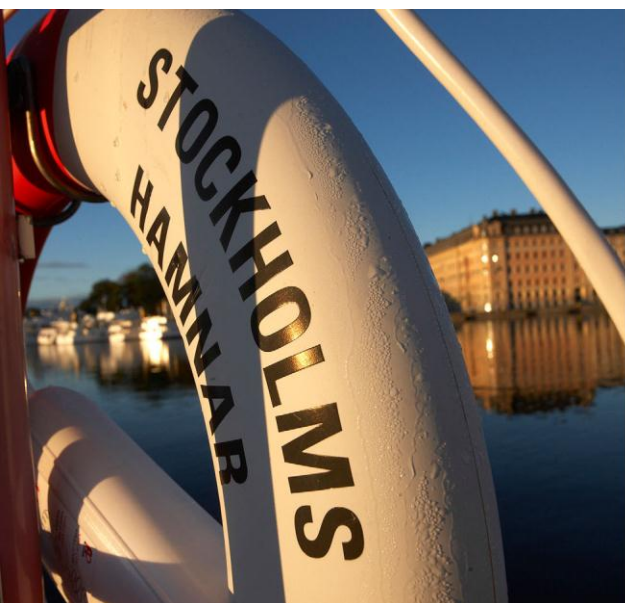


Strategisk inriktning

Förslag till budget 2016 och inriktning för
2017 och 2018

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnar

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

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

Stockholms Hamnars mission

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

Stockholms Hamnars vision

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

Varuförsörjning:

- Vi är en konkurrenskraftig länk för Stockholmsregionens varuförsörjning.
- Effektiva och säkra hamnar gör det möjligt för gods att distribueras vidare via vatten, spår och väg i en hållbar logistikkedja.

Passagerare:

- Vi bidrar till att sjöburna resenärer, besökare och stockholmare känner sig välkomna och trygga vid våra terminaler och kajer.
- På ett hållbart sätt bidrar vi till att utveckla besöksnäringen i Stockholmsregionen.

Fastigheter:

- Vi är en professionell hyresvärd som utvecklar och förvaltar unika, hamnnära och hållbara fastigheter.
- Genom innovativa lösningar ger vi kunderna förutsättningar att agera hållbart.

Stockholms Hamnars affärsidé

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

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

Ägardirektiv för 2015 – 2016

Stockholms Hamnars ägardirektiv för åren 2015-2016 sammanfattas enligt följande:

Bolaget ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbar tillväxt. Hamnen och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i city-nära lägen. Stockholms hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen. Stockholms Hamn AB har också en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssnings-trafiken i Östersjön. Verksamheten ska stimulera, och vara ett föredöme för, ett miljövänligt transportarbete.

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

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed spelar sjöfarten en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning. Transporter med sjöfart ska så långt som möjligt samordnas med järnväg i ett trafikslagsövergripande system.

Stockholms Hamn AB ska medverka till att målen i färdplanen för en fossilbränslefri stad 2040 uppnås. Att minska utsläppen från fartyg som ligger i hamn i staden är därför angeläget. Bolaget ska fortsätta arbetet med att differentiera hamnavgifter för att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarfull avfallshantering.

Stockholms Hamn AB har i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen utrett möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden. De nuvarande arrendeaftalen gäller till och med år 2019. Arbetet ska inriktas på långsiktiga och miljö-mässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning av bränsleprodukter. Stockholms Hamn AB ska förbereda utveckling av Loudden för annan verksamhet. Stadens kajer ägs och driftas av olika parter inom staden. Flera andra aktörer

såsom Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen äger också mark vid vattnet.

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

Stockholms Hamn AB bedriver ett viktigt arbete för att skapa en robust stad i ett förändrat klimat, och ska tillsammans med berörda nämnder och bolagsstyrelser presentera en sårbarhetsanalys för Stockholms vattennivå.

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

Stockholms Hamn AB ska arbeta för att alternativa bränslen ska tillhandahållas för fartyg. Detta är också i linje med EU:s politik som kommer att kräva att de så kallade TNT-hamnarna (TNT= transnationellt nätverk) ska ha minst ett tillgängligt alternativ till diesel. Färjor och kryssningsfartyg bör, så långt möjligt, elanslutas i hamn för att minska luftföroreningar och buller. Stockholms Hamn AB ska aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar.

Ägardirektiv 2015-2017

- i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen förbereda avveckling av oljeverksamheten vid Loudden
- fortsätta arbetet med pågående projekt och fortsätta utvecklingen och leda upp-rustningen av stadens innerstadskajer
- tillgängliggöra stadens kajer och delta i det fortsatta arbetet med implementering av en stadsövergripande kajstrategi
- stadens kajer ska i hög utsträckning vara en del av den levande stadsmiljön
- utveckla kryssningstrafiken
- tillsammans med Stockholm Business Region bidra till besöksnäringen
- vara aktiva i utvecklingen av person- och kollektivtrafik på vatten
- verka för ett ökat bostadsbyggande
- fortsätta arbetet med att utveckla och förädla bolagets fastigheter samt effektivisera driften av bolagets byggnader och anläggningar
- fortsätta arbetet med differentierade hamnavgifter som syftar till att minska utsläpp och buller samt åstadkomma en ansvarsfull avfallshantering
- beakta effekter av ett förändrat klimat
- utarbeta sårbarhetsanalys för Mälaren och Saltjöns vattennivå

- fortsätta arbetet med att minska administrativa och indirekta produktionskostnader
- verka för kraftigt ökade möjligheter för järnvägstransporter från och till hamnarna
- följa upp av kommunfullmäktige beslutade indikatorer.

Marknadsförutsättningar

Svensk export växer långsammare än normalt och är inte samma draglok som vid tidigare återhämtningar. Det är framförallt i euroländerna som efterfrågan på svenska varor och tjänster är svag. Stockholms Hamnars största intäkter från passagerare och gods kommer från trafiken mellan Sverige och Finland. Här finns det anledning till viss försiktighet i prognosen. Den finska centralbanken uttalade nyligen oro för Finlands ekonomi. Den skarpa nedgången i telekom- och pappersindustrin i Finland kräver betydande strukturella förändringar för att Finland ska undvika stora framtida underskott i sin stadsbudget. Ett annat orosmoment är den ryska situationen vilket ökar osäkerheten.

Färjepassagerare

Faktorer som påverkar det minskade antalet passagerare är det konkurrerande lågprisflyget, vilket märks på antalet svenska passagerare. Rederierna är medvetna om detta och tittar på andra marknader så som Ryssland och Kina. Rederiet Tallinksilja halverade sin trafik på Riga då man i augusti 2014 flyttade ett av sina fartyg till linjen Helsingfors – Tallinn. Man ser framför allt en vikande passagerarevolym mellan Stockholm och Finland, speciellt på linjen till Åbo, vilket bland annat antas bero på att färre finsättningar reser.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal färjepassagerare (milj)	10,9	10,5	10,5	10,5	10,5

Kryssningstrafiken

Man ser en ökning i bruttotonnaget vilket indikerar att fartygen blir större. Även antalet turnarounds ökar mycket. Fartyget Costa Luminosa har exempelvis valt att byta passagerare 16 gånger i Stockholm under 2015.

Kryssningsrederierna menar att Östersjöregionen är en stark marknadsplats och de ser ingen minskad närvaro i framtiden. De har en bra förtjänst per såld biljett samtidigt som regionen får högt betyg av passagerarna. Samtidigt följer de bekymrat utvecklingen i Ryssland. Eventuella handelssanktioner kan innebära svårigheter för fartygen att köpa

bränsle i St Petersburg. De menar även att speciellt de nordamerikanska passagerarna kan känna olust inför ett besök i St Petersburg om utvecklingen i Ryssland försämras.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	Rev bu	prognos	prognos	prognos
Antal kryssningspassagerare (tusental)	877	910	935	950	960
Antal kryssningsanlöp	264	256	260	260	260

Färjegods

Vi prognostiserar oförändrad volym 2015 och liten ökning 2016 som en följd av att tillväxten i Sverige och Finland väntas öka något med start 2015. Det är troligt att marknaden, som en följd av rederiernas höjda bränslepriser (svaveldirektivet), kommer att styra mot kortare sjötransporter. En trolig vinnare blir Kapellskär. När ombyggnationen av Kapellskärs Hamn är klar prognostiserar vi därför för ytterligare ett dagligt anlöp i Kapellskär. Vi tror på fortsatt tillväxt under 2017 och 2018, baserat på befolkningstillväxt samt därmed ökat byggande och konsumtion.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Färjegods (miljoner ton)	6,2	6,2	6,3	6,8	7,0

Container

Rederierna grupperar sig i allt större allianser, satsar på större fartyg och söker skalfördelar för att reducera kostnaden per transporterad container. Antal anlöp har minskat sedan CMA-CGM och Unifeeder beslutat dela fartyg med Team Lines. Detta har dock inte påverkat volymerna negativt. Det framgångsrika samarbetet med Hutchison Port Holdings är avgörande för CTF:s framtida tillväxt. Deras globala rederikontakter är mycket värdefulla.

Vi tror på fortsatt tillväxt under perioden, drivet av ökad konsumtion och ökad miljömedvetenhet, där sjövägen nära slutkonsumenten blir en framgångsfaktor för importörerna.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Antal TEU över kaj (1000 tal)	51	52	55	60	65

Bulk

Bulken prognostiseras ligga på en relativt oförändrad nivå under perioden, med undantag för en kraftig ökning av energibulk (flis) som börjar komma in till Fortums nya kraftvärmeverk under från 2016. De tillkommande flisvolymerna innebär att energibulken ökar medan övrig bulk sannolikt kommer att vara oförändrad jämfört med budget 2015. Lantmännens verksamhet i Frihamnen kommer troligtvis att fortsätta i blygsam omfattning och därmed inte påverka de totala volymerna nämnvärt.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	budget	Prognos	prognos	prognos
Energibulk (miljoner ton)	0,9	1,1	1,4	1,6	1,6
Övrig bulk (miljoner ton)	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7

Upplåtelse (Fastighet)

Marknaden

Lokalmarknaden i Stockholm har en stark koppling till den allmänna ekonomiska utvecklingen. Marknaden präglas för närvarande av en fortsatt stabil men positivt avvaktande utveckling av hyror och oförändrade, eller svagt sjunkande, vakansgrader.

Kontorshyresnivåer och vakansgrader är nu tillbaka på samma nivåer som före finanskrisen 2008. Trenden med att större företag flyttar ut från city till mer perifera lägen står sig och allt fler passar även på att skapa aktivitetsbaserade kontor för att effektivisera sin lokalanvändning. 1960- och 1970-tals kontorsbebyggelse byggs om eller rivs till förmån för mer effektiva kontor eller omvandlas till bostäder efter planändring.

Övergripande strategier

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

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

Strategier för byggnaderna

Arbetet med utveckling av fastighetsbeståndet bygger på de upprättade strategierna för de större byggnaderna. Strategierna kommer att leda till en ökning av tomma lokaler för anpassning till nya verksamheter, där lokalernas uthyrningstid förlängs för att kunna få hyresgäster som matchar byggnadernas strategier. Med början 2017 sker uthyrning av lokalerna i den färdigställda Värtaterminalen.

Stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden innebär att ett tjugotal byggnader i Frihamnen, främst skjul, kommer att behöva rivas om några år. För de verksamheter som måste flytta utreder Stockholms Hamnar alternativa lokaler för dem. En trend i lokalbeståndet är att befintliga hyresgäster vill effektivisera och profilera sina lokaler. En generell hyressättningsmodell för tilläggshyra har tagits fram för att underlätta detta.

Miljöarbete med energi i fokus

Stockholms Hamnar invigde en solcellsanläggning 2013 på 200 kW på Magasin 6. Under 2014 uppförde hamnen en ytterligare anläggning, i Nynäshamn, på 100 kW. Under 2015 planeras ytterligare en anläggning i Frihamnen. En översiktlig inventering av byggnadernas tak visar att kapaciteten kan byggas ut till 1 MW på de befintliga taken i hamnen.

Investeringar

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

Underhåll

De senaste åren har fastigheters underhållsbudget legat på cirka 20 Mkr. Denna kommer att behöva öka till cirka 25 Mkr då flera byggnader i Nynäshamns Hamn har ett eftersatt underhåll.

Drift

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

Kapellskär och Nynäshamn

I Kapellskär ses inga ändrade investerings- eller underhållsbehov utöver den stora ombyggnad som kommer att ske av hamnen. Däremot kommer en del resurser krävas i Nynäshamn både gällande underhåll av byggnader och också investeringar i energieffektiviseringsprojekt.

	2014	2015	2016	2017	2018
	utfall	budget	prognos	prognos	prognos
Hyror och arrenden (mkr) (exkl serviceintäkter och hyror för båtplatser)	195	201	197	207	209
Underhåll	17	25	25	25	25

Stora investeringsprojekt

Stockholms Hamnar har en strategisk betydelse för Stockholmsregionen med sitt centrala geografiska läge i Östersjöområdet. För att möta behoven i denna växande region har Stockholms stad tagit fram en vision om hur framtidens moderna hamn kan möta stadens behov. Arbetet konkretiseras framför allt genom utvecklingsprojekten Stockholm Norvik Hamn, utbyggnaden av Värtapiren och utvecklingsprojekt Kapellskärs Hamn.

Stockholm Norvik Hamn

Arbetet med att utvidga hamnen i Nynäshamn med Stockholm Norvik Hamn fortsätter. Hamnen planeras som containerhamn och rorohamn. Den exploaterade ytan är 44 ha med en kajängd på cirka 1 400 meter. Antal kajlägen är sju stycken och har ett maxdjup vid containerkajerna på 16,5 meter. Ansökan om tillstånd till utbyggnad och drift av Stockholm Norvik lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen beslöt i december 2010 att ge tillåtighet till byggande och drift av hamnen samt att återförvisa ärendet till miljödomstolen för fastställande av villkor. Efter att Högsta Domstolen i april 2012 avslagit motparters yrkande om prövningstillstånd har målet återupptagits i mark- och miljödomstolen för fastställande av villkor. Mark- och miljödomstolen beslöt i dom den 10 oktober 2014 ge tillstånd och meddelade villkor för byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor. Domen har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen av motparter med begäran om prövningstillstånd. Byggstart kan ske tidigast under 2015.

Värtapiren

Ombyggnaden av hamnen möjliggör stadsutvecklingen i Valparaiso och södra Värta-hamnen inom norra Djurgårdsstaden. Utbyggt område är 85 000 kvm. Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1 200 meter kaj. Hamnytan blir totalt 131 000 kvm, vilket är en lika stor yta som hamnen har i Värtan idag. Hamnen får en direkt anslutning till Norra Länken, Spårväg City och handelsplatsen i kvarteret Valparaiso. Under hela ombyggnatio-

nen kommer färjetrafiken till och från Värtapiren att fungera kontinuerligt. Ombyggnaden sker i tre etapper och beräknas ta cirka fyra år.

Kapellskär

I Kapellskärs Hamn pågår en modernisering av hamnen, vilket innefattar bland annat bygget av en ny pir med två nya färjelägen. Syftet med moderniseringen är att möta marknadens behov samt få en säkrare, effektivare och mer miljöpåpassad hamn med bättre arbetsmiljö. De nya färjelägena kommer att kunna ta emot upp till cirka 200 meter långa fartyg. Dessutom muddras hela hamnen för större och mer djupgående båtar. Under oktober 2013 startade arbetet i Kapellskär.

Övriga investeringar

Utöver Stockholms Hamnars tre stora investeringsprojekt sker ytterligare investeringar under perioden. Arbetet avser i korthet utökning av kryssningskapacitet i Stockholm och Nynäshamn samt hyresgästpassningar

Styrning av verksamheten

Stockholms Hamnar samlar företagets åtaganden i en övergripande affärsplan. Stockholms Hamnar strävar efter att bli ett företag med fokus på hållbarhet.

Arbetet med hållbarhet för Stockholms Hamnar innebär att:

- tydliggöra arbetet mot kunder och samarbetspartners
- lyfta fram de sociala delarna inom till exempel upphandling, HR- och arbetsmiljöfrågor
- fortsätta miljöarbetet
- mäta och följa upp hållbarhetsindikatorer för att se utvecklingen

Resan mot en hållbar verksamhet startade med en omarbetning av vision och mission (se sidan 2) för att ge en tydlig målbild av ett hållbart Stockholms Hamnar 2030. Denna målbild – mission, vision samt visionsbeskrivningar – konkretiseras i ett antal långsiktiga mål. De långsiktiga målen är inom områdena:

- Kunder, intressenter och samarbetspartners
- Verksamhet
- Medarbetare
- Passagerare
- Varuförsörjning
- Fastigheter

De långsiktiga målen bryts ner i kortsiktigare och mer konkreta verksamhetsmål vilka sedan avdelningar och enheter planerar aktiviteter mot för 2015 samt kommande år.

Under perioden kommer Stockholms Hamnar att arbeta med följande frågor:

- Kundrelationer och marknadsbearbetning
- Varumärkesbyggande
- Kunskap hos beslutsfattare och myndigheter om SH
- Lönsamhetsprojektet
- Genomföra de stora projekten
- Förbereda drifttagandet av de nya hamnanläggningarna, Värtapiren & Kapellskär
- Utöka kryssningskapaciteten
- Utveckla befintlig hamninfrastruktur
- Utveckla befintliga byggnader
- Effektiv internkommunikation
- EU-finansiering Värtan och Kapellskär
- Sociala aktiviteter

Tillståndspliktig verksamhet

Koncernen Stockholms Hamnar bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i moderbolaget och båda dotterbolagen. Tillståndsplikten avser den del av koncernens verksamhet som utgörs av hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger fartygstrafik med en bruttodräktighet på minst 1 350. Hamnverksamheten innebär främst en påverkan på den yttre miljön genom utsläpp till luft och vatten samt buller.

Stockholm

Värtahamnen-Frihamnen

För Värtahamnen-Frihamnen lämnade miljööverdomstolen* i februari 2011 tillstånd till fortsatt drift av hamnen samt tillstånd till byggande av utbyggd Värtapir samt kryssningskaj i Frihamnen (Kaj 3). Efter att Högsta domstolen i juni 2012 avslagit motparters yrkande om prövningstillstånd har ombyggnaden av Kaj 3 i Frihamnen genomförts och för Värtapiren påbörjats. Prövotidsutredning för bland annat buller har lämnats in och Stockholms Hamnar avvaktar nu Mark- och miljödomstolens ställningstagande.

På Frihamnspiren planeras för ett nytt kryssningsläge (Kaj 627). Tillstånd till ändrad hamnverksamhet lämnades av Stockholms Stad i mars 2014 och Länsstyrelsen beslöt i december 2014 att avslå motparts överklagande. I februari 2015 beslöt Länsstyrelsen godkänna gjord anmälan om vattenverksamhet.

Loudden

För Loudden har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i januari 2011. Efter överklaganden har ärendet slutligt avgjorts av Mark- och miljööverdomstolen som i februari 2015 meddelat dom.

Skeppsbron-Statsgården

För Skeppsbron-Statsgården (inklusive Masthamnen) har tillstånd för hamnverksamheten meddelats av miljöprövningsdelegationen i februari 2013. Mark- och miljödomstolen har i april 2014 meddelat dom.

Södra Hammarbyhamnen (del av)

För del av Södra Hammarbyhamnen har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i oktober 2011.

Nybrokajen (del av)

För del av Nybrokajen har tillstånd till hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i mars 2014.

Nynäshamn

Nynäshamns Hamn

För Nynäshamns Hamn har tillstånd för hamnverksamhet meddelats av miljöprövningsdelegationen i beslut i juni 2008 samt av Miljödomstolen* i mars 2010. Under 2013 har slutliga villkor för buller meddelats.

Stockholms Hamn AB planerar att i Nynäshamns hamn ändra del av verksamheten genom att anlägga en rörlig gångbrygga för att kunna att emot kryssningsfartyg med en bruttodräktighet om högst 165 000. Under november 2014 har ansökan om ändring av tillstånd till hamnverksamhet lämnats in till miljöprövningsdelegationen. Även anmälan om vattenverksamhet har gjorts till länsstyrelsen.

Utbyggnad Stockholm Norvik

Stockholms Hamn ansöker om att bygga en container- och rorohamn på Norvikudden i Nynäshamn. Ansökan lämnades in i februari 2007. Miljööverdomstolen* beslöt i december 2010 att ge tillåtlighet till byggande och drift av hamnen samt att återförvisa ärendet till Miljödomstolen* för fastställande av villkor. Efter att Högsta Domstolen i april 2012 avslagit motparters yrkande om prövningstillstånd har målet återupptagits i Mark- och miljödomstolen för fastställande av villkor.

Mark- och miljödomstolen beslöt i dom den 10 oktober 2014 ge tillstånd och meddelade villkor för byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor. Mark- och miljödomstolen beslöt i dom den 10 oktober 2014 ge tillstånd och meddelade villkor för

byggnation och drift samt dispens för dumpning av muddermassor. Domen har överklagats av motparter till Mark- och miljööverdomstolen som meddelat prövnings-tillstånd.

Kapellskär

Kapellskärs Hamn

För Kapellskärs Hamn har tillstånd till hamnverksamhet meddelats 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.

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

Ekonomisk utveckling

Koncernen (Mkr)	2014	Budget 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
Hamnavgifter	396,0	384,0	410,0	429,9	440,3
Hantering	49,0	47,0	50,0	54,0	57,0
Hyror / Arrenden Fastighet	201,2	208,0	204,1	214,5	216,6
Servicejänster	33,0	37,0	37,0	38,0	41,0
Diverse	41,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Eliminering internfakturering	-7,0	-7,0	-7,0	-7,5	-8,0
Summa intäkter	713,2	701,0	726,1	760,9	778,9
Underhållskostnader	-90,0	-93,0	-93,0	-90,0	-87,0
Driftkostnader (+1% / år)	-243,0	-252,0	-255,0	-275,0	-278,0
Personalkostnader (+2% / år)	-128,0	-135,0	-138,0	-143,5	-148,0
Avskrivningar	-108,0	-110,0	-113,0	-138,1	-146,8
Rörelseresultat	144,2	111,0	127,1	114,3	119,1
Finansnetto	-36,0	-41,0	-52,1	-64,3	-70,1
Resultat efter finansnetto	108,2	70,0	75,0	50,0	49,0
Investeringar brutto	532	1 300	1 304	1 412	1 235
Upplåning	1 494	2 712	3 443	4 257	5 071
Medelantal anställda	160	155	160	164	165

Resultat, balans och finansiering

Resultat

Intäkterna från hamnavgifter ökar under perioden från 384 Mkr per år 2015 till 440 Mkr år 2018. Ökningen beror på ökade godsvolymer, prisökningar och förändringar i rabattstrukturen. Hyresintäkterna minskar 2016 på grund av vissa lokalanpassningar för att under 2017 öka tack vare att den nya Värtaterminalen står färdig. Hanteringsintäkterna fortsätter att öka. Det är volymtillväxt i främst containerverksamheten. I Kapellskär och Nynäshamn fortsätter antalet förarlösa trailers och omlastningsjobben att öka.

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

Under prognosperioden kommer antalet anställda att öka något i samband med att både utbyggnaderna i Kapellskär och Värtapiren färdigställs. Då Stockholms Hamnar även tar över ansvaret för Värtaterminalen kommer detta att påverka personalantalet. Det är en ökning av personalantalet med cirka fem personer under prognosperioden. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt beräknas under perioden uppgå till i genomsnitt cirka 58 miljoner kronor per år under perioden 2016-2018.

I samband med ombyggnationen av de tre stora anläggningarna kommer underhållskostnaderna för perioden kunna pressas ned. I genomsnitt ligger underhållskostnaderna för perioden på 90 miljoner kronor per år.

Investeringar och finansiering

Totala investeringarna under perioden 2016-2018 planeras till 3 951 miljoner kronor. Av denna total avser 3 200 miljoner kronor de tre stora projekten.

Finansieringen av investeringsutgifterna under perioden sker dels med internt genererade medel och upplåning via Stockholms stads internbank jämte aktieägartillskott 1 000 miljoner kronor från moderbolaget Stockholms Stadshus AB. Stockholms Hamnars checkräkningsskuld ökar från 2 712 Mkr, 2015 till 5 071 Mkr vid utgången av 2018. Dotterbolagets investeringar finansieras genom lån från moderbolaget.