

Strategisk inriktning

Förslag till budget 2025 och inriktning för
2026 och 2027

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnar

Bolaget medverkar till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en hållbar sjöfart, besöksnäringen och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt samt därtill hörande landinfrastruktur för att nå största nytta i investeringarna. Stockholms Hamnar bedriver verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, inklusive godshamnen Stockholm Norvik Hamn.

Stockholm är en sjöfartsstad och hamnarna utgör viktiga gods- och logistiknav för hela Mälarenregionen. Stockholms Hamnar har, som en av världens största passagerarhamnar, också en viktig roll i besöksnäringen när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön.

Stockholms Hamn AB ska medverka till att uppnå ett klimatpositivt Stockholm år 2030 samt till att målen i färdplanen för en fossilbränslefri stad 2040 uppnås. Att minska utsläppen från fartyg som ligger i hamn i staden är därför angeläget. Vidare ska bolaget samverka med både sjöfart och transportbransch i syfte att uppnå fossilfri truckverksamhet år 2025, fossilfri hamn 2030 och nollutsläpp från sjöfarten i bolagets hamnområden 2040.

Bolagets anläggningar utgör porten till Stockholm för besökarna och det är viktigt att dessa är trygga, tillgängliga och välkomnande.

Inriktningsmål och ägardirektiv 2024

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. Stockholms Hamnars uppdrag är att uppnå följande inriktningsmål och ägardirektiv (för 2024):

Ett Stockholm som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden

- bidra till tillskapandet av fler badplatser i Stockholm

Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimat-omställning

- utreda åtgärder som gör Stockholms Hamnar till hållbar premiumdestination för internationell kryssning, där den trafik som uppvisar hög miljöstandard och litet klimatavtryck prioriteras
- samverka med regionen kring planering för utökat kollektivt resande på stadens vatten samt kring förbättrad sammanbindning mellan olika färdslag
- utreda och vidta åtgärder som bör genomföras för att bidra till fossilfribränslefri sjöfart, hamndrift och alternativa drivmedel

- öka den fysiska tillgängligheten vid hamnens verksamhetsområden såsom hamnterminaler och parkeringar
- i genomförandet av Kajstrategi för Stockholms stad tillsammans med berörda nämnder sträva efter att effektivt och serviceinriktat möta intresset för etableringar och deltagande i utvecklingen av stadens kajer
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden bidra till genomförandet av Stockholms stads kajstrategi med särskilt fokus på att skapa förutsättningar för stadsliv och rekreation utmed Söder Mälarstrand
- arbeta för att minska ljudstörningar i syfte att främja hamnnära stadsutveckling öka ambitionen och driva utvecklingen mot en hållbar hamn i Sverige och Östersjön, inklusive samarbeten med Östersjöhamnar i de Gröna Sjöfartskorridorerna
- inom ramen för svenskt och europeiskt klimatkontrakt 2030 arbeta med utvecklade samarbeten, innovativa arbetssätt och en ökad externfinansiering från staten och EU för att åstadkomma en snabbare klimatomställning
- fortsätta arbetet med miljödifferiering av hamnavgifter och stimulera och underlätta elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn
- arbeta för en utökad användning av laddstationer inom den kommersiella sjötrafiken och stuveriverksamheten med hjälp av incitament
- arbeta för en ökad återvinning av avfall och för minskad användning av plast med hjälp av incitament
- fortsätta arbetet med energieffektivisering och utveckling av den egna produktionen av energi
- bistå i trafiknämndens uppdrag med elektrifiering av transportsektorn, bland annat genom Elektrifieringspakten
- fortsätta verka för att genom stärkt sjöfart avlasta vägnätet från transporter på land, till exempel genom arbetet med insjöfart till Mälarhamnar AB
- tillsammans med trafiknämnden ta fram mål och förslag på åtgärder för att öka överflytten av gods från väg till vatten
- aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar som EUs lagstiftningspaket Fit for 55, gällande rapportering och integrering av sjöfart i EUs utsläppshandel
- utveckla Stockholm Norvik Hamn till en innovativ HUB med hamnnära infrastruktur för elektrifiering, framtida bränslen och mer hållbara godstransporter på land och vatten i Stockholm och Mälardalsregionen.
- utreda Stockholm Norvik Hamn som ett möjligt logistiknav för koldioxidavskiljning och lagring (BECCS och CCS)
- verka för fossilfria landbaserade anslutningar till alla hamnar inklusive bättre järnvägsförbindelser till och från Norvik
- installera solceller på stadens fastigheter där det lämpar sig för att öka den lokala elproduktionen

- säkerställa att de kommunala bolagen inventerar var det lämpar sig att installera solceller på stadens tak samt planerar för att installera solceller under mandatperioden för att öka den lokala elproduktionen

Ett Stockholm med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla

- verka för att Stockholms Hamnars corehamnstatus återspeglas i såväl regional som statlig planering
- fortsätta arbetet med att utveckla bolagets fastigheter på ett affärsmässigt vis, vårda byggnader som har kulturhistoriska värden, samt effektivisera driften av byggnader och anläggningar
- medverka till att stadens mål om bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken och möjligheten att utveckla hamnverksamheten för transport- och besöksnäring värnas
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Frihamnen med fokus på stadsutveckling i södra delen av Norra Djurgårdsstaden och modern, stadsnära sjöfart. I detta arbete ska staden analysera fastighetsbeståndet i Frihamnen, Värtan och Energihamnen och pröva överföring av fastigheter av strategiskt vikt till berörda nämnder och styrelser.
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Stadsgården/Masthamnen med fokus på sjöfart och förstärkta stråk
- tillsammans med Stockholm Business Region AB marknadsföra Stockholm som destination på de finländska och baltiska marknaderna
- delta i arbetet inom stadens sektorsorganisation för civil beredskap

Kopplat till dessa ägardirektiv genomför Stockholms Hamnar även ett antal aktiviteter, utpekade av kommunfullmäktige, tillsammans med andra verksamheter inom Stockholms stad. Samtliga ägardirektiv för 2024 är under planering eller genomförande. Frågor kring såväl bolagets ekonomiska stabilitet som hållbarhetsarbete är i särskilt fokus.

Utöver ovanstående ägardirektiv tillkommer ett ägardirektiv avseende höjd beredskap som kommer att antas under våren 2024 av Stockholms Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB vid respektive bolagsstämma.

Strategisk inriktning/prioriteringar för perioden 2025-2027

Hög inflation och stigande räntor urholkat de svenska hushållens köpkraft.

Lågkonjunkturen väntas fördjupas innan den vänder uppåt något under den andra halvan av 2024 men det väntas dröja ändå till 2026 innan svensk ekonomi är i konjunkturrell balans. Lågkonjunkturen kommer att fortsätta att påverka Stockholms Hamnars verksamhet under hela treårsperioden men med en förhoppning om att läget lättar under

2026-2027. Den kommande treårsperioden kommer ett stort fokus för Stockholms Hamnar vara på miljö- och beredskapsfrågor men även på att få kontroll på och vända den negativa resultatutvecklingen.

Stockholms Hamnars strategiska miljöarbete

Stockholms Hamnar arbetar aktivt och långsiktigt för en hållbar hamnverksamhet och sjöfart. Miljöarbetet är en integrerad del av den dagliga verksamheten. Utgångspunkter för miljöarbetet är Stockholms Hamnars identifierade betydande miljöaspekter, ägardirektiv samt Stockholms stads gällande miljöprogram med tillhörande handlingsplaner (bland annat för minskad klimatpåverkan). Målet är att Stockholms stad senast år 2040 ska vara helt fossilbränslefri och stadens egen organisation likaså senast år 2030.

För Stockholms Hamnar är det viktigt att förbättra miljöprestandan inom den egna verksamheten och samtidigt samarbeta med rederier, hyresgäster och andra intressenter för att bidra till att också minska deras miljöpåverkan samt för att främja en energi- och miljöeffektiv sjöfart i Stockholms- och Östersjöregionen.

För det strategiska miljöarbetet har en miljö- och klimathandlingsplan beslutats av styrelsen. Syftet med planen är att lägga fast en riktning på medellång och lång sikt, med milstolpar på vägen, som sedan konkretiseras i de årliga verksamhetsplanerna och budgetbesluten.

Miljö- och klimathandlingsplanen omfattar följande målområden:

- Minskad klimatpåverkan och lägre utsläpp till luft 2040
- Minskade negativa effekter av ljudnivåer Löpande
- Inga utsläpp av fossil koldioxid från truckverksamhet 2025
- Helt fossilfri egen verksamhet 2030
- Effektivare energianvändning i anläggningarna 2027 (-10 %)
- Ökad återvinning av avfall 2027 (85 %)
- Hållbar mottagning av svart- och gråvatten Löpande

Utsläpp till luft av växthusgaser och luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) från sjöfarten inom Stockholms Hamnars hamnområden är den miljöaspekt som är mest betydande. Samtidigt har Stockholms Hamnar inte full rådighet över de aktiviteter som behöver genomföras. Viktiga åtgärder för att bidra till att minska sjöfartens utsläpp till luft är fortsatt utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj samt att delta i utbyggnaden av laddinfrastruktur. Enligt EU:s regelverk Fit for 55 ska minst 90 procent av anlöpen från fartyg > 5 000 GT, och som ligger längre tid än två timmar vid kaj, vara anslutna till land-el vid kaj 1 januari 2030. Detta krav innebär stora investeringar i ny hamninfrastruktur samt ökat behov av el och effektförstärkning, vilket är stora utmaningar.

Stockholms Hamnars hamnområden är i många fall belägna nära bebyggelse och annan samhällsverksamhet. Att fortsätta delta aktivt i dialog angående bullerfrågor i stadsutveckling och aktuella detaljplaner samt arbeta för att begränsa bullerstörningarna från hamn och sjöfart är därför en del av den ordinarie verksamheten.

För Stockholms Hamnar är det även viktigt att begränsa den egna klimatpåverkan och uppnå en verksamhet som är fossilfri. För detta behöver aktiviteter genomföras avseende truckverksamheten (godshantering på hamnplan), energianvändningen i byggnader, drivmedelsförbrukningen för Stockholms Hamnars fordon, resor i tjänsten samt upphandlade transporttjänster. De totala fossila koldioxidutsläppen från Stockholms Hamnars egen verksamhet är betydligt lägre än sjöfartens utsläpp. För den egna verksamheten finns samtidigt större rådighet att uppnå minskad klimatpåverkan. Övergången till biodiesel (HVO100) för truckverksamheten inom hamndriften har inneburit en väsentligt lägre klimatpåverkan. Inom detta område bevakas även utvecklingen av bland annat elektrifierade arbetsfordon.

Som ett led i arbetet med resurseffektiviseringar genomförs energikartläggningar för att identifiera åtgärder för minskad energianvändning i Stockholms Hamnars byggnader och hamnanläggningar. Åtgärder för effektiviseringar genomförs i enlighet med de årliga kartläggningarna. Stockholms Hamnar fortsätter att satsa på ökad egen produktion av el, för att öka mängden förnybar el i samhället.

Det avfall som uppkommer i den egna verksamheten (kontor, drift och projekt) ska i så stor utsträckning som möjligt gå till materialåtervinning, före energiutvinning. Ökat fokus är på möjligheterna till återanvändning av material från till exempel ombyggnadsprojekt. Hållbar mottagning av svart- och gråvatten samt fast avfall från fartyg bedrivs löpande i hamndriften. Ett utvecklingsområde är ökad utsortering av matavfall från fartyg, för att förbättra kvaliteten på det lämnade avloppsvattnet och öka tillgången på biogas som potentiellt sjöfartsbränsle.

Stockholms Hamnar ställer krav på vilka kemikalier och material som får användas i den egna verksamheten och av anlitate leverantörer och entreprenörer. Verktøyen Chemsoft (Stockholms stads kemikaliehanteringssystem) och Byggvarubedömningen tillämpas i verksamheten. Projekt för biologisk mångfald bedrivs i den utsträckning det är möjligt i hamnområdena.

Samverkan med andra aktörer nationellt och internationellt samt ett innovativt angreppssätt är viktiga framgångsfaktorer, inte minst mot bakgrund av att hamnarna är en länk i en längre transportkedja. Hamnar är av tradition både konkurrenter och samarbetspartners på såväl nationell som internationell nivå. Inom miljö- och hållbarhetsområdet samverkar hamnar ofta genom att sätta gemensamma mål och standarder och för att i övrigt lära av varandra. Ett aktivt samarbete med systerhamnar

och rederikunderna är bland annat av stor vikt för att möjliggöra *gröna sjöfartskorridorer* i Östersjön.

Stockholms Hamnar arbetar även med och vidareutvecklar miljöincitament för att uppmuntra och premiera sjöfartskunder som gör mer på miljöområdet än vad regelverken kräver. Även fortsatt stöd i form av extern finansiering från staten och EU är nödvändigt för att kunna uppnå tydliga miljöförbättrande resultat.

Stockholms Hamnar redovisar sin verksamhet i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2012, hållbarhetsrapporten är bestyrkt. Från och med rapporteringen 2022 har Stockholms Hamnar övergått till GRI Universal Standards. Den uppgraderade GRI-rapporteringen bryggas över till det nya CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) som börjar gälla 2025 för medelstora företag och som kommer att ställa ytterligare krav på företagens hållbarhetsredovisning. Direktivet ska öka jämförbarheten mellan bolag samt kvaliteten i rapporteringen. Det ska också göra det enklare att investera i mer hållbara företag.

Säkerhets- och beredskapsarbetet stärks

Stockholms Hamnar har en väl etablerad säkerhets- och beredskapsorganisation och prioriterar arbetet med säkerhet och civil beredskap högt. De senaste årens påfrestningar under pandemi och kriget i Ukraina har lett till fortsatt utveckling av verksamheten.

Stockholms Hamnar deltar aktivt i stadens samlade arbete med att bygga upp förmåga inom civil beredskap, det vill säga krisberedskap och civilt försvar. Bolagets arbete tar sin grund i den samhällsviktiga verksamhet som bedrivs. Bolaget har arbetat med att ta fram en krigsorganisation och genomför löpande förmågeutveckling genom utbildning och övning för att hantera händelser längs hela hotskalan, från begränsade incidenter till höjd beredskap och krig. Under den kommande treårsperioden kommer bolaget att fokusera på att fullt ut integrera bolagets struktur för kris- och krigsledning i stadens gemensamma ledningssystem. Ett särskilt prioriterat område kommer att vara arbete med värdlandsstöd och betydelser av Sveriges medlemskap i Nato.

Bolagets aktiva deltagande i arbetet kring Samverkan Stockholmsregionen kommer att fortsätta under perioden. Härutöver planeras för en samlokalisering mellan Stockholms Hamnars och del av Sjöfartsverkets trafikcentral.

Fokus på sjöfart och smart användning av hamninfrastruktur

Stockholm är ett centralt nav i Östersjöregionen och sjöfarten är helt central för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Stockholms Hamnar har det senaste årtiondet genomfört en rad satsningar för att skapa en modern och välfungerande hamninfrastruktur i regionen. Öppnandet av Stockholm Norvik Hamn har ytterligare stärkt bolagets förmåga att bidra till en effektiv varuförsörjning i regionen. Den positiva

utvecklingen i Kapellskärs hamn med nya fartyg och strategiska investeringar i infrastrukturen främjar också effektiva godsflöden på ett tydligt sätt.

Strategin inför kommande treårsperiod är att i en högre grad nyttja den befintliga infrastrukturen så effektivt som möjligt. Detta blir särskilt viktigt i de stadsnära hamnarna i Nynäshamn och Stockholm. Det kommer framöver också vara viktigt att kunna möta rederiernas efterfrågan efter ändamålsenlig infrastruktur och effektiva flöden.

Under kommande år kommer bolaget fortsätta att utveckla arbetssätt och planering kring långsiktiga förvaltning av tillgångar och underhållsbehov.

Hamnens framtida kapacitet

I ägardirektiven för 2023 gavs Stockholms Hamnar uppdraget att tillsammans med bland annat exploateringskontoret ta fram en ny hamnkapacitetsutredning. Utredningens syfte var att ge långsiktiga planeringsförutsättningar för sjöfarten i Stockholm och möjliggöra ett effektivare nyttjande av hamnkapaciteten. Vidare uppdrogs att vara bidragande till att möjliggöra tillskott av byggrätter för bostäder och arbetsplatser samt ge stabila planeringsförutsättningar för pågående stadsutvecklingsprocesser, till exempel Norra Djurgårdsstaden och på östra Södermalm. En viktig beståndsdel i detta arbete avsåg också att den framtida kapaciteten skulle bidra till att säkerställa långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar för verksamheten inom Stockholms Hamnar.

Under 2023 arbetade en styrgrupp och en arbetsgrupp bestående av Stockholms Hamnar, exploateringskontort, stadsbyggnadskontoret samt Stockholm stadshus AB med fakta och möjliga scenarier för både kajkapacitet samt möjliga scenarier för ytterligare bostadsbyggande. I och med budget för 2024 fick kapacitetsutredningen riktning från kommunfullmäktige; ”i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Frihamnen med fokus på stadsutveckling i södra delen av Norra Djurgårdsstaden och modern, stadsnära sjöfart. I detta arbete ska staden analysera fastighetsbeståndet i Frihamnen, Värtan och Energihamnen och pröva överföring av fastigheter av strategiskt vikt till berörda nämnder och styrelser.” Detta har skapat mer distinkt riktning och arbetet inriktar sig nu på att ta fram möjlig bebyggelsevolym för Loudden samt för Masthamnen med bibehållen hamnverksamhet. Från och med 2024 finns en berednings- och genomförandestruktur etablerad för genomförande i enlighet med kommunfullmäktiges beslut. Det övergripande utredningsarbetet avslutas därmed. Arbetet ska rapporteras under våren 2024 till styrelsen för Stockholm Hamnar.

Hamnen som nav för hållbara transporter

Hamnarna är i allt större utsträckning strategiska noder för multimodala och hållbara transporter med stort inslag av elektrifiering, digitalisering och automatisering. Stockholms Hamnar behöver följa dessa trender och söka lämpliga strategier tillsammans med sjöfartskunder och andra intressenter. Av särskilt intresse är projekt som främjar överflytt av vägtransporter till sjöfart och järnväg i linje med den nationella godstransportstrategin. Att skapa infrastruktur och affärsmodeller för elektrifiering och hållbara bränslen för transporter på land och till sjöss blir allt viktigare under kommande år (bland annat till följd av EU:s Fit for 55) och där har hamnarna möjlighet att bidra till utvecklingen.

Avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet m.m. och avtal om drift och underhåll, tillsyn av kajer och bryggor, slussar m.m.

Inom bland annat följande områden förutses att förändringar i Stockholms Hamns avtal med exploateringsnämnden angående nyttjande av mark för hamnverksamhet med mera kan komma att ske under avtalsperioden som löper fram till 31 december 2031.

- Värtahamnen kommer att ändras med anledning av detaljplaneläggning i Energihamnen.
- Frihamnen kan komma att ändras med anledning av kommande detaljplaneläggning av området.
- Frihamnen/Värtahamnen, kommande spårvägslinje från city till Ropsten.
- Victoriaslussen samt mark, kaj och övrig anläggning som tillfälligt frångått avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet m.m. på grund av projekt Slussen.

Utöver ovan angivna förändringar kan även behov av förändring i avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet uppstå som en konsekvens av ovan nämnda hamnkapacitetsutredning.

Stärkt innovationsförmåga

För att möta framtidens utmaningar inom exempelvis miljöområdet och för att bedriva en affärsfrämjande, konkurrenskraftig verksamhet behöver Stockholms Hamnar stärka sin innovationsförmåga och hitta goda exempel på utvecklingsprojekt. En särskilt stor potential finns i digitalisering av verksamhetens processer. Det handlar såväl om interna arbetssätt för ökad effektivisering som samarbete och gränssnittet gentemot kund i syfte att tillsammans hitta smarta och resursbesparande lösningar. Därutöver försöker hamnen hitta smarta och effektiva lösningar i de investeringar som genomförs under perioden.

Samverkan för mer levande kajer i Stockholm

Stockholms Hamnar arbetar sedan 2021 med stadens kajstrategi. Stockholms Hamnars verksamhet och kunder bidrar till strategins genomförande. Exempel på det är konst- och ljusinstallationer längs Söder Mälarstrand, autonom och eldriven passagerarfärja över

Riddarfjärden, nya serveringar på Strandvägen samt ambulerande padelbana med café vid ett antal kajer.

Den kajbalkong som invigdes hösten 2023 på Söder Mälarstrand är ett exempel på innovativt pilotprojekt med syfte att göra kajen attraktivare att vistas på och samtidigt bidra till hållbarhet och biologisk mångfald då den är en oas för lekande fiskarter. Vidare pågår ett arbete med att identifiera lämpliga platser för attraktiva kajer med bad, bastu och båtliv i kombination med attraktiva besöksmål av olika slag samt fungerande citynära sjöfart. Ytterligare ett exempel är den vattenanvisningstävling som lanserades 2023 och kommer att avslutas 2024, i syfte att hitta en aktör som kan utveckla och driva en flytande verksamhet vid Strandvägskajen.

Det finns därmed i dag en mängd initiativ för att göra kajerna mer levande samtidigt som goda förutsättningar för rörlig sjöfart kan upprätthållas och utvecklas. En framgångsfaktor för genomförandet av kajstrategin är en fortsatt samverkan mellan framför allt hamnen, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. För Stockholms Hamnars del väntas projekt med restauranger och annan publik verksamhet på vattnet vid kajerna att vara i fokus under kommande år.

Stockholms attraktionskraft för besökare säkerställs

De många passagerarna som anländer till Stockholm med färjor eller kryssningsfartyg är mycket viktiga för en god utveckling inom besöksnäringen och bidrar till att skapa många arbetstillfällen i regionen. De senaste årens sviktande passagerarsiffror som följd av pandemin och kriget i Ukraina har föranlett ett viktigt arbete för att främja Stockholms som destination. Stockholms Hamnar stärker sin samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter med koppling till färje- och kryssningspassagerarnas behov. En särskild satsning riktad till den finska marknaden pågår under 2022-2024. Framöver kommer marknadsföringsinsatser riktade till de finska och baltiska marknaderna samt kryssningssegmentet globalt fortsatt vara av stor vikt för att stärka Stockholm som destination. Vidare kommer utformningen av stadsmiljöerna i närheten av hamnområdena att ha allt större betydelse för attraktionskraften och det finns en stor förbättringspotential vid framför allt Värtahamnen och Frihamnen.

Stockholm Norvik som logistiknav för transport av koldioxid

För att minska halterna av koldioxid i atmosfären pågår en snabb utveckling av teknik för att fånga in koldioxid i rökgaser och pumpa ned denna i berggrunden, så kallad CCS (carbon capturing and storage). Flera fjärrvärmebolag i Mälardalen ligger långt fram i denna teknikutveckling. Stockholms Hamnar har bedrivit ett utredningsarbete för att studera logistikkedjan i denna hantering, med transport från de utsläppande verksamheterna till Nordsjön. Stockholms Hamnar har goda möjligheter att bidra till detta arbete genom att etablera ett logistiknav för koldioxid i Stockholm Norvik Hamn. Under den kommande treårsperioden kommer fördjupade avtalsdiskussioner med

potentiella aktörer att genomföras, liksom fortsatta detaljstudier och eventuell projektering samt tillståndsansökan att genomföras. En eventuell uppbyggnad av ett logistiknav för transport av koldioxid i Stockholm Norvik kräver investeringar i nya kajlägen för bolaget. Denna nya verksamhet innebär en betydande affärsmässig potential för bolaget.

Insatser mot narkotika

Införsel av narkotika i landet är ett utmanande samhällsproblem. En stor del av införseln smugglas i det kommersiella varuflödet via landets hamnar. Bolaget arbetar nära Tullverket för att på alla sätt minska denna smuggling. Hamnens befintliga samverkansavtal med Tullverket är under revidering för att samarbetet ska bli ännu djupare och nära.

Medarbetare och arbetsmiljö

För Stockholms Hamnar är det viktigt att vara en attraktiv arbetsplats för medarbetare och chefer. HR- och arbetsmiljöfrågor är en fortsatt viktig grund för verksamheten och Stockholms Hamnar arbetar aktivt med kompetensutveckling för både tjänstepersoner och arbetare. Inom bolaget finns många olika specialistfunktioner där både löpande och individuell kompetensutveckling är viktig för att bibehålla en hög och relevant kompetens i företaget.

Företagets chefer har en viktig roll i hur arbetsmiljön upplevs och utvecklas, därför fortsätter arbetet med chefskollegium flera gånger per år. För att samtliga medarbetare ska må bra, prestera och leverera sker det kontinuerliga och systematiska arbetsmiljöarbetet genom kartläggning, undersökning och riskbedömning. Utifrån detta sker planering och åtgärder för ständiga förbättringar.

Marknadsförutsättningar

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. Covid-19-pandemin påverkade Hamnens intäkter mycket negativt. När pandemin äntligen ebbade ut startade Ryssland den fullskaliga invasionen av Ukraina. Kriget har lett till kraftigt ökade bränslekostnader för sjöfartskunderna samtidigt som passagerarvolymerna inte kommit tillbaka till samma nivåer som före pandemin. Särskilt drabbat har den passagerardrivna trafiken blivit, som redan var i ett svårt finansiellt läge. Detta har lett till att passagerarrederierna har fortsatt lägre kapacitet än innan pandemin, men under treårsperioden är förväntningen att ytterligare kapacitet återförs.

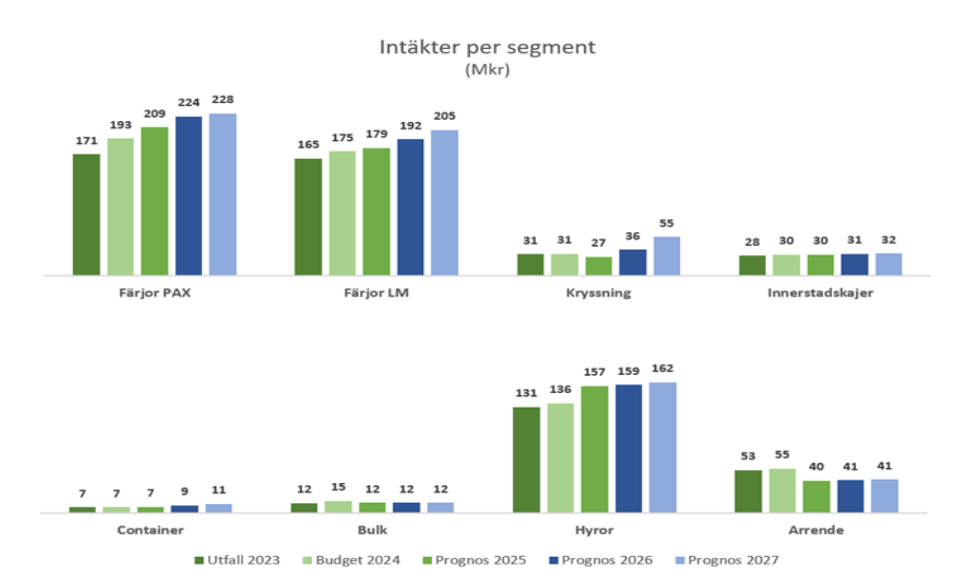
Färjgodset var påverkat i mindre utsträckning än passagerarvolymerna under pandemin. Den allmänna nedgången i konjunkturen det senaste året och nedgången inom byggsektorn i synnerhet, har påverkat efterfrågan på godstransporter negativt i

Stockholms Hamnars hamnar. Bolaget förväntar sig en stigande efterfrågan på godstransporter med stigande volymer som följd under 2025 och 2026.

Kriget i Ukraina, oroligheterna i mellanöstern och dess följder på bränslepriser, säkerhetsläge och fraktpriser skapar en stor osäkerhet för marknadsutvecklingen under den kommande treårsperioden.

Marknadsområden

Hamnavgifter, hyror och arrenden, intäkter per segment i Mkr



Passagerare

Efter ett antal år med omvärldsfaktorer som påverkat passagerarvolymerna kraftigt negativt ser det nu ut som att ljusare tider är att vänta. De passagerartunga färjerederierna har senaste året stärkt sina finansiella resultat och utökar med försiktighet antalet fartyg på flera av färjelinjerna. Resandet har ökat och de ekonomiska förhållandena är mer gynnsamma för att en trafikstart ska vara ekonomiskt hållbar. Bolaget räknar med att passagerarantalet blir något bättre under perioden än 2024 med en förväntning på 2026 och 2027 med en fortsatt positiv utveckling med ökande passagerarvolymer.

Efterfrågan på kryssningar är mycket stor och kryssningssegmentet är tillbaka på nivåer som är bättre än innan pandemin på världsbasis. Stockholm står sig fortsatt mycket stark som en populär kryssningsdestination. Däremot lider destinationer i norra Östersjön fortfarande av omvärldsfaktorer med kriget i Ukraina. Det innebär att St. Petersburg i Ryssland fortsatt är stängt som har varit en historiskt viktig destination på kryssningsrutterna. Detta gör att 2025 kommer spegla 2024 i stort, men Stockholms

Hamnar ser en tendens till en positiv förändring i bokningarna till 2026/2027. Arbetet att utveckla Stockholm som premiumdestination för kryssning fortgår under planperioden.

Passagerare Stockholm

Färjetrafiken från Stockholm är i en återhämtningsfas med en positiv utveckling och ökande passagerarvolymerna från de historiskt låga under pandemin. Det nya rederiet, Gotland Alandia Cruises, med fartyget Birka Gotland, är en viktig injektion. Viking Line har utökat sina anlöp till Helsingfors där de nu har återgått till dagliga avgångar och Tallink Silja ser på utökad trafik till Tallinn. De kommande åren 2025-2027 räknar Stockholms Hamnar med att passagerarutvecklingen fortsätter i denna positiva riktning.

Kryssningsanlöpen till Stockholm är fortfarande på en låg nivå jämfört med innan pandemin, men beläggningen är mycket god. Det är en viktig indikator. Tyskland är för tillfället den viktigaste marknaden för Stockholms Hamnar och står för cirka 50 procent av kryssningsresenärerna. God tvåa är USA med cirka 17 procent. Antalet passagerare väntas öka 2026 och beror på att fartygen blir större och kan därmed ta flera passagerare. Förväntan är även att intresset ska öka för Östersjön och Sverige igen från rederierna. Amerikanernas oro för att kryssa i Östersjön på grund av kriget i Ukraina väntas minska. I slutet av denna treårsperiod räknar Stockholms Hamnar med att antalet anlöp har ökat till 192 stycken anlöp per år från dagens låga nivåer på cirka 130.

Passagerare Kapellskär

Finnlines har nu sina två nybyggda fartyg i trafik på Nådendal. En fördubbling av passagerarkapaciteten mot tidigare och en betydligt bättre passagerarprodukt. Tallink Silja fortsätter att trafikera med sitt Åbofartyg under höst/vinter/vår.

I dagsläget finns inget som tyder på att Viking Line återupptar sin direkttrafik till Mariehamn. Övriga linjer är mer godsrelaterade med en begränsad passagerarkapacitet. Förväntningen är att Kapellskär, drivet av Finnlines nya fartyg, kommer att ha en positiv passagerarutveckling de kommande tre åren.

Passagerare Nynäshamn

Den nationella passagerartrafiken till Gotland ligger fortsatt på en stabil nivå som förväntas öka något de kommande åren. Tillsammans med att trafiken till Polen återhämtar sig, efter ett svagare år, kommande treårsperiod räknar Stockholms Hamnar totalt sett med något ökade passagerarvolymerna i Nynäshamn 2025-2027.

Kryssningsanlöpen till Nynäshamn följer utvecklingen i Stockholm. Endast ett fåtal anlöp är bokade 2025, men indikationen och bokningsläget ser ljusare ut 2026. Denna trend förväntas hålla i sig även under 2027.

Passagerare Stockholm Norvik

Stockholm Norvik Hamn har begränsat antal passagerare som åker med Stena Line och bedöms inte förändras nämnvärt den kommande treårsperioden. En liten men stabil passagerarvolym som bibehålls med förutsättningar att öka något.

Passagerare

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Färjepassagerare (miljoner)	6,9	7,4	7,5	7,9	8,1
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Kryssningspassagerare (miljoner)	0,5	0,4	0,4	0,6	0,9
Kryssningsanlöp	128	135	128	128	192

Gods

Bolaget har sett en minskning av de viktiga godstransporterna genom Stockholms Hamnar under de senaste åren. Bidragande orsaker är den oroliga omvärld som numera har blivit vardag men även det ökade ränteläget gör att varuflöden minskar. En ytterligare effekt av det höjda ränteläget leder till en kraftig inbromsning i den för Stockholms Hamnar så viktiga byggsektorn.

Kunderna ser nu att godsvolymer har stabiliserats på nya lägre nivåer, och ser med tillförsikt fram emot den kommande treårsperioden. För den kommande treårsperioden är förväntan att rederiernas investeringar i nya och större fartyg långsiktigt kommer leda till en positiv volymutveckling. Prognosen är svagt ökande volymer redan 2025 och den trenden förväntas fortgå fram till och med 2027.

Den svaga svenska kronan ihop med konjunkturläget påverkar efterfrågan, dock är bedömningen att den nödvändiga varuförsörjningen till Mälardalen kommer att fortsätta importeras via Stockholms Hamnar.

Gods Stockholm

För den kommande treårsperioden indikerar både Viking Line och Tallink Silja att de ligger kvar på oförändrade nivåer under 2025, men är mer positiva för de kommande två åren. Under perioden planerar både Tallink Silja och Viking Line för fler avgångar.

För bulken, som till största delen utgörs av flis till Stockholm Exergi, kommer volymerna ligga kvar oförändrade under kommande treårsperiod. En del av Stockholm Hamnars

bulk-kunder är nära knutna till byggsektorn, vilket gör att den kommande treårsperioden är svår att förutse.

Gods Kapellskär

Finnlines är Stockholms Hamnars största godskund. Finnlines har under året ersatt två befintliga fartyg som trafikerade Kapellskär med två nya och större RoPax fartyg. Det första fartyget (Finnsirius) levererades det tredje kvartalet 2023 och det andra fartyget (Finncanupos) sattes i trafik i februari 2024. Fartygen möjliggör för ökade volymer med drygt 20 procent som kan transporteras via Kapellskär. Tack var detta pekar prognosen mot ökade volymer de kommande tre åren.

Gods Nynäshamn

De inhemska godsvolymererna till Gotland förväntas vara stabila under prognosperioden. I övrigt prognostiserar Polferries svagt positiva volymer under de närmaste åren men konkurrenssituationen på linjer till Polen samt den viktiga byggsektorn är faktorer som direkt påverkar volymererna.

Gods Stockholm Norvik

Stena Lines linje till Hangö fick inte den volymutveckling som man önskade, vilket ledde till att linjen lades ner i oktober 2023. Även Stena Lines linje till Ventspils har haft ett svagare år, däremot har volymererna nu stabiliserats och prognosen är svagt ökade volymer för den kommande treårsperioden.

Containervolymererna har inte fått det uppsving som prognostiserades av Stockholms Hamnars samarbetspartner Hutchison Ports. Deras bedömning av den kommande treårsperioden pekar på ökade volymer. Prognosen landar på 70 000 TEUs år 2027.

Gods

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Färjegods (miljoner ton)	5,8	5,9	5,9	6,4	6,9

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Antal TEU över kaj (1000 tal)	47,0	48,3	49,2	60,0	70,0

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Bulkgods (miljoner ton)	1,2	1,4	1,2	1,2	1,2

Innerstad- och skärgårdstrafik

Stockholms Hamnar ansvarar för stora delar av innerstadens kajer och hyr ut och förvaltar platser till ett stort antal kunder inom skärgårdstrafik, fritidsfartyg, kommersiella stillaliggande fartyg samt övrig verksamhet. Skärgårdstrafiken trafikeras av ett 15-tal rederier och de stillaliggande kommersiella fartygen är drygt 35 stycken. Inom regionen pågår ett utredningsarbete för hur den framtida pendelbåtstrafiken kan utvecklas. Stockholms Hamnar kommer delta i regionens arbete att utveckla den vattenburna kollektivtrafiken. Bolagets ekonomiska förutsättningar kopplat till kollektivtrafik på vatten kommer behöva genomlysas under planperioden.

Stockholms stad har under lång tid haft ambitionen att vidareutveckla stadsmiljön och verksamheterna på och vid stadens innerstadskajer. Det finns alltså en mycket stor potential att utveckla kajerna i enlighet med stadens långsiktiga vision Möjligheternas Stockholm. Stockholms Hamnar arbetar utifrån den framtagna kajstrategin, vilken kommer att vara en viktig grund för att utveckla stadens kajer och öka möjligheter till mer folkliv utmed kajerna. Stadens kajstrategi ger möjligheter att utveckla segmentet mot mer publika verksamheter. Det finns ett stort intresse från ett antal aktörer för att utveckla verksamheterna. Under hösten 2023 lanserades en Vattenanvisningstävling på Strandvägen och ett nytt avtal förväntas tecknas med vinnande aktör under 2024. En ny flytande verksamhet beräknas vara på plats under perioden.

För de närmaste åren bedöms skärgårdstrafiken kvarstå på en oförändrad nivå, det baseras på befolkningsutvecklingen i regionen samt utvecklingen inom turismen. Intäkterna ökar mindre än beräknat och det beror på att Sjöfartsverket från och med 2024 inte längre betalar för de handelsfartyg som passerar Hammarbyslussen. Ett arbete med att se över gällande prissättningsmodell för hamn- och skärgårdstrafiken kommer att genomföras vilket på längre sikt kan öka intäkterna.

Innerstad- och skärgårdstrafik

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Hamnavgifter innerstad- & skärgårdstrafik (Mkr)	28,2	29,8	29,9	30,9	31,5

Fastigheter

Hysesmarknaden

Stockholms Hamnars byggnader är till största del lokaliserade i Frihamnen och Värta- hamnen. Exploateringskontorets projekt inom området fortlöper och den första byggstarten i Södra Värta hamnen initierades under andra halvan av 2023. På sikt kommer

områdets utveckling bidra till ett större kundunderlag för fortsatt utveckling av tjänste- och serviceutbudet i Frihamnen och Värtahamnen. Uthyrningsläget bedöms däremot på kort sikt uppvisa negativ trend med ett större utbud av lokaler inom marknadsområdet och földeffekterna av en svagare konjunktur.

Lokal- och arrendeintäkter

Lokalhyresintäkterna i Stockholms Hamnars byggnadsbestånd beräknas öka under perioden 2025 till 2027. Ökningen består i huvudsak av nya uthyrningar i Magasin 3 och 6, omförhandlingar och utveckling av fastighetsbeståndet i Frihamnen.

Efter antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen, vilket planeras ske 2024, beräknas arrendeintäkterna sjunka väsentligt till följd av att arrendatorerna erhåller tomträtt respektive äganderätt, vilket för 2025 motsvarar ett intäktsbortfall på nästan 17 Mkr. Intäktsbortfallet kompenseras genom högre lokalintäkter i det samlade fastighetsbeståndet och utfallet för 2025 beräknas därför ligga i linje med det för 2024.

Utveckling av byggnader och fastigheter

För att nå långsiktiga intäktsmål är inriktningen att fortsätta arbetet med att förädla de stora magasinerna i Frihamnen. Stockholms Hamnar utvecklar lokalbeståndet utifrån byggnadernas status, övergripande strategier för de olika delområdena och Stockholms stads pågående planering. Inom beståndet, framför allt på Frihamnspiren, finns möjligheter att på sikt öka fastighetsvärden och hyresnivåer. Detta genom en omställning till kontor, utställning, utbildning m.m. och insatser för att öka områdets attraktivitet tillsammans med nuvarande och kommande fastighetsägare i området.

Hyror och arrenden

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Hyres- & arrendeintäkter (Mkr)	184,0	191,0	197,0	199,0	203,0

Investeringar i anläggningar och byggnader

Stockholms Hamnar har de senaste åren genomfört ett antal stora utvecklingsprojekt för att realisera Stockholms stads långsiktiga inriktning för hamnverksamheten och möjliggöra stadsutveckling inom tidigare hamnområden. Åren framöver kommer Stockholms Hamnar att fokusera på att investera i bolagets befintliga anläggnings- och fastighetsbestånd.

För prognosperioden beräknar Stockholms Hamnar göra investeringar för totalt 750 Mkr. Investeringarna fördelar sig med 250 Mkr för respektive år.

Under perioden tar fastighetsprojekten en stor del av investeringsutrymmet. Projekten avser hyresgäst Anpassningar för nya hyresgäster i Frihamnsområdet samt Värtaterminalen och syftar till att fylla vakanser samt öka bolagets hyresintäkter.

I Norvik avslutas under perioden anläggandet av pålbryggor för stentlastning och i slutet av perioden planeras för anläggandet av ny kaj för hantering av flytande koldioxid.

Under 2024 kommer Trafikverkets upphandling av Gotlandstrafiken färdigställas vilket kan komma att påverka verksamhet och infrastruktur i Nynäshamns hamn. Under perioden planeras investeringar kopplade till vidmakthållandet och utvecklingen av Nynäshamns hamn i form av renovering av kaj 1 ("Gotlandsläget") och utbyggnad av kaj 3 ("Polenläget"). Vidare finns medel reserverade för en omdisponering av hamnområdet avseende trafikflöden och intelligent trafikstyrning (ITS).

Inom områdena elektrifiering och energieffektivisering planeras för nyanläggning eller renovering i Kapellskär, Masthamnen och containerhamnen i Norvik samt mätarbyten i alla hamndelar. Solcellsutbyggnad fortgår under 2025 i Frihamnsområdet.

I innerstaden utgörs de största posterna av utbyte av underjordiska avfallsanläggningar på Strandvägen och Klara Mälarstrand och i Stockholmshamnarna utmärker sig reparationer kaj 501, 502 och 503 ("Energihamnen") samt betongreparationer Stadsgården som de större anläggningsprojekten.

Hammarbyslussen är i behov av reparation, ombyggnad och tillbyggnad (ROT) men renoveringarna skjuts framåt ett år på grund av det försenade anläggandet av GC-bron mellan Södermalm och Gamla stan. Slussen ägs av Trafikkontoret men Stockholms Hamnar ansvarar för driften och underhållet av anläggningen. Ur ett sjöfartsperspektiv är detta en av de viktigaste investeringarna de närmaste tre åren. Vid sidan om Victoriaslussen är detta den viktigaste slussanläggningen för hela Mälarenregionen. I avvaktan på att Victoriaslussen färdigställs har åtgärder på Hammarbyslussen tvingats avvakta.

Det framtida investeringsbehov som föreligger för Hammarbyslussen behöver utredas och en fördelningsmodell mellan Stockholms Hamnars och Trafikkontorets gemensamma investerings- och finansieringsansvar för anläggningen tas fram.

Flera större vakanser har uppkommit i Stockholms Hamnars byggnadsbestånd på Frihamnspiren. Byggnaderna har tidigare används som bland annat arkiv. Lokalerna är svåra att hyra ut till nya hyresgäster med hänsyn till byggnadens specifika förutsättningar. Eftersom flera byggnader uppfördes för lagerverksamhet fanns ett begränsat behov av dagsljus, entréer, trapphus och hissar, behov som till viss del behöver omvärderas med

hänsyn till dagens och framtidens hyresgästers behov. För att kunna öka hyresintäkterna och för att kunna hyra ut byggnaderna krävs investeringar. Insatser i fastighetsbeståndet som behöver göras ska generera positiva kassaflöden på sikt men kräver ett initialt investeringsutrymme.

Sammanfattningsvis kommer här nedan de största projekten under perioden 2025-2027:

- Energihamnen, reparationer kaj 501, 502 och 503
- Hammarbysluspaketet
- Fastighetsprojekt i Magasinen i Frihamnsområdet
- Fastighetsprojekt i Värtaterminalen
- Kaj 1 Stockholm Norvik Hamn
- Kaj 1 Nynäshamns Hamn
- Kaj 3 Nynäshamns Hamn
- Omdisponering hamnplan och ITS Nynäshamns Hamn

Utöver investeringarna i hamnanläggningar och byggnader görs inköp av maskiner och inventarier för cirka fem Mkr per år. För alla investerings- och underhållsprojekt över två Mkr upprättas en investeringskalkyl och genomförandebeslut tas sedan i Stockholms Hamnars investeringsråd och vid belopp över tio Mkr i bolagsstyrelsen. Det innebär att budgeterade projekt är preliminära innan genomförandebeslut fattats.

Ekonomisk utveckling

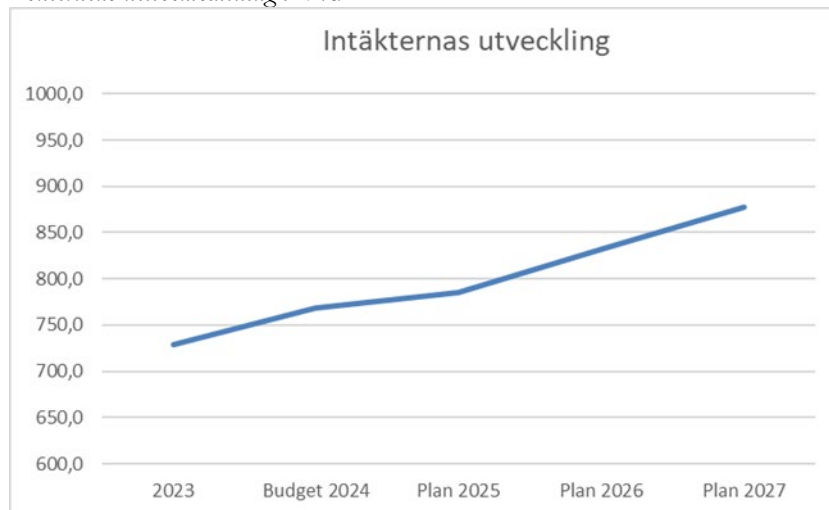
Förslag till budget 2025 och inriktning 2026 och 2027

Koncernen (Mkr)					
	Utfall 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Hamnavgifter	414	450	464	504	543
Hantering	36	34	28	31	31
Hyror / Arrenden	184	191	197	199	203
Servicetjänster	58	63	65	66	67
Övriga intäkter	47	42	43	43	44
Eliminering internfakturering	-10	-11	-11	-11	-11
Summa intäkter	729	768	785	832	877
Underhållskostnader	-53	-63	-60	-65	-70
Driftkostnader	-320	-336	-342	-348	-355
Personalkostnader	-145	-157	-156	-159	-162
Avskrivningar	-212	-215	-225	-232	-244
Rörelseresultat	-1	-3	2	28	46
Finansnetto	-96	-127	-120	-134	-138
Resultat efter finansnetto	-96	-130	-118	-106	-92
Investeringar brutto	254	240	250	250	250
Upplåning	4 093	4 255	4 298	4 322	4 321
Antal månadsavlönade per 31/12	139	142	143	143	143

Resultat

I beräkningarna för intäkter har följande KPI-förändring använts:
2025: + 2,7 %, 2026: + 1,5 % och 2027: + 2 %.

Koncernens nettoomsättning i Mkr



Intäkterna ökar totalt med nästan 150 Mkr mellan 2023 och 2027.

Intäkterna för hamnavgifter utvecklas positivt under perioden men ökar inte i den takt som Stockholms Hamnar tidigare prognosticerat på grund av konjunkturen och kriget i Ukraina. 2027 är intäkterna beräknade till 543 Mkr. Det innebär en ökning med 129 Mkr sedan 2023. Mot budgeten 2024 ökar hamnavgifterna med 93 Mkr under perioden. Ökningen mellan 2024 och 2025 är däremot marginell (14 Mkr) och beror på att godset väntas fortsatt vara påverkat under hela 2025. I antagandena antas inte alla linjer vara tillbaka som tidigare som till exempel Riga, Tallink Silja anlöper med ett fartyg istället för två på Åbo linjen och Viking Cinderella slutat trafikera Mariehamn. Hanteringsintäkterna väntas däremot minska (minus fem Mkr) under treårsperioden och beror på minskad godshantering samt att Finnlines nya fartyg i Kapellskär angör utan manuell hantering i och med den nya anläggningen.

Hyses- och arrendeintäkterna ökar och ligger vid utgången av prognosperioden på 203 Mkr, att jämföra med 184 Mkr 2023. Det är en ökning med 19 Mkr. Detta trots att arrendeintäkter på 17 Mkr försvinner under perioden som avser tilldelning av tomträtt till Stockholm Exergi. Ökningen på 13 Mkr som sker mellan 2023 och 2025 beror på att hyresgästen GANT har tillträtt sina nya lokaler i Magasin 3 samt en ny hyresgäst i Magasin 6.

Servicetjänster ökar med nio Mkr från utgången av 2023 till 2027 då flera fartyg enligt plan förväntas att elansluta.

I treårsprognosen förutsätts driftkostnaderna minska som andel av intäkterna. 2027 beräknas kostnaderna uppgå till 355 Mkr, vilket är en ökning med 35 Mkr eller fem procent jämfört med intäktsutfallet för 2023. Samtidigt ökar intäkterna med nästan 20 procent. Bolaget arbetar aktivt med ökad kostnadseffektivisering vilket medför att kostnaderna inte ökar med samma utsträckning som intäkterna.

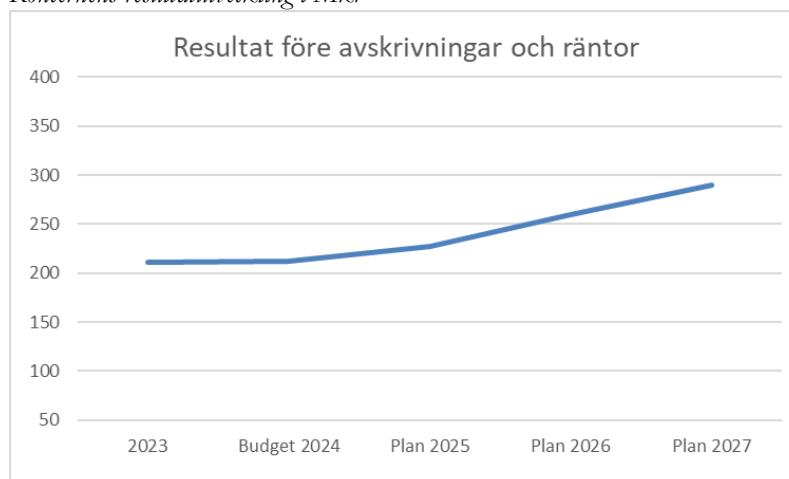
Antalet anställda under prognosperioden beräknas uppgå till 143 personer vilket är en ökning med en person mot budget 2024. Detta är en ökning med fyra personer jämfört med medelantalet anställda under 2023. Personalkostnaderna ökar med antalet anställda samt förväntad årlig lönerrevision.

Avskrivningarnas andel av intäkterna minskar marginellt under perioden. Vid slutet av 2027 är avskrivningarna 244 Mkr, vilket motsvarar 28 procent av totala intäkterna. Avskrivningarna minskade 2023 på grund av nedskrivningen av Stockholm Norvik Hamn som gjordes i bokslutet 2022. Däremot ökar de succesivt under treårsperioden med 19 Mkr i och med aktiverade pågående investeringar samt nya kommande som är planerade att göras.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. För perioden 2025-2027 ligger underhållskostnaden på totalt 195 Mkr. Det är på samma nivå som den senaste treårsperioden. Underhållsarbetet har sedan pandemiåren legat något lägre än tidigare år.

Under perioden kommer arbetet att utveckla underhållsplanering och tillgångsförvaltning att fortgå.

Koncernens resultatutveckling i Mkr

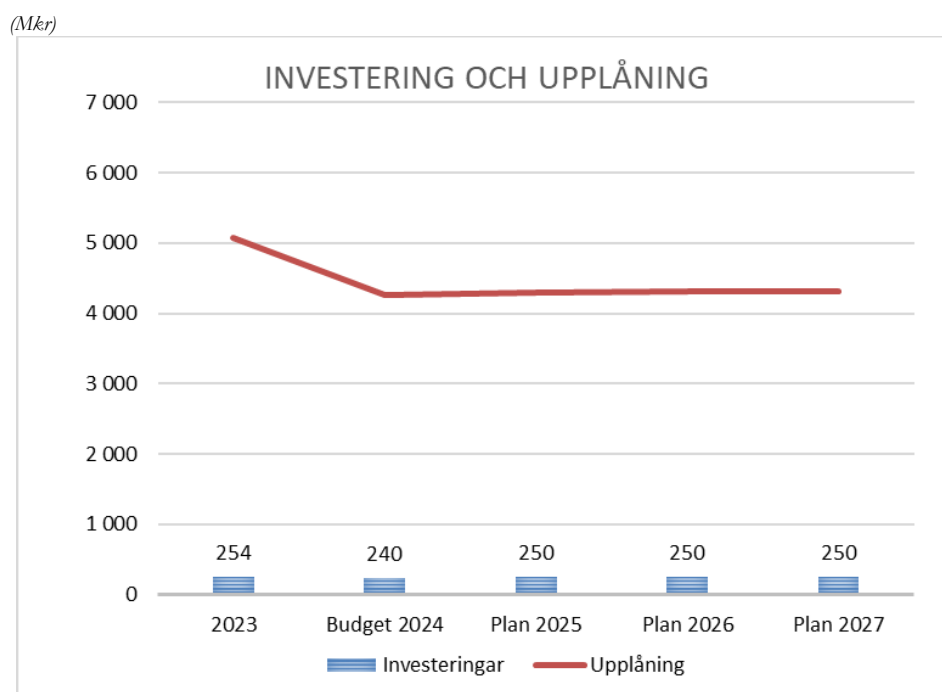


Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras under prognosperioden jämfört med utfall 2023 samt budgeten för 2024. Rörelsemarginalen som är 29 procent 2023 är vid utgången av treårsperioden 33 procent. Resultatet efter

avskrivningar och räntekostnader för 2025 förväntas hamna på minus 118 Mkr med en förbättring 2026 till minus 106 Mkr, därefter minus 92 Mkr för 2027.

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2025 till 2027 summerar till 750 Mkr. Upplåningsräntan för perioden ligger på en hög nivå. Upplåningen sker via stadens finansenhet och beräknas hamna på 2,80 procent 2025, 3,10 procent under 2026 och 3,20 procent 2027 vilket är att jämföra med räntan för 2023 som hamnade på 2,20 procent. Detta medför att Stockholms Hamnars räntekostnader förväntas öka upp till 138 Mkr under treårsperiodens slut, vilket är att jämföra med räntekostnader 2023 på 96 Mkr. Upplåningen förväntas hamna på 4 321 Mkr per 31 december 2027. Det kan jämföras med 4 093 Mkr vid ingången av 2023.



Kostnadskontroll och insatser för att vända resultatutvecklingen

Stockholms Hamnar kommer fortsatt att vara påverkat av lågkonjunkturen och det förändrade resmönstret på grund av kriget i Ukraina under hela eller delar av treårsperioden 2025-2027. För att få kontroll och vända den negativa resultatutvecklingen arbetar bolaget löpande med att ha kostnadskontroll samt att ha fokus på intäkter genom att titta på nya affärer/kunder samt prissättning och noggrann löpande uppföljning av volym- och intäktsutveckling. Stockholms Hamnar stärker vidare bolagets prioriteringsförmåga fortlöpande med en tydlig koppling mellan kostnader och framtida intäktsmöjligheter samt avseende investeringar och underhåll. Till budgeten 2024 tog Stockholms Hamnar fram åtgärder för en ekonomi i balans. Åtgärderna har tagits fram

för att stötta och leda organisationen med att arbeta med att öka lönsamheten på sikt i bolaget. Stockholms Hamnar kommer även fortsatt under treårsperioden att arbeta med att se över sitt lokalbestånd och hyra ut så mycket som möjligt för att på så sätt öka hyresintäkterna i bolaget.

Exempel på åtgärder, kort- och lång sikt:

- aktiv dialog med befintliga kunder om att återstarta pausade linjer
- aktiv dialog med befintliga och nya kunder om nya linjer
- öka intäkterna i innerstadssegmentet genom översyn av verksamhet och omförhandlingar
- offensiv utvecklingsplanering i Norvik för att möta nya marknader, som t ex CCS
- strukturell omvandling av fastighetsbestånd för att attrahera mer inkomstbringande hyresgäster
- se över vårt egna lokalbestånd och hyra ut mera
- flera möjliga uthyrningar av vakanta lokaler
- fortsatt arbete med att se över och dra ner alla kostnader som går att påverka
- i samband med att personal slutar ses arbetsuppgifter över och, om möjligt, omprioriteras befintliga personalresurser och ingen ersättningsrekrytering görs
- alla rekryteringar går igenom VD
- konsulter dras ner i den mån som är möjligt
- digitalisera och effektivisera användandet av system
- analys av effekter mark- och driftavtalet
- längre planeringshorisont i företaget, fokus på underhåll och investeringar
- kartläggning av energiförbrukning och på så sätt minska energiförbrukningen
- utföra markskötsel i egen regi istället för att använda leverantörer

Härutöver förs också samtal med Stockholms Stadshus AB i syfte att se över möjligheten att överföra ägande av framförallt de pirer hamnen idag arrenderar för att därmed minska driftkostnaderna, räntekostnader och upplåning.

Bilaga: ILS Treårsplan 2025-2027 Stockholms Hamnar