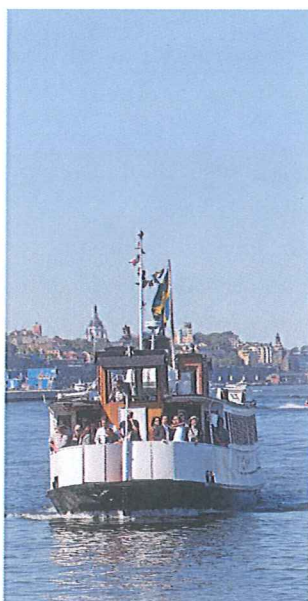
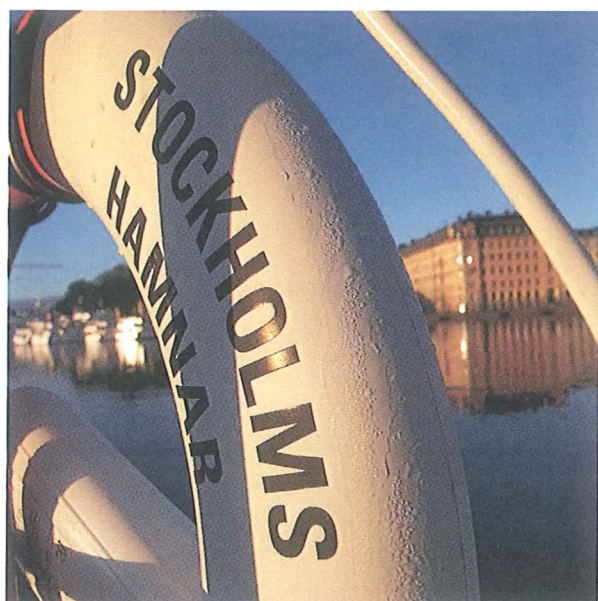


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2017 och inriktning för
2018 och 2019

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turister. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning och stimulera besöksnäringen. Genom utveckling av hamnkapacitet för varuförsörjning och besöksnäring, parallellt med att mark frigörs för bostäder och arbetsplatser, bidrar Stockholms Hamnar till en hållbar tillväxt i ett växande Stockholm. I Stockholms Hamnars verksamhet ingår naturligt ett miljö- och samhällsansvar där utvecklingen av ett hållbart samhälle är av största vikt.

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolaget Kapellskärs Hamn AB, intressebolaget Nynäshamns Mark AB samt det vilande dotterbolaget Nynäshamns Hamn AB.

Stockholms Hamnars mission

Stockholms Hamnar är en effektiv länk för transporter av människor och varor mellan vatten, spår och väg.

Stockholms Hamnars vision

Vi är Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Visionen konkretiseras i tretton långsiktiga mål inom hamn- och fastighetsverksamhet samt stöd till verksamheten. Se sida 10 för presentation av målen.

Stockholms Hamnars affärsidé

Stockholms Hamnar erbjuder rederier, hyresgäster, stockholmare och turister åtkomst till Stockholm och regionen – genom att tillhandahålla modern hamnanknuten infrastruktur och service – där säkerhet och miljö är i fokus. Detta gör Stockholms Hamnar genom att:

- erbjuda kajplatser och anläggningar till främst färje-, kryssnings- och containertrafik
- vårda och utveckla innerstadens kajer
- främja skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik
- hyra ut mark och lokaler – i första hand till hamn- och sjöfartsrelaterade verksamheter
- vara en effektiv och lönsam partner

Ägardirektiv för 2016-2018

Bolaget ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt. Hamnen och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i

citynära lägen. Stockholms hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen. Stockholms Hamn AB har också en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Verksamheten ska stimulera, och vara ett föredöme för, ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamn AB:s utveckling ska medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv. Det ska ske i lämpliga former av samverkan med andra hamnar och intressenter. Infrastruktur, verksamhet och organisation ska utvecklas i takt med EU:s utvidgning och den snabba utvecklingen i Östersjöregionen samt transportmarknadens krav, och samtidigt bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

Stockholms Hamn AB ska i samverkan med berörda nämnder utreda förutsättningarna för att sjöfarten kan utvecklas vid Stadsgården och Masthamnen och samtidigt skapa en levande stadsmiljö vid vattnet.

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed spelar sjöfarten en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning.

För att avlasta vägnätet så mycket som möjligt bör transporter ske via sjöfarten och samordnas med järnväg i ett trafikslagsövergripande system. Särskild vikt ska läggas vid klimatsmarta transporter vid den nya hamnen i Norvik.

Stockholms Hamn AB ska samverka med landstingets planering för utökad kollektivt resande på stadens vatten. Bolaget ska även arbeta för att Stockholms inre kajer i högre grad ska kunna användas som tilläggsplatser och för rekreation, men samtidigt säkerställa sjöfartens behov.

Stockholms Hamn AB ska medverka 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. Bolaget ska fortsätta arbetet med att differentiera hamnavgifter för att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering som även inkluderar hanteringen av fartygens svart- och gråvatten.

Stockholms Hamn AB ska arbeta för att alternativa bränslen ska tillhandahållas för fartyg. Detta är också i linje med EU:s politik som kommer att kräva att de så kallade TNT-hamnarna (TNT= transnationellt nätverk) ska ha minst ett tillgängligt alternativ till diesel.

Stockholms Hamn AB ska aktivt erbjuda tillsynsmyndigheter möjlighet till närvaro vid anläggningarna för att bidra till en hög säkerhet och trygghet för yrkestrafik och resenärer.

Färjor och kryssningsfartyg bör, så långt möjligt, elanslutas i hamn för att minska luftföroreningar och buller. Stockholms Hamn AB ska aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar.

Stockholms Hamn AB bedriver ett viktigt arbete för att skapa en robust stad i ett förändrat klimat, och ska bistå kommunstyrelsens arbete med klimatanpassning.

Stockholms Hamn AB har i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen utrett möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. De nuvarande arrendavtalen gäller till och med år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter. Stockholms Hamn AB ska driva avveckling av Loudden för annan verksamhet.

ÅF Offshore Race, Stockholm Gotland Runt, stärker Stockholm som destination och gör regattan tillgänglig för en bredare publik. Bolaget samordnar och finansierar stadens fortsatta medverkan. Evenemanget markerar Stockholms position som en miljöhuvudstad på vatten, och en intressant sjöfartsstad i norra Europa.

Ägardirektiv 2016-2018

Ett Stockholm som håller samman

- säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en klimatsmart och tillförlitlig varuförsörjning via sjöfarten till regionen
- fortsätta arbetet med pågående projekt och fortsätta utvecklingen och leda upprustningen av stadens innerstadskajer med målet att de ska vara en del av den levande stadsmiljön
- tillgängliggöra stadens kajer och implementera kajstrategin
- vara aktiva i utvecklingen av person- och kollektivtrafik på vatten
- verka för att stadens mål om ett ökat bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken värnas
- i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen arbeta med avvecklingen av oljeverksamheten vid Loudden

Ett klimatsmart Stockholm

- fortsätta arbetet med differentierade hamnavgifter som syftar till att minska utsläpp och buller samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering
- beakta effekter av ett förändrat klimat
- verka för kraftigt ökade möjligheter för järnvägstransporter från och till hamnarna

Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

- skapa goda förutsättningar för att kryssningstrafiken fortsatt ska kunna utvecklas och vara en del av tillväxten för regionen och tillsammans med Stockholm Business Region AB bidra till besöksnäringen
- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av bolagets byggnader och anläggningar
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer

Marknadsförutsättningar

Svensk ekonomi utvecklas starkt och bedömningen är att den utdragna lågkonjunkturen snart är över. Finanspolitiken blir expansiv både 2016 och 2017 när kostnader för flyktingmottagandet lånefinansieras. Den expansiva politiken bidrar till att arbetslösheten sjunker till 6,5 procent 2017. Det visar Konjunkturinstitutets prognos i december. Det låga ränteläget driver också på den inhemska efterfrågan, samtidigt som det bidrar till en relativt svag krona. Tillsammans med en starkare europeisk investeringskonjunktur gynnar detta svensk export. Stockholms Hamnars största intäkter från passagerare och gods kommer från trafiken mellan Sverige och Finland. Här finns det anledning till viss försiktighet i prognosen. I Finland är det inte alls samma positiva konjunkturutveckling som i Sverige. Bedömningar pekar på en mycket blygsam tillväxt de närmaste åren. Ryssland kämpar med handelskonflikter, ett extremt lågt oljepris samt en kraftigt försvagad valuta vilket slår hårt mot ekonomin och godsvolymer. I beräkningarna för intäkter och kostnader har följande KPI-förändring använts; 2017: +1,0 procent, 2018: +1,5 procent och 2019 +2,0 procent.

Sjöfart

Färjepassagerare

Trafiken med färjepassagerarna över Östersjön är en mogen marknad, i princip förutspås oförändrade volymer under perioden 2017-2019. Lågprisflyg utgör fortfarande ett hot medan bearbetning av marknader i främst Asien är en möjlighet.

Under ett antal år har en försiktig och långsam nedgång i passagerarvolymerna setts mellan Sverige och Finland. Det är bland annat anhörigresandet, lågprisflyget samt även ett allt större utbud av nöjen i land som ligger bakom den här utvecklingen. Med detta som bakgrund är det därför mycket glädjande att passagerarvolymerna mellan Sverige och Finland visade ett trendbrott 2015 och ökade med en procent jämfört med året innan.

Trafiken på Estland, Polen och Ryssland visar på en fortsatt svag utveckling och fortsätter att minska något. Minskningen i Polen-trafiken beror på att rederiet bytt till ett fartyg mer anpassat för gods. De minskade passagerarsiffrorna på Ryssland beror på den politiska konflikten samt betydligt lägre köpkraft på den ryska marknaden. Den något

starkare finska marknaden parerar nedgången i Estland, Polen och Ryssland. Därför bedöms de totala passagerarvolymerna under perioden vara i stort sett oförändrade.

Den marginella ökningen som prognostiseras för 2017 baserar sig på den nya trafiken på Gotland som Gotlandsbåten startar 2016.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal färjepassagerare (miljoner)	10,7	10,7	10,8	10,8	10,8

Kryssningstrafiken

Kryssningsfartygen blir större och även antalet turnarounds ökar. Fartyget Costa Luminosa väljer att byta passagerare 16 gånger i Stockholm under 2016.

Kryssningsrederierna menar att Östersjöregionen är en stark marknadsplats och de ser ingen minskad närvaro i framtiden. De har en bra förtjänst per såld biljett samtidigt som regionen får högt betyg av passagerarna. Även situationen i östra Medelhavet gör att kryssningsrederierna väljer att förlägga flera av sina fartyg i Östersjöområdet. Fartygsstorleken ökar och för 2016 är det 27 fartyg över 300 meter inbokade. 2017 är det redan inbokat 55 fartyg över 300 meter.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	931	930	1 106	1 106	1 106
Antal kryssningsanlöp	247	243	246	246	246
Ø Fartygs GT	70 482	71 027	78 303	78 303	78 303

Färjegods

Med tanke på en ökad oro i omvärlden, som en följd av flera allvarliga väpnade konflikter, lägre tillväxt i Kina, flyktingströmmar, samarbetssvårigheter inom EU med mera, blev utfallet 2015 tillfredsställande. Den totala volymen räknat i ton, var i det närmaste oförändrad 2015 jämfört med föregående år. Godssidan påverkas mycket av den fortsatt svaga utvecklingen i Finland, den största marknaden.

Baserat på samma antal fartyg och trafik som idag är prognosen för 2016 och 2017 oförändrad volym. Från och med 2018-2019, när ombyggnationen av Kapellskärs Hamn

är klar, är det en ökning av volymerna. Då beräknas Kapellskärs Hamn ha ett nytt dagligt anlöp – antingen med en befintlig kund alternativt från ett nytt rederi.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,2	6,3	6,3	6,8	7,0

Container

Utvecklingen på marknaden mot färre och större rederier och allianser, samt många nya stora containerfartyg, fortsätter. Konkurrensen är hård och rederierna söker skalfördelar för att därigenom reducera kostnaden per transporterad container. Rederierna vill anlöpa med större fartyg vilka inte kan tas emot i Containerterminalen i Frihamnen (CTF) på grund av otillräckligt djup och krankapacitet. Detta betonar vikten av Stockholm Norvik Hamn än mer.

Att CTF:s volymer är så pass goda är drivet av den starka svenska ekonomin samt av den mycket starka befolkningstillväxten och konsumtionen i Stockholmsregionen. Kunderna ser CTF som en effektiv och konkurrenskraftig terminal. Det framgångsrika samarbetet med terminaloperatören Hutchison Port Holdings (HPH) är fortsatt mycket lyckosamt och avgörande för den framtida tillväxten. HPHs globala rederikontakter är mycket värdefulla.

En fortsatt tillväxt prognostiseras under perioden, drivet av ökad konsumtion och ökad miljömedvetenhet. Att ta sjövägen, så nära slutkonsumenten som möjligt, blir en framgångsfaktor för importörerna.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	51	52	60	65	65

Bulk

Oljevolymerna prognostiseras att ligga på en relativt oförändrad nivå under perioden, medan torrbulk (flis), som en följd av att Fortums nya kraftvärmeverk satts i drift i början av 2016, kommer att öka kraftigt. Lantmännens verksamhet i Frihamnen kommer troligtvis att fortsätta i blygsam omfattning och därmed inte påverka de totala volymerna nämnvärt.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Bulkgoods (miljoner ton)	1,8	2,1	2,5	2,5	2,5

Fastighet

Hyresmarknaden

Stockholmsregionens ekonomi är för närvarande stark. Jobbtillväxten är den snabbaste på fem år enligt Handelskammarens konjunkturbarometer. Bäst går det för partihandeln, sällanköpshandeln och livsmedelshandeln. Det ser även bättre ut för finans och försäkring och den enda bransch som går sämre än normalt är IT-branschen. Detta påverkar fastighetsmarknaden och lokalmarknaden i Stockholm. Hyrorna stiger på bred front i hela Stockholm vilket även gäller den yttre kransen av innerstaden där marknadsområdet Gärdet/Värtan ligger. Prognosen för de kommande åren är att vakanserna kommer fortsätta att sjunka och hyrorna fortsätter stiga. Vakansgraden för marknadsområdet Gärdet/Värtan ligger för närvarande på 7-8 procent, vilket är en liten ökning från tidigare år. Detta beror bland annat på att Länsförsäkringar minskar sin förhyrning på Tegelluddsvägen samt att Tieto minskar sin i Värtan. Hyresutvecklingen i Gärdet/Värtan är stigande likt övriga innerstaden, det enda hotet är de tillkommande vakanta kontorslokalerna i området.

Övergripande strategier och bedömda intäkter

En övergripande strategi för Stockholms Hamnar har sedan flera år varit att konkurrera med kvalitet istället för hyra. En annan är att i första hand förse sjöfartsnäringen i anslutning till hamnområdet med lokaler och mark. Ett antal projekt för att förädla byggnadsbeståndet har genomförts under senare tid. Stockholms Hamnar har valt att förstärka klusterbildningar i beståndet. De mest tydliga kluster är inom medie- och arkivsektorn, även modesektorn har blivit tydligare de senaste åren.

Frihamnen/Gärdet är Nordens största kluster för medieföretag. Det är förutom de producerande mediabolagen ett växande antal underleverantörer till dessa som är hyresgäster i magasinerna i Frihamnen.

Arbetet med utveckling av fastighetsbeståndet bygger på de upprättade strategierna för de större byggnaderna. Strategierna kommer att leda till en ökning av tomma lokaler för anpassning till nya verksamheter. Lokalernas uthyrningstid förlängs för att kunna få hyresgäster som matchar byggnadernas strategier.

Stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden innebär att ett tjugotal byggnader i Frihamnen, främst skjul, kommer att behöva rivas om några år. Detta bedöms inte ske under den här treårsperioden. En trend i lokalbeståndet är att befintliga hyresgäster vill effektivisera och profilera sina lokaler. En generell hyressättningsmodell för tilläggshyra har tagits fram för att underlätta detta.

Under 2017 kommer Värtaterminalen vara uthyrd vilket ökar intäkterna markant. För de nästkommande åren bedöms hyresutvecklingen ligga mellan 1,5-2 procent. Detta är lägre än Konjunkturinstitutets prognos, här råder försiktighetsprincipen.

Miljöarbete med energi i fokus

Stockholms Hamnar invigde en solcellsanläggning 2013 på 200 kW på Magasin 6. Under 2014 uppfördes en anläggning i Nynäshamn på 100 kW och 2015 en anläggning i Kapellskärs Hamn på 60 kW. Under 2016 fortsätter arbetet med ytterligare en anläggning i Frihamnen. En översiktlig inventering av byggnadernas tak visar att kapaciteten kan byggas ut till 1 000 kW på de befintliga taken i Stockholms Hamnar.

Investeringar

De investeringar som genomförs de kommande åren beror som tidigare framför allt på att nya hyresgäster tillkommer. Under prognosperioden kommer cirka 5 000 kvm per år av lokalytan att byggas om. Det motsvaras av en årlig investeringsvolym på cirka 45 Mkr. Satsningarna är viktiga för de framtida intäkterna och lönsamheten. Utöver dessa tillkommer cirka fem Mkr per år. Det krävs för att klara det långsiktiga miljömålet om en minskad energianvändning med 50 procent, basår 2005. Här finansieras investeringarna framför allt av sänkta driftkostnader.

Underhåll

De senaste åren har underhållsbudgeten för fastigheterna legat på cirka 20 Mkr. Den behöver öka något till cirka 25 Mkr då flera byggnader i Nynäshamns Hamn har ett eftersatt underhåll.

Drift

På driftsidan ses framför allt förbrukningen av alla medieslag och serviceavtal över. Ett arbete har påbörjats med att sätta in elmätare hos alla hyresgäster. Syftet är bland annat att få bort den schablondebitering som idag sker till ett stort antal hyresgäster. Detta skapar incitament till en bättre uppföljning och lägre förbrukning.

Kapellskär och Nynäshamn

I Kapellskär sker inga investeringar utöver den stora ombyggnad som kommer att ske av hamnen. Däremot kommer en del resurser krävas i Nynäshamn både gällande underhåll av byggnader och av investeringar i energieffektiviseringsprojekt.

	2015	2016	2017	2018	2019
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Hyror och arrenden (Mkr)	214	212	220	223	227
(exkl serviceintäkter och hyror för båtplatser)					
Underhållskostnader	-17	-25	-25	-25	-25

Stora investeringsprojekt

Stockholms Hamnar har en strategisk betydelse för Stockholmsregionen med sitt centrala geografiska läge i Östersjöområdet. För att möta behoven i denna växande region har Stockholms stad tagit fram en vision om hur framtidens moderna hamn kan möta stadens behov. Den visionen resulterade i ett antal genomförandebeslut i Kommunfullmäktige. Arbetet konkretiseras framför allt genom utvecklingsprojekten Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn. De två sistnämnda projekten färdigställs under 2016.

Stockholm Norvik Hamn

Arbetet med att utvidga hamnen i Nynäshamn med Stockholm Norvik Hamn fortsätter. Hamnen planeras som containerhamn och rorohamn. Vid en laga kraft vunnen dom våren 2016 kan arbetet med muddring kan starta i september 2016. Enligt tidplanen kan då det första anläpet av fartyg ske i slutet av 2019. Det innebär i sin tur att avvecklingen av containerterminalen i Frihamnen kan starta i början av 2020. Om projektet inte kan komma igång med muddringsarbetet i september 2016 finns det risk att hela projektet förskjuts ett år fram i tiden. En sådan utveckling är olycklig eftersom den bromsar fortsatt utveckling av såväl rorotrafiken i Nynäshamn som Norra Djurgårdsstaden. För information om miljöprövningen av Stockholm Norvik Hamn, se sidan 11.

För att den önskvärda tidplanen ska fungera kommer Stockholms Hamnar att påbörja arbetet med jordförstärkning av hamnplanen under första halvåret 2016. Arbetet med att jordförstärka hamnplanen är planerat att kunna utföras på cirka 2,5 år. Arbetet kräver inte miljödom, då det inte är vattenverksamhet, utan arbetet kan utföras med stöd av detaljplanen.

Värtapiren

Under 2016 färdigställs nya Värtapiren och den tas i drift under slutet av 2016.

Kapellskär Hamn

Moderniseringen av Kapellskärs Hamn slutförs under 2016.

Övriga investeringar

Förutom Stockholm Norvik Hamn-projektet sker ytterligare investeringar under perioden. Arbetet avser i korthet utökning av kryssningskapacitet i Stockholm och Nynäshamn, kajreparationer i Masthamnen, svart- och gråtvatten anslutning i Nynäshamn, fördjupning/erosionsskydd i Frihamnsbassängen samt hyresgäst-anpassningar.

Styrning av verksamheten

Stockholms Hamnar samlar företagets åtaganden i en övergripande affärsplan. I både planering och uppföljning integreras hållbarhet – ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter – för att nå företagets vision; Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkomnande partner med hållbarhet i fokus.

Företagets styrning utgår från tretton långsiktiga mål. De långsiktiga målen innefattar bland annat Stockholms Hamnars ambitioner inom en rad områden, ägardirektiven från Stockholms stad och miljömålen. De tretton målen är uppdelade i tre områden:

Hamnverksamhet

Stockholms Hamnar ser till att varuförsörjningen i Stockholmsregionen fungerar effektivt och på ett hållbart sätt. Det kännetecknas av hög kapacitet och intermodalitet. Vi bidrar till att besöksnäringen i Stockholmsregionen stärks och håller hög klass på ett hållbart sätt. Alla besökare känner sig välkomna och trygga vid terminaler och kajer.

- Effektiv hamnkapacitet – vi möter kunders och samhällets långsiktiga behov av hamnkapacitet för både person- och godstrafik.
- Nöjda & Hållbara kunder – vi gör det möjligt för kunder att vara och agera hållbart.

Fastigheter

Stockholms Hamnar är en professionell hyresvärd som utvecklar och förvaltar unika, hamnnära och hållbara fastigheter. Genom innovativa lösningar ges kunderna förutsättningar att agera hållbart.

- Attraktiva och hamnnära fastigheter – vi utvecklar, förvaltar och hyr ut unika, hållbara hamnnära fastigheter.

Stöd till verksamheten

Stockholms Hamnar agerar förtroendeingivande genom att låta ambition, arbetssätt och ledningssystem säkerställa en hållbar verksamhet inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. Vi arbetar för öppenhet, dialog och samarbete med samtliga intressenter. Förståelse för deras verklighet är en viktig utgångspunkt i det dagliga arbetet. Medarbetarna är lösningsorienterade, trygga och sätter verksamheten främst.

- Proaktiv kommunikation – vi har en öppen dialog med våra intressenter i effektiva kanaler.
- Brottsförebyggande – vi motverkar illegal verksamhet i samverkan med våra intressenter.
- Lönsam affärsverksamhet – vi bedriver en långsiktigt lönsam affärsverksamhet.
- Effektiv verksamhetsstyrning – vi arbetar med tydliga mål, uppföljning och transparent rapportering.
- Kompetenta medarbetare – vi säkerställer proaktivt rätt kompetens och/inklusive mångfald.

- Leva som vi lär – våra etiska riktlinjer vägleder oss i vårt beteende.
- Säker arbetsplats – vi är ett föredöme i arbetsmiljö-, hälso- och säkerhetsarbetet.
- Kloka inköp – våra inköp är hållbara i enlighet med vår uppförandekod.
- Effektiv resursanvändning – vi använder allt material, avfall, energi, vatten och tid effektivt.
- Förnybar energi – vi använder endast förnybar energi.

De långsiktiga målen bryts ner i delmål, aktiviteter och mäts genom indikatorer.

Tillståndspliktig verksamhet

Koncernen Stockholms Hamnar bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i moderbolaget och dotterbolaget. Tillståndsplikten avser den del av koncernens verksamhet som utgörs av hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger fartygstrafik med en bruttodräktighet på minst 1 350. Hamnverksamheten innebär främst en påverkan på den yttre miljön genom utsläpp till luft och vatten samt buller. Nedan sammanfattas pågående miljöprovningar för Värta-Frihamnen och Stockholm Norvik Hamn.

Värtahamnen-Frihamnen

För Värtahamnen-Frihamnen lämnade Miljööverdomstolen¹ i februari 2011 tillstånd till fortsatt drift av hamnen samt tillstånd till byggande av utbyggd Värtapir samt kryssningskaj i Frihamnen (Kaj 3). Utifrån inlämnad provotidsutredning meddelade Mark- och miljödomstolen i oktober 2015 slutliga villkor för bland annat buller. Stockholms Hamnar och en motpart överklagade beslutet till Mark- och miljööverdomstolen men Stockholms Hamnar fick avslag på begäran om provningstillstånd. Denna sistnämnda fråga är nu föremål för provning hos Högsta domstolen.

Utbyggnad Stockholm Norvik

Stockholms Hamn ansöker om att bygga en container- och rorohamn på Norvikudden i Nynäshamn. Ansökan lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen beslöt i december 2010 att ge tillåtelse till byggande och drift av hamnen samt att återförvisa ärendet till miljödomstolen för fastställande av villkor. Efter att Högsta Domstolen i april 2012 avslagit motparters yrkande om provningstillstånd har målet återupptagits i mark- och miljödomstolen för fastställande av villkor. Efter det att Mark- och miljödomstolen i oktober 2014 beslutat ge tillstånd och meddelat villkor för byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor överklagades domen av motparter. Mark- och miljööverdomstolen beslöt den 30 oktober 2015 att huvudsakligen fastställa underinstansens dom varefter motparter överklagat till Högsta domstolen med begäran om provningstillstånd.

¹ Under 2011 har Miljödomstolen bytt namn till Mark- och miljödomstolen och Miljööverdomstolen har bytt namn till Mark- och miljööverdomstolen.

Ekonomisk utveckling

Koncernen (Mkr)	2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019
Hamnavgifter	397,0	412,0	434,0	453,0	469,0
Hantering	49,0	48,0	51,0	55,0	55,0
Hyrer / Arrenden Fastighet	221,0	220,0	229,0	232,7	237,6
Servicejänster	35,0	33,0	34,0	35,0	36,0
Diverse	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
Eliminering internfakturer	-7,3	-8,0	-8,0	-8,4	-8,4
Summa intäkter	727,7	738,0	773,0	800,3	822,2
Underhållskostnader	-82,0	-81,0	-85,0	-85,0	-85,0
Driftkostnader (+2% / år)	-257,0	-262,0	-285,7	-290,3	-298,1
Personalkostnader (+2% / år)	-135,5	-142,0	-148,0	-152,0	-156,0
Avskrivningar	-111,0	-111,0	-139,3	-142,0	-149,1
Rörelseresultat	142,2	142,0	115,0	131,0	134,0
Finansnetto	-37,0	-48,0	-45,0	-58,0	-73,0
Resultat efter finansnetto	105,2	94,0	70,0	73,0	61,0
Investeringar brutto	722	1 327	1 079	1 301	1 247
Upplåning	2 349	2 763	3 195	3 839	4 619
Medelantal anställda	155	156	159	161	163

Resultat, balans och finansiering

Resultat

Stockholms Hamnar går nu in i en period med fallande resultatnivåer. 2017, när nu två av de stora utvecklingsprojekten Värtapiren och Kapellskärs Hamn är färdigställda, ökar kostnaderna för både avskrivningar och räntor.

Intäkterna från hamnavgifter ökar under perioden från 412 Mkr per år 2016 till 469 Mkr år 2019. Ökningen beror på ökade godsvolymer i Kapellskärs Hamn efter att hamnen är färdigbyggd, ett antal fler kryssningsanlöp under prognosperioden, prisökningar och förändringar i rabattstrukturen. Hysesintäkterna ökar under 2017 tack vare att den nya Värtaterminalen står färdig under 2016. Under prognosperioden fortsätter hanteringsintäkterna att öka. Det är volymtillväxt i främst containerverksamheten. I Kapellskär och Nynäshamn fortsätter antalet förarlösa trailers och omlastningsjobben att öka.

På kostnadssidan är det räntekostnaderna och avskrivningarna som fortsätter att öka. Det är dock inte i den omfattning som tidigare prognoser. Det är främst räntekostnaderna som hålls nere på grund av lägre upplåningsränta.

Under prognosperioden kommer antalet anställda att öka något i samband med att både utbyggnaderna i Kapellskär och Värtapiren färdigställs. Eftersom Stockholms Hamnar även tar över ansvaret för Värtaterminalen kommer detta att påverka personalantalet. Det är en ökning av personalantalet med cirka sju personer under prognosperioden. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 68 miljoner kronor per år under perioden 2017-2019.

En mer långsiktig planeringshorisont på underhållssidan innebär lägre underhållskostnader än tidigare år. I genomsnitt ligger underhållskostnaderna för perioden på 85 miljoner kronor per år.

Investeringar och finansiering

Totala investeringarna under perioden 2017-2019 planeras till 3 877 miljoner kronor. Av denna total avser 2 950 miljoner kronor projektet Stockholm Norvik Hamn.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel och upplåning via Stockholms stads internbank jämte aktieägartillskott 1 000 miljoner kronor från moderbolaget Stockholms Stadshus AB. Stockholms Hamnars checkräkningsskuld ökar från 2 763 Mkr, 2016 till 4 619 Mkr vid utgången av 2019. Dotterbolagets investeringar finansieras genom lån från moderbolaget.