



5.

STOHAB
2017-03-13

Till Stockholms Hamn AB: s styrelse

Hållbarhetsredovisning för 2016 och revisorernas rapporter

./. Härmed överlämnas förslag till hållbarhetsredovisning för koncernen Stockholms Hamnar med moderbolaget Stockholms Hamn AB avseende styrelsens och verkställande direktörens förvaltning under tiden 1 januari till den 31 december 2016.

Vidare överlämnas Ernst & Youngs revisionsrapport samt revisionskontorets granskningsrapport över bokslutet 2016.

Förslag

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslås att styrelsen beslutar

att godkänna föreliggande förslag till hållbarhetsredovisning samt framlägga densamma för 2017 års årsstämma för beslut om fastställelse av resultat- och balansräkning.

Stockholm den 27 februari 2017

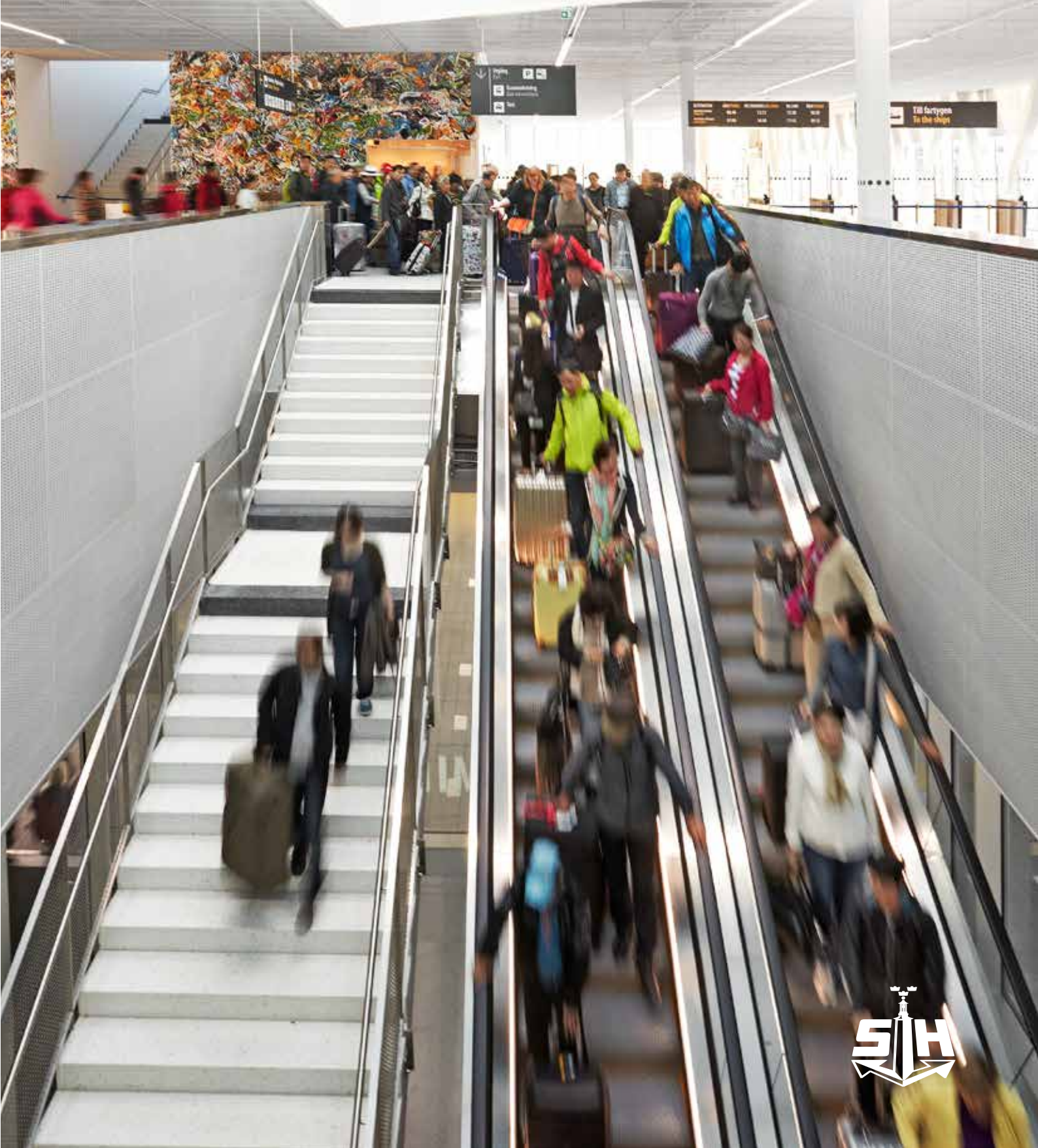

Johan Castwall

Mats Lundin

Bilagt:

- Hållbarhetsredovisning
- EYs revisionsrapport
- Revisionskontorets granskningsrapport
- ILS 2016

Stockholms Hamnar Års- och hållbarhetsredovisning 2016







Vackert, dynamiskt, öppet...

– Beautiful, dinámica, открыто

Det är lätt att förundras över alla språk som idag hörs på stadens gator, kommersen och skönheten du möter när du går längs Strömkajen, vilken många menar är Sveriges vackraste plats.

För visst har du också funderat över var alla människor och varor kommer ifrån och hur de bidrar till att prägla och utveckla Stockholm som region?

Stockholms Hamnar har en väsentlig del i allt detta då verksamheten tillhandahåller hamnar och kajer för fartyg, pålastning och avlastning av varor, påstigning och avstigning av passagerare samt utveckling av hamnar, kajplatser och fastigheter i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär.

Det är en ovanligt ovanlig verksamhet med oerhört engagerade människor som vill något och med passion för det långsiktigt hållbara. Därför kan Stockholms Hamnar erbjuda några av världens bästa hamnar vad gäller effektivitet, miljö och säkerhet. Men också små guldkorn längs kajerna som Fotografiska, skutor och caféer längs bland annat Strandvägen och Norr Mälarstrand.

Samtidigt som Stockholms Hamnar vårdar vårt gemensamma arv kommer man att prägla utseendet i vår stad de kommande 100 åren. Historia och framtid binds samman genom den breda och spännande verksamhet som bedrivs 24 timmar om dygnet, alla dagar på året.

Stockholms Hamnar tar dig till världen och världen till dig.

Ett historiskt år i Stockholms Hamnar

Två hamnar i absolut toppskick står klara i tid och inom budget. Vi började också bygga Stockholm Norvik Hamn – en helt ny godshamn i Nynäshamn, strax söder om Stockholm.

Stad och hamn växer sida vid sida

I Östersjöområdet håller tillväxten i sig och Stockholm fortsätter att växa. Både staden och hamnen måste möta den här utvecklingen. Det gör vi genom att förverkliga en stor gemensam vision där stad och hamn växer sida vid sida.

I Stockholmsregionen finns, förutom ett stort behov av mark för stadsutveckling, också ett behov av hållbara transporter. Där är sjöfarten en viktig pusselbit och hamnarna behöver utvecklas för att kunna ta emot de allt större fartygen och erbjuda effektiva terminallösningar för både passagerare och gods.

Oro i världen, stabilt i Stockholm

Vi kan också konstatera att vi verkar i en del av världen som är otroligt privilegierad. Det finns realiteter och risker som vi inte kan blunda för och noga följer utvecklingen av. Under året har vi sett stora flyktingströmmar genom Europa, ett Storbritannien som vill lämna EU och ett presidentval i USA. Det här kan komma att påverka stabiliteten och handeln mellan världsdelar och länder på kort eller lång sikt. Klimatfrågan är en annan stor fråga som vi diskuterar och följer utvecklingen av på flera nivåer.

Hållbarhet en självklarhet

Vi genomför vårt uppdrag så klokt vi kan och försöker ta hänsyn till de aspekter som påverkar vår omgivning. Hållbarhetsfrågorna är en del av verksamhetsplaneringen. De frågor som vi ytterst valt att lyfta fram och rapportera i det här sammanhanget är långsiktig lönsamhet, effektiv och förnybar energianvändning samt fartygens utsläpp till luft. Det är aspekter som står högt på både vår och våra intressenters agenda.

Långsiktigt lönsam

Långsiktig lönsamhet handlar om våra stora infrastrukturprojekt som är viktiga investeringar i ny infrastruktur. Det ställer höga krav på oss som är med och bygger en av världens vackraste städer, där allt måste fungera och samtidigt vara bra för människor att leva, bo och turista i. Det är stora investeringar, men viktiga och lönsamma investeringar för framtiden.

Minskade utsläpp och förnybar energi

Fartygens utsläpp till luft och en effektiv och förnybar energianvändning är viktiga men utmanande områden för oss. Som hamn har vi inte så stor påverkan, men den verksamhet som hamnar genererar har desto större påverkan. Därför strävar vi efter att vara ett föredöme i det som vi själva har kontroll över och att sedan i dialog med våra kunder och samarbetspartner arbeta med den indirekta påverkan. Det gör vi bland annat genom väl genomarbetade miljörabatter och genom att bygga anläggningar som gör det möjligt för våra kunder att vara hållbara. Exempel på det är möjlighet till el-anslutning och mottagningsanläggningar för avloppsvatten från fartyg samt att installera elmätare hos våra hyresgäster.



Ungefär ett sekel har gått sedan Stockholms hamninfrastruktur genomgick en omdaning av den omfattning som sker just nu. Under 2016 tog vi både Kapellskärs hamn och Värtahamnen i drift efter tre års produktion. Vi startade också byggnad av Stockholm Norvik Hamn, som kommer att bli framtidens godshamn i Östersjön.

Hur vi hanterar ekonomin, vårt sociala ansvar och miljöfrågorna är avgörande för vår framgång. Tillsammans med kloka medarbetare, ansvarstagande kunder och samarbetspartner samt stabila ägare som alla är överens om att vi vill ha fungerande transporter av människor och gods, och en stad som är både hållbar och attraktiv, är vi på rätt och på god väg.

Ett stort tack för det år som gått!

Johan Castwall, verkställande direktör



Viktiga händelser 2016



1



1



2



3



4



1. Den ombyggda Värtahamnen och den helt nybyggda Värtaterminalen invigdes i oktober. Därmed utökades Stockholm med 85 000 kvadratmeter och Stockholms Hamnar fick en ny pir och en ny passagerarterminal.

2. I september firades startskottet för byggandet av den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn och Norvik logistik- och företagspark. Hamnen beräknas öppna under 2020 och ersätter då bland annat containerterminalen i Frihamnen.

3. Kapellskärs hamn rustades och utvecklades för framtiden. En ny 245 meter lång

pir är nu färdigställd och redo för att ta emot framtidens fartyg och godsvolymer. Officiell invigning sker i juni 2017.

4. För att minska de negativa effekterna på miljön signerade hamnarna i Stockholm, Tallinn, Helsingfors och Åbo en överenskommelse om ett gemensamt förhållningssätt till el-anslutning av fartyg.



5



6



7



9



8

5. Strömkajen nominerades till Sienapriset, Sveriges Arkitekters prestigefyllda pris för bästa landskapsarkitekturprojekt.

6. Genom ett målmedvetet hållbarhetsarbete gav Stockholms Hamnar för första gången ut en bestyrkt års- och hållbarhetsredovisning. Rapporten nominerades till Svenska Publishingpriset.

7. Nynäshamns hamn utrustades med en 260 meter lång seawalk, en unik utvikbar brygga som utökar servicen och kryssningskapaciteten i Stockholms Hamnar.

8. Nästan tolv miljoner färje- och kryssningspassagerare strömmade genom Stockholms Hamnars hamnar. Tillsammans spenderade de cirka 5,5 miljarder kronor i regionen.

9. Aldrig har så många containrar passerat terminalen i Frihamnen som under 2016. Rekordnoteringen landade på nästan 54 000 TEU.

Hamnar, kajer, slussar, båthållplatser och fastigheter

Stockholms Hamnar förvaltar totalt 14 km kaj och 1 100 000 kvm mark i de tre hamnarna Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn. Bolaget förvaltar också cirka 80 hamnnära byggnader.

Stockholms Hamnar har till uppgift att erbjuda en effektiv hamnkapacitet och attraktiva hamnnära fastigheter i Stockholms hamn, Nynäshamns hamn och Kapellskärs hamn.

I Stockholms innerstad ansvarar Stockholms Hamnar för flertalet kajer och hamnar. Bolaget ansvarar även för Hammarby-slussen och Karl Johan-slussen, som är stängd just nu på grund av Slussens omdaning, samt för 24 båthållplatser som kan användas av yrkes- och privattrafik för att hämta och lämna passagerare. Öppning och stängning av Danviksbron, Skansbron och Liljeholmsbron ligger också i bolagets ansvar.

Stockholms Hamnar förvaltar cirka 80 byggnader på totalt cirka 200 000 kvm samt 1 100 000 kvm mark. Byggnaderna ligger i anslutning till hamnarna.





Gods- och passagerartrafik i Stockholms Hamnar

Med hamnar i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn är Stockholms Hamnar strategiskt placerat mitt i hjärtat av Sveriges största och snabbast växande befolknings- och konsumtionsområde, Stockholm-Mälardalen.

Stockholm

Hamnarna i Stockholms innerstad är viktiga för passagerare och gods till och från Finland, Ryssland och de baltiska länderna. Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården används i huvudsak av färjerederier med trafik till Finland, Baltikum och Ryssland. Internationella kryssningsfartyg anlöper Frihamnen, Stadsgården och Skeppsbron. I Frihamnen finns också containerterminalen CTF.

På Loudden driver Stockholms Hamnar en av Stockholms oljehamnar.

Skärgårdstrafiken är främst samlad kring Strömmen och Nybroviken. Vid innerstadskajerna ligger även fritidsbåtar och kommersiella fartyg.

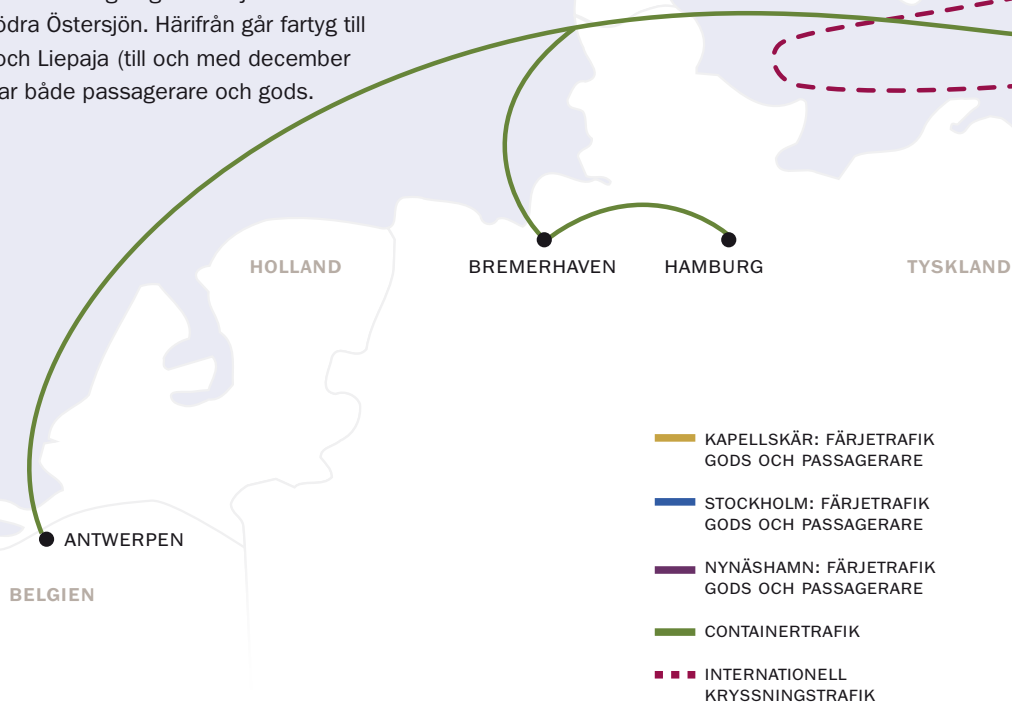
Nynäshamn

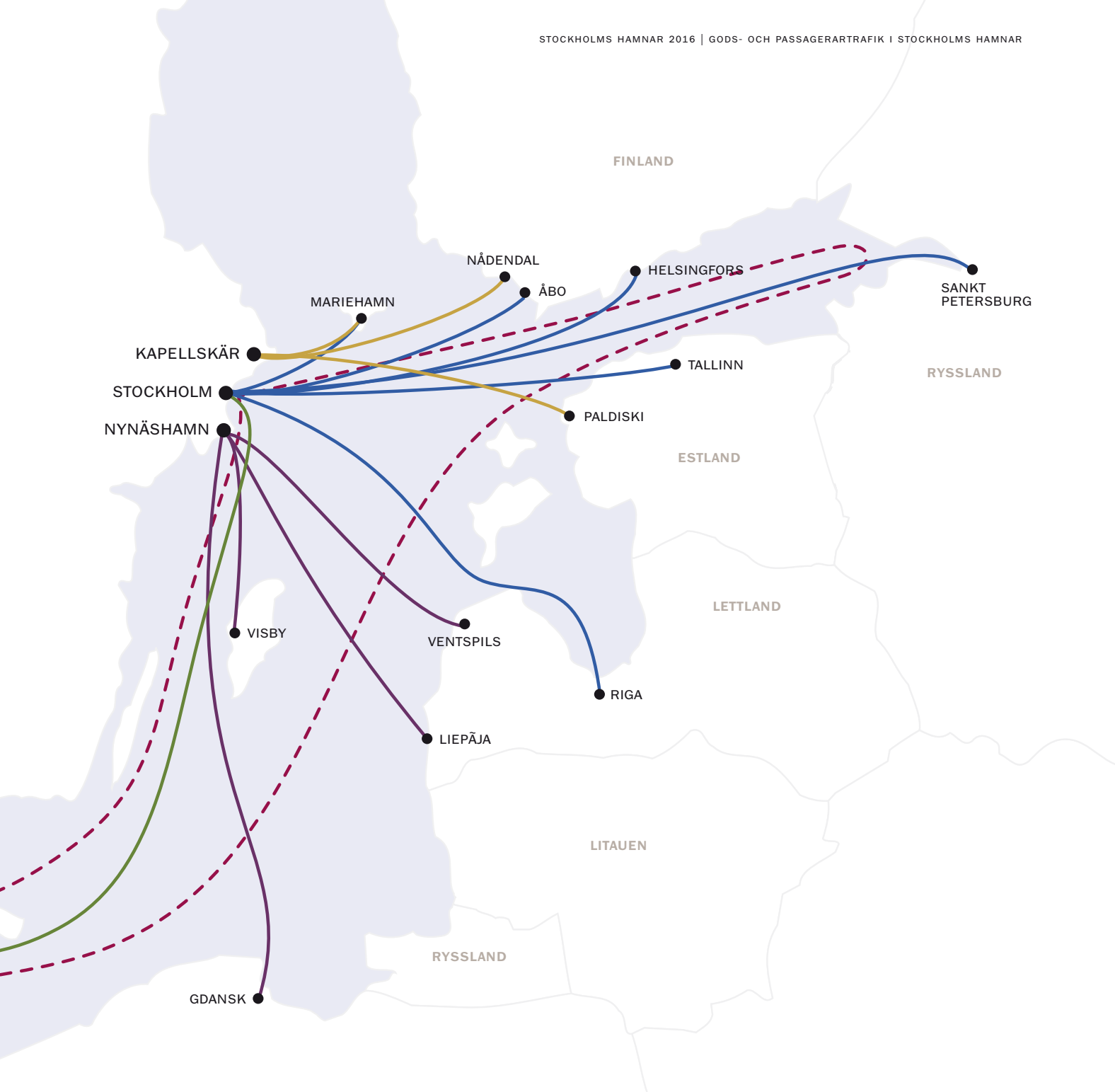
Cirka 60 kilometer söder om Stockholm ligger Nynäshamns hamn. Nynäshamn har ett fördelaktigt läge för färjetrafik till hamnar i mellersta och södra Östersjön. Härifrån går fartyg till Visby, Gdansk, Ventspils och Liepāja (till och med december 2016). Det är färjor som tar både passagerare och gods.

Nynäshamn tar även emot större internationella kryssningsfartyg som inte har möjlighet eller väljer att inte segla genom Stockholms skärgård.

Kapellskär

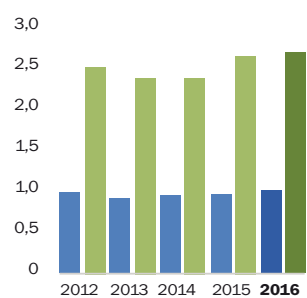
Kapellskärs hamn ligger cirka 90 kilometer norr om Stockholm och har med sin korta inseglingstid stor betydelse för snabba godstransporter till och från Finland och Estland. Härifrån går fartyg med främst gods men även passagerare till Nådendal, Paldiski och Mariehamn.





Kapellskär

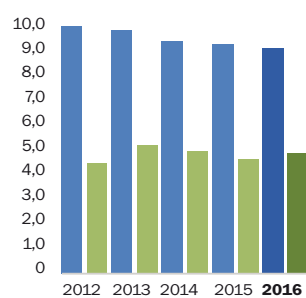
Miljoner passagerare/tusen ton gods



	Passagerare	Gods
2012	933 940	2 386 931
2013	868 231	2 259 195
2014	915 695	2 263 323
2015	917 224	2 408 746
2016	936 584	2 544 355

Stockholm

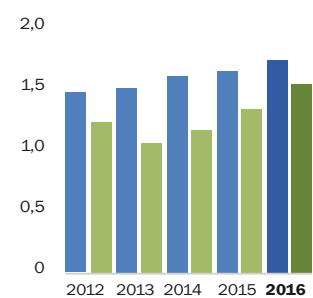
Miljoner passagerare/tusen ton gods



	Passagerare	Gods
2012	9 888 549	4 622 502
2013	9 730 444	5 043 150
2014	9 266 295	4 956 399
2015	9 108 221	4 637 192
2016	9 074 000	4 932 962

Nynäshamn

Miljoner passagerare/tusen ton gods



	Passagerare	Gods
2012	1 417 882	1 184 721
2013	1 457 038	1 019 579
2014	1 550 002	1 125 380
2015	1 591 933	1 294 919
2016	1 666 939	1 531 023

Hållbara transportkedjor

En av framtidens stora utmaningar är hållbara transporter. Stockholms Hamnar arbetar för att varor ska fraktas så nära slutdestinationen som möjligt till sjöss. Det ger stora miljövinster samtidigt som det avlastar Sveriges hårt belastade vägar och järnvägar.

9 av 10 varor kommer till Sverige sjövägen

Stockholm är Sveriges största konsumtionsområde och containergodset som kommer dit är till största del import-varor. På färjorna går det lika mycket gods i båda riktningarna.

Många av de fartyg som trafikerar Stockholms Hamnar fungerar som en bro för både gods och passagerare mellan Sverige och Finland, Baltikum, Polen och Ryssland.

Nytta och nöje

Passagerarna på färjorna är både nytto- och nöjesresenärer. Nyttoreesenärerna använder sjöfarten för att förflytta sig för att arbeta, hälsa på släktingar med mera. Nöjesresenärerna är viktiga för den växande turistnäringen.

Turistnäringen har nu vuxit sig så stark i Sverige att den kan jämföras med en basnäring som papper eller stål. Enbart färjetrafiken i Stockholm genererar fem miljarder kronor i turistintäkter per år, ger upphov till 4 100 arbetstillfällen och fyller sju hotell varje dygn året runt.

Kollektivtrafik på vatten är också ett prioriterat område för att utveckla hållbara transportkedjor i Stockholmsregionen. Landstinget, som har huvudansvaret, och Stockholms Hamnar skapar förutsättningar för den här trafiken på strategiska lägen vid innerstadskajerna och prioriterar den när kajerna ska utvecklas.

Fartygen blir allt större

En trend som påverkar många hamnar i världen är att fartygsstorlekarna ökar. Den här utvecklingen går nu allt fortare och drivs av positiv volymutveckling, kostnadseffektivisering och skalfördelar.

De utvecklingsprojekt som genomförs i alla Stockholms Hamnars hamnar är därför avgörande för att på lång sikt kunna tillhandahålla den infrastruktur som krävs och för den service som rederierna efterfrågar.



Det är en spännande och omvälvande tid för Stockholms Hamnar och det känns väldigt bra att flera av jätteprojekten närmar sig mål och att Stockholm Norvik Hamn har börjat byggas. För mig som styrelseordförande är det också väldigt inspirerande att bolaget gör så bra ifrån sig. Vi slår ständigt nya rekord när det gäller antal kryssningspassagerare och godsvolymer.

Stefan Hansson, styrelseordförande Stockholms Hamnar

Några viktiga transportkedjor i Stockholms Hamnar

Färjor/ro-ro



Färjorna fungerar som en bro till Finland, Ryssland och Baltikum. 11 miljoner passagerare spenderar varje år fem miljarder kronor, fyller sju hotell, sysselsätter 4 100 personer och står för en stor del av turistnäringen i Stockholm. Sex miljoner ton gods förflyttas också via färje- och ro-ro-trafiken.

Container



Containrarna som ska till Stockholm kommer ofta först till någon hamn i Europa och fraktas sedan med ett mindre feederfartyg till containerterminalen i Frihamnen. Container är ett sätt att flytta varor mellan kontinenter. Nio av tio varor kommer sjövägen till Sverige, ofta i container.

Internationella kryssningar



Internationella kryssningsrederier lockar passagerare från hela världen till Östersjön. Stockholms Hamnar tar varje år emot närmare en miljon kryssningspassagerare som spenderar runt en halv miljard kronor på restaurangbesök, upplevelser och shopping i Stockholmsområdet.

Bulk



Bulk är gods som fraktas oförpackat i ett fartyg. Det kan handla om spannmål, olja eller cement. Det är en verksamhet som är svår att kombinera med bebyggelse. Därför utvecklas inte det här verksamhetsområdet inom Stockholms Hamnar.

Bättre framkomlighet i Europa

Genom den europeiska infrastrukturpolitiken skapar EU TEN-T, det transeuropeiska transportnätet. De prioriterade delarna av TEN-T kallas stomnätet, och med det moderniseras transportlederna i Europa, flaskhalsar avlägsnas, infrastruktur uppgraderas och gränsöverskridande transporter förenklas. Sammantaget kommer det nya stomnätet att bidra till att man bättre kan uppnå EU:s klimatmål. Stomnätet ska stå klart 2030.

Av Europas cirka 1 200 hamnar har drygt 100 pekats ut som extra viktiga stomnätshamnar, så kallade corehamnar. Det ställer krav på att tillhandahålla infrastruktur och hållbara lösningar som efterfrågas av EU och ger samtidigt möjligheter genom till exempel finansieringsstöd och prioritering vid infrastruktursatsningar.

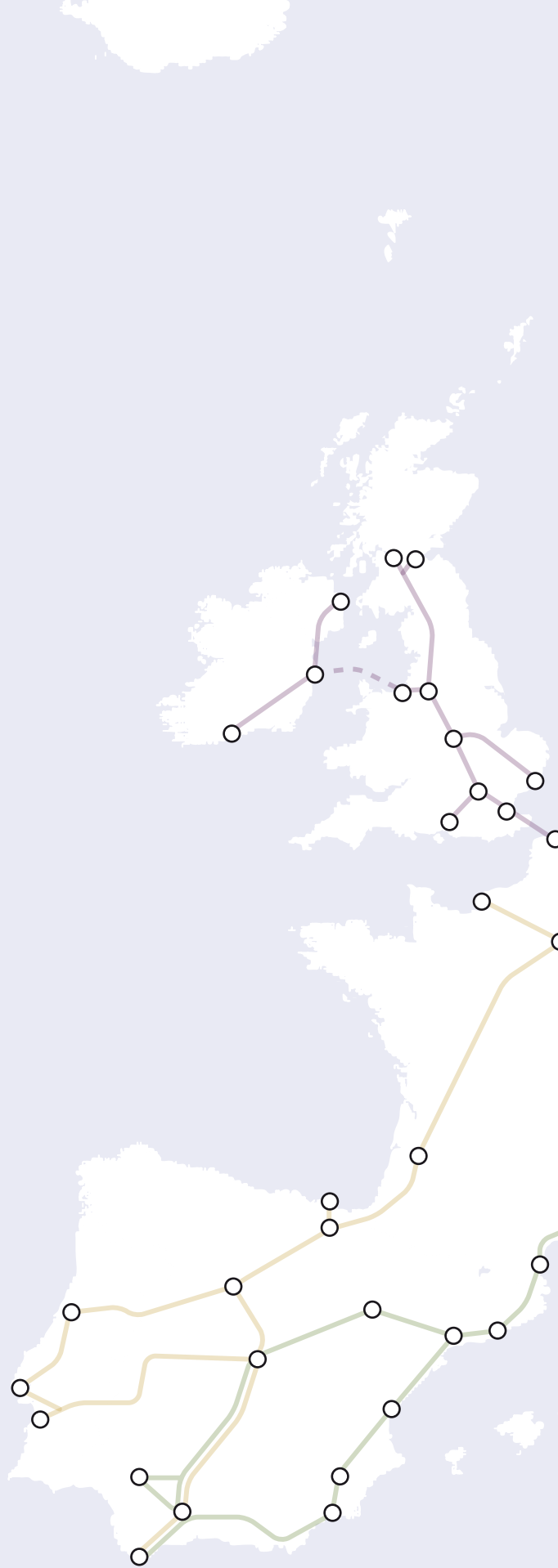
Stockholm är en av fem hamnar i Sverige tillsammans med Göteborg, Malmö, Trelleborg och Luleå som pekats ut som corehamn.

Viktiga samarbeten

Hamnar är både konkurrenter och samarbetspartner. Att samverka i nätverk för att utveckla näringen, standarder och dela erfarenheter är en framgångsrik och mångårig tradition i hamnvärlden.

Några organisationer som Stockholms Hamnar medverkar i:

- BPO, Baltic Ports Organization
- Cruise Baltic
- Cruise Europe
- ESPO, European Sea Port Organisation
- IACP/AIVP International Association of Cities and Ports
- PIANC, The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
- IAPH, International Association of Ports and Harbours
- Sveriges Hamnar





”

Sjöfarten har stor betydelse för transporterna i Sverige, inte minst för export och import av gods. Trafikverket ser en stor möjlighet att bättre nyttja sjöfarten i framtiden för främst gods men även persontransporter då det redan finns och kommer finnas en god kapacitet att ta emot ökande flöden. För att klara det behöver sjöfarten vara mer effektiv och konkurrenskraftig men också bidra till att minska miljöpåverkan.

Genom att nyttja varje trafikslag utifrån dess unika förutsättning och i kombination med varandra kan vi skapa ett transportsystem som är både samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart till nytta för både näringsliv och medborgare.

Lena Erixon, generaldirektör Trafikverket

TEN-T, transeuropeiska transportnätet

— SCANDINAVIAN MEDITERRANEAN CORRIDOR



”

Vi styr Stockholms Hamnar genom ägar-direktiv som ses över varje år. Bolaget har ett långsiktigt uppdrag att möjliggöra hållbar varuförsörjning och utveckla Stockholm som turiststad. Just nu pågår en historisk omvändning av hamnarna där stad och hamn växer sida vid sida. Det är oerhört skönt att två stora projekt nu är slutförda inom de ramar som getts. Nu har bygget av Stockholm Norvik Hamn påbörjats och det kommer att bli lika viktigt och intressant att följa.

Ingela Lindh, stadsdirektör Stockholms stad/
vd Stockholms Stadshus AB

Lönsam och samhällsnyttig

Stockholm är en av de städer som växer snabbast i Europa. Stockholms Hamnar bidrar till att göra det möjligt genom att bygga nya miljöanpassade och effektiva hamnar för hållbara transporter av gods och passagerare. I och med detta frigörs mark för stadsutveckling med bostäder, kontor, restauranger, caféer, flanörstråk, cykelbanor med mera.

Bidrar på flera sätt

Stockholms Hamnar är ett kommunalt bolag med ett tydligt resultatkrav från Stockholms stad. Samtidigt är en del av uppdraget av samhällsnyttig karaktär, som till exempel att rusta upp och förvalta innerstadskajer.

En av Stockholms stads mest prioriterade uppgifter är att möjliggöra boende för nya stockholmare. Genom att utveckla nya hamnar frigörs attraktiv mark för stadsutveckling samtidigt som möjligheten till hållbara transporter för varor och passagerare förbättras i regionen.

När utvecklingen går snabbt är det viktigt att även bevaka att staden behåller sitt värde för både boende och besökare. Investeringarna måste vara både långsiktigt lönsamma och samhällsnyttiga.

Brett politiskt stöd

De uppdrag som Stockholms Hamnar arbetar efter är brett politiskt förankrade, vilket är avgörande eftersom utvecklingen av hamnarna sker på lång sikt. Skifte av politisk majoritet i Stockholms stad innebär därmed inte några dramatiska förändringar.

Stockholmarna tycker om sin hamn

Med viss regelbundenhet mäter Stockholms Hamnar stockholmarnas kännedom om och syn på bolaget. 2016 års undersökning visar att omkring åtta av tio tycker att hamnen är viktig för Stockholmsregionens turism, näringsliv och invånare.

Därför tycker stockholmarna att hamnen är viktig

Turism

83 procent tycker att hamnen är viktig för Stockholmsregionens turism.



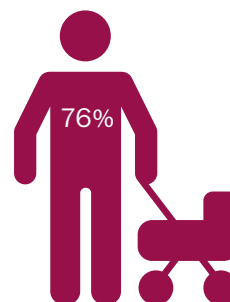
Näringsliv

79 procent tycker att hamnen är viktig för Stockholmsregionens näringsliv.



Invånare

76 procent tycker att hamnen är viktig för Stockholmsregionens invånare.

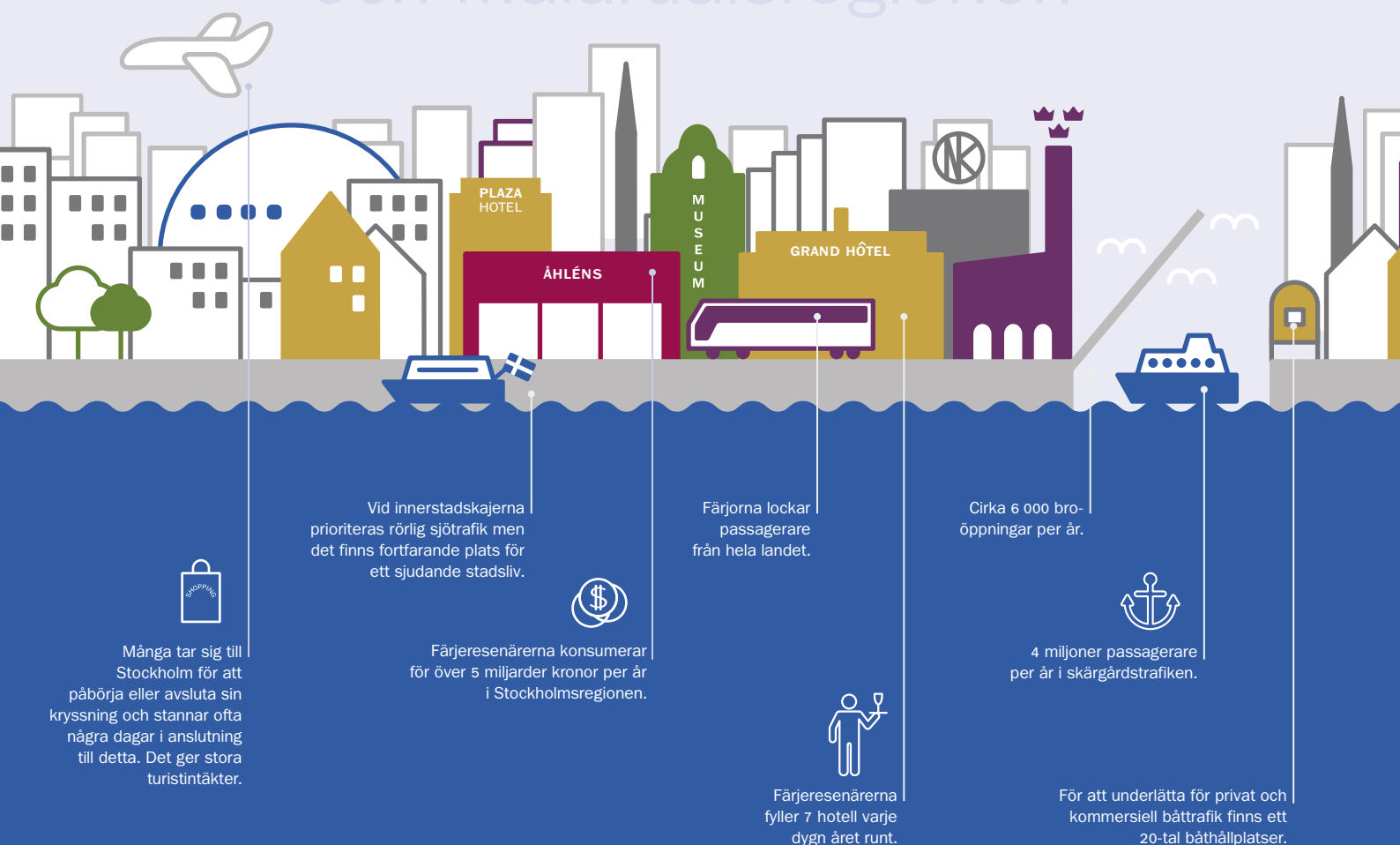


Stockholms Hamnar investerar
7,5 miljarder kronor i ny infrastruktur för att
lämna mark i centrala Stockholm
för bostadsbyggande

9 av 10 varor kommer
sjövägen till Sverige

11 miljoner färjepassagerare
9 miljoner ton gods

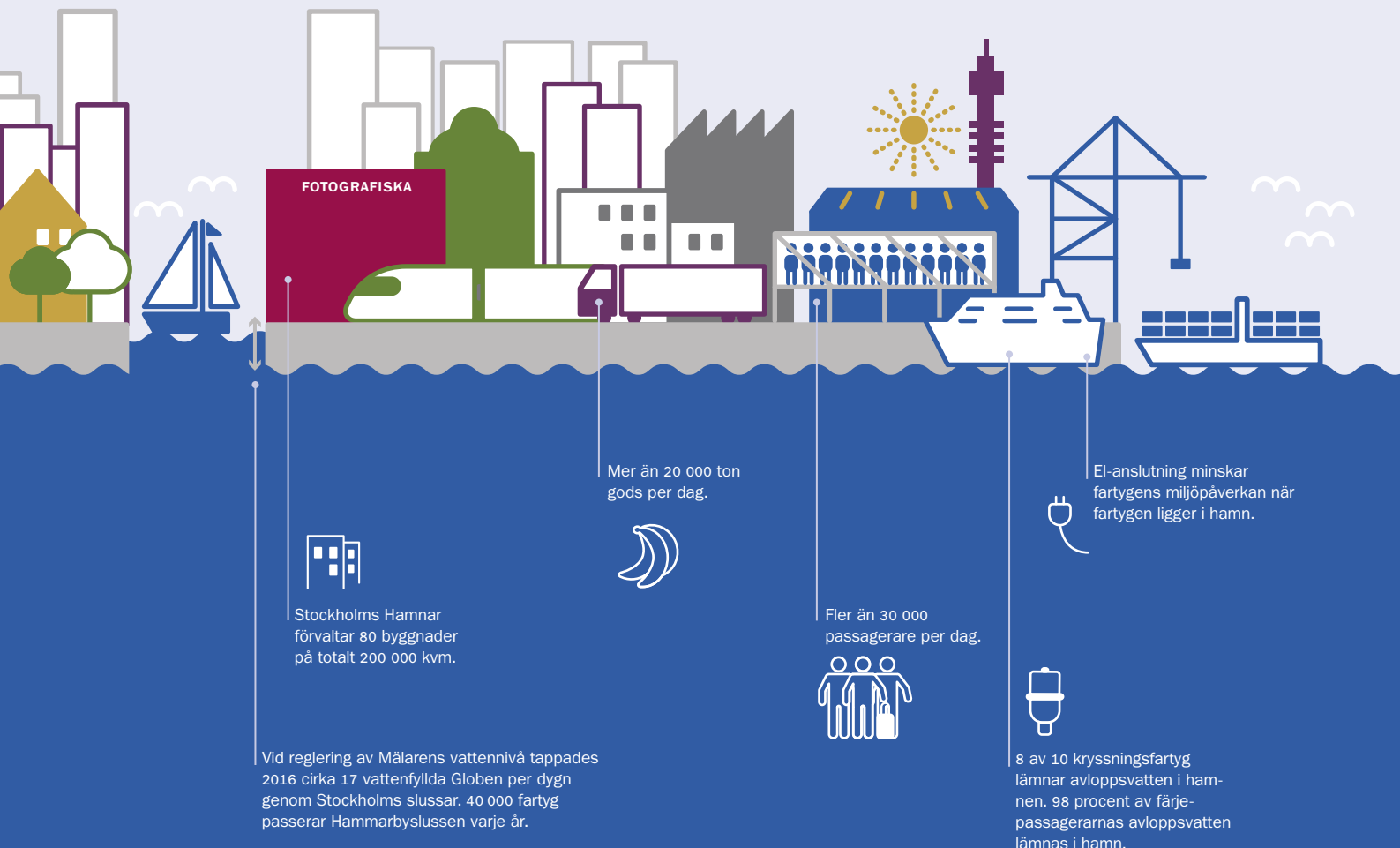
Stockholms Hamnar genererar
8000 arbetstillfällen i Stockholm
och Mälardalsregionen



Stockholm är en av de snabbast
växande städerna i Europa.
Antalet invånare beräknas bli
800 000 fler till 2050

Att frakta gods till sjöss så nära
slutkonsumenten som möjligt ger
stora miljöfördelar och avlastar
väg och järnväg

Turismen är en av
Sveriges största och snabbast
växande basnäringar





Organisation, styrning och långsiktiga mål

Stockholms Hamn AB är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stadshus AB. Verksamheten styrs av ägardirektiv som beslutas av Stockholms stads kommunfullmäktige varje år, långsiktiga mål som beslutas av bolaget och en årlig intressent- och väsentlighetsanalys.

Stockholms Hamnars ägarstruktur

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB med två dotterbolag, Kapellskärs Hamn AB och Nynäshamns Hamn AB (vilande).

Kapellskärs Hamn AB ägs till 91 procent av Stockholms Hamn AB och till nio procent av Norrtälje kommun. Det vilande bolaget Nynäshamns Hamn AB är helägt bolag. Stockholms Hamn AB äger 50 procent av aktierna i intressebolaget Nynäshamns Mark AB. Övriga 50 procent ägs av Nynäshamns kommun.

Stockholms stads organisation

Stockholms stad har valt att organisera vissa verksamheter i bolagsform. Dessa bolag är samlade inom ramen för Stockholms Stadshus AB. I koncernen finns 16 bolag som bedriver verksamhet inom områden som är av central betydelse för stadens invånare.

Kommunfullmäktige fattar beslut i budgeten om ägardirektiv för samtliga bolag inom koncernen. Bolagens styrelser får genom ägardirektiven uppdrag som ska verkställas under verksamhetsåret.

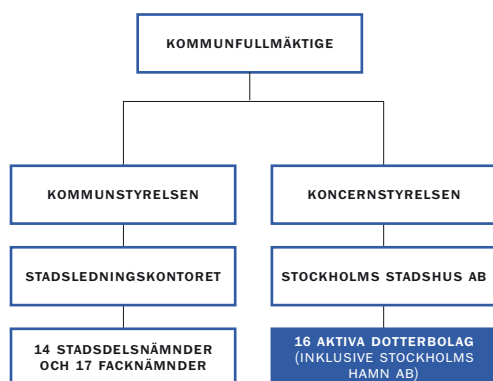
Styrning och uppföljning

Verksamhetsstyrningen utgår från Stockholms Hamnars treårsplan, som visar den strategiska inriktningen, samt den årliga affärsplanen och budgeten.

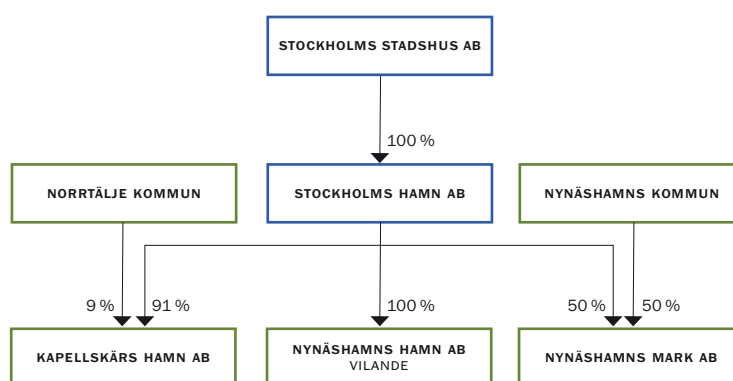
Tre gånger per år hålls uppföljningsmöten som följer Stockholms Hamnars rapportering till styrelsen och Stockholms Stadshus AB. Då utvärderas verksamheten genom att aktiviteter, avvikelser och utfall från revisioner tas upp. På så sätt rör sig verksamheten i riktning mot ägardirektiven och visionen att vara Östersjöns ledande hamn.

En viktig del i planeringen av styrning och uppföljning är medarbetarnas delaktighet. Vid tre tillfällen under året samlas alla medarbetare för att delta i planering och uppföljning av verksamheten.

Stockholms stads organisation



Stockholms Hamnars ägarstruktur





Revisioner

För att granska verksamheterna inom Stockholms stad genomför Revisionskontoret en årlig revision. Den följs upp i samband med revisionen för årsbokslutet där revisorer för ekonomi och hållbarhet samt stadsrevisorer och lekman-revisorer avger sina rapporter. Stockholms Hamnar är ISO-certifierat inom både kvalitet och miljö vilket innebär att internrevisorer och externa revisorer genomför regelbundna revisioner.

Följande revisioner genomförs varje år för att granska Stockholms Hamnars verksamhet:

- EY för ekonomi och översiktlig granskning av hållbarhet, GRI G4
- Revisionskontoret från Stockholms stad
- LRQA – ISO 9001:2008 (kvalitet) och 14001:2004 (miljö)
- Interna revisioner – ISO 9001:2008 (kvalitet) och 14001:2004 (miljö)
- Riktade revisioner, till exempel på uppdrag av Stockholms Stadshus AB om de stora projekt Stockholms Hamnar driver.

Vision

Stockholms Hamnar är Östersjöns ledande hamn – en affärsfrämjande och välkommande partner med hållbarhet i fokus.

Mission

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

Affärsidé

Stockholms Hamnar erbjuder rederier, hyres-gäster, stockholmare och turister åtkomst till Stockholm och regionen genom att tillhandahålla modern hamnanknuten infrastruktur och service – där säkerhet och miljö är i fokus.

Det 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
- vara en effektiv och lönsam partner

Långsiktiga mål

Stockholms Hamnars vision bryts ner i 13 långsiktiga mål som är uppdelade i tre områden – hamnverksamhet, fastigheter och stöd till verksamheten. Till dessa mål knyts varje år aktiviteter och mått/indikatorer för att på så sätt ta steg för steg i riktning mot visionen.

STÖD TILL VERKSAMHETEN



EFFEKTIV VERKSAMHETSSTYRNING

Vi arbetar med tydliga mål, uppföljning och transparent rapportering.



KOMPETENTA MEDARBETARE

Vi säkerställer proaktivt rätt kompetens och arbetar för mångfald.



LÖNSAM AFFÄRSVERKSAMHET

Vi bedriver en långsiktigt lönsam affärsverksamhet.



KLOKA INKÖP

Våra inköp är hållbara.

HAMNVERKSAMHET



EFFEKTIV HAMNKAPACITET

Vi möter kunders och samhällets långsiktiga behov av hamnkapacitet för både person- och godstrafik.



SÄKER ARBETSPLATS

Vi är ett föredöme i arbetsmiljö-, hälso- och säkerhetsarbetet.



PROAKTIV KOMMUNIKATION

Vi har en öppen dialog med våra intressenter i effektiva kanaler.



NÖJDA OCH HÅLLBARA KUNDER

Vi gör det möjligt för kunder att vara och agera hållbart.



FÖRNYBAR ENERGI

Vi använder endast förnybar energi.



LEVA SOM VI LÄR

Våra etiska riktlinjer vägleder oss i vårt beteende.

FASTIGHETER



ATTRAKTIVA OCH HAMNNÄRA FASTIGHETER

Vi utvecklar, förvaltar och hyr ut unika, hållbara och hamnnära fastigheter.



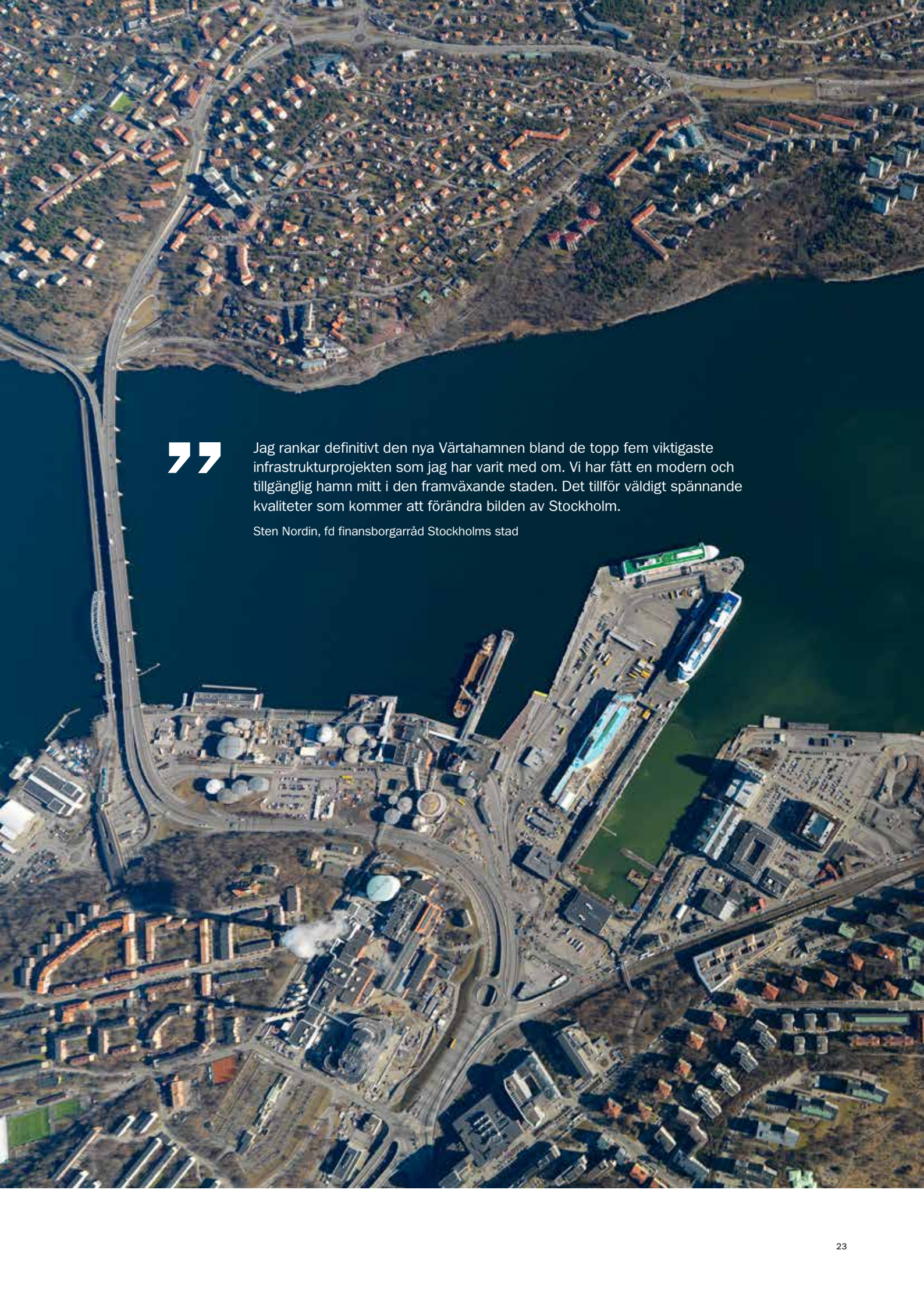
BROTTSFÖREBYGGANDE

Vi motverkar illegal verksamhet i samverkan med våra intressenter.



EFFEKTIV RESURSANVÄNDNING

Vi använder allt material, avfall, energi, vatten och tid effektivt.



”

Jag rankar definitivt den nya Värtahamnen bland de topp fem viktigaste infrastrukturprojekten som jag har varit med om. Vi har fått en modern och tillgänglig hamn mitt i den framväxande staden. Det tillför väldigt spännande kvaliteter som kommer att förändra bilden av Stockholm.

Sten Nordin, fd finansborgarråd Stockholms stad

Intressent- och väsentlighetsanalys för en hållbar och ledande hamn

För att förstå och leva upp till de krav som ställs på verksamheten idag och i framtiden gäller det att vara lyhörd och arbeta nära alla intressenter. De frågor som väger tyngst, när både Stockholms Hamnar och dess intressenter sagt sitt, är fartygens utsläpp till luft, en effektiv och förnybar energianvändning och långsiktig lönsamhet.

Det är ett stort ansvar att skapa morgondagens infrastruktur i ett växande Stockholm. Hur ekonomin, det sociala ansvaret och miljöfrågorna hanteras är avgörande för bolagets framgång.

Stockholms Hamnars utmaning är att tillgodose rederiernas framtida behov av snabba, effektiva anlöp med allt större fartyg för att trygga effektiva transporter och samtidigt utveckla och tillvarata Stockholms unika värden. Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet är självklara aspekter i det uppdraget.

Genom undersökningar, regelbunden dialog och nära samarbete med ägare, kunder och närboende är det tydligt att intressenternas uppfattning om vilka frågor som är viktiga för Stockholms Hamnar stämmer väl överens med de utmaningar som bolaget har identifierat. De frågor som väger tyngst är *fartygens utsläpp till luft, en effektiv och förnybar energianvändning och långsiktig lönsamhet*. Det mäter Stockholms Hamnar genom GRI-indikatorer.

GRI

GRI (Global Reporting Initiative) är en internationell oberoende organisation med syftet att bland annat stötta företag, myndigheter och andra organisationer att förstå och kommunicera effekterna av sin verksamhet när det gäller kritiska hållbarhetsfrågor som klimatförändringar, mänskliga rättigheter, korruption och mycket annat. GRI tillhandahåller ett ramverk (GRI G4) för att rapportera hållbarhetsaspekter inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. En viktig del i planering och uppföljning enligt GRI är att ta med sina intressenters förväntningar på verksamheten och vikta dessa i en väsentlighetsanalys.

På sidorna 70-75 finns Stockholms Hamnars GRI-rapportering.

FÖR ATT SKAPA EN HÅLLBAR VERKSAMHET OCH VARA ÖSTERSJÖNS LEDANDE HAMN HAR FÖLJANDE OMRÅDEN IDENTIFIERATS SOM VIKTIGA UTIFRÅN GRI G4:S HÅLLBARHETSASPEKTER:

Fartygens utsläpp till luft

För hållbarhetsaspekten *emissioner* arbetar Stockholms Hamnar med miljöbidrag för rederier som el-ansluter sina fartyg, rabatt för LNG-drift samt rabatt för reducerat utsläpp av kväveoxider. En överenskommelse med andra hamnar i Östersjön kring el-anslutningar har också uppnåtts.

Effektiv och förnybar energianvändning

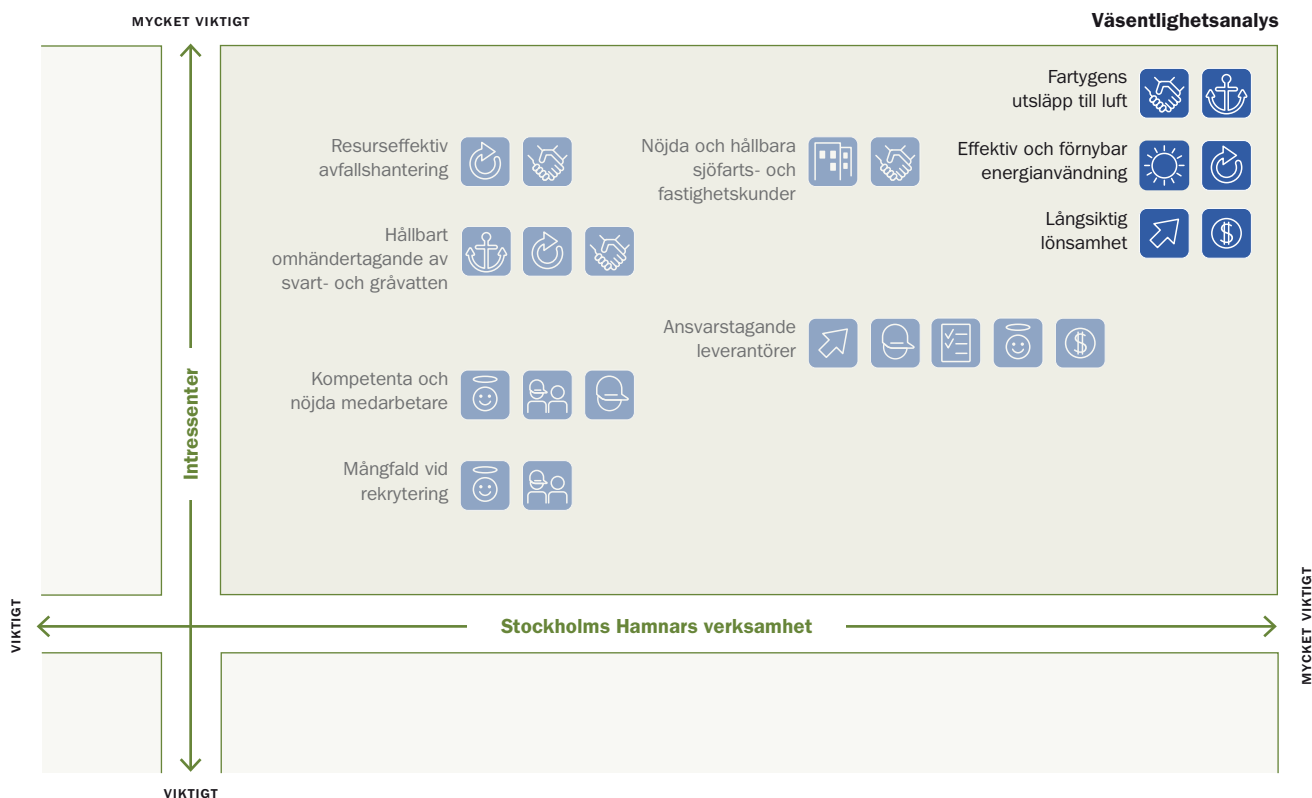
För hållbarhetsaspekten *energi* arbetar Stockholms Hamnar bland annat med solcellsinstallationer, bergvärme till fastigheter, tydligare elmätning och separat debitering till hyresgäster och sjöfartskunder. Stockholms Hamnar köper in elmärkt med Bra Miljöval.

Långsiktig lönsamhet

För hållbarhetsaspekten *ekonomisk prestanda* arbetar Stockholms Hamnar för att verksamheten bedrivs på ett ansvarsfullt och långsiktigt lönsamt sätt. På grund av stora och viktiga investeringar kommer resultatet att vända neråt de närmaste åren. Det är då viktigt att verksamheten är lönsam och att staden och Stockholms Hamnar utvecklas till att bli både hållbara och attraktiva.

Resurseffektiv avfallshantering

För hållbarhetsaspekten *material och avfall* arbetar Stockholms Hamnar för att andelen avfall som materialåtervinns eller återanvänds ska öka för att år 2020 uppgå till minst 80 procent. Miljöbelastningen ska minska vid val av material och insamlingen av matavfall och de internationella kryssningsfartygens avfall ska öka. Rabatt för sorterat avfall lämnas till internationella kryssningsfartyg.



Intressentanalys

Varje år görs en genomgång av dialogen med Stockholms Hamnars intressenter för att på ett strukturerat sätt värdera deras åsikter om verksamheten och identifiera vilka aspekter som bör prioriteras i arbetet.

INTRESSENTGRUPP	INTRESSENTER	
Ägare	Kommunfullmäktige	Ägardirektiv, budget och andra stora frågor
	Stockholms Stadshus AB	Tertialvis uppföljning av verksamhet och mål. Dialog om ägardirektiv, budget och andra stora frågor
	Styrelse	Regelbunden uppföljning av verksamheten. Dialog om ägardirektiv, budget och andra stora frågor
Kunder	Sjöfart: Rederier med flera	NKI som genomförs vartannat år, dialog på alla nivåer
	Fastigheter: Hyresgäster med flera	NKI som genomförs vartannat år, dialog på alla nivåer
Medarbetare	Anställda	Medarbetarundersökning, dialog under verksamhetsplanering, uppföljning medarbetarsamtal, chefsträffar med mera.
Leverantörer	Service till sjöfarten	Upphandling, avtal och uppföljning
	Inköp av varor och tjänster	Upphandling, avtal och uppföljning
Myndigheter	De som ger tillstånd och fastställer villkor för verksamheten – EU, Mark- och miljödomstolen, länsstyrelsen med flera	Lagkrav som fastställs genom bland annat tillstånd och dialog i vardagen
	Verksamhetsnära myndigheter – Tull, polis, sjöfartsverk	Kontinuerlig dialog, samverkan i projekt och varaktiga grupper
Organisationer	Miljö – WWF med flera	Information, dialog och omvärldsbevakning
Branschen	Andra hamnar, transportsektorn	Medlemskap, information, dialog och omvärldsbevakning
Allmänhet	Närboende till verksamheten	Information, dialog, samverkan, regelbunden varumärkesundersökning och omvärldsbevakning
	Boende i länet	Information, dialog, samverkan, regelbunden varumärkesundersökning och omvärldsbevakning
Kundens kund	Turister, besökare, lastbilschaufförer	Mötet i terminaler, hamnområden och innerstadskajer

För 2016 har Stockholms Hamnar vidareutvecklat intressent- och väsentlighetsanalysen. Förändringen består främst i att hållbarhetsaspekterna nu är något färre och att de översatts och beskrivs med Stockholms Hamnars egna begrepp.



Tapani Kauhanen



Hållbart omhändertagande av svart- och gråvatten

För hållbarhetsaspekterna *vatten och avloppsvatten* arbetar Stockholms Hamnar med att ta emot avloppsvatten, så kallat svart- och gråvatten, vid alla kajlägen i Stockholm. 98 procent av färjepassagerarnas avloppsvatten lämnas i hamn och åtta av tio av de internationella kryssningsfartygen lämnar svart- och gråvatten i Stockholm.

Kompetenta och nöjda medarbetare

För hållbarhetsaspekterna *anställning, hälsa, säkerhet och utbildning för de egna medarbetarna* arbetar Stockholms Hamnar för att vara en attraktiv arbetsgivare som attraherar rätt medarbetare. Duktiga och ansvarstagande medarbetare är en förutsättning för Stockholms Hamnars framgång.



Viking Line har haft sin bas vid Stadsgårdskajen i Stockholm sedan 1970-talet. Vi har ett gott och nära samarbete med Stockholms Hamnar och att bevara den känsliga miljön i Östersjön är ett viktigt fokusområde. Tillsammans strävar vi efter att skapa och utveckla en hållbar sjöfart för kommande generationer, hela vägen från hur framtidens fartyg ska se ut och fungera till hur hamnarna och logistiken kring dem optimeras för minimal miljöpåverkan.

Tapani Kauhanen, vd/marknadsdirektör Viking Line Skandinavien

Mångfald vid rekrytering

För hållbarhetsaspekten *mångfald* arbetar Stockholms Hamnar med att vidga vyerna i rekryteringsärenden och rekrytera brett. Detta för att öka mångfalden i organisationen vad gäller könsfördelning, ålder, åsikter och beteenden. Genom företagets samhällsengagemang kommer människor i utanförskap in i arbetsgemenskap.

Nöjda och hållbara sjöfarts- och fastighetskunder

För hållbarhetsaspekten *miljöpåverkan från produkter och tjänster* arbetar Stockholms Hamnar i nära dialog med sjöfarts- och fastighetskunderna. Det är viktigt att skapa samarbeten och följa upp detta samt att genomföra nöjd-kund-undersökningar.

Ansvarstagande leverantörer

För hållbarhetsaspekterna *leverantörsbedömning avseende miljöpåverkan, antikorrupcion, anställning, hälsa och säkerhet samt utbildning för leverantörer* arbetar Stockholms Hamnar genom en uppförandekod vid upphandlingar och inköp med tydliga krav inom miljö, ekonomi och socialt ansvarstagande. Varje år följs ett antal leverantörer upp, och arbetsmiljöansvaret som byggherre tas på ett aktivt sätt och i dialog med samarbetspartner.



FN:s 17 globala mål

Världens länder har åtagit sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Vid FN:s toppmöte den 25 september 2015 antog stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling; den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Stockholms Hamnars verksamhet berörs mer eller mindre av de flesta av de 17 målen och de har också inspirerat företagets hållbarhetsarbete. Stockholms Hamnars hållbarhetsarbete bygger på balansen mellan de tre dimensionerna ekonomi, socialt ansvar och miljö.

Affärsområden

Inom Stockholms Hamnar är affären uppdelad i två huvudområden – sjöfart och fastigheter. Verksamheterna påverkar varandra och måste fungera tillsammans. Därför är det viktigt att ha kontroll över både kajer och hamnnära fastigheter. Att verka inom flera områden gör också att riskerna sprids.

Affärsområde sjöfart

Affärsområdet sjöfart är uppdelat i delområdena godstrafik, passagerartrafik, bulk samt hamn- och skärgårdstrafik. De har oerhört olika behov och förutsättningar för att bedriva sin verksamhet.

Affärsområde fastigheter

Affärsområdet fastigheter är uppdelat i publika lokaler, kontor, lager och arrenden. Under några år har en tydligare organisation byggts upp för att bättre kunna tillgodose hyresgästernas skiftande behov. Det kommer att ta ytterligare några år innan allt är på plats och resultatet märks hos kunderna.

Ris och ros i NKI

Vartannat år genomförs en nöjd kund index-undersökning, NKI. Den genomförs för både sjöfarts- och fastighetskunder. Undersökningen som genomfördes 2016 visar att resultatet sjunkit något för affärsområde sjöfart medan affärsområde fastigheter ligger kvar på samma resultat som i förra mätningen. Det finns förklaringar till resultatet, och ambitionen är att förbättra siffrorna vid nästa mättillfälle.

Byggprojekt påverkar sjöfartskunderna

Affärsområde sjöfart fick 63 i NKI, att jämföra med 67 under 2014. Det är tydligt att de stora byggprojekt som genomförts påverkar kunderna. De områden som får sämst betyg är infrastruktur och skyltning i de områden Stockholms Hamnar bygger om.

Det är oerhört komplext att bygga om samtidigt som den ordinarie verksamheten pågår. Förhoppningen är att resultatet ska förbättras när de nya anläggningarna är i full drift. Kunderna ser det dock som mycket positivt att Stockholms Hamnar arbetar aktivt med miljöförbättrande åtgärder, inte minst inom områdena vatten och avfall.

Kommunikation viktigt för fastighetskunderna

Affärsområde fastigheter fick 60 i NKI, vilket är i nivå med 2014 års mätning. Ett antal konkreta åtgärder som är direkt kopplade till resultatet kommer att genomföras under 2017. Till exempel kommer Stockholms Hamnar att fortsätta arbetet med att installera mätare för energiförbrukning per hyresgäst. Tillgänglighetsanpassning är också prioriterat.

Den största insatsen kommer dock att handla om kommunikation med hyresgästerna – allt från kommunikationen i vardagen till i samband med felanmälan och vid byggprojekt. Men det är också tydligt att hyresgästerna trivs i lokalerna och i området och uppskattar miljöförbättrande åtgärder som genomförts.

UTFALL PER HAMN (EXKL. ADMINISTRATIVA STABER)

Mkr	STOCKHOLM		KAPELLSKÄR		NYNÄSHAMN	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
RÖRELSENS INTÄKTER	643	590	86	83	71	59
RÖRELSENS KOSTNADER						
Övriga externa kostnader	-301	-280	-16	-16	-25	-14
Personalkostnader	-80	-76	-12	-11	-10	-7
Avskrivningar	-95	-87	-16	-8	-16	-12
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER	-476	-443	-44	-35	-51	-33
RÖRELSERESULTAT	167	147	42	48	20	26

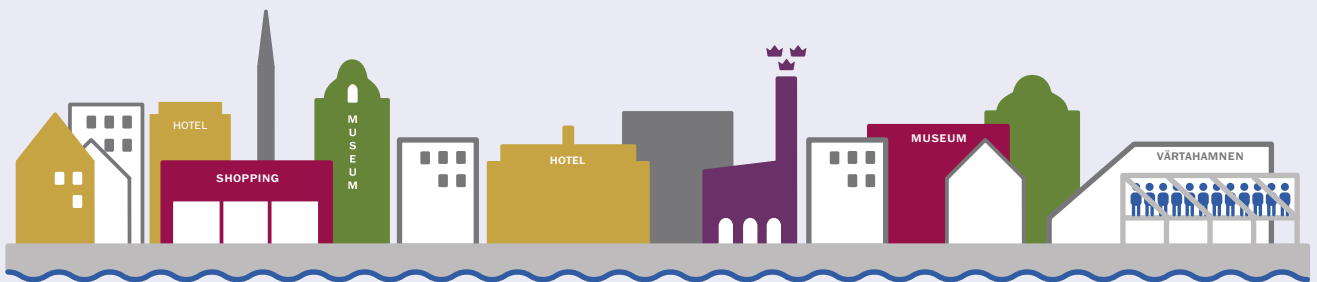
Exempel på Stockholms Hamnars kunder

Sjöfartskunder



Färjor/rore	Internationella kryssningar	Container	Bulk	Skärgårdstrafik	Stillaliggande
Birka Cruises	Aida Cruises	MSC	Cementa	Ballerina Rederi	Birger Jarl
Destination Gotland	Costa Cruises	Team Lines	Fortum	Blidösbolaget	Gustaf af Klint
DFDS	Holland America Cruise Line	Transatlantic Container	Jehander	Charm Charter i Stockholm	Intercont Tourist Service
Finnlines	MSC Cruises	Unifeeder	OKQ8	Polena Rederi	Lady Patricia
Polferries	Norwegian Cruise Line		Preem	Rederi Stockholms Ström	Login Hotell
Stena	Princess Cruises			Ressel Rederi	Rygerfjord
St. Peter Line	RCCL			Skärgårdsrederiet Sweden	Stockholms Restauranger
Tallink Silja				Stockholms Ström Rederi	
Viking Line				Strömma Turism & Sjöfart	
				Teaterskeppet	
				Waxholms Ångfartygs	
				Ångsholmen Rederi	

Fastighetskunder



Annorlunda Catering	Boccone	HRX	Logent	Peak Performance	Sjömanskyrkan
Armémuseet	Bruka Design	Ivar Lundh & co	Magasin III	PDL Center	Stheab
Auktionsverket	Bröd & Salt	J.Lindeberg	Metronome	Pressbyrå	Stockholms stad
Autoropa	Euroglobe	Krigsarkivet	Miss Behave	Prime Wine Group	Team Lines
Bageri Brillo	Fotografiska	Kasta Loss Bar och Bistro	MTG – This is nice	Sellpy	Trattorian
Banankompaniet	Gränspolis/Tullverket/Livsmedelsverket		Nya Grand	Shine	Zodiak



Passagerartrafik



Passagerartrafik

Med närmare 12 miljoner passagerare som åker med färjor och internationella kryssningsfartyg, plus fyra miljoner passagerare för hamn- och skärgårdstrafiken, är Stockholms Hamnar Sveriges i särklass största passagerarhamn.

Färjetrafiken utvecklar den viktiga turistnäringen

Turistnäringen är en av de snabbast växande näringarna i Sverige. Undersökningar visar att passagerarna är mycket nöjda med sina besök i Stockholm och gärna återvänder.

De riktigt stora passagerarvolymerna, nästan 11 miljoner, står färjetrafiken för. Förutom att färjelinjerna är en viktig del av infrastrukturen och i många fall fungerar som en bro över Östersjön till Finland och Baltikum, är färjepassagerarna viktiga för näringslivet i Stockholm. De spenderar fem miljarder kronor när de vistas här, ger upphov till 4 100 årsarbeten och fyller sju hotell varje dygn, året runt.

Det i särklass största antalet passagerare finns på linjerna mellan Sverige och Finland. Under flera år har antalet passagerare mellan länderna sakta minskat, eftersom anhäng- resandet har avtagit och konkurrensen från billiga flygresor är hård. Men trenden har brutits genom att volymerna ökat något under både 2015 och 2016.



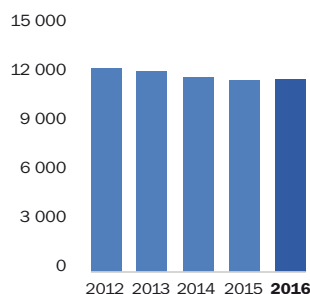
I den nya Värtahamnen kan vi tillsammans med Stockholms Hamnar stolt presentera en ny knutpunkt och entré till och från Sverige och Stockholm. Upplevelsen för de miljontals resenärer som årligen passerar genom Värtahamnen har markant förbättrats. Det återspeglas både i besökarnas uppskattning av den nya hamnen och generellt i regionen genom den konsumtion besökarna står för.

Marcus Risberg, vd Talliink Silja i Sverige

Antal passagerare per hamn, se sidan 11.

Färjepassagerare och internationella kryssningspassagerare

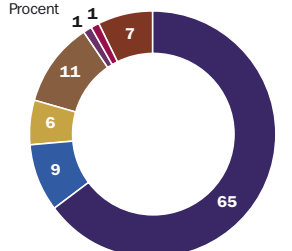
Tusen



2012	12 240 371
2013	12 055 713
2014	11 731 992
2015	11 617 378
2016	11 677 523

Fördelningen av färjepassagerare per destination samt antalet internationella kryssningspassagerare

Procent



Finland	7 583 774
Estland	1 022 791
Lettland	681 020
Gotland	1 296 699
Polen	104 661
Ryssland	153 994
Int. kryssningar	834 584
Totalt	11 677 523



Marcus Risberg



Kryssningstrafik med tillväxtpotential i Östersjön

De internationella kryssningsfartygen besöker Stockholm under sommarhalvåret. Omkring 840 000 kryssningspassagerare spenderar en halv miljard kronor under sina besök här. Stockholm är ett populärt resmål och både destinationen Stockholm och Stockholms Hamnar får höga betyg av både rederier och passagerare.

Trenden går mot fartyg som är betydligt större än tidigare. Det här medför att passagerarantalet fortsätter att stiga, vilket är det viktiga för Stockholm. Att tillhandahålla kajplatser till de allt större fartygen är dock en utmaning. Stockholms Hamnar arbetar med att ta fram strategier för framtidens kryssningstrafik i Stockholm. Bland annat byggdes en rörlig gångbrygga i Nynäshamn under 2016, se sidan 38.

Hamn- och skärgårdstrafik samt kollektivtrafik på vatten

Den mer lokala sjötrafiken är en viktig del i ett levande Stockholm. Hela skärgården är beroende av den här trafiken och stora insatser görs för att kollektivtrafiken på vattnet ska bli mer frekvent, effektiv och integrerad med den övriga kollektivtrafiken i Stockholm.

Stockholms Hamnar samarbetar med Stockholms läns landsting som ansvarar för kollektivtrafiken, och har bland annat tagit fram ett tjugotal båthållplatser runt om i staden för att underlätta för den här typen av trafik att angöra vid kaj.

Levande innerstadskajer för stockholmare och besökare

Vid Stockholms innerstadskajer finns även annan rörlig sjötrafik och stillaliggande kommersiella fartyg. Det handlar bland annat om fritidsbåtar, hotellfartyg, kontor och restauranger.

Innerstadskajerna är viktiga för att möjliggöra kollektivtrafik på vatten, men de är också en viktig del av Stockholms identitet. Stockholms Hamnar arbetar för att skapa en blandning av verksamheter vid innerstadskajerna så att de är attraktiva för både stockholmare och besökare.





”

Stockholm med sina hamnar är unikt idag och låt oss bevara detta unika läge så att folk ifrån resten av världen får en chans att uppleva detta som vi har blivit så bortskämda med.

Röst från Stockholms Hamnars Facebooksida



Utvecklingsprojekt Värtahamnen

Invigning av nya Värtahamnen

I Norra Djurgårdsstaden, en helt ny stadsdel i Stockholm, växer nu stad och hamn sida vid sida med en gemensam vision om ett attraktivt Stockholm för samtliga intressenter. Genom Värtaprojektet frigörs mark för stadsutveckling och sjöfarten har fått en modern, effektiv och miljöanpassad hamn.

Hamnverksamheten har under året flyttats ut på den nybyggda piren och ett nytt landmärke i form av Värtaterminalen har tagits i bruk. Hela den nya hamnen var i stort sett färdig 2016 och invigdes under festliga former den 18 oktober.



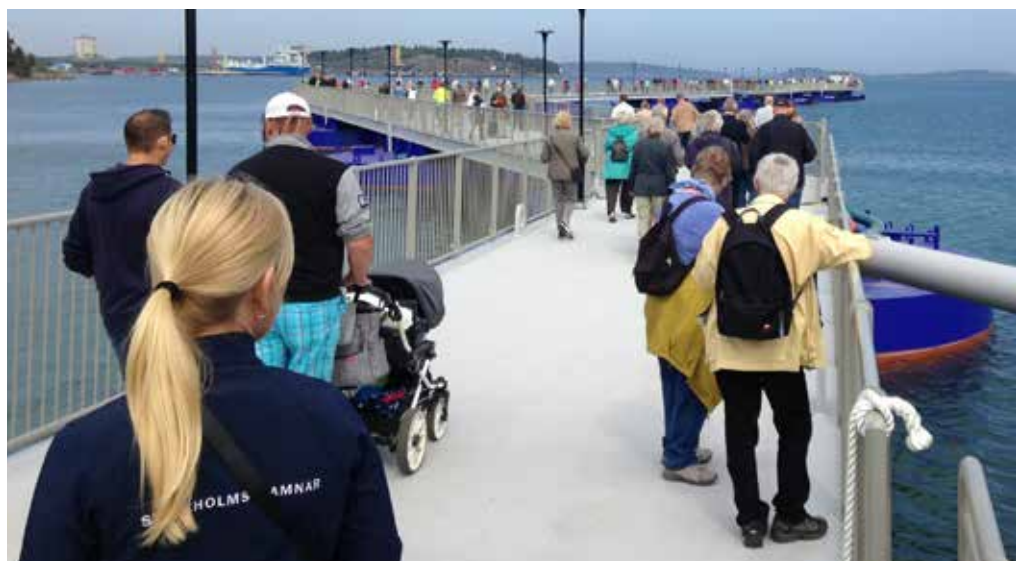
Utvecklingsprojekt Nynäshamns hamn



Seawalk i Nynäshamns hamn

Lagom till kryssningsstarten i maj invigdes Stockholms Hamnars nya kajkonstruktion i Nynäshamns hamn. Det är en seawalk, en 260 meter lång utvikbar gångbrygga som likt en tumstock kan vecklas ut till fartyget.

Med hjälp av seawalken kan passagerare och bagage komma av och på fartyget utan att åka transportbåt till och från land. När inget kryssningsfartyg ligger inne är gångbryggan infälld. Seawalken kan ta i land 3 000 kryssningspassagerare på en halvtimme.





Godstrafik



Godstrafik

Under 2016 passerade cirka nio miljoner ton gods Stockholms Hamnar. Det gör bolaget till Sveriges totalt sett tredje största godshamn. Under året har både roro- och containervolymerna ökat och den nya godshamnen Stockholm Norvik börjat byggas.

9 av 10 varor kommer sjövägen

Stockholms Hamnars ambition är att godset ska ta sjövägen så nära slutdestinationen som möjligt. Det är ett effektivt och miljöanpassat sätt att transportera gods. Dessutom frigörs kapacitet på Sveriges redan idag hårt belastade vägar och järnvägar.

De flesta varor vi köper är importerade och har fraktats långt. Hela nio av tio varor kommer till Sverige sjövägen. Idag kommer en stor del av de varor som ska till Stockholmsregionen via andra svenska hamnar som ligger långt från Stockholm. Varorna transporteras sedan långa sträckor på land innan de når slutdestinationen.

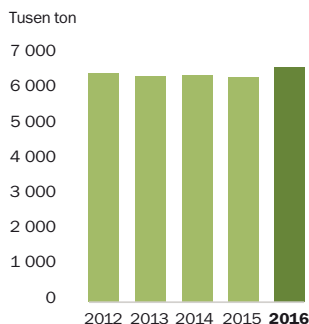
Roro-trafiken är stor i Stockholms Hamnar

Den största godsaffären i Stockholms Hamnar är roro-färjor som går över Östersjön med lastbilar och trailrar. Inom det här segmentet har Stockholms Hamnar elva destinationer, vilket är flest i Sverige. Räknat i antal roro-enheter hamnar Stockholms Hamnar på en tredjeplats.

Under 2016 har roro-volymerna ökat i Stockholms Hamnar. Störst tillväxt har det varit i Nynäshamn men även i Kapellskär ökar godsvolymerna.

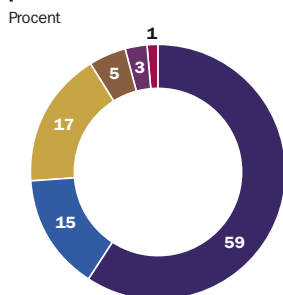
Godsvolymer per hamn, se sidan 11.

Roro-volymer



2012	6 243 375
2013	6 170 367
2014	6 195 241
2015	6 168 201
2016	6 511 970

Roro-trafik med fördelning per destination

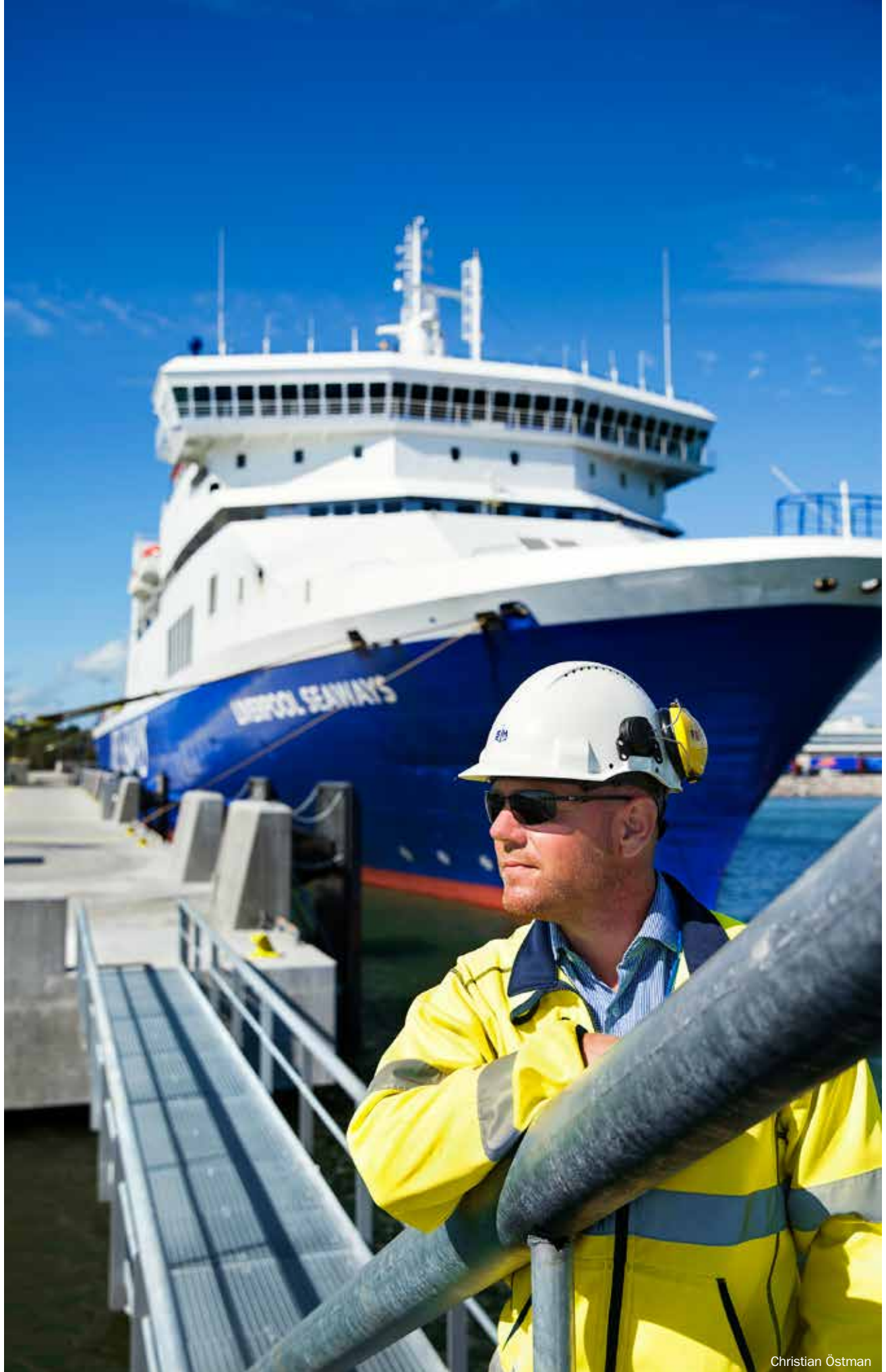


Finland	3 853 365
Estland	961 179
Lettland	1 126 352
Gotland	304 727
Polen	178 860
Ryssland	87 487
Totalt	6 511 970



Vår huvuduppgift är att avlasta centrala Stockholm som godshamn, men vi ser också goda möjligheter att växa ytterligare. Kanske kan vi få hit fler rederier men framför allt tror vi att de som redan är här kommer att utöka sin verksamhet. Det ska bli väldigt spännande att se vad som händer under de närmaste åren.

Christian Östman, stuverichef Kapellskärs hamn



Christian Östman



Richard-John Lagerberg



Containertrafiken behöver Stockholm Norvik Hamn

Stockholms Hamnar är Sveriges sjätte största hamn för containertrafik. 2016 noterades ett all-time-high på nästan 54 000 TEU. Tillväxten beror främst på containerterminalens läge i den växande Stockholmsregionen, ett värdefullt samarbete med Hutchison Ports och en effektiv hantering i terminalen.

För att ha möjlighet att ta emot morgondagens fartyg kommer containerterminalen i Frihamnen flytta till Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamn. Den nya kombinerade roro- och containerhamnen beräknas vara färdig 2020. Containerdelen kommer att drivas av den globala terminaloperatören Hutchison Ports.

Trots ökande godsmängder i containerterminalen har drivmedelsanvändningen där minskat med tio procent per lyft jämfört med 2015 vilket beror på ett jämnare godsflöde.

Bulk på liknande nivåer från år till år

Bulkmarknaden är relativt stabil i Stockholms Hamnar.

Eftersom verksamheten ofta är skrymmande och påverkar omgivningen är den svår att kombinera med stadsutveckling. Dock medför Stockholms stads omställning till fossilfritt bränsle att stora flisvolymerna tas till Värtahamnen i Stockholm med både fartyg och järnväg. Goda skördar 2016 innebär också att Lantmännen fortsatt sin verksamhet i Frihamnen.

Loudden ska avvecklas

Loudden, Stockholms oljeterminal, som står för Stockholms Hamnars största bulkvolymerna håller på att avvecklas. Det centrala området där Loudden är placerad har sedan länge planerats att ge plats åt bostäder i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden som håller på att växa fram.

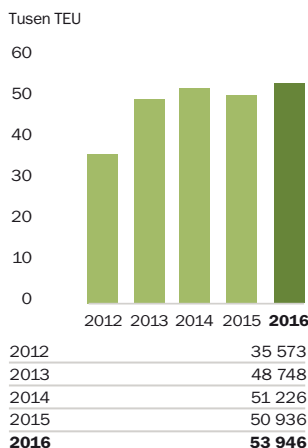
Avtalen med kunderna på Loudden upphör 2019 och diskussioner om hur avvecklingen ska ske pågår med både kunder, Stockholms stad och andra intressenter.



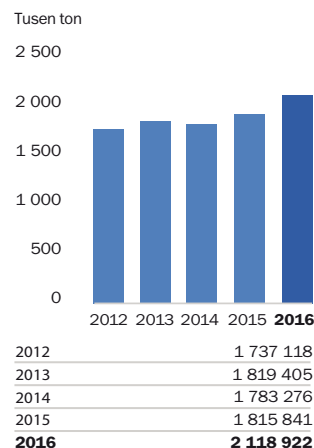
De stadigt ökande volymerna beror på ett mycket gott samarbete mellan Stockholms Hamnar och Hutchison Ports, en världsledande aktör som investerar i, utvecklar och driver hamnar. Det goda samarbetet och mycket yrkeskunnig och engagerad personal, gör att produktiviteten i containerterminalen i Frihamnen alltid är hög. Snittet per kran och timme vid lastning/urlastning är omkring 25 lyft. Nu arbetar vi tillsammans för att vidareutveckla containerhanteringen.

Richard-John Lagerberg, marknadsansvarig container och frakt Stockholms Hamnar

Containervolymer över kaj



Torr och flytande bulk



Utvecklingsprojekt Kapellskärs hamn



Kapellskärs hamn möter marknadens behov

För att möta regionens transportbehov och kundernas behov av fler och längre kajlägen samt större uppställningsytor har Kapellskärs hamn byggts om och till. En ny pir och betydligt förbättrade logistikytor och miljöförbättrande åtgärder som mottagning för avloppsvatten och el-anslutningar är nu klara. Projektet pågick från 2013 till slutet av 2016. Officiell invigning sker i juni 2017.



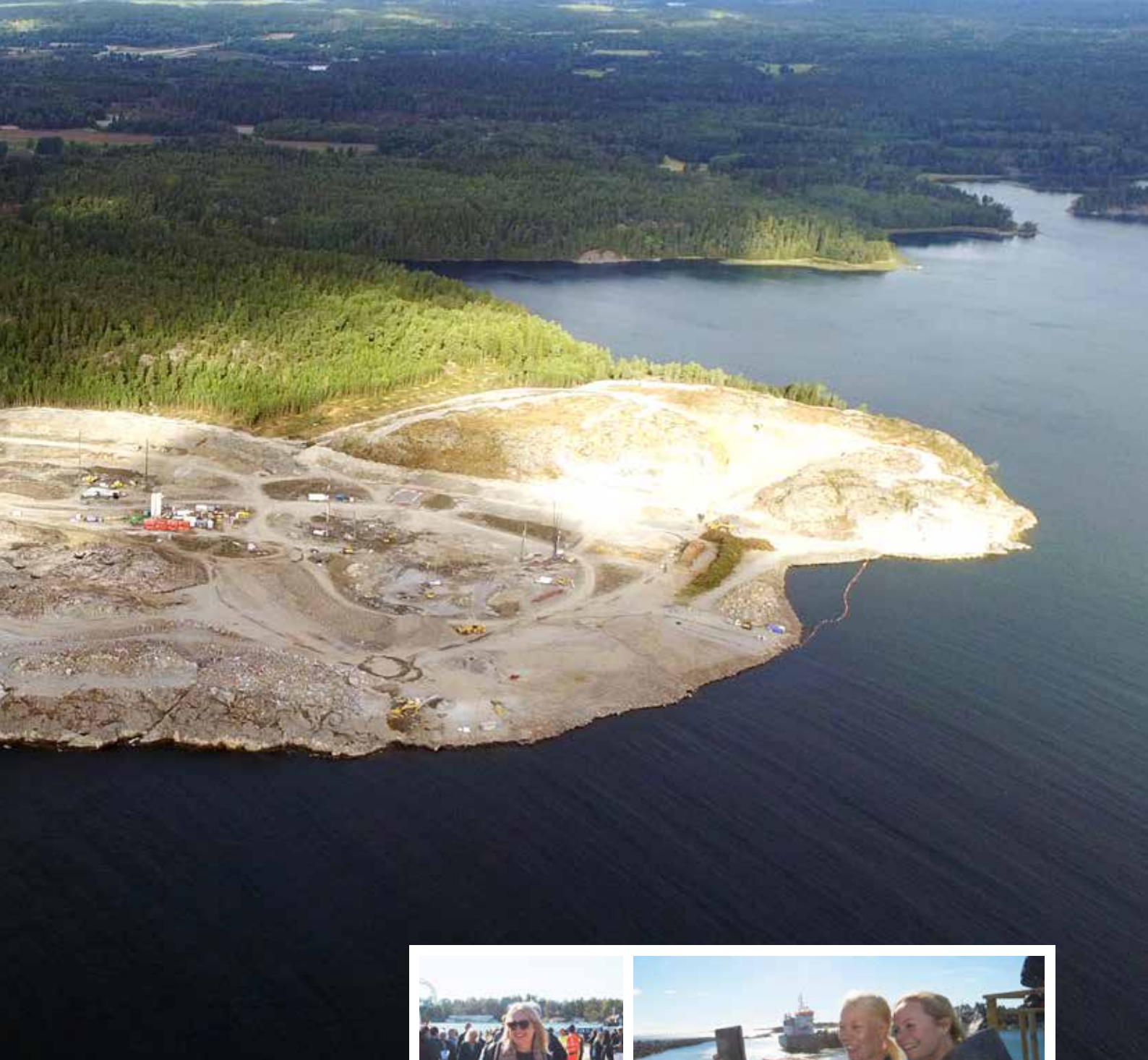
Utvecklingsprojekt Stockholm Norvik Hamn



Startskott för Stockholm Norvik Hamn

I september 2016 firades startskottet för byggandet av Stockholm Norvik Hamn, en ny godshamn för container och ro-ro som byggs norr om den befintliga hamnen i Nynäshamn. Stockholm Norvik har ett perfekt läge nära de stora farlederna mitt i Stockholmsregionen. Hamnen kommer att ha bra landinfrastruktur med järnväg och anslutning till motorväg samt en logistik- och företagspark som NCC utvecklar i anslutning till hamnen. Hamnen beräknas vara färdig 2020.

Läs mer om projektet på stockholmshamn.se





Fastigheter



Fastigheter

Stockholms Hamnar har som uppdrag att utveckla och förvalta Stockholms stads byggnader och mark i hamnnära lägen. Totalt handlar det om cirka 200 000 kvm lokalyta och 1 100 000 kvm mark, som står för 224 mkr av bolagets intäkter.

Hamnnära och lukrativa fastigheter

Stockholms Hamnars byggnader ligger i Värta- och Frihamnsområdet, vid Stockholms innerstadskajer och i anslutning till Nynäshamns hamn samt Kapellskärs hamn. Det handlar om terminaler, äldre magasin och byggnader i nära anslutning till hamnverksamheten samt arrenden som används till hamnar, kajer, uppställningsytor, parkeringsplatser, promenadstråk, cykelbanor, uteserveringar med mera.

Fastigheterna står för 30 procent av Stockholms Hamnars totala omsättning. På tio år har omsättningen fördubblats vilket är resultatet av ett långsiktigt och systematiskt arbete. När en lokal blir tom utvecklas den i enlighet med framtagna strategier. På så sätt uppgraderas fastighetsbeståndet med en möjlighet till högre hyror och ett ökat värde som följd.

Unika lokaler i attraktiva lägen

De byggnader som Stockholms Hamnar förvaltar har ofta en lång historia, särpräglad arkitektur och ligger i centrala lägen med sjöutsikt. Det gör lokalerna unika och mycket eftertraktade, vilket ger stora möjligheter att utveckla byggnaderna, från lagerverksamhet till andra nya spännande användningsområden.

Utvecklas strategiskt

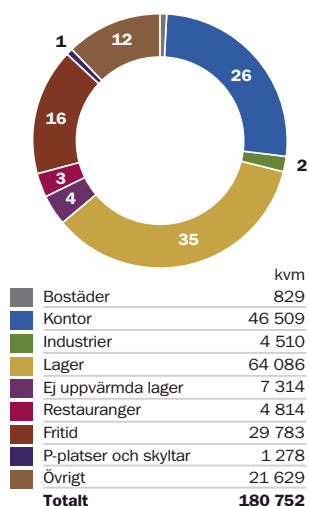
För flera av de stora byggnaderna har Stockholms Hamnar tagit fram strategier för hur de ska utvecklas. På så sätt har kluster för bland annat medieföretag som vuxit fram i Frihamnen kunnat förstärkas, liksom det faktum att några av de största magasinerna har visat sig passa utmärkt för föremålsförvaring och arkiv. Stockholms Hamnar är nu bland de största hyresvärdarna inom den sektorn.

I de mest attraktiva objekten har publik verksamhet som museer och restauranger prioriterats. Detta i enlighet med strategin att Stockholms Hamnar vill göra de historiska byggnaderna tillgängliga, istället för att utveckla kontorslokaler som i så fall skulle bli stängda för allmänheten.

Med aktiv konvertering av lokaler till nya användningsområden flyttar kunder med högre krav på klimat, tillgänglighet och service in. Kundernas behov ställer krav på Stockholms Hamnars organisation. En högre servicenivå och tydligare återkoppling vid felanmälan är viktiga områden att arbeta vidare med.

Fördelning lokalslag och antal kvm (LOA)

Procent







Oskar Nielsen



Tillgängligt och energieffektivt

Tillgänglighet och energieffektivisering är utmaningar i de historiska byggnaderna. En tillgänglighetsinventering och utbildning inom det här området har genomförts och tillgänglighetsanpassningar av lokaler är prioriterade. Under 2016 har enkla men viktiga hinder åtgärdats. Bland annat har antalet kontrastmarkeringar runt publika lokaler utökats, och arbetet fortsätter.



Lokalen i Frihamnen är stor med väl tilltagna utrymmen för lager och området ligger väldigt bra geografiskt. Vi har många unga som jobbar och för dem är det attraktivt med en arbetsplats nära innerstan. Och sen är det fint att sitta på vår terrass och se fartygen passera. Hamnen är en häftig miljö.

Oskar Nielsen, operativ chef Sellpy

Stockholms Hamnar har genomfört en energikartläggning samt en inventering av fjärrkyla i Frihamnen. Under 2016 påbörjades injusteringen av fjärrkylan och arbetet fortsätter med att koppla upp befintliga och nya energimätare till ett styrsystem för att kunna mäta energiförbrukningen på ett bättre sätt.

För att få en minskad miljöbelastning vid val av material har Stockholms Hamnar fortsatt sin implementering av SundaHus, som är ett system för miljömedvetna materialval.

Nya byggnader under 2016

Under året har några utmaningar varit att ta emot nya byggnader från utvecklingsprojekten i Kapellskärs hamn och Värtahamnen.

Värtaterminalen är en öppen terminal som förvaltas av Stockholms Hamnar. Ambitionen är att byggnaden ska klara Miljöbyggnad Guld vilket ställer höga krav på förvaltningen. Den nya terminalen har tagits mycket väl emot av både passagerare och rederi.

Att Stockholm växer innebär stora förändringar i Stockholms Hamnars fastighetsbestånd. Stadsutvecklingsprojekt som Slussen och Norra Djurgårdsstaden kräver yta både för exploatering och för uppställningsplats under byggtiden. Det här påverkar fastighetsbeståndet, där mycket mark och flera byggnader framför allt runt Värta- och Frihamnsområdet försvinner på sikt.



Stockholms Hamnars fastigheter i siffror

- 1 100 000 kvm mark
- 80 byggnader på cirka 200 000 kvm
- 350 hyres- och 150 arrendeavtal
- 224 mkr i intäkter från hyror och arrenden
- Vakansgrad 4 procent



Stöd till
verksamheten



Stöd till verksamheten

Stockholms Hamnar levererar effektiv hamnkapacitet och attraktiv fastighetsförvaltning till nöjda och hållbara kunder. Som ett stöd till kärnverksamheten arbetar Stockholms Hamnar systematiskt med bland annat HR-, arbetsmiljö-, säkerhets-, upphandlings-, kvalitets- och miljöfrågor.

Sociala hållbarhetsfrågor

Inom hållbarhetsområdet ställs de sociala frågorna allt mer i centrum. Det märks i medierna, i omvärlden i stort samt, för Stockholms Hamnar, även i uppdrag från ägaren Stockholms stad. Ett av uppdragen har varit att ta fram en CSR-strategi som beskriver Stockholms Hamnars sociala frågor inom tre områden: Kunden och kundens kund, staden och samhället samt medarbetarna. CSR-strategin beslutades av styrelsen i november 2016 och kommer att gälla fram till 2019. Strategin är dels en sammanfattning av HR-, arbetsmiljö-, jämställdhets- och mångfaldsfrågor – som varit aktuella redan tidigare – dels nya utmaningar som gemensamma målbilder med rederier, hyresgäster och andra samarbetspartner som till exempel leverantörer.

Etiska riktlinjer

Stockholms Hamnars etiska riktlinjer fastslogs av ledningsgruppen under året. Det var ett relativt enkelt beslut eftersom medarbetarna i gruppdiskussioner arbetat fram vilka som är de viktigaste frågorna; företagskulturen, hur man agerar vid mutor och motverkar korruption, riktlinjer för alkohol och droger, vilken representation som är tillåten samt hur kollegor behandlar varandra. De etiska riktlinjerna tydliggör både förväntningarna och det egna ansvaret för varje medarbetare.

Medarbetarna och arbetsmiljön

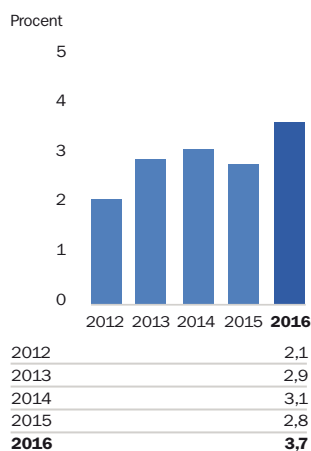
Stockholms Hamnars medarbetare beskriver sig själva som lösningsorienterade, trygga och att de låter verksamhetens intressen gå före sina egna. Många medarbetare har ett stort engagemang både i sitt eget arbete och i företagets övergripande resultat.



Det är många skattemiljoner i rullning och för att hantera de här pengarna på ett ansvarsfullt sätt måste man vara mycket kompetent när det gäller upphandlingar. Det går att spara väldigt mycket pengar, dels på att få entreprenörerna att konkurrera om att ge det bästa priset, men också genom att skriva in rätt villkor i underlagen. Man måste helt enkelt tycka att det är jättekul med upphandlingar. Och det gör jag faktiskt.

Nader Bakhshi, projektledare anläggningsarbeten
Stockholms Hamnar

Sjukfrånvaro



Sjukfrånvaron ligger på en fortsatt låg nivå även om den stiger jämfört med föregående år.



Nader Bakhshi



Antalet medarbetare uppgår till 166 (155) och är till stor del specialister; ekonomer, upphandlare, kommunikatörer, fastighetsförvaltare, projektledare, hamnarbetare, hamnstyrmän med flera. En stor del av Stockholms Hamnars verksamhet är underhåll och utveckling av anläggningar som drivs i projektform. Därför arbetar både egna medarbetare och konsulter i verksamheten. Dessutom utökas personalen under verksamhetens högsäsong med medarbetare som arbetar i till exempel slussar, med trädgårdsskötsel och som kryssningsvärdar.

Under 2016 har ingen medarbetarundersökning genomförts utan denna sker i början av 2017 via Stockholms stad. Resultatet från 2015 visar att de anställda är nöjda med tillvaron. Det övergripande måttet, AMI, är ett mått för motivation, ledarskap och styrning. 2015 låg AMI på 85, en höjning från 83 året innan. Målet är att hålla samma höga nivå vid kommande mätning.

Säkerhet och brottsförebyggande

Att verka brottsförebyggande är en viktig uppgift för Stockholms Hamnar. Grunden i säkerhetsarbetet styrs av sjöfarts- och hamnskyddet. Risk- och sårbarhetsanalyser genomförs bland annat tillsammans med Stockholms stad och bolaget samarbetar också kontinuerligt med polis, tull och olika samverkansgrupper i samhället.

Upphandling, leverantörsuppföljning och sociala frågor

Stockholms Hamnar är en beställarorganisation som upphandlar tjänster och varor. Upphandling sker med stöd av lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). Stockholms Hamnar upphandlar främst byggentreprenader, projektledning, konsulter samt service och underhåll, medan enskilda varor motsvarar en mindre del.



De senaste årens stora utvecklingsprojekt har skapat en stark framåtrörelse i bolaget. Det händer mycket hela tiden och chefer och medarbetare utvecklas tillsammans. För mig är det väldigt tillfredsställande att identifiera problem och behov och sedan arbeta med kunniga människor för att lösa dem.

Anders Nordlund, hamn- och trafikchef
Stockholms Hamnar

Under 2016 har fokus legat på uppföljning av leverantörer. Ett urval av leverantörerna har fått besök av ansvariga för avtalet, för kvalitet och för miljö. Besöken har sedan följts upp av revisioner, till exempel i ett projekt eller ute på arbetsplatser. Parallellt med detta har en modell för systematisk avtalsuppföljning inklusive miljö, kvalitet och arbetsmiljö påbörjats. Modellen utgår från avtalens omsättning men också från risker och intressenternas önskemål, behov och åsikter.

Ambitionen är att ha samma grundkrav vad gäller social hållbarhet för en leverantör som för den egna personalen. För att förtydliga detta används en uppförandekod som bland annat tar upp FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, principer om anställdas rättigheter, FN:s barnkonvention och FN:s deklaration mot korruption.

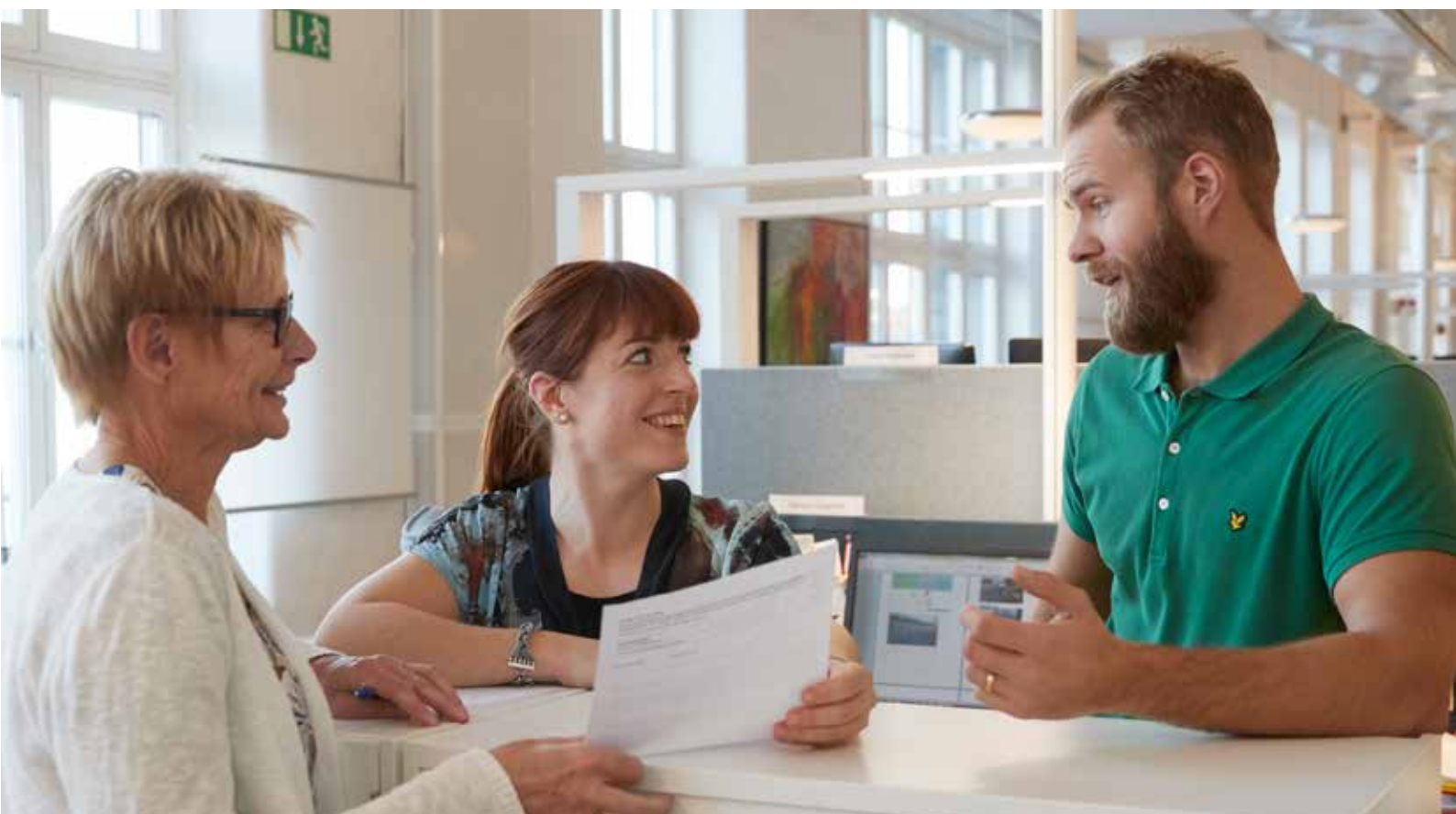
Miljöarbete i samarbete

Långsiktigt och systematiskt miljöarbete är mycket prioriterat i Stockholms Hamnar oavsett om det gäller den egna verksamheten, leverantörer inom bygg- och anläggningsprojekt eller sjöfartskundernas och hyresgästernas verksamhet.

Avtrycket från verksamheten i hamnarna är störst genom fartygens utsläpp till luft i hamnområdena. Stockholms Hamnar har arbetat med el-anslutningar sedan 80-talet och strategin är att göra det möjligt att el-ansluta när kajer byggs om eller när det byggs nytt.



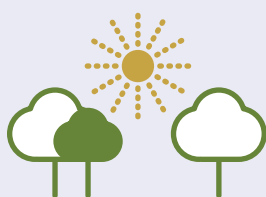
Anders Nordlund





Jorun Nikander

Stockholms Hamnars miljömål



- Minskad energianvändning med 50 procent från år 2005 till år 2025
- Inga utsläpp av fossil koldioxid år 2025
- Miljökrav vid upphandlingar
- Minskad miljöbelastning vid materialval
- Ökad materialåtervinning
- Ökad användning av Stockholms Hamnars miljöförbättrande tjänster

Långsiktiga mål för att stödja verksamheten



- 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 arbetar för 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.
- Effektiv resursanvändning – vi använder allt material, avfall, energi, vatten och tid effektivt.
- Förnybar energi – vi använder endast förnybar energi.
- Proaktiv kommunikation – vi har en öppen dialog med våra intressenter i effektiva kanaler.



Det finns ett mod i Stockholms Hamnars organisation som jag uppskattar. Kommer man med förslag på hur något kan förändras till det bättre så finns det ofta utrymme och möjlighet att faktiskt genomföra det. Det utvecklar både mig som medarbetare och företaget.

Jorun Nikander, kommunikatör Stockholms Hamnar

Arbetet med att få rederierna att teckna avtal med de nya förutsättningarna för miljörabatter fortsätter och i september signerade Stockholms Hamnar, Tallinns Hamn, Helsingfors Hamn och Åbo Hamn en överenskommelse om ett gemensamt förhållningssätt till el-anslutning av fartyg. Det övergripande målet är att bidra till att minska de negativa effekterna på miljön.

Hållbart omhändertagande av svart- och gråvatten

Avloppsvatten från fartygen, så kallat svart- och gråvatten, tas emot vid alla kajlägen i Stockholm. I hamnarna i Nynäshamn och Kapellskär kommer det att vara möjligt i framtiden. Sedan 90-talet har färjor i linjetrafik lämnat avloppsvatten och idag lämnas 98 procent av färjepassagerarnas avloppsvatten i hamn. Åtta av tio internationella kryssningsfartyg lämnar sitt avloppsvatten i Stockholms Hamnar.

Effektiv och förnybar energianvändning

Stockholms Hamnar arbetar med att minska energianvändningen. Den el som Stockholms Hamnar köper in för egen förbrukning och till hyresgäster och fartygskunder är förnybar och märkt med Naturskyddsföreningens Bra Miljöval. För att bland annat tydliggöra förbrukningen har en automatisk avläsning för varje hyresgästs och fartygs elanvändning införts. Att se den faktiska förbrukningen leder ofta till en minskad elförbrukning.

Resurseffektiv avfallshantering

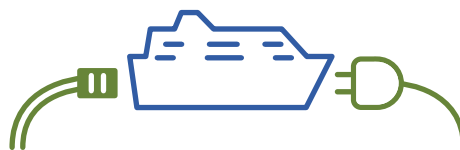
Avfallshantering har Stockholms Hamnar arbetat med i många år. Hanteringen gäller avfall från egen verksamhet, från byggprojekt och entreprenader samt avfall från fartyg och hyresgäster. Stockholms Hamnar ansvarar till exempel för att ha mottagningsstationer för fartygsgenererat avfall.

Insamling av matavfall sker bland hyresgäster och i den egna verksamheten sedan något år tillbaka. Ett försök med skärgårdstrafiken genomfördes under sommaren och inför nästa säsong kommer riktlinjer och hantering att vara tydligare.

Solcellsanläggningar

Under flera år har solcellsanläggningar byggts på Stockholms Hamnars byggnader i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Under 2016 infördes en skatt på den sol-el som producenten själv förbrukar, vilket ledde till att det inte blev lönsamt att installera nya anläggningar. Under 2017 kommer skatten att förändras vilket gör att fler av Stockholms Hamnars byggnader framöver kommer att få solcellsanläggningar på taken.

Stockholms Hamnars miljörabatter i korthet



- Bidrag på en miljon kronor till varje fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj. Gäller vid de kajer där Stockholms Hamnar erbjuder el-anslutning.
- Hamnavgiften för LNG-fartyg rabatteras med fem öre per bruttoton. För ett fartyg i Viking Graces storlek, som anlöper Stockholm dagligen, blir rabatten cirka en miljon kronor per år. För en färja med varannandagsanlöp blir rabatten cirka 500 000 kronor per år.
- Rabatten för reducerat utsläpp av kväveoxider följer den sjugradiga skala som Sjöfartsverket tillämpar. För ett normalstort fartyg med dagliga anlöp innebär det en rabatt på mellan tre och fyra miljoner kronor per år, beroende på kväveoxidhalt.
- Rabatt på 5,69 kronor per passagerare ges till internationella kryssningsfartyg som lämnar sorterat avfall i hamn.

Styrelse



Till vardags jobbar jag med tågtransporter som format Sverige de senaste 100 åren. Det är oerhört intressant att kombinera det med ansvar för hamn och sjötransporter som format landet i minst 1000 år.

Jonas Nilsson (M), vice ordförande



1



2



3



5



4



9



6



7



8



10

1. Sebastian Panzar (S), ledamot
2. Göran Oljeqvist (KD), suppleant
3. Olof Wallentin (L), suppleant

4. Helge Yrjas, facklig representant Unionen
5. Maria Mustonen (V), suppleant
6. Lars Jilmstad (M), ledamot

7. Jonas Nilsson (M), vice ordförande
8. Anton Lindqvist (MP), ledamot
9. Ida Karlbohm (M), ledamot
10. Anne Wallinder, facklig representant SACO

”

Stockholms Hamnars största tillgång är moderna hamnanläggningar i bra lägen, kompetenta medarbetare och den stabilitet som kommunalt ägande ger.

Maria Mustonen (V), suppleant



12



13



14



11



15



16



17



18



19



20

11. Pontus Piazzolla (S), suppleant

12. Jonas Regnell, facklig representant Ledarna

13. Stefan Hansson (S), ordförande

14. Celeste Perez Montano (MP), suppleant

15. Anna Cederschiöld (M), suppleant

16. Anders Djerf (V), ledamot

17. Hans Andersson (MP), suppleant

18. Christina Linderholm (C), suppleant

19. Ann-Katrin Åslund (L), ledamot

20. Ulla Sjöbergh (S), ledamot

*Saknas: Robin Lagerberg, facklig representant
Stockholms Hamnarbetarefackförening samt
Ulla Richter (S), suppleant*

Koncernledning



1



2



3



4

1. Anders Nordlund, hamnkaptan och chef avdelningen Hamn och trafik

Ansvarar för att den operativa hamnverksamheten i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.

2. Per Ling-Vannerus, chef avdelningen Infrastruktur

Ansvarar för utveckling och underhåll av anläggningar och kajer samt de stora utvecklingsprojekten. Projektchef för utvecklingsprojektet Nya Värtahamnen.

3. Johan Castwall, verkställande direktör

Chef för samtliga avdelningschefer. Rapporterar till Stockholms Hamnars styrelse och Stockholms Stadshus AB.

4. Gun Rudeberg, bolagsjurist samt chef avdelningen Juridik och samhälle

Ansvarar för juridiska frågor, miljötillstånd, omvärldsbevakning och politiska frågor.



5



6



7



8

5. Mats Lundin, chef avdelningen Affärsstöd
Ansvarar för de enheter som fungerar som ett stöd till affären – arbetsmiljö, ekonomi, HR, IT, internservice, kvalitet, miljö och upphandling.

6. Henrik Widerståhl, vice vd och chef avdelningen Marknad och kommunikation
Ansvarar för marknadsfrågor och den strategiska utvecklingen av hamnverksamheten inom Stockholms Hamnar.

7. Camilla Strümpel, kommunikationschef
Ansvarar för den interna och externa kommunikationen samt kommunikationskanalerna.

8. Karin Brofelth, chef avdelningen Fastigheter
Ansvarar för drift, underhåll och utveckling av fastigheter och byggnader i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn.



Redovisning enligt GRI



Hållbarhetsdata och information om GRI-uppföljning

Stockholms Hamnar har sedan 2012 redovisat hållbarhet enligt GRI, Global Reporting Initiative. Åren 2012–2014 redovisades enligt G3 och från 2015 enligt G4.

En hållbar verksamhet är en förutsättning för framtiden. Verksamheten som pågår i Stockholms Hamnar påverkar många intressenter i omvärlden. Därför är hållbarhet integrerat i verksamheten och i målstyrningen.

Grunden i Stockholms Hamnars arbete är att agera förtroendeingivande genom att låta ambition, arbetssätt och ledningssystem säkerställa en hållbar verksamhet inom ekonomi, socialt ansvar och miljö. Stockholms Hamnar arbetar för öppenhet, dialog och samarbete med samtliga intressenter. Förståelse för deras verklighet är en viktig utgångspunkt i det dagliga arbetet.

För att nå visionen – *Östersjöns ledande hamn – en välkomnande och affärsfrämjande partner med hållbarhet i fokus* – har målen delats in i tre områden; hamnverksamhet, fastighetsverksamhet och stöd till verksamheten. Totalt 13 långsiktiga mål innehåller ambitioner och riktning inom ekonomiska, ekologiska och sociala delar.

Målen är ihopkopplade med GRI G4:s hållbarhetsaspekter (se väsentlighetsanalysen sidan 25). Utifrån detta har Stockholms Hamnar valt att redovisa aspekterna effektiv och förnybar energianvändning, fartygens utsläpp till luft och långsiktig lönsamhet samt GRI-indikatorerna:

- G4-EC1** **Levererat ekonomiskt resultat**
- G4-EC7** **Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster**
- G4-EN6** **Minskad energianvändning**
- G4-EN15** **Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)**
- G4-EN16** **Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)**
- G4-EN17** **Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)**
- G4-EN21** **NOX, SOX och andra väsentliga luftföroreningar**

Förändringar i GRI-redovisningen för 2016

Väsentlighetsanalysen; Stockholms Hamnar har sammanfogat en del hållbarhetsaspekter från föregående år och omformulerat dem till Stockholms Hamnars egna ord. Ett exempel är aspekten ansvarstagande leverantörer som innehåller till exempel *anställningsförhållanden och möjlighet till påverkan, motverkan barnarbete, föreningsfrihet och rätten till kollektiva avtal*. Det är viktiga frågor som för Stockholms Hamnars anställda regleras enligt lagar men som är viktigare att kontrollera i leverantörsled.

För mätetalen vattenmängd och avfall innefattar redovisningen innevarande år och föregående år.

Vattenmängd gäller tillhandahållandet av färskvatten till fartyg i Stockholm och Nynäshamn.

Svart- och gråvatten – det vill säga avloppsvatten från fartyg som trafikerar Stockholms Hamnar – redovisas för första gången för 2016. 2015 års siffror finns med som jämförelse.

Snödumpning redovisas inte för 2016. Rapporteringen sker till berörda myndigheter i miljörapporter.

För GRI-indikatorn G4-EN21 NOX, SOX och andra väsentliga luftföroreningar har Stockholms Hamnars egna utsläpp tagits bort för 2016. Detta eftersom mängderna är marginella.

Redovisningsprinciper

Redovisningsprinciperna redovisas under respektive indikator.

Externt bestyrkande samt godkännande

Hållbarhetsinformationen har översiktligt granskats av Stockholms Hamnars revisorer Ernst & Young AB och uppfyller därmed nivån core enligt GRI. Den har också godkänts av företagets styrelse.

Uppföljning GRI 2016

G4-EC1 – Levererat ekonomiskt resultat

Stockholms Hamnar har haft stora investeringar i utvecklingsprojekten Värtahamnen och Kapellskärs hamn (se sid 36 och 46). Under 2016 har projektet Stockholm Norvik Hamn startat på allvar. Startskottet gick av stapeln i september 2016 (se sid 48).

I och med dessa stora projekt kommer Stockholms Hamnars ekonomiska situation att förändras de kommande åren. Avskrivningarna försämrar resultatet jämfört med tidigare år. Resultatutvecklingen är enligt plan. Dock behöver företaget fokusera extra mycket på den långsiktiga lönsamheten.

EKONOMISK DATA KONCERNEN, TKR	2016	2015	2014	2013	STYR MOT MÅLEN
DIREKT TILLSKAPAT EKONOMISKT VÄRDE					
Intäkter	797 562	728 104	713 675	724 749	Lönsam affärsverksamhet 
FÖRDELAT EKONOMISKT VÄRDE					
Rörelsens kostnader	-376 928	-345 483	-340 037	-362 858	Effektiv verksamhetsstyrning 
Löner och ersättningar till anställda	-145 949	-128 897	-120 820	-114 054	
Betalningar till finansörer	-34 508	-37 365	-36 191	-29 945	
Skattekostnader	-32 720	-25 648	-28 976	-9 928	GENOMFÖRDA AKTIVITETER
Investeringar i samhället	-75	-104	-395	-254	Nytt ekonomisystem med utökad segmentsredovisning
BEHÅLLET EKONOMISKT VÄRDE					
Koncernbidrag Stockholms Stadshus AB	-21 000	-9 000	–	-48 000	Utveckling och förtydligande av mål genom chefsträffar
Uppskjuten skatt	788	3 296	6 694	-4 719	
Avskrivningar materiella tillgångar	-128 178	-111 086	-107 826	-102 657	Lönsamhetsprojekt: Investeringskalkyler, avtalsgenomgång, uppföljning av energikostnader
REDOVISAT RESULTAT ENLIGT ÅRSREDOVISNINGEN	58 992	73 817	86 124	52 334	

G4-EC7 – Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster

För att möta ett av Stockholms stads mest prioriterade mål, att skapa fler bostäder, genomför Stockholms Hamnar flera stora investeringsprojekt. Dessa investeringar är kommersiella investeringar eftersom de nya hamndelarna är för kommersiell trafik.

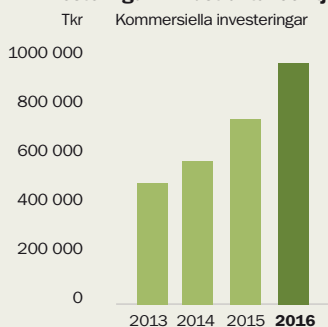
Även investeringarna i fastigheterna är kommersiella eftersom de har en direkt koppling till uthyrningen av lokalerna. Investeringar i kajunderhåll räknas som icke kommersiella. Dessa investeringar tillfaller stockholmarna genom vackra och trivsamma kajer.

INVESTERINGAR OCH UNDERHÅLL, TKR	2016	2015	2014	2013	STYR MOT MÅLEN
Icke kommersiella investeringar, kajunderhåll	71 053	60 939	50 402	54 314	Lönsam affärsverksamhet 
Investeringar och underhåll övriga anläggningar	899 123	686 546	459 621	314 447	
Investeringar och underhåll i fastigheter	50 580	34 166	93 997	157 744	Effektiv hamnverksamhet 
Övriga investeringar (maskiner och inventarier med mera)	14 708	21 578	18 110	13 170	
Totalt	1 035 464	803 229	622 130	539 675	Attraktiva och hamnnära fastigheter 

G4-EC7 Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster



G4-EC7 Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster



GENOMFÖRDA AKTIVITETER
 Utvecklingsprojekt Kapellskär
 Utvecklingsprojekt Värtahamnen
 Underhåll och investeringar i byggnader och anläggningar

G4-EN6 – Minskad energianvändning

Ett av Stockholms Hamnars miljömål är att minska energianvändningen med 50 procent mellan åren 2005 och 2025. Målet avser den energi-användning som Stockholms Hamnar har rådighet över. Under 2017

kommer målet att relateras till verksamhetens utveckling. Denna GRI-indikator redovisar total energianvändning utan beaktande av rådighet eller förändringar i verksamheten.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP	KWH 2016	KWH 2015	KWH 2014	KWH 2013	STYR MOT MÅLEN
Uppvärmning	Fjärrvärme	7 965 001	7 188 819	6 522 758	7 512 436	Förnybar energi 
	Stadsgas	89 567	367	100 000	126 927	
	Biodiesel	381 298	399 583	294 931	278 621	
Kyla	Fjärrkyla	1 150 050	1 269 631	1 416 338	1 281 641	Effektiv resursanvändning 
Drivmedel	Fordonsbränsle	12 866 177	11 079 739	10 649 157	9 708 778	
Egenproducerad energi	Solceller	433 989	279 793	202 000	30 086	
El	Fastighetsel	8 780 914	7 719 768	9 040 903	9 199 231	GENOMFÖRDA AKTIVITETER Utbildning ecodriving i containerterminalen Energistrategi med olika energi-besparande åtgärder i fastigheter El-anslutningar för fartyg Bidrag till fartyg som bygger om till el-anslutning Avtal mellan hamnar i Östersjön kring el-anslutningar
	Verksamhetsel	13 282 650	10 914 858	8 598 755	10 218 820	
Summa intern		44 949 646	38 852 558	36 824 842	38 356 540	
	Hyresgästel	7 280 460	7 608 281	7 060 004	7 211 251	
	Fartygsel	9 896 047	9 796 881	10 128 423	10 919 697	
Summa extern		17 176 507	17 405 162	17 188 427	18 130 948	
Totalt		62 126 153	56 257 720	54 013 267	56 487 488	

Systemgränsen för energianvändningen är satt till wtw (well to wheel).

Analys av utfall: Stockholms Hamnar arbetar strukturerat och systematiskt med att effektivisera energianvändningen i sin verksamhet. Att den totala energianvändningen har ökat mellan åren 2015 och 2016 är främst ett resultat av att Stockholms Hamnars verksamhet har expanderat, med ökade godsmängder (+ 8% totalt) samt att den nybyggda Värtaterminalen har tagits i drift i egen regi. De ökade godsmängderna har medfört ett ökat truckarbete och därmed ökad drivmedelsförbrukning samt behov av mer verksamhetsel.

Dock har containerterminalens drivmedelsförbrukning minskat tack vare förändrat arbetssätt. Den kraftiga ökningen av användning av stadsgas beror på förändrad hyresgästverksamhet. Den nya Värtaterminalen och -piren har resulterat i en ökning av fjärrvärmeförbrukningen och användningen av fastighets- och verksamhetsel. 2016 räknas som ett något kallare år än 2015, vilket bidrar till fjärrvärmeökningen, men har betytt lägre behov av fjärrkyla.

G4-EN15 – Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)

Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxidekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂, CH₄ samt N₂O.

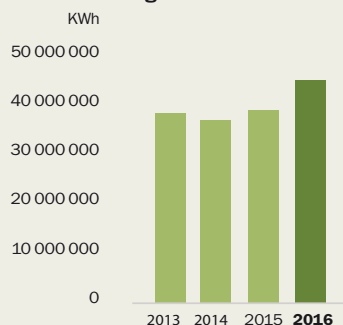
Stockholms Hamnar har gjort en preliminär bedömning av utsläppen av biogen koldioxid i ett livscykelperspektiv, men väljer i nuläget att inte redovisa kvantifierade siffror.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP	INTERNT TON CO2-EKV 2016	INTERNT TON CO2-EKV 2015	INTERNT TON CO2-EKV 2014	INTERNT TON CO2-EKV 2013	STYR MOT MÅLEN
Drivmedel	Fordonsbränsle	881	773	740	674	Förnybar energi 
Egenproducerad el	Solceller	0	0	0	0	
Egenproducerad värme	Brännolja (RME-panna)	39	40	30	30	
Totalt		920	813	770	704	Effektiv resursanvändning 

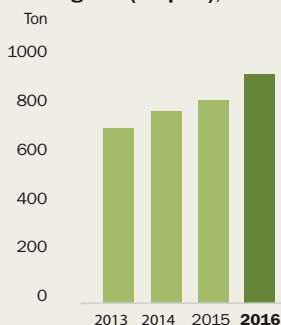
Analys av utfall: De direkta utsläppen av växthusgaser har ökat, främst till följd av att truckarbetet och därmed drivmedelsanvändningen har ökat.

GENOMFÖRDA AKTIVITETER
Utbildning ecodriving i containerterminalen

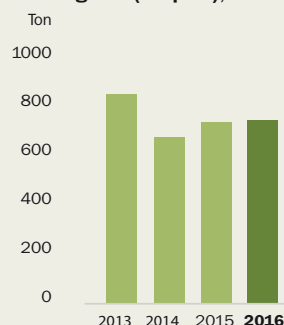
G4-EN6 Minskad intern energi-användning



G4-EN15 Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1), intern



G4-EN16 Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2), intern



G4-EN16 – Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)

Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxidekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂,

CH₄ samt N₂O. För 2015 är siffrorna rättade eftersom bakomliggande beräkningsfaktorer justerats.

OMRÅDE	BRÄNSLETYP	TON CO ₂ -EKV 2016	TON CO ₂ -EKV 2015	TON CO ₂ -EKV 2014	TON CO ₂ -EKV 2013	STYR MOT MÅLEN
Uppvärmning	Fjärrvärme	529	589	485	614	
	Stadsgas	31	0,13	35	44	Förnybar energi
Kyla	Fjärrkyla	0	0	0	0	
El	Fastighetsel	65	54	66	84	Effektiv resursanvändning
	Verksamhetsel	106	82	78	93	
Summa intern		731	725	664	835	Effektiv hamnkapacitet
	Hyresgästel	58	57	64	66	Attraktiva och hamnnära
	Fartygsel	79	74	92	99	fastigheter
Summa extern		137	131	156	165	
Totalt		868	856	820	1 000	

Analys av utfall: De indirekta utsläppen av växthusgaser har ökat något 2016 jämfört med 2015. Den nya Värtaterminalen och -piren samt ökad godshantering har medfört en ökad användning av fastighets- och verksamhetsel. Utsläppen från fjärrvärmen har minskat mellan 2015 och 2016,

trots att förbrukningen har ökat. Detta beror på att Fortum har ökat andelen förnybar energi i sin produktion. Den kraftiga ökningen av utsläppen från stadsgasen beror på förändrad hyresgästverksamhet.

G4-EN17 – Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)

Utsläppen av växthusgaser är redovisade som koldioxidekvivalenter med systemgräns satt till wtw (well to wheel). De gaser som ingår är fossil CO₂, CH₄ samt N₂O. Stockholms Hamnar har gjort en preliminär bedömning av

utsläppen av biogen koldioxid i ett livscykelperspektiv, men väljer i nuläget att inte redovisa kvantifierade siffror. För Stockholms Hamnar är det här ett viktigt måttal eftersom det har verksamhetens största miljöpåverkan.

OMRÅDE	TON CO ₂ -EKV 2016	TON CO ₂ -EKV 2015	TON CO ₂ -EKV 2014	TON CO ₂ -EKV 2013	STYR MOT MÅLEN
Tjänsteresor med flyg	96	74	107	58	
Summa intern	96	74	107	58	Förnybar energi
Emissioner från fartyg inom hamnområden	98 203	98 384	100 400	102 740	Effektiv resursanvändning
Summa extern	98 203	98 384	100 400	102 740	
Totalt	98 299	98 458	100 507	102 798	

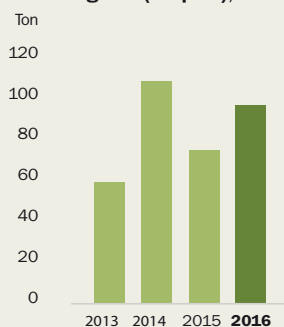
Analys av utfall: Mängden tjänsteresor med flyg varierar mellan åren utifrån de behov som finns. Enligt Stockholms Hamnars riktlinjer ska tjänsteresor i första hand göras med tåg. Uppgifterna om tjänsteresor med flyg kommer

från anlitad resebyrå. Utsläppen av växthusgaser från fartyg inom hamnområden minskar något varje år, vilket till viss del kan bero på färre anlöp med större och effektivare kryssningsfartyg.

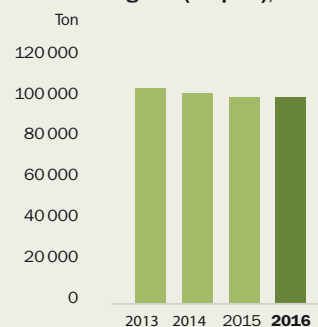
G4-EN16 Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2), extern



G4-EN17 Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3), intern



G4-EN17 Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3), extern



G4-EN21 NOx, SOx och andra väsentliga luftföroreningar

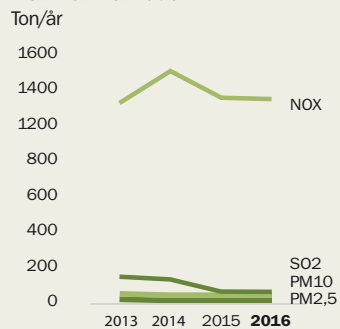
Stockholms Hamnar gör beräkningar av olika luftföroreningar – NOx (kväveoxider), SO₂ (svaveldioxid), PM₁₀ och PM_{2,5} – för de fartyg som

anlöper Stockholms Hamnars hamnområden. Utsläppen från fartygen är så kallade indirekta utsläpp.

OMRÅDE	2016	2015	2014	2013	STYR MOT MÅLEN
Utsläpp från fartyg inom hamnområde NOx ton/år	1 366	1 375	1 551	1 359	Effektiv hamnverksamhet  GENOMFÖRDA AKTIVITETER Bidrag till fartyg som bygger om till el-anslutning Rabatt på hamnavgift för fartyg som använder LNG Rabatt för reducerat utsläpp av kväveoxider Avtal mellan hamnar i Östersjön kring el-anslutningar
Utsläpp från fartyg inom hamnområde SO ₂ ton/år	61	61	168	183	
Utsläpp från fartyg inom hamnområde PM ₁₀ ton/år	15	15	17	16	
Utsläpp från fartyg inom hamnområde PM _{2,5} ton/år	13	13	14	14	

Analys av utfall: Utsläppen från fartyg inom hamnområden minskade något mellan 2015 och 2016, främst till följd av färre anlöp med kryssningsfartyg. Svavelutsläppen från fartygen sjönk kraftigt mellan 2014 och 2015 i och med

att svaveldirektivet trädde i kraft 1 januari 2015, vilket innebär att allt bränsle som används både i farled och vid kaj får ha högst 0,1% svavel.

G4-EN21 Emissioner, fartyg inom hamnområden

Övriga mätetal

Vattenmängd

Stockholms Hamnar tillhandahåller färskvatten till fartyg i Stockholm och Nynäshamn.

Stockholms Hamnar tar också emot svart- och gråvatten från fartyg i Stockholm.

	M3 2016	M3 2015
Färskvatten till fartyg (Stockholm och Nynäshamn)	902 658	883 072
Mottaget svart- och gråvatten från fartyg (Stockholm)	581 293	544 274

Analys av utfall: Mängden färskvatten till fartygen samt omhändertaget avloppsvatten från fartygen var något högre 2016 än 2015. Det är inte ovanligt med en viss variation i vattenmängderna mellan åren. En faktor som

påverkar mängderna är vilka hamnar fartygen kommer från eller ska till efter Stockholm och vilken service som finns i dessa hamnar. Ett ökat miljöansvar spelar också in för att mängden lämnat svart- och gråvatten ökar.

Avfallsmängder

Stockholms Hamnar strävar efter att minska avfallsmängderna och att återvinna så mycket material som möjligt, både i den dagliga verksamheten

och i projektverksamheten. Stockholms Hamnar möjliggör även för rederier och hyresgäster att ha en miljöanpassad avfallshantering.

AVFALL FRÅN EGEN VERKSAMHET	TON 2016	TON 2015
Materialåteranvändning	0	57
Materialåtervinning	2 833	1 695
Energiutvinning	1 922	854
Deponi	188	25
Totalt	4 943	2 631
varav farligt avfall	96	77

MOTTAGET FARTYGSÄVFALL	TON 2016	TON 2015
Materialåteranvändning	0	0
Materialåtervinning	768	422
Energiutvinning	1 236	1 107
Deponi	78	33
Totalt	2 082	1 562
varav farligt avfall	30	11

MOTTAGEN SLUDGE (STOCKHOLM)	TON 2016	TON 2015
Sludge	2 049	1 841

Analys av utfall: Avfallsmängderna har ökat 2016, jämfört med 2015. När det gäller avfallet från den egna verksamheten beror detta till stor del på byggandet av den nya Värtahamnen inklusive Värtaterminalen samt rivningen av den gamla terminalen. Även mottaget avfall från fartygen har ökat, vilket beror på att fartygen i den nya Värtahamnen lämnar avfall i en miljö-

station som nu är i Stockholms Hamnars regi, vilket inte var fallet tidigare. Siffrorna för 2015 är något omräknade jämfört med förra årets redovisning. Farligt avfall räknas nu inte som en behandlingsmetod, utan är inräknat i antingen materialåtervinning eller energiutvinning.

Standardupplysningar

STRATEGI OCH ANALYS		SIDA	KOMMENTAR
G4-1	Uttalande från vd om relevansen av hållbar utveckling	4	VD:s ord
ORGANISATIONSPROFIL		SIDA	KOMMENTAR
G4-3	Organisationens namn	Omslag, 21	Organisation
G4-4	De viktigaste tjänsterna	28–55	Affärsområde sjöfart med passagerartrafik och gods samt affärsområde fastigheter
G4-5	Lokalisering av organisationens huvudkontor	Omslag	Stockholms Hamnar har endast verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn
G4-6	Antal länder som organisationen har verksamhet i		
G4-7	Ägarstruktur och företagsform	21, 92	Stockholms Hamn AB ägs av Stockholms Stadshus AB
G4-8	Ange de marknader som organisationen är verksam på, inklusive geografisk fördelning, sektorer, och typer av kunder eller mottagare	8–11	Stockholms Hamnar har endast verksamhet i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn
G4-9	Organisationens storlek (anställda, verksamhetsområden, omsättning, kapital, typ av varor och/eller tjänster)	60, 96, 28, 71, 84	Antal anställda sid 60 och 96, affärsområden sid 28, omsättning sid 71 och 84
G4-10	Medarbetardata – fördelat på anställningsavtal och fördelning män/kvinnor	96	Se not 15. Medelantalet anställda beräknas på helårsanställda vilket är 166 medarbetare. Under månaderna maj – september ökar antalet anställda tack vare säsongsanställda. För 2016 hade Stockholms Hamnar 81 säsongsanställda medarbetare, vilka ej ingår i medelantalet anställda.
G4-11	Procent av den totala arbetsstyrkan som har kollektivavtal		100 procent av Stockholms Hamnars anställda har kollektivavtal
G4-12	Beskriv organisationens leverantörskedja	60	Upphandling, leverantörsuppföljning och sociala frågor
G4-13	Relevanta avvikelser och förändringar för rapportperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	82–84	Inga förändringar har skett, se förvaltningsberättelsen
G4-14	Beskriv om och hur organisationen följer Försiktighetsprincipen	90	Stockholms Hamnars redovisningsprinciper finns i not 2
G4-15	Externa regelverk, standarder, principer som organisationen omfattas av/stödjer	22	Stockholms Hamnar är kvalitets- och miljöcertifierade enligt ISO 9001:2008 och ISO 14001:2004
G4-16	Organisationens medlemskap/positioner i fackliga-, branschorganisationer och/eller opinionsbildande sammanslutningar	14	Viktiga samarbeten
IDENTIFIERADE VÄSENTLIGA ASPEKTER OCH GRÄNSDRAGNINGAR		SIDA	KOMMENTAR
G4-17	Enheter som ingår, eller inte, i redovisningen	95	Se not 11
G4-18	a. Process för att definiera innehållet i rapporten och aspekternas avgränsningar	24–27, 70	Förändrad väsentlighetsanalys
	b. Implementering av rapporteringsprinciperna för att definiera rapportens innehåll	24–27, 70	
G4-19	Samtliga väsentliga aspekter som identifierats i processen	24–27, 70-75	
G4-20	För varje väsentlig aspekt; dess avgränsning inom organisationen	24–27, 70	
G4-21	För varje väsentlig aspekt; dess avgränsning utanför organisationen	24–27, 70	
G4-22	Effekten av omräkning av information som getts i tidigare rapporter, samt dess orsak/er	24–27, 70	
G4-23	Signifikanta förändringar från tidigare rapportperioder vad gäller omfattning och gränsdragningar för aspekterna	25, 70	
INTRESSENTDIALOG		SIDA	KOMMENTAR
G4-24	Lista över intressentgrupper	25	
G4-25	Identifiering och urval av intressenter	24–25	
G4-26	Principer för intressentengagemang	24–25	
G4-27	Nyckelfrågor och viktiga ämnen som framkommit genom intressentdialogen och hur organisationen har valt att bemöta dessa. Redovisa de viktigaste frågorna för varje intressentgrupp	24–27	

REDOVISNINGSPROFIL		SIDA	KOMMENTAR
G4-28	Redovisningsperiod	Omslag	2016
G4-29	Datum för publicering av den senaste redovisningen		April 2015
G4-30	Redovisningscykel		Ettårig
G4-31	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll		Annelie Olnils (kvalitetschef med hållbarhetsansvar), Charlotta Solerud (miljöstrateg), Camilla Strümpel (kommunikationschef) och Mats Lundin (chef Affärsstöd)
G4-32	a. Vald redovisningsprincip	70	G4
	b. GRI-innehållsindex	76–77	G4
	c. Referens till extern granskning	70, 78	Översiktlig granskning sker via EY
G4-33	Policy och rutiner för extern granskning	70	Översiktlig granskning sker via EY
STYRNING		SIDA	KOMMENTAR
G4-34	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning, inklusive kommittéer underställda styrelsen	21–22	
ETIK OCH INTEGRITET		SIDA	KOMMENTAR
G4-56	Beskrivning av organisationens värderingar, principer, standarder och uppförande i form av en uppförandekod och etiska riktlinjer	58–60	Sociala hållbarhetsfrågor Etiska riktlinjer Säkerhet och brottsförebyggande Upphandling, leverantörsuppföljning och sociala frågor

Specifika standardupplysningar

EKONOMISK PÅVERKAN		SIDA	KOMMENTAR
G4-DMA		4, 24	Vd-ord Långsiktig lönsamhet
G4-EC1	Levererat ekonomiskt resultat	71, 86	Verksamheten i sammandrag
G4-EC7	Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster	71	
ENERGI		SIDA	KOMMENTAR
G4-DMA		4, 24	Vd-ord Effektiv och förnybar energianvändning
G4-EN6	Minskad energianvändning	45, 63, 72	Containertrafiken behöver Stockholm Norvik Hamn Effektiv och förnybar energianvändning Solcellsanläggningar
UTSLÄPP		SIDA	KOMMENTAR
G4-DMA		4, 24	Vd-ord Fartygens utsläpp till luft
G4-EN15	Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)	72	
G4-EN16	Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)	73	
G4-EN17	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3)	73	
G4-EN21	NOX, SOX och andra väsentliga luftföroreningar	74	

Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning

TILL STOCKHOLMS HAMN AB

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Stockholms Hamn AB att översiktligt granska Stockholms Hamn AB:s hållbarhetsredovisning för år 2016. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 76–77.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 70 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASB:s standarder för revision och kvalitetskontroll i övrigt har. Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen. Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

Stockholm den 13 mars 2017

Magnus Karlström
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Charlotte Söderlund
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Styrelsen om hållbarhetsredovisningen

Hållbarhetsredovisningen, som omfattar all hållbarhetsinformation i Stockholms Hamn AB:s års- och hållbarhetsredovisning 2016 med GRI-fördjupning (se GRI-index på sidorna 76–77), har godkänts för utfärdande av styrelsen den 13 mars 2017.

Stockholm den 13 mars 2017

Stefan Hansson
ORDFÖRANDE

Jonas Nilsson

Ida Karlbom

Sebastian Panzar

Anders Djerf

Anton Lindqvist

Ann-Katrin Åslund

Lars Jilmstad

Ulla Sjöbergh

Johan Castwall
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR



Årsbokslut och förvaltningsberättelse



Förvaltningsberättelse

RESULTAT

Rörelsens intäkter

Under 2016 passerade nästan tolv miljoner passagerare och nio miljoner ton gods Stockholms Hamnar. Det gör bolaget till den största passagerarhamnen och den tredje största gods- hamnen i Sverige.

Koncernen Stockholms Hamnars omsättning under året blev 797 Mkr (728). När en jämförelsestörande post på 19 Mkr rensats bort är ökningen 50 Mkr, vilket totalt motsvarar plus sju procent. Av det står affärsområdet sjöfart för en ökning med 45 Mkr, nästan nio procent, och affärsområdet fastigheter står för en ökning med 5 Mkr, drygt två procent.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader för 2016 uppgick till 651 Mkr (586). Ökningen mot föregående år beror framför allt på ökade volymer och att både Värtaterminalen och den utbyggda hamnen i Kapellskär har tagits i drift under året.

Med den ökade omsättningen följer också ökade drift- och personalkostnader. Driftkostnaderna avviker mot föregående år och beror primärt på de ökade volymerna under året och driftsättning av Värtaterminalen. Bland kostnaderna finns också en avsättning för avvecklingen av containerterminalen.

Bolaget har inte gjort någon avsättning i räkenskaperna för avvecklings- och saneringskostnader gällande Loudden. Bolagets bedömning är att saneringsansvaret till största delen ligger på arrendatorerna samt att omfattningen och ansvar för övrig sanering ska omhändertas av Stockholms stad i samband med kommande exploatering.

Personalkostnaderna ökade med 18 Mkr. Utöver avtalsenlig löneökning har antalet anställda ökat. Bland annat har uppdraget för servicegruppen inom hamndriften utökats vilket inneburit fyra ytterligare personer. Inom stuveriverksamheten i Nynäshamn har bemanningen ökat på grund av ökade volymer. För att trygga verksamheten i samband med driftsättandet av Värtahamnen utökades personalstyrkan där tillfälligt. Avskrivningarna ökar med 17 Mkr, där den största delen beror på avskrivning av de färdigställda anläggningarna.

Resultat efter finansiella poster

Resultatet efter finansiella poster uppgick till 112 Mkr, 18 Mkr mer än ägarnas budgeterade resultatkrav. Föregående års resultat efter finansiella poster var 105 Mkr.

I rörelseresultatet ingår ett positivt resultat på 14 Mkr som är en samlad ekonomisk bedömning av containerverksamheten. I och med att bygget av Stockholm Norvik Hamn startat är det klart att containerverksamheten kan flytta från Stockholm. Först nu går det därför att överblicka den ekonomiska konsekvensen. Den samlade bedömningen är att kostnaderna blir lägre än i tidigare bedömningar. Stockholms Hamnars upplupna ersättning för containerverksamheten från Hutchison Ports är dessutom högre än i tidigare bedömningar.

Projekt och investeringar

De totala bruttoinvesteringarna i byggnader, anläggningar och inventarier uppgick under perioden till 948 Mkr. Budgeten för helåret var 1 304 Mkr. Bland de största investeringsutgifterna finns utbyggnad av Värtahamnen, utvecklingsprojekt Kapellskärs hamn och Stockholm Norvik Hamn. Avvikelsen mot budget beror till största del på periodiseringsdifferenser mellan åren.

Finansiering och kassaflöde

Nettouplåningen uppgick per 31 december 2016 till 2 778 Mkr, att jämföra med ingående balans 1 januari om 2 349 Mkr. Det är en ökning med 429 Mkr sedan årsskiftet.

Den genomsnittliga räntan på den totala skuldportföljen uppgick till 1,4 procent för perioden, vilket kan jämföras med 2,0 procent för helåret 2015.

Personal

Medelantalet anställda i koncernen uppgick under perioden till 166 (155). Sjukfrånvaron i koncernen var 3,7 procent (2,8).

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, det vill säga 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.

Stockholm

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). Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av Mark- och miljödomstolen i december 2016.

För Loudden meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i januari 2011. Efter överklaganden avgjordes ärendet slutligt av Mark- och miljööverdomstolen som i februari 2015 meddelade tillstånd till den befintliga verksamheten som bedrivits sedan lång tid tillbaka, innan verksamheten blev tillståndspliktig. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av miljöprövningsdelegationen i december 2016.

För Skeppsbron-Stadsgården (inklusive Masthamnen) meddelades tillstånd för hamnverksamheten av miljöprövningsdelegationen i februari 2013. Mark- och miljödomstolen meddelade dom i april 2014. Frågan om slutliga villkor för bland annat buller från hamnverksamheten är för närvarande föremål för miljöprövningsdelegationens prövning.

För del av Södra Hammarbyhamnen meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i oktober 2011. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av miljöprövningsdelegationen i december 2016.

För del av Nybrokajen meddelades tillstånd till hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i mars 2014. Slutliga villkor för buller från hamnverksamheten meddelades av miljöprövningsdelegationen i december 2016.

Nynäshamn

För Nynäshamns Hamn meddelades tillstånd för hamnverksamhet av miljöprövningsdelegationen i juni 2008 samt av Miljödomstolen² i mars 2010. Under 2013 meddelades slutliga villkor för buller. I maj 2015 beslöt miljöprövningsdelegationen medge tillstånd till ändrad verksamhet på så sätt att trafik till av Stockholms Hamnar planerad rörlig gångbrygga medgavs för kryssningsfartyg med en bruttodräktighet av högst 165 000. Sedan våren 2016 är den rörliga gångbryggan, seawalken, på plats och i bruk.

För Stockholm Norvik Hamn lämnade Mark- och miljööverdomstolen³ i oktober 2015 tillstånd till hamnverksamhet och fastställde villkor för byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor. Domen vann laga kraft i april 2016 efter att Högsta domstolen beslutat att inte lämna prövningstillstånd. Under 2016 har byggnationen påbörjats.

Kapellskär

För Kapellskärs Hamn meddelades tillstånd till hamnverksamhet av Miljödomstolen i deldom i juli 2006 samt av Miljööverdomstolen i dom i november 2007. I maj 2012 beslöt Mark- och miljödomstolen ge tillstånd till bland annat byggande av ny pir samt ändring av det gällande tillståndet för hamnverksamhet i Kapellskär samt slutliga villkor rörande bland annat buller från hamnverksamheten.

^{1,2,3} Under 2011 bytte Miljödomstolen namn till Mark- och miljödomstolen och Miljööverdomstolen bytte namn till Mark- och miljööverdomstolen.

STOCKHOLMS HAMNARS FRAMTIDA UTVECKLING

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 tre stora utvecklingsprojekt. Två av projekten har slutförts under 2016 – utbyggnaden av Värtahamnen och utvecklingsprojekt Kapellskärs hamn. För projekt Stockholm Norvik Hamn har 482 Mkr hittills upparbetats. I balansräkningen redovisas de upparbetade utgifterna som pågående nyanläggningar.

Slutkostnadsprognosen för Värtahamnen pekar på ett överdrag mot budget med netto 7 Mkr (Stockholms Hamnars del). Då har hänsyn tagits till ett obudgeterat EU-stöd på 28 Mkr. För utvecklingsprojekt Kapellskärs hamn visar slutkostnadsprognosen inte på någon avvikelse mot budget.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Till årsstämman förfogande står vinstmedel i **moderbolaget:**

Balanserade vinstmedel	413 568 762 kr
Årets resultat	44 824 540 kr
Disponibla vinstmedel	458 393 302 kr

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

Att föra över till ny räkning	458 393 302 kr
Totalt	458 393 302 kr

Verksamheten i sammmandrag

KONCERNEN	2016	2015	2014	2013*	2012
VOLYMER					
Omsättning, Mkr	797	728	713	724	704
Förändring, %	9	2	-2	3	6
Godsomsättning, milj ton	9,0	8,3	8,3	8,3	8,2
Passagerare, milj	11,7	11,6	11,7	12,1	12,2
Investeringar, Mkr	948	722	532	438	243
LÖNSAMHET I RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, Mkr	112	105	108	115	109
Vinstmarginal, %	14	14	15	16	16
AVKASTNING					
Avkastning totalt kapital, %	4	5	6	8	8
FINANSIELL STÄLLNING					
Nettoupplåning, Mkr	2 778	2 349	1 494	1 134	897
Synlig soliditet, %	19	20	26	27	29
Självfinansieringsgrad, %	21	32	40	48	77
PERSONAL					
Medeltal anställda	166	155	160	143	150
Omsättning per anst, Mkr	5	5	4	5	5
Lönekostnad/omsättning, %	19	19	18	17	17

* 2013 års siffror har räknats om med anledning av K3

DEFINITIONER

Vinstmarginal – Resultat efter finansiella intäkter och kostnader i procent av omsättningen.

Räntabilitet på totalt kapital – Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Synlig soliditet – Synligt eget kapital samt minoritetsintresse i procent av balansomslutning.

Självfinansieringsgrad – Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital i procent av årets bruttoinvesteringar.

Resultaträkning

1 JANUARI – 31 DECEMBER		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
Tkr	NOT	2016	2015	2016	2015
RÖRELSENS INTÄKTER					
Nettoomsättning	3	797 211	727 664	717 658	651 615
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		797 211	727 664	717 658	651 615
RÖRELSENS KOSTNADER					
Övriga externa kostnader	3, 17	- 369 878	- 338 845	- 356 805	- 329 227
Personalkostnader	15, 16	- 153 049	- 135 544	- 141 231	- 124 759
Avskrivningar	2, 7	- 128 178	- 111 086	- 111 346	- 100 821
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		- 651 105	- 585 475	- 609 382	- 554 807
RÖRELSERESULTAT		146 106	142 189	108 276	96 808
<i>Finansiella intäkter och kostnader</i>	4, 23				
Övriga ränteutgifter och liknande resultatposter		326	345	16 727	7 016
Räntekostnader eller liknande resultatposter		- 34 508	- 37 365	- 34 700	- 37 352
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		111 924	105 169	90 303	66 472
<i>Bokslutsdispositioner</i>	5				
Förändring överavskrivning				3 178	14 890
Erhållna koncernbidrag					
Lämnade koncernbidrag	22	- 21 000	- 9 000	- 21 000	- 9 282
Årets skatt	6	- 31 932	- 22 352	- 27 656	- 16 599
ÅRETS RESULTAT		58 992	73 817	44 825	55 481
<i>Hänförligt till</i>					
Moderföretagets aktieägare		57 403	70 937		
Minoritetsintresse		1 589	2 880		

Balansräkning

PER DEN 31 DECEMBER		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
Tkr	NOT	2016	2015	2016	2015
TILLGÅNGAR					
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
Andelar i bostadsrättsförening och liknande rättigheter		824	824	824	824
SUMMA IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		824	824	824	824
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
Förvaltningsfastigheter	7				
Rörelsefastigheter	8	789 239	576 733	789 239	576 733
Markanläggningar		531 810	185 979	420 387	148 823
Mark		1 448 441	673 831	670 449	595 766
Maskiner och andra tekniska anläggningar		53 323	52 727	53 323	52 727
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		52 150	47 917	42 687	35 470
		808 949	1 394 648	686 789	802 432
SUMMA MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		3 683 912	2 931 835	2 662 874	2 211 951
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Andelar i intresseföretag	9				
Långfristiga fordringar	10	2 004	2 004	2 003	2 003
Fordringar hos intresseföretag		24 510	109	24 510	109
Andelar i koncernföretag		–	500	–	500
Andra långfristiga värdepapper	11			15 647	15 647
	12	2	2	2	2
SUMMA FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		26 516	2 615	42 162	18 261
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		3 711 252	2 935 274	2 705 860	2 231 036
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR					
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar		79 633	50 309	75 659	46 306
Fordringar hos dotterföretag				695 098	451 600
Fordringar hos intresseföretag		500	1 000	500	1 000
Skattefordran		4 978	856	–	–
Övriga fordringar	14	265 132	473 319	251 729	459 590
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	63 463	60 405	57 348	54 084
SUMMA KORTFRISTIGA FORDRINGAR		413 706	585 889	1 080 334	1 012 580
Kassa och bank	20	–	–	–	–
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		413 706	585 889	1 080 334	1 012 580
SUMMA TILLGÅNGAR		4 124 958	3 521 163	3 786 194	3 243 616

Balansräkning (forts)

PER DEN 31 DECEMBER		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
Tkr	NOT	2016	2015	2016	2015
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
EGET KAPITAL					
<i>Bundet eget kapital</i>					
Aktiekapital 500 000 aktier med kvotvärde 100		50 000	50 000	50 000	50 000
Annat eget kapital inkl årets resultat		706 143	648 736		
Bundna reserver					
Reservfond				10 000	10 000
Summa bundet kapital				60 000	60 000
SUMMA EGET KAPITAL HÄNFÖRLIGT TILL MODERBOLAGETS AKTIEÄGARE		756 143	698 736		
<i>Fritt eget kapital</i>					
Balanserade medel				413 568	358 087
Årets resultat				44 825	55 481
Summa fritt kapital				458 393	413 568
Minoritetens andel av eget kapital		22 135	20 548		
SUMMA EGET KAPITAL		778 278	719 284	518 393	473 568
OBESKATTADE RESERVER					
Avskrivningar över plan				12 584	15 762
SUMMA OBESKATTADE RESERVER				12 584	15 762
AVSÄTTNINGAR 18					
Avsättningar för pensioner		5 087	6 303	5 087	6 303
Avsättningar för uppskjuten skatt		4 918	5 707	1 745	1 745
Övriga avsättningar		5 000	–	5 000	–
SUMMA AVSÄTTNINGAR		15 005	12 010	11 832	8 048
KORTFRISTIGA SKULDER					
Leverantörsskulder		271 538	174 978	217 991	105 921
Skulder till koncernföretag	20	2 778 227	2 349 289	2 804 299	2 389 750
Skatteskuld		18 533	26 253	18 533	26 241
Övriga skulder		25 367	91 400	4 307	82 228
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	238 010	147 949	198 255	142 098
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		3 331 675	2 789 869	3 243 385	2 746 238
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 124 958	3 521 163	3 786 194	3 243 616

Kassaflödesanalys

1 JANUARI – 31 DECEMBER	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
Tkr	2016	2015	2016	2015
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	111 924	105 169	90 303	66 472
JUSTERINGAR FÖR POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET				
Avsättningar	3 784	672	3 784	672
Avskrivningar som belastat resultatet	128 178	111 086	111 346	100 821
Nettoresultat vid försäljning/utrangering av anläggningstillgångar	1 542	1 612	- 24	1 612
Återbetald skatt/Betald skatt	- 44 562	9 839	-35 364	- 3 978
KASSAFLÖDE FÖRE FÖRÄNDRING AV RÖRELSEKAPITAL	200 866	228 378	170 045	165 599
FÖRÄNDRING AV RÖRELSEKAPITAL				
Ökning -, minskning + av kortfristiga fordringar	176 305	- 447 897	- 67 754	- 774 987
Minskning -, ökning + av kortfristiga skulder	537 527	934 188	483 855	940 480
KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN	914 698	714 669	586 146	331 092
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investering i mark/markanläggningar	69 989	- 14 000	69 989	- 14 000
Investering i maskiner och inventarier	-9 057	- 2 943	- 8 943	- 2 328
Investering i pågående anläggningar	- 944 839	- 704 613	- 625 355	- 321 651
Investering i byggnader	2 040	–	2 040	–
Erhållen likvid vid försäljning av anläggningstillgångar	70	7 169	24	7 169
KASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGSVERKSAMHETEN	- 881 797	- 714 387	- 562 245	- 330 810
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Erhållna koncernbidrag	–	–	–	–
Lämnade koncernbidrag	- 9 000	–	- 9 000	–
Minskning +, ökning - av långfristiga fordringar	- 23 901	- 282	- 23 901	- 282
KASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERINGSVERKSAMHETEN	- 32 901	- 282	-32 901	- 282
ÅRETS KASSAFLÖDE	–	–	–	–
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS BÖRJAN	–	–	–	–
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	–	–	–	–

Upplysning om utbetalda räntor

För koncernen: Utbetald ränta under perioden uppgår till 34 508 Tkr (37 365).

Under perioden erhållen ränta uppgår till 326 Tkr (345).

För moderbolaget: Utbetald ränta under perioden uppgår till 34 700 Tkr (37 352).

Under perioden erhållen ränta uppgår till 16 727 Tkr (7 016).

Sammanställning eget kapital

KONCERNENS SAMMANSTÄLLNING ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

Tkr	AKTIEKAPITAL	ANNAT EGET KAPITAL INKL ÅRETS RESULTAT	MINORITETSINTRESSE	TOTALT
INGÅENDE BALANS 1 JANUARI 2015	50 000	577 802	17 666	645 468
Nyemission				
Erhållet aktieägartillskott				
Lämnad utdelning				
Redovisningsprinciper				
Effekter av rättelser av fel				
Omräkningsdifferenser				
Årets resultat		70 937	2 880	73 817
UTGÅENDE BALANS 31 DECEMBER 2015	50 000	648 736	20 548	719 284
INGÅENDE BALANS 1 JANUARI 2016	50 000	648 736	20 548	719 284
Nyemission				
Erhållet aktieägartillskott				
Lämnad utdelning				
Redovisningsprinciper				
Effekter av rättelser av fel				
Omräkningsdifferenser				
Årets resultat		57 403	1 589	58 992
UTGÅENDE BALANS 31 DECEMBER 2016	50 000	706 143	22 135	778 278

MODERBOLAGETS SAMMANSTÄLLNING ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

TKR	AKTIEKAPITAL	BUNDNA RESERVER	BALANSERAD VINST	ÅRETS RESULTAT
EGET KAPITAL 31 DECEMBER 2014	50 000	10 000	289 252	68 835
Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämman			68 835	- 68 835
Årets resultat				55 481
EGET KAPITAL 31 DECEMBER 2015	50 000	10 000	358 087	55 481
Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämman			55 481	- 55 481
Årets resultat				44 825
EGET KAPITAL 31 DECEMBER 2016	50 000	10 000	413 568	44 825

Noter

Not 1 Företagsinformation m.m.

Moderbolaget Stockholms Hamn AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm. Moderbolagets adress är Box 27314, 102 54 Stockholm.

Koncernen bedriver huvudsakligen hamnverksamhet inklusive expeditions- och godshantering, lagringsverksamhet samt förvaltning av fastigheter.

Koncernen Stockholms Hamnar är en underkoncern till moderbolaget Stockholm Stadshus AB, organisationsnummer 556415-1727, säte Stockholm.

Not 2 Redovisningsprinciper

Allmänt

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning ("K3").

Företaget har tillämpat K3 sedan räkenskapsåret 2014 och övergångsdatum till K3 fastställdes till den 1 januari 2013. Stockholms Hamn AB har tidigare tillämpat Redovisningsrådets rekommendationer.

Vid övergången till K3 har bestämmelserna i kapitel 35, första gången detta allmänna råd tillämpas, tillämpats vilka kräver att företaget tillämpar K3 retroaktivt. Detta innebär att jämförelsesiffrorna för 2013 är omräknade enligt K3. Det finns emellertid ett antal frivilliga och obligatoriska undantag från denna generella regel, vilket syftar till att underlätta övergången till K3. De undantag som Stockholms Hamn AB har valt att använda sig av påverkar förmånsbestämda pensionsplaner. Vid förmånsbestämda pensionsplaner står företaget i allt väsentligt riskerna för att ersättningarna kommer att kosta mer än förväntat, och att avkastningen på relaterade tillgångar kommer att avvika från förväntningarna. Företaget redovisar förmånsbestämda pensionsplaner i enlighet med K3:s förenklingsregler. De förmånsbestämda planer som finns innebär att pensionspremier betalas till St Erik Livförsäkring. Dessa redovisas som avgiftsbestämda pensionsplaner.

Koncernredovisning

Koncernbokslutet har upprättats enligt förvärvsmetoden. Detta innebär att eget kapital i koncernen endast omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterbolagen som tillkommit efter förvärvet. Skillnaden mellan anskaffningskostnaden för aktierna i ett dotterbolag och detta bolags tillgångar och skulder värderade till marknadsvärden utgör goodwill i balansräkningen om anskaffningskostnaden är det högre beloppet. Goodwill som uppstår vid företagsförvärv skrivs av med 10 procent per år.

Koncernens resultat- och balansräkningar omfattar alla företag i vilka moderbolaget direkt eller indirekt har mer än hälften av aktiernas röstvärde samt företag i vilka koncernen på annat sätt har ett bestämmande inflytande och en betydande andel av resultatet av deras verksamhet.

I koncernens balansräkning delas de obeskattade reserverna upp i uppskjuten skatt, vilken redovisas som en avsättning, och övrigt tillskjutet kapital. Uppskjuten skatt har beräknats på basis av skattesatsen 22 procent.

Fordringar och skulder mellan koncernföretag, liksom internvinster, elimineras i koncernbalansräkningen. Med internvinst avses en vinst som uppstår vid försäljning av tillgångar och tjänster mellan koncernföretag, och ännu inte realiserats genom vidareförsäljning till extern part utanför koncernen.

Investeringar i intresseföretag

Koncernens innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Ett intresseföretag är en enhet i vilken koncernen har betydande inflytande, normalt minst 20 procent och högst 50 procent av rösterna, och som varken är ett dotterföretag eller joint venture. Investeringarna i intresseföretag redovisas i balansräkningen till anskaffningsvärde plus förändringar av koncernens andel av intresseföretagets nettotillgångar.

I moderbolaget redovisas innehav i intresseföretag till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar.

Intäktsredovisning

- Rörelsens intäkter redovisas vid leveranstidpunkten.
- Hyresintäkter redovisas i den period uthyrningen avser.
- Ränteinkomster redovisas som intäkt i resultaträkningen i den period de uppstår.

Lånekostnader

Ränteutgifter redovisas som kostnad i resultaträkningen i den period de uppstår. Lånekostnader hänförliga till investeringsprojekt inräknas inte i anläggningarnas anskaffningsvärde.

Noter (forts)

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

Anläggningstillgångarna redovisas till anskaffningskostnad med avdrag för ackumulerade avskrivningar samt nedskrivningar. Räkna under investeringsperioden inräknas ej i anskaffningsvärdet.

Avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffningsvärde, eventuellt minskar med beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperiod uppskattas till:

Komponenter Stockholms Hamnars byggnader	
Stomme	50
Tak	30
Fasad (inkl balkonger)	30
Fönster och ytterdörrar	20
Badrum, WC, övriga våtutrymmen	15
Lokal	20
El	20
Rör/VS	20
Ventilation inkl Styr	20
Hiss/rulltrappor	20
Hyresgäst Anpassning	Enligt kontrakt /Stockholms Hamnar: 5 år som regel
Övrigt	25
Byggnadsinventarier	5
Komponenter i Stockholms Hamnars markanläggningar	
Vattenområde	15
Kaj	60-100
Mekaniska anläggningar	20
Försörjningssystem	20
Markanläggningar	20
Hamnplan	30-50
Skalskydd	20
Elsystem	20
Markinventarier	10
Inventarier	5

Hyresrätter respektive mark är inte föremål för avskrivning.

Underhålls- och reparationskostnader kostnadsförs under de perioder de uppkommer. Om- och tillbyggnader samt renoveringar av värdehöjande karaktär aktiveras.

Förvaltnings- och rörelsefastigheter

Förvaltningsfastigheter är fastigheter som innehas i syfte att generera hyresintäkter och inte eller endast till ringa andel används i rörelsen. Övriga fastigheter klassificeras som rörelsefastigheter.

Förvaltningsfastigheter upptas i bokföringen enligt samma principer som tillämpas för övriga materiella anläggningstillgångar enligt ovan.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och tillgodohavanden hos bank- och postgiro samt kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid på högst tre månader.

Fordringar och skulder

Fordringar är redovisade till de belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringar redovisas initialt till fakturerat värde. En reservering av osäkra fordringar görs när det inte längre är sannolikt att det fulla beloppet kommer att inflyta.

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Valutakursdifferenser redovisas under finansiella intäkter och finansiella kostnader.

Som kortfristiga fordringar respektive skulder rubriceras mellanhavanden vilka avses regleras inom ett år.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det föreligger en aktuell förpliktelse, legal eller informell, till följd av tidigare händelser och om det är sannolikt att en utbetalning kommer att bli aktuell för att fullgöra förpliktelsen, samt om det går att göra en tillförlitlig uppskattning av det belopp som skall utbetalas.

Pensionsåtaganden beräknas enligt sedvanliga försäkringstekniska grunder.

Flertalet bolag i Stockholms Stadshus AB har sina pensionsåtaganden försäkrade i St Erik Livförsäkring AB som har till uppgift att samordna och strukturera hanteringen av pensioner inom bolagskoncernen. De avtal som är försäkrade är KAP-KL (tidigare PFA), PA-KFS och PA-KL.

Räntebärande lån

Räntebärande lån redovisas initialt till anskaffningsvärde, vilket motsvarar verkligt värde av vad som erhållits med avdrag för kostnader som hänförs till upplåningen.

Som kortfristig skuld redovisas hela den skuld bolaget har till moderbolaget i koncernkontosystemet.

Leasing

Det föreligger i moderbolaget leasingavtal av betydande belopp vilket både är av finansiell och operationell karaktär och kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Inkomstskatter

Skattekostnaden beräknas som summan av årets aktuella skatt och årets förändring av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder. Uppskjuten skatt redovisas enligt balansräkningsmetoden, vilket innebär att uppskjuten skatt beräknas för på balansdagen samtliga identifierade temporära skillnader, dvs. mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

En uppskjuten skatteskuld redovisas i balansräkningen för alla skattepliktiga temporära skillnader för de fall där återvinningen eller regleringen leder till framtida skatteutbetalningar. En uppskjuten skattefordran redovisas för alla avdragsgilla temporära skillnader och outnyttjade underskottsavdrag i den utsträckning det är sannolikt att dessa kan nyttjas mot framtida skattepliktiga vinster och därigenom att återvinningen eller regleringen leder till att framtida skatter reduceras. Värderingen av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder sker till per balansdagen tillämplig skattesats utan diskontering.

I moderbolaget redovisas den uppskjutna skatteskulden i obeskattade reserver som en del av obeskattade reserver. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och övrigt tillskjutet kapital.

Koncernbidrag

Från och med år 2012 redovisas erhållna och lämnade koncernbidrag som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Noter (forts)

Not 3 Nettoomsättning

Uppgift om fördelning av intäkter per segment	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Sjöfart	573 719	509 614	493 930	433 711
Fastighet	223 492	218 050	223 728	217 904
Totalt	797 211	727 664	717 658	651 615

Uppgift om inköp och försäljning inom koncernen	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Inköp, %	1,3	1,5	1,4	1,6
Försäljning, %	0,9	1,0	1,0	1,1

Not 4 Resultat från finansiella investeringar

Övriga ränteutgifter		2016	2015
Koncernen			
Resultat från andelar i intresseföretag		–	–
Övriga ränteutgifter		326	345
Summa		326	345
Övriga ränteutgifter		2016	2015

Moderbolaget			
Koncernföretag		16 519	6 713
Övriga ränteutgifter		208	303
Summa		16 727	7 016

Räntekostnader och liknande resultatposter		2016	2015
Koncernen			
Räntekostnader till moderbolaget		33 946	37 274
Övriga räntekostnader		562	91
Summa		34 508	37 365
Räntekostnader och liknande resultatposter		2016	2015

Moderbolaget			
Koncernföretag		193	13
Övriga räntekostnader		34 507	37 339
Summa		34 700	37 352

Not 5 Bokslutsdispositioner

		2016	2015
Moderbolag			
Förändring av ackumulerad överavskrivning		3 178	14 890
Erhållna kc-bidrag från dotterbolag		–	–
Lämnade kc-bidrag till dotterbolag		–	- 282
Lämnade kc-bidrag till moderbolag		- 21 000	- 9 000
Summa		- 17 417	5 608

Not 6 Skatt

Följande komponenter ingår i skattekostnaden

Skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Aktuell skattekostnad/intäkt för året	- 21 867	- 25 648	- 16 803	- 16 599
Skatt ränteavdrag 2016	- 2 762	–	- 2 762	–
Skatt ränteavdrag 2014 och 2015	- 8 091	–	- 8 091	–
Uppskjuten skattekostnad/intäkt	788	3 296	–	–
Summa	- 31 932	- 22 352	- 27 656	- 16 599

Skillnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats består av följande komponenter:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Redovisat resultat före skatt	90 924	96 169	72 481	72 080
Skatt enl gällande skattesats, 22%	- 20 003	- 21 162	- 15 946	- 15 857
Aktuell skatt tidigare perioder	–	- 607	–	- 163
Skatt ränteavdrag 2016	- 2 762	–	- 2 762	–
Skatt ränteavdrag 2014 och 2015	- 8 091	–	- 8 091	–
Skatt på ej avdragsgilla kostnader	- 1 110	- 601	- 880	- 592
Skatt på ej skattepliktiga intäkter	34	18	23	13
Summa	- 31 932	- 22 352	- 27 656	- 16 599

Den i moderbolagets resultaträkning redovisade skattekostnaden utgörs av skatt på det skattepliktiga resultatet efter bokslutsdispositioner.

Not 7 Materiella anläggningstillgångar

Förvaltningsfastigheter	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående anskaffningsvärde	867 929	853 704	867 929	853 704
Omklassificering påg nyanl	40 893	14 225	40 893	14 225
Försäljning/utrangering	–	–	–	–
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	908 822	867 929	908 822	867 929
Ingående avskrivningar	- 291 196	- 246 102	- 291 196	- 246 102
Årets avskrivningar	- 54 308	- 45 094	- 54 308	- 45 094
Försäljning/utrangering	–	–	–	–
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 345 504	- 291 196	- 345 504	- 291 196
Bokfört värde	563 318	576 733	563 318	576 733

Rörelsefastigheter	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående anskaffningsvärde	332 171	319 076	240 007	226 912
Periodens inköp/bidrag	- 2 040	–	- 2 040	–
Omklassificering påg nyanl	589 656	13 095	510 792	13 095
Försäljning/utrangering	- 2 925	–	- 2 925	–
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	916 862	332 171	745 834	240 007
Ingående avskrivningar	- 146 192	- 131 392	- 91 184	- 79 466
Årets avskrivningar	- 15 864	- 14 800	- 11 267	- 11 718
Utrangering	2 925	–	2 925	–
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	- 159 131	- 146 192	- 99 526	- 91 184
Bokfört värde	757 731	185 979	646 308	148 823

Taxeringsvärden	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Byggnader	20 935	10 864	20 935	10 864
Tomträtter och arrenden	2 819	–	2 819	–

Det låga taxeringsvärdet jämfört med bokförda värden förklaras av att flertalet fastigheter är klassificerade som kommunikationsfastigheter vilka ej åsätts något taxeringsvärde.

Markanläggningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående anskaffningsvärde	1 014 728	852 209	878 617	726 333
Periodens inköp/bidrag	- 70 585	–	- 70 585	–
Omklassificering påg nyanl	896 681	216 924	186 005	206 689
Försäljning/utrangering	- 11 187	- 54 405	- 11 187	- 54 405
Omklassificering	- 10 112	–	- 9 428	–
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 819 525	1 014 728	973 422	878 617
Ingående avskrivningar	- 340 897	- 354 848	- 282 851	- 300 447
Årets avskrivningar	- 42 117	- 31 699	- 31 955	- 28 054
Försäljning/utrangering	11 187	45 650	11 187	45 650
Omklassificering	743	–	646	–
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 371 084	- 340 897	- 302 973	- 282 851
Bokfört värde	1 448 441	673 831	670 449	595 766

Maskiner och andra tekniska anläggningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående anskaffningsvärde	461 533	508 623	396 498	454 292
Periodens inköp/bidrag	9 057	2 943	8 943	2 328
Omklassificering påg nyanl	3 308	1 465	3 308	1 465
Omklassificering	10 112	5 839	9 428	- 4 250
Försäljning/utrangering	- 50 978	- 57 337	- 44 153	- 57 337
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	433 032	461 533	374 024	396 498

Noter (forts)

Forts. not 7

Ingående avskrivningar	- 413 616	- 445 595	- 361 028	- 396 545
Årets avskrivningar	- 15 889	- 19 493	- 13 816	- 15 955
Extra avskrivningar		-		-
Försäljning/utrangering	49 366	57 311	44 153	57 311
Omklassificering	- 743	- 5 839	- 646	- 5 839
Utgående ackumulerade avskrivningar	-380 882	-413 616	-331 337	-361 028
Bokfört värde	52 150	47 917	42 687	35 470

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningsskostnader	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Ingående balans	1 394 648	935 744	802 432	716 255
Under året nedlagda kostnader	944 839	704 613	625 355	321 651
Under året genomförda omklassificeringar	- 1 530 538	- 245 709	- 740 998	- 235 474
Utgående balans	808 949	1 394 648	686 789	802 432

Not 8 Förvaltningsfastigheter

Verkligt värde på förvaltningsfastigheter per 31 december 2016 beräknas uppgå till 1 670 932 Tkr (1 585 749). Verkligt värde har definierats som bedömt marknadsvärde. Värderingen är utförd av det interna värderingssystemet Datscha, med stöd av Forum Fastighetsekonomi AB. Ökningen i marknadsvärde från 31 december 2015 hänförs huvudsakligen till den fortsatt starka hyresmarknadsutvecklingen i Stockholm.

Samtliga byggnader som ägs av bolaget och klassificeras som förvaltningsfastigheter är belägna på arrenderad mark och således på ofri grund. Marknadsvärdet inkluderar därför endast byggnaderna. I avsaknad av tillräckligt antal försäljningstransaktioner på marknaden av jämförbara objekt har värderingen baserats på en kombination av ortsprismetoden och avkastningsmetoden. Vid värdering enligt avkastningsmetoden har antagits att hyresutvecklingen följer den allmänna inflationen. Det finns begränsningar i rätten av att avyttra förvaltningsfastigheter i att Stockholms Hamnar inte äger marken som byggnaderna ligger på. Väsentliga åtaganden för att reparera, underhålla eller förbättra förvaltningsfastigheterna överstiger inte det normala fastighetsföretagandet.

Koncern och moderbolag	2016	2015
Hyresintäkter	166 307	162 022
Driftkostnader	-26 385	-39 122
Övriga kostnader	-62 804	-56 013
Finansiella kostnader	-500	-500
Netto	76 618	66 387

Förvaltningsfastigheter utgör 46,6 % av fastighetsbeståndet.

Not 9 Finansiella anläggningstillgångar

	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Andelar i intresseföretag	2016	2015	2016	2015
Ingående/utgående balans	2 004	2 004	2 003	2 003

	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Fordran intresseföretag	2016	2015	2016	2015
Ingående balans	500	2 500	500	2 500
Omklassifierat till kortfristig fordran	-500	-2 000	-500	-2 000
Utgående balans	-	500	-	500

	Moderbolaget 2016	2015
Andelar i dotterbolag	2016	2015
Ingående balans	15 647	15 647
Ändring i konc sammansättning	-	-
Utgående balans	15 647	15 647

	Moderbolaget 2016	2015
Andra långfristiga värdepapper	2016	2015
Ingående balans	2	2
Avyttring under året	-	-
Utgående balans	2	2

	Moderbolaget 2016	2015
Andra långfristiga fordringar	2016	2015
Ingående balans	109	328
Förändring under året	24 401	-219
Utgående balans	24 510	109

Not 10 Andelar i intresseföretag

	Antal aktier	Kapital- andel i %	Bokfört värde
Uppgift om företaget			
Nynäshamns Mark AB	2 000	50	2 003
Org.nr 556314-3113, säte Nynäshamn			

Not 11 Aktier och andelar i dotterbolag

	Kapital- andel i %	Bokfört värde
Uppgift om företaget		
Kapellskärs Hamn AB,	91	6 165
Org.nr 556189-1010, säte Stockholm		
Nynäshamns Hamn AB	100	9 482
Org.nr 556038-0882, säte Nynäshamn		
Utgående balans		15 647

Not 12 Andra värdepapper, koncernen och moderbolaget

Uppgift om företaget	Bokfört värde 2016	Bokfört värde 2015
Sjöfartens analysinstitut	2	2
Utgående balans	2	2

Not 13 Större periodiseringsposter

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Upplupna intäkter	40 378	35 682	40 378	35 681
Diverse förutbetalda kostnader	23 085	24 723	16 970	18 402
Utgående balans	63 463	60 405	57 348	54 083

Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Förutbetalda lokal- o markhyror	52 688	50 741	52 944	51 039
Semesterlöneskuld	11 081	9 508	10 236	8 735
Upplupna rabatter till kunder	26 926	22 826	21 955	18 597
Upplupna sociala avgifter	3 305	2 538	2 923	2 252
Upplupna övr löner och ersättn	3 297	2 995	3 038	2 570
Upplupna el och vattenkostnader	3 411	2 872	3 411	2 872
Upplupna räntekostnader	98	40	98	40
EU-Bidrag Värtaprojektet,				
77,5% Stockholms stad*	48 543	48 543	48 543	48 543
EU-Bidrag Värtaprojektet, el-anslutning	2 216	1 320	2 216	1 320
Stora Projekt Värtahamnen				
och Kapellskär	77 975	-	45 127	-
Diverse periodiseringsposter	8 470	6 566	7 764	6 130
Utgående balans	238 010	147 949	198 255	142 098

*EU-bidraget är beviljat på totalt EUR 14 048 000 varav 50 procent utbetalats 2013. Resterande del betalas ut efter avslutat projekt om villkoren är uppfyllda. 77,5 procent av Värtaprojektet finansieras av Exploateringskontoret, Stockholm stad.

Not 14 Övriga fordringar

	Koncernen 2016	2015	Moderbolaget 2016	2015
Övriga fordringar	39 414	35 819	26 011	22 090
Fakturerad övriga fordringar,				
Exploateringskontoret avseende				
Värtanprojektet	225 718	437 500	225 718	437 500
Utgående balans	265 132	473 319	251 729	459 590

Noter (forts)

Not 15 Antal anställda, löner och ersättningar

	2016		2015	
	Antal anställda	Varav män	Antal anställda	Varav män
Medeltalet anställda				
Moderbolaget				
Stockholm	152	104	139	98
Dotterföretag				
Norrtälje	14	14	16	15
Nynäshamn*			–	–
Koncernen totalt	166	118	155	113

* 2014-01-01 uppgick Nynäshamns Hamn AB i moderbolaget

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Sjukfrånvaro				
Total sjukfrånvaro, %	3,7	2,8	3,5	2,6
– långtidssjukfrånvaro	–	–	–	–
– anställda <29 år	1,0	1,3	1,0	1,3
– anställda 30-49 år	3,1	1,8	3,2	1,8
– anställda 50 år -	4,6	4,0	4,4	3,5

Ingen uppgift för individer som är långtidssjukskrivna under 2016 då gruppen i det intervallet består av 10 anställda eller färre.

Könsfördelning bland ledande befattningshavare	2016		2015	
	Kvinnor %	Män %	Kvinnor %	Män %
Moderbolaget				
Styrelse	44,4	55,6	25,0	75,0
Verkställande direktör	–	100,0	–	100,0
Övriga ledande befattningshavare	37,5	62,5	37,5	62,5

Löner, andra ersättningar och sociala avgifter

	2016		2015	
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolag	93 520	50 969 (17 654)	85 290	42 702 (12 599)
Dotterbolag	8 043	3 129 (576)	7 446	2 857 (377)
Koncernen totalt	101 563	54 098 (18 230)	92 736	45 559 (12 976)

Pensionsavsättning och pensionskostnader

styrelse och vd	2016	2015
Moderbolag	550	474
Koncernen totalt	550	474

Pensionsplaner fördelning, inkl VD

	2016		2015	
	Förmånsbestånd	Premiebestånd	Förmånsbestånd	Premiebestånd
Moderbolag	10 380	7 274	9 142	3 376
Dotterbolag	168	408	180	347
Koncernen totalt	10 548	7 682	9 322	3 723

Löner och andra ersättningar fördelade

mellan styrelseledamöter m.fl. och andra anställda	2016		2015	
	Styrelse och verkställande direktör	Övriga anställda	Styrelse och verkställande direktör	Övriga anställda
Moderbolag	1 967	91 553	1 829	84 993
Dotterbolag		8 043		7 666
Koncernen totalt	1 967	99 596	1 829	92 659

Not 16 Förmåner till ledande befattningshavare

Verkställande direktören i moderbolaget har under året uppburit lön och ersättningar med 1 303 Tkr. Några ersättningar för uppdrag i dotterbolagen har ej utgått. VD:s pensionsvillkor följer allmän ITP-plan. Vid uppsägning gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex (6) månader. Om uppsägning sker från bolagets sida har VD också rätt till ett vederlag motsvarande 24 månadslöner vid uppsägningstidens utgång.

Not 17 Ersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Revisionsuppdrag Ernst & Young	360	288	337	265

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförande av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag.

Not 18 Avsättningar

Pensioner

Pensionsavsättningarna avser åtaganden enligt PA-KL-avtalet.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående balans	6 303	5 631	6 303	5 631
Avsättning pension enl PA-KL-avtalet	462	462	462	462
Avgränsad inbetalning PA-KL-avtalet	- 1 889	–	- 1 889	–
Pensionsavsättning VD	211	210	211	210
Utgående balans	5 087	6 303	5 087	6 303

Avsättning för uppskjuten skatteskuld

Avser uppskjuten skatt i obeskattade reserver

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående balans	3 698	6 994	–	–
Periodens avsättningar	-789	-3 296	–	–
Utgående balans	2 909	3 698	–	–

Avsättning för uppskjuten skatteskuld

Avser uppskjuten skatt av övergång K3

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående balans	2 009	2 009	1 745	1 745
Periodens avsättningar	–	–	–	–
Utgående balans	2 009	2 009	1 745	1 745

Övriga avsättningar

Avser awecklingskostnad containerutrustning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ingående balans	0	0	0	0
Periodens avsättningar	5 000	–	5 000	–
Utgående balans	5 000	0	5 000	0

Not 19 Leasingavtal

Stockholms Hamnar hyr ut lokaler. Hyrorna är till största delen fasta men även omsättningsbaserade hyror förekommer. Leasingavgifter avtalas över en genomsnittlig leasingperiod på tre år. Avtalade leasingintäkter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

Operationell leasing	2016	2015
<i>Framtida erhållna minimileaseavgifter</i>		
Förfaller till betalning inom ett år	156 917	151 556
Förfaller senare än ett men inom fem år	45 288	76 228
Förfaller till betalning senare än fem år	38 421	70 912
Summa	240 626	298 696

Under perioden erhållna variabla

leasingavgifter	2016	2015
	10 134	10 867

Stockholms Hamn är leasagare genom operationella och finansiella leasingavtal avseende truckar samt bilar. Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella och finansiella leasingavtal förfaller enligt följande:

Finansiell leasing	2016	2015
Förfaller till betalning inom ett år	–	183
Förfaller senare än ett år men inom fem år	–	291
Förfaller till betalning senare än fem år	–	–
Summa	–	474

Noter (forts)

Forts. not 19

Operationell leasing	2016	2015
<i>Framtida erlagda minimileaseavgifter</i>		
Förfaller till betalning inom ett år	6 016	4 571
Förfaller senare än ett år men inom fem år	8 979	11 765
Förfaller till betalning senare än fem år	–	–
Summa	14 995	16 336
Under perioden erlagda variabla leasingavgifter	6 912	4 021

Not 20 Koncernkonto

Koncernen har ett koncernkontosystem med en checkkredit som uppgår till 3 600 000 Tkr, varav 3 560 000 Tkr avser moderbolaget.

Not 21 Uppgift moderbolag

Stockholms Hamn AB är moderbolag i koncernen Stockholms Hamnar. Bolaget är dotterbolag till Stockholms Stadshus AB, organisationsnummer 556415-1727, med säte i Stockholm, som är moderbolag för hela koncernen. Koncernredovisning upprättas av samtliga moderbolag.

Not 22 Bokslutsdisposition

Vid bolagsstämman för 2016 föreslår styrelsen till bolagsstämman 2016 att någon utdelning inte lämnas till aktieägaren. Koncernbidrag lämnas till moderbolaget, Stockholms Stadshus AB, på 21 000 Tkr.

Not 23 Avdragsregler för interna räntor

Riksdagen beslutade i slutet av år 2012 om ytterligare begränsningar för avdrag för koncern-interna räntor i huvudsyfte att förhindra kapitalflykt till utlandet med skatteplanering. Skatteverket har därefter kommit ut med skriftliga ställningstaganden med sina bedömningar av hur begränsningarna ska tolkas. Stockholms stad och bolagskoncernen har sedan beslutet år 2012 sökt besked hur stadens bolag ska förhålla sig till Skatteverkets tolkningar.

Skatteverket inkom i mars 2015 med dialogbesked gällande avdrag på koncerninterna lån avseende inkomstår 2014 för två av koncernens bolag. Av svaret framgår att Skatteverket anser att stadens bolag inte har rätt till avdrag för ränteutgifter på lån från ägaren Stockholms stad.

I boksluten för 2014 och 2015 har räntekostnaderna bedömts vara fullt avdragsgilla för Stockholms Hamn AB och för övriga berörda bolag i koncernen Stockholms Stadshus AB. Stockholms Hamn AB har i likhet med tidigare år yrkat för att räntekostnaderna är avdragsgilla i lämnade deklarationer som avser inkomståret 2014 och 2015.

Skatteverket fattade i december 2016 ett slutligt omprövningsbeslut för inkomståret 2014. Beslutet innebär att en begränsad del av de externa räntorna anses vara avdragsgilla.

Sammantaget innebär Skatteverkets beslut en utökad skattekostnad för Stockholms Hamn AB om 4,4 Mkr för inkomståret 2014. Kostnaderna belastar resultatet för år 2016. För inkomståren 2015 och 2016 finns ännu inga beslut från Skatteverket. Stockholms Hamn AB har dock reserverat kostnader för 2015 och 2016 i bokslutet 2016 genom en bedömning av hur den princip som Skatteverket beslutat för inkomståret 2014 skulle påverka inkomståren 2015 och 2016.

För Stockholms Hamn AB del innebär detta en sammanlagd merkostnad för skatter avseende inkomståren 2015 och 2016 om 6,5 Mkr i 2016 års bokslut.

Skatteverkets omprövningsbeslut för inkomståret 2014 vill Stockholms Hamn AB få en rättslig prövning av och beslutet avseende inkomståret 2014 har överklagats i början av år 2017.

Not 24 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Företaget har inga ställda säkerheter eller eventalförpliktelser.

Not 25 Händelser efter balansdag

Inga händelser av väsentlig betydelse för företaget har inträffat efter räkenskapsårets slut.

Not 26 Vinstdisposition

Förslag till vinstdisposition, till årsstämmans förfogande står i moderbolaget:

Balanserade vinstmedel	413 568 762 kr
Årets resultat	44 824 540 kr
Summa	458 393 302 kr

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

Till ny räkning förs	458 393 302 kr
-----------------------------	-----------------------

Stockholm den 13 mars 2017

Stefan Hansson
ORDFÖRANDE

Jonas Nilsson

Ida Karlbom

Sebastian Panzar

Anders Djerf

Anton Lindqvist

Ann-Katrin Åslund

Lars Jilmstad

Ulla Sjöbergh

Johan Castwall
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Stockholms Hamn AB
org.nr 556008-1647

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Stockholms Hamn AB för år 2016. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 82–97 i detta dokument.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av information om verksamheten på sidorna 2-81 men innefattar inte årsredovisningen, koncernredovisningen och min revisionsberättelse avseende dessa.

Mitt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och jag gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det mitt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar jag även den kunskap jag i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om jag, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är jag skyldig att rapportera detta. Jag har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar jag mig en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar jag tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Jag ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Jag är ensam ansvarig för mina uttalanden.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Stockholms Hamn AB för år 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Jag tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Mitt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed mitt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 13 mars 2017

Magnus Karlström
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Granskningsrapport

Till årsstämman i Stockholms Hamn AB
org.nr 556008-1647

Jag, av fullmäktige i Stockholms stad utsedd lekmannarevisor, har granskat Stockholms Hamn AB:s verksamhet under 2016.

Styrelse och vd ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorns ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. En sammanfattande redogörelse för den utförda granskningen har redovisats i en särskild granskningspromemoria 2017-02-03 som har överlämnats till bolagets styrelse.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunalagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och kommunens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för min bedömning.

Jag bedömer sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Stockholm den 3 februari 2017

Eva Lundberg
Av kommunfullmäktige i Stockholms stad
utsedd lekmannarevisor

Adresser

Stockholms Hamn AB, huvudkontor
Besöksadress: Magasin 2, Frihamnsgatan 21-23
Box 27314, 102 54 Stockholm
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamn.se

Nynäshamns Hamn AB
Skytten Hälls väg 10, 149 25 Nynäshamn
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamn.se

Kapellskärs Hamn AB
Kapellskär, 760 15 Gräddö
Telefon 08-670 26 00
info@stockholmshamn.se

Produktion: HURRA! (www.hurra.se)

Huvudfotografer: Per-Erik Adamsson (verksamhet och omslag),
Fredrik Hjerling (porträtt).

Övriga bilder: Niklas Björling, bilder sid. 34 och 53
samt bild på Oskar Nielsen sid. 54, bild på Nader Bakhshi sid. 59
och bild på Anders Nordlund sid. 61. e.l.e Arkitekter, kontorsbild sid. 53.

Illustrationer: Aaro Designsystem, SWECO, Mats Björklund, HURRA!

Tryckeri: Larsson Offsettryck AB.

Tryckeriet är miljöcertifierat enligt ISO 14001 och Svanenmärkt.

STOCKHOLMS HAMNAR
MAGASIN 2, FRIHAMNSGATAN 21-23, BOX 27314, 102 54 STOCKHOLM
TELEFON 08-670 26 00
www.stockholmshamn.se info@stockholmshamn.se

