagerarnas upplevelse av trygghet. Enligt en undersökning har kundtjänstens kvalitet förbättrats utomordentligt och är nu på en god nivå.

## **Passagerarnas upplevelse av trygghet har förbättrats.**

Passagerarnas upplevelse av trygghet har getts stöd genom att öka väktarnas närvaro och göra dem lättare att närma sig. I fortsättningen är målet inom säkerhetsfunktionerna att vidareutveckla förebyggande förfaranden och beakta passagerarnas behov i en omvärld som är under förändring. ■





### PASSAGERARNAS UPPLEVELSE AV SÄKERHETEN

*Betyg i kundnöjdhetsundersökningar på skalan 1–5*

	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Metrotrafik	4,18	4,12	4,13	4,08	4,00	4,00	4,00
Spårvägstrafik	4,22	4,22	4,22	4,16	4,14	4,10	4,06

# KOMMUN10-UNDERSÖKNINGEN VISAR RIKTNINGEN FÖR ARBETS- HÄLSOARBETET

Arbetshälsoenkäten gjordes som en Kommun10-enkät.

**Totalt 63 procent** av HST:s personal besvarade Kommun10-enkäten. Enligt resultaten behöver chefsarbetet och arbetsgemenskapsfärdigheterna mest utveckling. HST:s totala placering i enkäten var 30/100.

Resultatpremierna delades ut till personalen utifrån hur bra resultaten under 2016 motsvarade målsättningarna.

Hobbyverksamheten i HST:s 35 personalklubbar beviljades understöd. En motionsklubb erbjöd personalen möjlighet att delta i bland annat kurser i pardans och hydrobic. Via motionsklubben ordnades också möjligheter för HST:s personal att pröva på olika idrottsgrenar. Avtalen om företagsmotion med gymmet IdealFit och Urheiluhallit Oy fortsatte att gälla.

HST hade 373 tjänstebostäder, varav 224 var aravafinansierade och 149 fritt finansierade. I årsskiftet var 20 bostäder lediga.

Företagshälsovården för de anställda ombesörjdes av Företagshälsan Helsingfors. Sammanlagt gjordes 1 950 sjukvårdsrelaterade besök hos läkaren eller sjukskötaren inom företagshälsovården. Dessutom gjordes sammanlagt 960 besök för rådgivning och handledning inom den förebyggande företagshälsovården samt för stöd och uppföljning av arbetsförmågan. Det totala antalet hälsokontroller som anknyter till olika agenser i arbetet var 221 och antalet andra hälsokontroller (för körkort eller körtilstånd, inför anställning, riktad kontroll eller an-

nan hälsokontroll) var 1 168.

Samtal om arbetshälsan fördes mellan chefer, anställda och företagshälsovården i situationer då arbetsförmågan hade försämrats eller personer omplacerats. Tio timanställda inom den tekniska sektorn deltog i Aslak-rehabilitering. En representant för företagshälsovården deltog som expert i alla nio sammanträden för HST:s arbetarskyddsgrupp.

Under året genomfördes många utbildningar som förbättrade personalens förmåga att sköta sina uppgifter. Även utbildningsplaneringen utvecklades så att utbildningarna allt bättre motsvarar kraven i den anställdas arbete.

Totalt 223 000 euro lades ned direkt på personalutbildning. Nästan 5 000 timmar arbetstid användes för personalutbildning.

En av de största utbildningshelheterna år 2016 var HST:s chefsutbildning, som började under årets senare del. Personal fick utbildning i projektkunskande i samarbete med Oiva-akademia.

Sammanlagt fyra spårvagnsförarkurser ordnades. Totalt 50 spårvagnsförare utexaminerades från dem. Inför starten av västmetrons verksamhet ordnades fyra metroförarkurser. Totalt 71 metroförare utexaminerades från dem.

Bland de största internutbildningarna vid sidan av förarkurserna var utbildningen av trafikledare i styrning av spårvagnstrafik (LOK) och utbildningen av trafikledare i styr-

## HST:s chefsutbildning var en av de största utbildningshelheterna år 2016.

ning av metrotrafik (HAKA).

För den tekniska personalens del gjordes förberedelser inför mottagandet av västmetron. De övriga utbildningarna för teknisk personal har utgjorts av enskilda helheter som upprätthåller det befintliga kunnandet och utvecklar kunnandet i fråga om ny utrustning och materiel. ■



ÅLDERSFÖRDELNINGEN BLAND HST-ANSTÄLLDA (ORDINARIE)

■ 20–29	196
■ 30–39	259
■ 40–49	267
■ 50–59	300
■ 60–	78
<b>Sammanlagt</b>	<b>1100</b>





#### ANTALET ANSTÄLLDA I GENOMSNITT ENLIGT ENHET

	2016
Trafikeringsenheten	656
Underhållsenheten	367
Infrastruktur- och materielheten	47
Gemensamma tjänster	84
Verksamhetsstyrning	10
<b>Sammanlagt</b>	<b>1163</b>

#### PERSONNEL AVERAGE BY POSITION

	2016	2015
Spårvagnsförare	394	369
Metroförare	118	87
Underhålls- och verkstadspersonal	324	293
Förvaltnings- och stödtjänstpersonal	218	219
På visstid	63	48
Utan regelbunden arbetstid	46	56
<b>Sammanlagt</b>	<b>1163</b>	<b>1084</b>

# HST:S ORGANISATION FÖRNYADES

**År 2016 ordnades HST:s tidigare organisationsmodell, som byggde på trafikformerna, på nytt enligt funktion.**

**HST opererar** spårvagns- och metrotrafiken i huvudstadsregionen samt äger, administrerar och upprätthåller infrastrukturen för kollektivtrafiken i Helsingfors.

Som ett kommunalt affärsverk är HST en del av Helsingfors stads organisation. HST bedriver sin verksamhet underställt biträdande stadsdirektör Pekka Sauri och direktionen för affärsverket för kollektivtrafiken. Stadsfullmäktige stadfäste den gällande instruktionen för affärsverket Helsingfors stads trafikverk 11.12.2013.

I officiella sammanhang används för trafikverket i enlighet med dess instruktion benämningen affärsverket Helsingfors stads trafikverk och i verksamheten vanligen förkortningen HST. Enligt instruktionen har HST:s direktion nio ledamöter och varje ledamöt har en personlig suppleant. Direktionen sammanträdde

23 gånger under året.

HST:s viktigaste samarbetspartner är HRT, som med stöd av avtal köper tjänsterna för spårvägs- och metrotrafikdriften samt färjetrafiken till Sveaborg av HST. Genom avtalet om kollektivtrafikens infrastruktur betalar HRT också en ersättning för användningen av infrastrukturen för kollektivtrafiken i Helsingfors. Därtill har HST och HRT andra serviceavtal om bland annat informationssystem, biljettautomattjänster, ordnandet av biljettkontroller, IT-tjänster, kollektivtrafikens hållplatser, hyrning av förarnas pausrum, reklamutrymme med mera.

Under 2016 fortsatte samarbetet mellan HST och HRT tack vare etablering av praxis för bland annat möten för avtalsuppföljning och samarbetet i allmänhet.

Sveaborgs Trafik Ab har sedan början av år 2011 varit ett koncern-

## **Den nya organisationen trädde i kraft 1.1.2016.**

bolag som HST äger i sin helhet. Bolagets administrativa funktioner sköts i HST:s huvudkontor på Andra linjen.

Fastighetsbolaget Kiinteistö Oy Mosaikkitorin Pysäköintilaitos driver parkeringsanläggningen i närheten av Nordsjö metrostation. Anläggningen används även för anslutningsparkering. Trafikverket är bolagets största delägare. Dess innehav utgör cirka 72 procent av aktiestocken i bolaget.

HST:s samarbete med de övriga koncernbolagen, Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy och Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli, fortsatte enligt tidigare etablerad praxis.

HST äger Kiinteistö Oy Espoon terminaali tillsammans med Esbo stad som en s.k. intressesammanslutning. ■





# DIREKTION

**HST:s direktion bestämmer ärenden om HST:s trafikering och kollektivtrafikens infrastruktur.**

## ORDINARIE LEDAMÖTER

*Ordförande*

**Rantanen, Tuomas**

Stadsfullmäktigeledamot, De gröna

*Vice ordförande*

**Simonen, Riina**

SVM, VF

**Kokkila, Kimmo**

DI, produktchef, Sannf

**Kälviä, Kari**

Arbetskyddsfullmäktig, De gröna

**Lehtinen, Ari**

Arbetskyddskonsult/  
expert på bygghälsa, SDP

**Oka, Sakari**

Tekn. dr, lektor i marknadsföring, Saml

**Syrjälä, Marjaana**

PM, specialplanerare, Saml

**Tamminen, Lilja**

Verkställande direktör, De gröna

**Vepsä, Sinikka**

Avdelningsskötare, SDP

## PERSONLIGA SUPPLEANTER

**Owen, Hanne**

De gröna

**Aimonaho, Pekka**

Bussförare, VFv

**Landén, Maria**

Sannf

**Malm, Anja**

Verksamhetsledare, De gröna

**Lehikoinen, Heidi**

Organisationschef, SDP

**Buddas, Eva**

Fund Administrator, Saml

**Valve, Tuomo**

Generalsekreterare, Saml

**Virri, Vesa**

Lärare, De gröna

**Uusikivi, Jouni**

Metroförare, SDP

Direktionen höll 23 möten och antalet protokollförda paragrafer var 210.

Stadsstyrelsens representant i HST:s direktion var **Hannele Luukkainen** med **Laura Rissanen** som suppleant. I direktionens

möten deltog vice stadsdirektör för byggnads- och miljöväsendet **Pekka Sauri**.

Som föredragande fungerade HST:s verkställande direktör och enheternas direktörer. Direktionens sekreterare var **Rain Mutka** och **Yrjö Judström**.



# BOKSLUT

## HST gjorde ett bättre resultat än budgeterat för femtonde året i rad.

**HST:s omsättning under räkenskapsperioden** var 160,5 (2015: 153,9) mn euro. Omsättningen består av följande poster:

Trafikeringsersättningar som faktureras av HRT: spårvägstrafik 50,8 (2015: 49,9) mn euro, metrotrafik 27,7 (2015: 25,3) mn euro, färjetrafiken till Sveaborg 3,4 (2015: 3,4) mn euro dvs. totalt 81,9 (2015: 78,7) mn euro.

Infrastrukturersättning som faktureras av HRT 65,5 (2015: 63,0) mn euro. Infrastrukturersättningen omfattar kapitalkostnader för metro-, spårvägs-, buss- och färjetrafikens infrastruktur samt kostnader för underhåll och administration. Infrastrukturersättningen för metrotrafiken var 43,8 (2015: 42,9) mn euro, för spårvägsinfrastrukturen 18,2 (2015: 17,5) mn euro, för bussinfrastrukturen 2,6 (2015: 1,7) mn euro, för tåginfrastrukturen 0,6 (2015: 0,6) mn euro och för färjeinfrastrukturen 0,4 (2015: 0,3) mn euro.

Stadens stöd 12,5 (2015: 12,0) mn euro, som används för att täcka kostnaderna för infrastrukturen till de delar som HRT inte ersätter till HST. Sådana kostnader är ersättning för avskrivningar och räntor för infrastrukturinvesteringar (50 %), anslutningsparkering, ersättning för varutrafiken till Sveaborg, busshållplatskostnader, Länsimetro Oy:s förvaltningsvederlag och kostnaderna för cykling.

Övriga försäljningsintäkter 0,7 (2015: 0,2) mn euro, som omfattar intäkter för abonnemangsturer inom spårvägs- och metrotrafiken och in-

täkter för provkörningar som betalats av Länsimetro Oy.

Som tillverkning för eget bruk har bokförts 3,5 (2015: 5,2) mn euro, som omfattar arbeten i anslutning till byggnad och ombyggnad av banor samt arbeten i anslutning till utveckling av de nya metro- och spårvagnarna och ombyggnad av gamla vagnar. Som tillverkning för eget bruk har ytterligare bokförts utgifterna för projektenheten för Spårjokern samt utgifterna för investeringar i infrastruktur- och materielenhetens projektjänst.

De övriga rörelseintäkterna var 16,3 (2015: 15,9) mn euro, varav de största enskilda intäkterna utgjordes av hyror 8,0 (2015: 8,3) mn euro och reklamintäkter 3,2 (2015: 3,1) mn euro.

Kostnaderna före rörelseöverskottet var 156,9 (2015: 149,1) mn euro, vilket var 5,3 procent mer än året innan.

Material, förnödenheter och varor köptes för 14,9 (2015: 14,8) mn euro.

Tjänster köptes för 32,3 (2015: 30,3) mn euro. I köp av tjänster ingår bevakning 4,8 (2015: 4,2) mn euro, reparation och underhåll av trafikmedel 4,1 (2015: 3,9) mn euro, ersättningar för person- och godstrafik till Sveaborg 3,5 (2015: 3,2) mn euro, experttjänster 3,2 (2015: 2,6) mn euro, samt städning och yttre rengöring av byggnader 2,9 (2015: 3,0) mn euro.

Personalkostnaderna var 60,7 (2015: 56,7) mn euro, varav lönernas andel var 45,7 (2015: 42,6) mn euro. I slutet av år 2016 hade HST 85 fler förare än vid utgången av 2015. Totalt 69 nya

metroförare anställdes för trafiken i västmetron.

Avskrivningarna enligt plan uppgick till 40,9 (2015: 38,7) mn euro. Avskrivningsnivån höjs till följd av att de nya spår- och metrovagnarna, utbyggnaden av metrodepån och ombyggnaden av Kvarnbäckens metrostation upptas som färdiga tillgångar under 2016. Även infrastrukturen för bussjokerlinjen, som introducerades i augusti 2015, påverkar avskrivningarna för helåret 2016.

De övriga rörelseutgifterna var 8,0 (2015: 8,6) mn euro. Hyreskostnaderna var 7,1 (2015: 7,4) mn euro.

Rörelseöverskottet var 23,4 (2015: 25,9) mn euro och rörelsemarginalen 14,6 (2015: 16,9).

Finansiella kostnader och -intäkter var 22,3 (2015: 23,6) mn euro. Återbäringen av infrastrukturränta till staden var 11,2 (2015: 11,0) mn euro, ersättningen på grundkapitalet 8,4 (2015: 8,4) mn euro och räntekostnaderna för lån 2,6 (2015: 4,2) mn euro.

Resultatet efter finansiella poster, dvs. överskottet före förändring av reserver, var 1,1 (2015: 2,4) mn euro.

En ny investeringsreservering på 1,1 mn euro gjordes. Reserveringen gäller ombyggnad av Brändö metrobro.

Avskrivningsdifferens har upplöst till sammanlagt 2,6 (2015: 2,5) mn euro.

Investeringsreservering som bokförts under tidigare räkenskapsperioder har omvandlats från investeringsreservering till en ökning av

## BOKSLUT

avskrivningsdifferensen till ett belopp om 17,4 mn euro år 2016.

Efter avskrivningsdifferens och investeringsreserv är HST:s resultat 2,6 (2015: 2,5) mn euro.

### Investeringar

HST:s investeringar utgjorde 176,5 mn euro. Det största enskilda investeringsobjektet var de nya metrovagnarna, 77,8 miljoner euro. Andra stora

projekt är betalningarna för de Articvagnar som är under leverans just nu, (29,3 mn euro), förskottsbetalningen för Spårjokerns vagnar (15,1 mn euro), förskottsbetalningen för 20 nya Articvagnar (5,5 mn euro) och ombyggnaden av Kvarnbäckens metrostation (3,9 mn euro). Som investeringar har också bokförts banutrustning och kablage av banutrustning som lösts in av Siemens (14,3 mn euro).

### Finansiering och balansräkning

HST tog ett nytt lån på 60,0 mn euro hos NIB år 2016. Trafikverket återbetalade sina interna lån hos staden till ett belopp om 2,0 mn euro och externa lån till ett belopp om 10,0 mn euro år 2016.

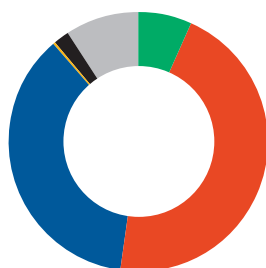
Trafikverkets balansomslutning var 873,5 mn euro 31.12.2016 (31.12.2015: 754,6 mn euro). Soliditetsgraden var 52,0 procent (2015: 60,1 procent). ■

### KOSTNADER, 1000 €



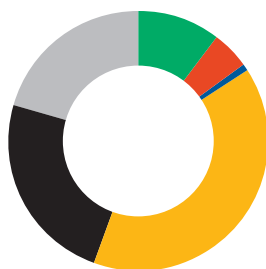
	2016
Tjänster	32 313
Tillbehör	14 907
Löner	45 749
Övriga personalkostnader	14 976
Avskrivningar	40 927
Övriga kostnader	8 038
Finansiella intäkter och kostnader	22 333
<b>Sammanlagt</b>	<b>179 243</b>

### INTÄKTER, 1000 €



	2016
Stöd av staden	12 470
Trafikeringsersättningar	81 885
Infraersättningar	65 482
Övriga försäljningsintäkter	656
Tillverkning för eget bruk	3 519
Övriga rörelseintäkter	16 296
<b>Sammanlagt</b>	<b>180 308</b>

### KOSTNADER PER ENHET, 1000 €



	2016
Ledning	18 458
Gemensamma tjänster	8 840
Verksamhetsstyrning	1 336
Infrastruktur och materiel	70 951
Underhåll	43 207
Trafikering	36 451
<b>Sammanlagt</b>	<b>179 243</b>









## RESULTATRÄKNING 1000 €

	1.1.–31.12.2016	1.1.–31.12.2015
<b>OMSÄTTNING</b>		
Stöd av staden	12 470	11 998
Trafikeringsersättningar	81 885	78 690
Ersättningar för infrastruktur	65 482	63 024
Övriga försäljningsintäkter	656	228
	<b>160 493</b>	<b>153 941</b>
Tillverkning för eget bruk	3 519	5 221
Övriga rörelseintäkter	16 296	15 851
	<b>19 815</b>	<b>21 071</b>
<b>Material och tjänster</b>		
Material, förnödenheter och varor		
Köp under räkenskapsperioden	-14 907	-14 765
Externa tjänster		
SLL-ersättning	-3 524	-3 228
Köp av övriga tjänster	-28 789	-27 092
	<b>-47 220</b>	<b>-45 085</b>
<b>Personalkostnader</b>		
Löner och arvoden	-45 749	-42 583
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-12 213	-11 681
Övriga lönebikostnader	-2 763	-2 396
	<b>-60 725</b>	<b>-56 660</b>
<b>Avskrivningar och nedskrivningar</b>		
Avskrivningar enligt plan	-40 927	-38 680
	<b>-40 927</b>	<b>-38 680</b>
<b>Övriga rörelsekostnader</b>		
Hyreskostnader	-7 080	-7 406
Övriga kostnader	-957	-1 242
	<b>-8 038</b>	<b>-8 647</b>
<b>RÖRELSEÖVERSKOTT</b>	<b>23 398</b>	<b>25 940</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>		
Ränteintäkter	0	4
Övriga finansiella intäkter	26	27
Räntekostnader		
För stadens lån	-22	-75
För övriga lån	-2 625	-4 120
Ersättning för grundkapitalet	-8 442	-8 442
Ränta på infrastruktur	-11 238	-10 971
Övriga finansiella kostnader	-33	-7
	<b>-22 333</b>	<b>-23 584</b>
<b>ÖVERSKOTT FÖRE EXTRAORDINÄRA POSTER</b>	<b>1 065</b>	<b>2 356</b>
<b>ÖVERSKOTT FÖRE RESERVER</b>	<b>1 065</b>	<b>2 356</b>
<b>Förändring av reserver och fonder</b>		
Ökning (-) / minskning (+)		
av avskrivningsdifferens	-14 749	2 226
Ökning (-) / minskning (+)		
av reserver	16 300	-2 116
	<b>1 551</b>	<b>110</b>
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS ÖVERSKOTT</b>	<b>2 615</b>	<b>2 466</b>

## FINANSIERINGSANALYS 1000 €

	31.12.2016	31.12.2015
<b>VERKSAMHETENS OCH INVESTERINGARNAS KASSAFLÖDE</b>		
<b>Internt tillförda medel</b>		
Rörelseöverskott (-underskott)	23 398	25 940
Avskrivningar och nedskrivningar	40 927	38 680
Finansiella intäkter och kostnader		
Ersättning för grundkapitalet	-8 442	-8 442
Ränta på infrastruktur	-11 238	-10 971
Räntekostnader för stadens lån	-22	-75
Övrigt	-2 632	-4 096
Övriga rättelseposter		
till internt tillförda medel	0	390
	<b>41 992</b>	<b>41 426</b>
<b>Investeringar</b>		
Produktionsinvesteringar	-133 985	-65 106
Grundinvesteringar i persontransport	-42 538	-38 824
Försäljningsintäkter av tillgångar bland bestående aktiva	0	42
	<b>-176 523</b>	<b>-103 888</b>
<b>NETTOKASSAFLÖDE I VERKSAMHET OCH INVESTERINGAR</b>	<b>-134 531</b>	<b>-62 462</b>
<b>KASSAFLÖDE FÖR FINANSIERINGENS DEL</b>		
<b>Förändringar i lånebeståndet</b>		
Långfristigt		
Ökning av lån från övriga	60 000	0
Minskning av lån från kommunen/samkommunen	-1 988	-1 988
Ökning av lån från övriga	-11 546	-10 008
Kortfristigt		
Förändring av lån från övriga	1 538	4 088
	<b>48 004</b>	<b>-7 907</b>
<b>Övriga förändringar i likviditeten</b>		
Förändring av omsättningstillgångar	-829	1 102
Förändring av fordringar på samlingskonto, ökn. (-), minskn. (+)	0	35 705
Förändring av skulder på samlingskonto, ökn. (-), minskn. (+)	64 503	41 173
Förändring av fordringar, ökn. (-), minskn. (+)	14 856	14 599
Förändring av fordringar hos kommunen/samkommunen	2 678	-3 420
Förändring av räntefria skulder, ökn. (-), minskn. (+)	5 634	-14 758
Förändring av räntefria skulder till kommunen/samkommunen	-257	-4 042
	<b>86 586</b>	<b>70 360</b>
<b>NETTOKASSAFLÖDE FÖR FINANSIERINGENS DEL</b>	<b>134 590</b>	<b>62 453</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>	<b>59</b>	<b>-9</b>
<b>Förändring av likvida medel</b>		
Likvida medel 31.12.	207	148
Likvida medel 1.1.	148	157
	<b>59</b>	<b>-9</b>



## BALANSRÄKNING, 1000 € – PASSIVA

	31.12.2016	31.12.2015
<b>EGET KAPITAL</b>		
Grundkapital	93 804	93 804
Räntefritt grundkapital	286 213	286 213
Över-/underskott från tidigare räkenskapsperioder	17 464	14 999
Räkenskapsperiodens över-/underskott	2 615	2 466
	<b>400 097</b>	<b>397 482</b>
<b>AVSKRIVNINGSDIFFERENS OCH RESERVER</b>		
Avskrivningsdifferens	52 648	37 899
Reserver		
Investeringsreserver	1 812	18 112
	<b>54 461</b>	<b>56 011</b>
<b>FRÄMMANDE KAPITAL</b>		
<b>Långfristigt</b>		
Lån från kommunen/samkommunen	15 060	17 048
Lån från finansinstitut	246 207	197 754
	<b>261 268</b>	<b>214 802</b>
<b>Kortfristigt</b>		
Lån från kommunen/samkommunen	1 988	1 988
Lån från finansinstitut	11 546	10 008
Skulder till leverantörer	8 643	5 687
Räntefria skulder till kommunen/samkommunen	5 025	5 282
Övriga skulder till kommunen	105 676	41 173
Resultatregleringar	23 711	18 921
Övriga kortfristiga skulder	1 119	3 231
	<b>157 709</b>	<b>86 290</b>
<b>PASSIVA SAMMANLAGT</b>	<b>873 535</b>	<b>754 585</b>

## BALANSRÄKNING, 1000 € – AKTIVA

	31.12.2016	31.12.2015
<b>BESTÅENDE AKTIVA</b>		
<b>Immateriella tillgångar</b>		
Immateriella rättigheter	330	596
Förskottsbetalningar och pågående upphandlingar	2 651	1 064
	<b>2 981</b>	<b>1 661</b>
<b>Materiella tillgångar</b>		
Byggnader och konstruktioner	225 149	184 562
Fasta konstruktioner och anordningar	219 550	213 099
Maskiner och inventarier	189 840	104 566
Förskottsbetalningar och pågående upphandlingar	166 279	165 444
	<b>800 819</b>	<b>667 671</b>
<b>Placeringar</b>		
Aktier och andelar	39 433	38 306
	<b>39 433</b>	<b>38 306</b>
<b>RÖRLIGA AKTIVA</b>		
<b>Omsättningsstillgångar</b>		
Material och förnödenheter	6 615	5 786
	<b>6 615</b>	<b>5 786</b>
<b>Fordringar</b>		
Långfristiga fordringar		
Övriga fordringar	6 241	20 563
	<b>6 241</b>	<b>20 563</b>
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	4 298	2 254
Fordringar hos kommunen/samkommunen	9 015	11 693
Resultatregleringar	358	6 445
Övriga fordringar	3 568	58
	<b>17 238</b>	<b>20 450</b>
<b>Kassa och bank</b>		
Kassa och bank	207	148
	<b>207</b>	<b>148</b>
<b>AKTIVA SAMMANLAGT</b>	<b>873 535</b>	<b>754 585</b>

## NYCKELTAL

	31.12.2016	31.12.2015
<b>Verksamhetens omfattning</b>		
Omsättning, mn €	160,5	153,9
Förändring av omsättningen, %	4,3	1,5
<b>Resultat och lönsamhet</b>		
Rörelsevinst, mn €	23,4	25,9
Rörelsevinst, %	14,6	16,9
Finansiellt resultat	26,2	26,7
Vinst, %	0,7	1,5
Avkastning på kapital, totalt %	2,9	3,5
Avkastning på investerat kapital, %	3,3	3,8
Avkastning på kapital som kommunen investerat, %	2,0	2,3

<b>Finansiering</b>		
Soliditetsgrad, %	52,0	60,1
Quick ratio	0,1	0,2
Current ratio	0,2	0,3
Relativ skuldsättning, %	237,0	177,3
Ackumulerat överskott, 1000 €	20 079,7	17 464,3
Lånebestånd 31.12, 1 000 €	380 478,0	267 970,4
Lånefordringar 31.12, 1 000 €	0,0	0,0
Intern finansiering av investeringar, %	23,8	39,5
Ackumulerat kassaflöde från verksamhet och investeringar för en femårsperiod, 1 000 €	-279 122,0	-188 576,2
Låneskötselbidrag	2,8	2,8
Kassalikviditet, dagar	0,2	0,2

<b>Övriga nyckeltal</b>		
Anställda i genomsnitt	1 163	1 084
Omsättning/person (1000 €)	138,0	142,1
Platskilometer, mn	2 732,7	2 760,3
Platskilometerkostnad (€)	0,066	0,063

## BERÄKNINGSGRUNDER FÖR NYCKELTAL

### TOIMINNAN LAAJUUS

Förändring av omsättningen, % 100 x Förändring av omsättningen/Omsättningen under föregående räkenskapsperiod

### RESULTAT OCH LÖNSAMHET

Rörelsevinst, % 100 x Rörelseöverskott/Omsättning

Finansiellt resultat, % 100 x (Rörelseöverskott före extraordinära poster + avskrivningar) / Omsättning

Vinst, % 100 x Överskott/underskott före avsättningar/Omsättning

Avkastning på kapital, totalt % 100 x (Rörelseöverskott före extraordinära poster + finansiella kostnader) / Justerad balansomslutning i genomsnitt under räkenskapsperioden

Avkastning på investerat kapital, % 100 x (Rörelseöverskott före extraordinära poster + finansiella kostnader) / (Eget kapital + Investerat räntebelagt främmande kapital + Avskrivningsdifferens och reserver)

Avkastning på kapital som 100 x (Överskott/underskott före extraordinära poster + Räntekostnader som betalats till kommunen + Ersättning på grundkapitalet) / (Eget kapital + Lån från kommunen/samkommunen + Avskrivningsdifferens och reserver)

### FINANSIERING

Soliditetsgrad, % 100 x Justerat eget kapital / (Justerad balansomslutning - erhållna förskottsbetalningar)

Quick ratio (Kassa och bank + Finansiella värdepapper + Kortfristiga fordringar) / (Kortfristigt främmande kapital - Erhållna förskott)

Current ratio (Omsättningstillgångar + Kortfristiga fordringar + Finansiella värdepapper + Kassa och bank) / (Kortfristigt främmande kapital - Erhållna förskott)

Relativ skuldsättning, % 100 x (Främmande kapital - Erhållna förskott) / Driftsintäkter

Ackumulerat överskott (underskott) Överskott (underskott) från tidigare räkenskapsperioder + Räkenskapsperiodens överskott (underskott)

Lånebestånd 31.12, 1 000 € Främmande kapital - (erhållna förskott + Skulder till leverantörer + Resultatregleringar + Övriga skulder)

Lånefordringar 31.12, 1 000 € Lånefordringar från masskuldebrev och övriga lånefordringar som tagits upp under investeringar

Intern finansiering av investeringarna, % 100 x (Överskott (underskott) före extraordinära poster + Avskrivningar och nedskrivningar - Inkomstskatter) / Egen finansieringsandel för investeringar

Ackumulerat kassaflöde från verksamhet och investeringar för en femårsperiod, 1 000 € Finansieringsanalysens mellanresultat Kassaflöde i verksamhet och investeringar från bokslutsåret och fyra föregående år

Låneskötselbidrag (Överskott (underskott) före extraordinära poster + Avskrivningar och nedskrivningar - + Räntekostnader - Inkomstskatter) / (Räntekostnader + Amorteringar)

Kassalikviditet, dagar 365 dagar x Likvida medel 31.12 / Betalningar ur kassan under räkenskapsperioden

### ÖVRIGA NYCKELTAL

Omsättning/person (1 000 €) Omsättning/Personalen i genomsnitt

Platskilometerkostnad Utgifter för reserver/platskilometrar

## HST

Telefonväxel

(09) 310 1071

Fax

(09) 310 35053

E-post

hkl@hel.fi

Registratorskontoret

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Internet

www.hkl.fi

### HST:s huvudkontor

Verkställande direktör

Besöksadress

Ville Lehmoskoski  
Andra linjen 7 A,  
00530 Helsingfors  
PB 1400, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Infrastruktur och rullande materiel

Direktör

Besöksadress

Artturi Lähdetie  
Tavastvägen 86,  
00550 Helsingfors  
PB 1440, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Gemensam service

Förvaltningsdirektör

Besöksadress

Yrjö Judström  
Andra linjen 7 A,  
00530 Helsingfors  
PB 1400, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Underhåll

Direktör

Besöksadress

Toni Jurva  
Tavastvägen 86,  
00550 Helsingfors  
PB 1440, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Verksamhetsstyrning

Direktör

Besöksadress

Karoliina Rajakallio  
Andra linjen 7 A,  
00530 Helsingfors  
PB 1400, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Trafikering

Direktör

Besöksadress

Arttu Kuukankorpi  
Eino Leinos gata 1,  
00250 Helsingfors  
PB 1441, 00099  
Helsingfors stad

Postadress

### Sveaborgs Trafik Ab

Verkställande direktör

Besöksadress

Rain Mutka  
Andra linjen 7 A,  
00530 Helsingfors  
PB 1480, 00099  
Helsingfors stad

Postadress