

# Strategisk inriktning

Underlag till budget 2027 och inriktning  
2028-2029

2026-03-31



# Innehåll

1	Stockholms Hamnars uppdrag i Budget 2026 .....	2
1.1	Stockholms Hamnars ägardirektiv 2026 .....	2
	Ett Stockholms som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden .....	3
	Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimatomställning ..	3
	Ett Stockholms med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla .....	4
2	Fokusområden under perioden 2027-2029 .....	5
2.1.1	Affärsutveckling för ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi .....	5
2.1.2	Åtgärder för en ekonomi i balans och strukturella förändringar .....	6
2.1.3	Strategiska inriktningar för nyttjande av mark och framtida kapacitet ..	7
2.1.4	Säkerhet och brottsförebyggande verksamhet .....	9
2.1.5	Höja förmågan inom civil beredskap .....	10
2.1.6	Implementera miljö- och klimathandlingsplanen .....	10
2.1.7	Medarbetare och arbetsmiljö .....	11
3	Marknadsförutsättningar .....	12
3.1	Marknadsområden .....	13
3.2	Sjöfart .....	13
3.2.1	Passagerare .....	13
3.2.2	Gods .....	14
3.2.3	Innerstad- och skärgårdstrafik .....	15
3.3	Fastigheter .....	15
3.4	Investeringar i anläggningar och byggnader .....	16
4	Ekonomisk utveckling .....	18
4.1	Resultat .....	18
4.2	Finansiering .....	21

## 1 Stockholms Hamnars uppdrag i Budget 2026

Stockholm är en sjöfartsstad och stadens hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen. Stockholms Hamn AB har, som en av världens största passagerarhamnar, även en viktig roll i besöksnäringen när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Bolagets verksamhet är en grundförutsättning för regionens varuförsörjning både i vardagen och ur ett beredskapsperspektiv. Verksamheten har påverkats väsentligt av oroligheterna i omvärlden och det är av stor vikt att återhämtning och anpassning till nya förhållanden kan ske för fortsatt tillväxt. Verksamheten ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete. Särskild vikt ska läggas på klimatsmarta transporter vid den nya hamnen Stockholm Norvik Hamn.

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

Bolaget bedriver en verksamhet med ansvar för en ytterst viktig funktion för infrastrukturen i Stockholm. Stockholms hamnar är en kritisk del av Sveriges civila försvar genom sin roll i att säkerställa försörjningsflöden av livsmedel, bränsle och andra samhällsviktiga varor vid kris eller krig. I återuppbyggnaden av totalförsvaret har hamnens funktion som logistiknav i Östersjöregionen fått ökad betydelse för att upprätthålla samhällets motståndskraft. Detta innebär att bolaget behöver ha ett systematiskt säkerhetsarbete, god motståndskraft och ett kontinuerligt arbete med förmågehöjande åtgärder.

Bolagets anläggningar utgör porten till Stockholm för besökarna och det är viktigt att dessa är trygga, tillgängliga och välkomnande. Bolagets utmanande ekonomiska situation kräver aktsamhet om resurserna, fokuserad samverkan för att öka intäkter samt strategisk planering för framtiden.

Bolaget ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en hållbar sjöfart, besöksnäring och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt.

### 1.1 Stockholms Hamnars ägardirektiv 2026

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. Stockholms Hamnars uppdrag är att arbeta utifrån följande inriktningsmål och ägardirektiv (för 2026):

### ***Ett Stockholms som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden***

- bidra till tillskapandet av fler bad- och bastuplatser i Stockholm

### ***Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimatomställning***

- succesivt implementera åtgärder kopplat till stadens miljö- och klimatstyrdokument
- implementera åtgärder som gör Stockholms hamnar till hållbar premiumdestination för internationell kryssning, exempelvis genom att vidareutveckla incitamentsmodeller för elanslutning av kryssningsfartyg, främja insatser som möjliggör effektiv hantering av grå- och svartvatten inklusive sophantering i anslutning till kryssningsfartygen samt övriga hållbarhetsåtgärder för att Stockholm ska ligga i yttersta framkant jämfört med andra hamnar i Östersjön
- i genomförandet av *Kajstrategi för Stockholms stad* tillsammans med berörda nämnder sträva efter att effektivt och serviceinriktat möta intresset för etableringar och deltagande i utvecklingen av stadens kajer med särskilt fokus på att skapa förutsättningar för stadsliv och rekreation utmed Söder Mälarstrand
- möjliggöra för elektrifiering av, stimulera och underlätta för den kommersiella sjöfarten och stuveriverksamheten i samarbete med bolagets kunder
- vidta åtgärder för en fossilbränslefri sjöfart och verka för alternativa drivmedel
- verka för hållbara och effektiva godstransporter i enlighet med stadens godstrafikplan
- verka för en etablering av ytterligare Gröna Sjöfartskorridorer med relevanta aktörer
- tillsammans med trafikinämnden arbeta för att öka överflytten av gods från väg till vatten
- utveckla Stockholm Norvik Hamn till en innovativ HUB med hamnnära infrastruktur för elektrifiering, framtida bränslen och mer hållbara godstransporter på land och vatten i Stockholm och Mälardalsregionen
- tillsammans med Stockholms Stadshus AB och Stockholm Exergi AB utreda Stockholm Norvik Hamn som ett möjligt logistiknav för mellanlagring av avskild koldioxid samt möjligheterna för framtida CCU
- kartlägga investeringar för att stödja sjöfartens omställning
- verka för fossilfria anslutningar till alla hamnar inklusive bättre järnvägsförbindelser till och från Norvik
- Säkerställa att de kommunala bolagen inventerar var det lämpar sig att installera solceller på stadens tak samt planerar för att installera solceller under mandatperioden för att öka den lokala elproduktionen

### ***Ett Stockholms med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla***

- verka för att Stockholms hamnars corehamnstatus återspeglas i såväl regional som statlig planering
- fortsätta arbetet med långsiktig strategisk utveckling och förädling av bolagets fastigheter, vårda byggnader som har kulturhistoriska värden och verka för en mångfald av verksamheter samt effektivisera driften av byggnader och anläggningar
- medverka till att stadens mål om bostadsbyggande uppfylls samtidigt som den rörliga sjötrafiken och möjligheten att utveckla hamnverksamheten för transport- och besöksnäring värnas
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Frihamnen med fokus på stadsutveckling i södra delen av Norra Djurgårdsstaden och modern, stadsnära sjöfart. Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden ska senast under första halvåret 2026 sluta ett intentionsavtal för att marken på Frihamnspiren ska övergå i bolagets ägo. Parterna ska senast under första halvåret 2026 även sluta ett intentionsavtal om exploateringsnämndens finansiering av elanslutning i Frihamnen. Under kommande år kommer många frågor som rör framtiden för Energihamnen att beslutas. När dessa frågor har resulterat i tydliga ställningstaganden finns det anledning att fortsatt utreda huvudmannaskapet för marken med syfte att den ska föras över till Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn AB ska i samarbete med exploateringsnämnden vidta åtgärder för ökat värdeskapande i fastigheterna i syfte att långsiktigt minska bolagets skuldsättning. Stockholms Hamn AB ska överföra Magasin 5 till S:t Erik Markutveckling AB
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden delta i planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Stadsgården/Masthamnen med fokus på sjöfart och förstärkta stråk. Området kring Stadsgårdskajen ska hållas tillgängligt för kultur och nöjesliv redovisa ett förbättrat ekonomiskt resultat genom ökade intäkter i de segment där detta är möjligt
- delta i arbetet inom stadens sektorsorganisation för civil beredskap
- samverka med regionen kring planering för utökat kollektivt resande på stadens vatten samt kring förbättrad sammanbindning mellan olika färdslag
- verka för att de stockholmare som bor på båt vid stadens kajer ska kunna göra det på ett bra och ordnat sätt
- Redogör för hur bolaget arbetar öka graden av egenfinansiering i syfte att minska skuldutvecklingen. I detta ingår att arbeta för att innehavet av fastigheter bidrar till att planerade investeringar kan genomföras med bibehållen finansiell styrka och med låg finansiell risk samtidigt som stadens kapacitet och förmåga att tillhandahålla effektiva och ändamålsenliga verksamhetslokaler utvecklas

Kopplat till dessa ägardirektiv genomför Stockholms Hamnar ett antal aktiviteter, utpekade av kommunfullmäktige, tillsammans med andra verksamheter inom Stockholms stad. Samtliga ägardirektiv för 2026 är under planering eller genomförande. Frågor kring såväl bolagets ekonomiska stabilitet som hållbarhetsarbete är i särskilt fokus.

## 2 Fokusområden under perioden 2027-2029

Under den kommande treårsperioden kommer Stockholms Hamnar arbeta med följande fokusområden:

- Affärsutveckling för en ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi
- Åtgärder för en ekonomi i balans och strukturella förändringar
- Strategiska inriktningar för nyttjande av mark och framtida kapacitet
- Säkerhet och brottsförebyggande verksamhet
- Höja förmågan inom civil beredskap
- Implementera miljö- och klimathandlingsplanen
- God arbetsmiljö och nöjda medarbetare

### 2.1.1 Affärsutveckling för ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi

Stockholms Hamnar verkar på en transportmarknad med konkurrens både från andra transportslag och från andra hamnar. Bolaget kommer fortsatt arbeta aktivt med affärsutveckling, både genom att bredda affären i nya segment, utveckla nya affärsområden och genom att än mer effektivt nyttja befintlig infrastruktur, i syfte att stärka konkurrenskraften och bolagets ekonomi.

Ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi är viktigt både för bolagets möjlighet att nå en ekonomi i balans. Det är också av stor betydelse för det fortsatta arbetet med att ställa om till en hållbar verksamhet och för att nå bolagets egna och Stockholms stads miljömål.

Bolaget bedriver systematiskt marknadsarbete för att utveckla befintliga och hitta nya affärer, inom alla segment – passagerare (kryssning, färjor), gods (roro, container, bulk, projektlaster) och fastighet. Exempel på nya typer av affärer är stenutlastningen i Norvik och hantering av projektlaster där sjöfarten är möjliggörare. Bolaget avser att fortsätta arbete för att hitta den typen av nya affärer och samtidigt värna om den befintliga trafiken

På passagerarsidan bedrivs ett viktigt arbete för att främja Stockholm som destination och verka för etableringen av linjer mellan länderna i Östersjön. Stockholms Hamnar stärker sin samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter.

Överflytt av godstransporter från väg till sjö har en potential att öka transporteffektiviteten och därigenom avlasta vägnätet och minska utsläpp. Att verka för överflytt från väg- till sjötransporter är därför avgörande för såväl ett sammanvägt effektivt transportsystem och för hållbara transporter.

I ett kunskapsunderlag som bolaget tog fram under 2025 påvisas att hamnar endast har begränsad möjlighet att direkt påverka valet av transportslag eller genomförande av

åtgärder för ökad överflytt av godstransporter från väg till sjö. Stockholms Hamnar kommer dock fortsätta att arbeta aktivt för överflytt av gods inom de områden det är möjligt, exempelvis genom att tillhandahålla modern och effektiv hamninfrastruktur samt hantering- och kringsservice; ha god insikt i varuägarnas verksamhet; aktiv dialog med rederier och beslutsfattare, att arbeta för utveckling av logistikpark i Stockholm Norvik Hamn samt att verka för likhet avseende avgifter för transportslagen.

Stockholm Norvik har potential att utgöra ett logistiknav för transporter av koldioxid, som en del i arbetet med Carbon Capture and Storage (CCS). Under den kommande treårsperioden kommer Stockholms Hamnar fortsätta fördjupade utvecklingsdiskussioner med bolagets samarbetspartners AkerBP och HöeghEvi och andra potentiella aktörer, liksom fortsatta detaljstudier och planering.

### **2.1.2 Åtgärder för en ekonomi i balans och strukturella förändringar**

För att möta de nya ekonomiska förutsättningarna har Stockholms Hamnar genomfört ett omfattande anpassningsarbete. Under de senaste fem åren har bolaget arbetat systematiskt med genomlysningar och effektiviseringar, vilket har lett till betydande besparingar inom samtliga delar av organisationen. Dessa åtgärder har bidragit till att bromsa kostnadsökningarna som till stor del drivits av den höga inflationen. Under den kommande treårsperioden kommer det fortsatt att vara fokus på att öka intäkterna och bibehålla kostnadskontroll.

En översyn av underhållsplaner för anläggningarna håller på att uppdateras och tas fram. Detta görs för att få kontroll över anläggningarna samt att se vad som inte genererar en lönsam affär. Även det kommande stora investeringsbehov som föreligger kommer vara utmanande givet den åtstramade investeringsramen som bolaget har satt.

I ägardirektiven för 2023 gavs Stockholms Hamnar uppdraget att tillsammans med bland annat exploateringskontoret ta fram en ny hamnkapacitetsutredning. Utredningens syfte var att ge långsiktiga planeringsförutsättningar för sjöfarten i Stockholm och möjliggöra ett effektivare nyttjande av hamnkapaciteten. Vidare uppdrogs att vara bidragande till att möjliggöra tillskott av byggrätter för bostäder och arbetsplatser samt ge stabila planeringsförutsättningar för pågående stadsutvecklingsprocesser, till exempel Norra Djurgårdsstaden och på östra Södermalm. I och med budgeten 2026 fick bolaget i uppdrag sluta intentionsavtal för att marken på Frihamnspiren ska övergå i bolagets ägo. Arbetet om att ta fram ett slutgiltigt intentionsavtal mellan exploateringsnämnden och Stockholms Hamnar angående kapacitetsutredningen, ägandet av marken, elanslutning av piren samt försäljning av Magasin 5 pågår och väntas beslutas av kommunfullmäktige i juni 2026. Arbetet kring dessa frågor kommer dock pågå under kommande treårsperiod. Överflytt av marken till bolaget kommer innebära att markarrendekostnaden kommer att minska för Stockholms Hamnar och medföra att ett positivt resultat kommer att kunna uppnås snabbare.

Under 2026 kommer Stockholms Hamnar och trafikkontoret presentera en utredning om framtida förvaltning av innerstadskajerna, vilket är ett av ägardirektiven för 2026.

Grundprincipen för vilken organisation som bör förvalta innerstadskajerna är om kajens huvudsakliga funktion är för rörlig eller stillaliggande sjöfart. Kajer med funktion för den rörliga sjöfarten föreslås ligga kvar hos hamnen. Under de kommande tre åren förväntas förvaltningen av delar av innerstadskajerna gå över till trafikinämnden och att markavtalet speglar denna överflyttning.

Mot bakgrund av dessa strukturella förändringar kommer det uppstå behov av att göra förändringar i såväl avtalet om nyttjande av mark för hamnverksamhet som avtalet för drift underhåll, tillsyn av kajer och bryggor, slussar m.m., under avtalsperioden som löper fram till 31 december 2031.

Genom de åtgärder som redan vidtagits och de som planeras fortsätter Stockholms Hamnar arbetet mot en ekonomi i balans. Målet är att uppnå ett positivt resultat med ökad rörelsemarginal, där investeringar finansieras av kassaflödet från den löpande verksamheten och låneskulden gradvis minskar. Stockholms Hamnars ambition är att kunna leverera ett överskott och bidra till stadens ekonomi genom koncernbidrag. För att detta ska vara möjligt krävs fortsatt intäktsökning och strikt kostnadskontroll.

### ***2.1.3 Strategiska inriktningar för nyttjande av mark och framtida kapacitet***

Bolaget tog under 2025 fram strategiska inriktningar för bolagets olika hamndelar. Inriktningarna grundar sig i en genomlysning av de olika hamndelarnas funktion, tekniska status, marknadspotential, förändringstryck, tillstånd och begränsningar bland annat. Bolaget behöver vidare förhålla sig till prognoser och antaganden om ekonomisk utveckling, sjöfartens omställning, ett försämrat geopolitiskt omvärldsläge och nya roller som hamnar kan spela i till exempel omställning av energisystemet, framtida sjöfartsbränslen och nya marknader. Samfällt för bolagets samtliga hamndelar är att verksamheten ska vila på strategier i bolagets miljö- och klimathandlingsplan samt stå rustade inför kommande förändringar såsom exempelvis "Fit for 55".

Under den kommande treårsperioden kommer de strategiska inriktningarna för hamndelarna vara en viktig utgångspunkt för nyttjande av marken, affärsutveckling och långsiktig förvaltning av tillgångar. Särskilt fokus kommer ligga på Nynäshamns hamn, Stadsgården, Masthamnen och innerstadskajerna.

#### **Kapellskär - Godsporten mot öster**

Kapellskärs hamn är en effektiv ropax-hamn där fokuset ligger på rullande gods. Kapellskär är och ska vara en nod för hållbarhet och effektiva flöden. Tillsammans med kommunen och näringslivet kommer hamnen långsiktigt arbeta för att få till ett logistikområde som stärker hamnens roll som godsnav. Den prioriterade inriktningen för Kapellskärs hamn är att öka nyttjandegraden i terminalbyggnaden samt att öka intäkterna från uthyrning av markområden och eventuella ytterligare färjekunder. Bolaget ska arbeta



vidare med de innovations- och utvecklingsprojekt inom batteri, energi- och drivmedelsområdet som pågår och prioritera deltagande i flera relevanta projekt inom området. Kapellskärs hamn kan även vara relevant för att vara mottagningspunkt för el från havsbaserad vindkraft.

### **Energihamnen - Citynära industri med sjötransporter**

Energihamnen är ett unikt industriområde med kajinfrastruktur för sjötransporter, väg och järnväg. Den prioriterade inriktningen för Energihamnen är att säkerställa långsiktig lönsamhet i verksamheten, möjliggöra Heidelberg materials och Stockholms Exergis affärer samt att utreda den långsiktiga användningen av den så kallade drivmedelstomten. Denna del av området bör användas för att kunna tillhandahålla fossilfritt bränsle för sjöfarten.

### **Värtahamnen - Den moderna färjehamnen**

Värtahamnen är en av världens modernaste ropax-hamnar med en effektiv hantering av gods och passagerare. Den prioriterade inriktningen för Värtahamnen är att överväga flytt av mer trafik till hamnen genom att möjliggöra för mer trafik samt att långsiktigt öka volymerna av godstrafik. Möjligheter att använda Värtahamnen för militärfartyg och mindre kryssningsfartyg bör utredas. Värtahamnen har mycket goda anslutningar till europavägnätet och järnväg. Värtahamnen ska vara en självklar och spännande del av Norra Djurgårdstaden varför stadsmiljöfrågor och tillgänglighet till kollektivtrafik kommer vara fokusfrågor under 2026.

### **Frihamnen - Den urbana kryssningspiren och stadens Natohamn**

Frihamnen är ett attraktivt område med spännande byggnader med blandad användning och en hamn med unika möjligheter att kunna ta emot stora fartyg som internationella kryssningsfartyg och specialfartyg som exempelvis projektlasters och militärfartyg. Den prioriterade inriktningen för Frihamnen är att förädla fastighetsbeståndet och öka uthyrningen samtidigt som den rörliga sjöfarten utvecklas i symbios med omkringsliggande stadsutveckling. Frihamnen har potential att utvecklas till ett maritimt centrum med olika verksamheter inom sjöfartsnäringsen.

### **Stadsgården - Attraktivt sjöfartsläge mitt i city**

Stadsgården och Masthamnen är en attraktiv kryssningsdestination och en nod för tät färjetrafik med en viss övervikt på passagerartrafik. Godstrafiken till Åbo och Helsingfors är ett komplement till passagerartransporterna. Stadsgården ska vara en självklar och spännande del av Södermalm. Den prioriterade inriktningen är att utveckla terminal och landtyor genom samarbete med olika aktörer inom och utanför Stockholms stad. Stadsgården ska utvecklas för hamnverksamhet och stadsutveckling med fokus på förstärkta stråk. Platsen ska finnas tillgänglig för kultur och nöjesliv.

### **Stockholm Norvik - Gods och innovationshamnen**

Stockholm Norvik Hamn är en för regionen viktig och automatiserad containerterminal och en effektiv ropax-hamn. Den prioriterade inriktningen för Stockholm Norvik är att

utveckla hamnen för nya affärer både på land och till sjöss. Flöden av godstrafik bör långsiktigt koncentreras till Stockholm Norvik och bolaget ska delta i aktiveringen av logistiktor i anslutning till hamnen. Nyttjandet av järnvägen bör öka markant. I enlighet med ägardirektiv kommer bolaget arbeta för att utveckla Stockholm Norvik Hamn till en innovativ hubb med hamnnära infrastruktur för elektrifiering, framtida bränslen och mer hållbara godstransporter på land och vatten. Bolaget ska sträva efter att etablera en nod för infångad koldioxid i Stockholm Norvik.

### **Nynäshamn - Fastlandets Gotlandshamn**

Nynäshamns hamn är en knutpunkt för trafiken till Gotland. Hamnen har fokus på passagerartrafik med unik anslutning till pendeltåg och komplement av godstrafik. Bolaget kommer ta ett helhetsgrepp om Nynäshamns hamn för att säkerställa anläggningens tekniska standard och långsiktiga användning. Det är nödvändigt att vidmakthållande, utveckling och nyttjande av hamnen baseras på bärkraftiga affärsmässiga villkor. Utvecklingen av hamnen behöver ske i nära samarbete med både kunder, kommunen och Trafikverket i rollen som upphandlande myndighet för Gotlandstrafiken. I helhetsgreppet ingår också att utreda hur Destination Gotlands planerade nya katamaran på bästa sätt ska kunna trafikera Nynäshamn.

#### ***2.1.4 Säkerhet och brottsförebyggande verksamhet***

För att motstå hot, angrepp, stöld och sabotage mot bolagets olika verksamheter krävs att bolaget ständigt utvecklar kultur, metoder och verktyg. Bolaget arbetar löpande med att försvåra och förhindra påverkan inom informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet samt inom säkerhetsskydd.

Införsel av narkotika i landet är ett utmanande samhällsproblem som bidragit till den allt mer eskalerande våldsvågen och organiserad brottslighet. En stor del av införseln smugglas i det kommersiella varuflödet via landets hamnar. Bolaget har sedan lång tid tillbaka ett mycket nära samarbete med Tullverket. Stockholms Hamnars inriktning är att arbeta för att motverka tullbrottslighet generellt och arbetet att motverka införsel av narkotika är särskilt viktigt. Stockholms Hamnar kommer fortsatt bidra till arbetet mot organiserad brottslighet genom nära samverkan med Tullverket samt internt arbete mot mutor, korruption och annan otillbörlig påverkan.

De nya, skärpta kraven på informations- och cybersäkerhet i EU:s NIS2-direktiv och den svenska Cybersäkerhetslagen kommer få stort fokus i verksamheten den kommande perioden. Det systematiska informationssäkerhetsarbetet inklusive cybersäkerhet ska utvecklas och fördjupas inom områden såsom riskhantering, incidentrapportering, kontinuitetsplanering och utbildning. Åtgärder behöver också vidtas avseende IT-säkerhet för att säkra öka motståndskraften mot cyberattacker och informationssäkerhetsincidenter.

### **2.1.5 Höja förmågan inom civil beredskap**

Eftersom 90 procent av Sveriges export och import kommer sjövägen har hamnar en central roll för landets varuförsörjning men utgör också stöd till både militär och civil beredskap och säkerhet genom sina strategiska lokaliseringar och vattennära infrastruktur. Hamnarna har därför en allt viktigare roll givet det globala säkerhetsläget.

Stockholms Hamnar bedriver samhällsviktig säkerhet som omfattar bland annat att säkra varuförsörjning till regionen, Mälarens reglering, säkerhet i farleder samt broar och slussar. Bolaget ska också bidra till att säkerställa Försvarmaktens och andra allierades behov av kajkapacitet, både i samband med fredstida värdlandsstöd och vid höjd beredskap och krig.

Stockholms Hamnar har en väl etablerad beredskapsorganisation och prioriterar arbetet med civil beredskap, det vill säga krisberedskap och civilt försvar, högt. Bolaget deltar aktivt i stadens samlade arbete med att bygga upp förmåga inom civil beredskap och arbetar idag med kontinuitetshantering för att öka verksamhetens resiliens. Mot bakgrund av det turbulenta säkerhetspolitiska omvärldsläget, och aviserade satsningar på civilt försvar väntas dessa arbetsuppgifter öka i omfattning. Även Bolagets verksamhet med stöd till Försvarmakten väntas öka under den kommande, både avseende mottagande av NATO-fartyg och planering för värdlandsstöd.

### **2.1.6 Implementera miljö- och klimathandlingsplanen**

Under den kommande treårsperioden kommer Stockholms Hamnar fortsätta att arbeta med att genomföra åtgärder enligt bolagets miljö- och klimathandlingsplan.

Syftet med planen är att lägga fast en riktning på medellång och lång sikt, med milstolpar på vägen, som sedan konkretiseras i de årliga verksamhetsplanerna och budgetbesluten.

Miljö- och klimathandlingsplanen omfattar följande prioriterade miljömål:

- Minskade utsläpp av fossil koldioxid från sjöfartskunderna
- Helt fossilfri egen verksamhet
- Inga utsläpp av fossil koldioxid från den egna truckverksamheten
- Effektivare energianvändning i den egna verksamheten
- Ökad återvinning av avfall från den egna verksamheten
- Hållbar mottagning av fast och flytande avfall från fartyg
- Successiv utfasning från den egna verksamheten av produkter som innehåller skadliga ämnen
- Minskade utsläpp av luftföroreningar från sjöfartskunderna
- Minskade negativa effekter av ljudnivåer

För varje mål har tillhörande strategier identifierats för genomförande och måluppfyllelse och för varje mål är någon avdelning inom Stockholms Hamnar ansvarig.

Exempelvis målen om minskade utsläpp av fossil koldioxid respektive luftföroreningar från sjöfartskunderna omfattas av följande strategier:

1. Genomföra utbyggnad av elanslutning av fartyg vid kaj i enlighet med fastställt plan
2. Utveckla incitament för fartyg som har en hög miljöprestanda
3. Bidra till elektrifiering av den lokala sjötrafiken i Stockholm
4. Verka för förstärkt elnät i Stockholm, Nynäshamn och Norrtälje
5. Genomföra åtgärder/investeringar i infrastruktur i hamnen, eller i hamnens närhet, för förnybara bränslen/e-bränslen/laddning, till följd av sjöfartskundernas satsningar
6. Formera gröna sjöfartskorridorer (över Östersjön)

Exempel på andra strategier för att uppnå miljömålen är:

- Verka för ökat utnyttjande av sjöfart för godstransporter samt flytt av gods från land till sjö
- Arbete för utökad kollektivtrafik på vatten
- Verka för bättre utnyttjande av tågtransporter till och från Stockholm Norvik Hamn
- Arbete i enlighet med beslutad inköpsstrategi för terminaltraktorer
- Arbete i enlighet med Stockholms Hamnars beslutade energistrategi
- Utveckla arbetssätt i projektprocessen för att främja cirkulärt byggande

CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) börjar gälla 2027 och kommer att ställa ytterligare krav på företagens hållbarhetsredovisning. Direktivet ska öka jämförbarheten mellan bolag samt kvaliteten i rapporteringen. Det ska också göra det enklare att investera i mer hållbara företag. Stockholms Hamnars arbete med hållbarhetsrapportering enligt CSRD följer Stockholm stads gemensamma och samlade arbete, där bolaget tillhandahåller underlag till moderbolaget Stadshus AB som träffas av CSRD och som därmed ska upprätta en hållbarhetsrapport.

### **2.1.7 Medarbetare och arbetsmiljö**

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

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

### 3 Marknadsförutsättningar

Ända sedan pandemin har konjunkturutvecklingen varit mycket svårbedömd för bolagets kunder. Trots att det finns tecken på en viss ljusning i ekonomin och med den en ökad efterfrågan på både gods- och passagerartransporter, råder det en fortsatt stor osäkerhet kring den ekonomiska utvecklingen under den kommande treårsperioden. Mot bakgrund av detta är prognoserna försiktigt lagda för hamnens gods- och passagerarvolym.

Långsiktigt kommer utvecklingen för den planerade logistikparken i anslutning av Stockholm Norvik Hamn att vara betydelsefull. Under den kommande treårsperioden kommer godsvolymer att påverkas positivt av stenutlastningen från logistikparkstomten, men även etableringarna av den första delen av fastigheten kommer att ha betydelse för godsvolymer. Bolaget räknar med att tågförbindelser kommer att kunna återupptas till Stockholm Norvik Hamn under perioden med en potential för ökade intermodala transporter som följd.

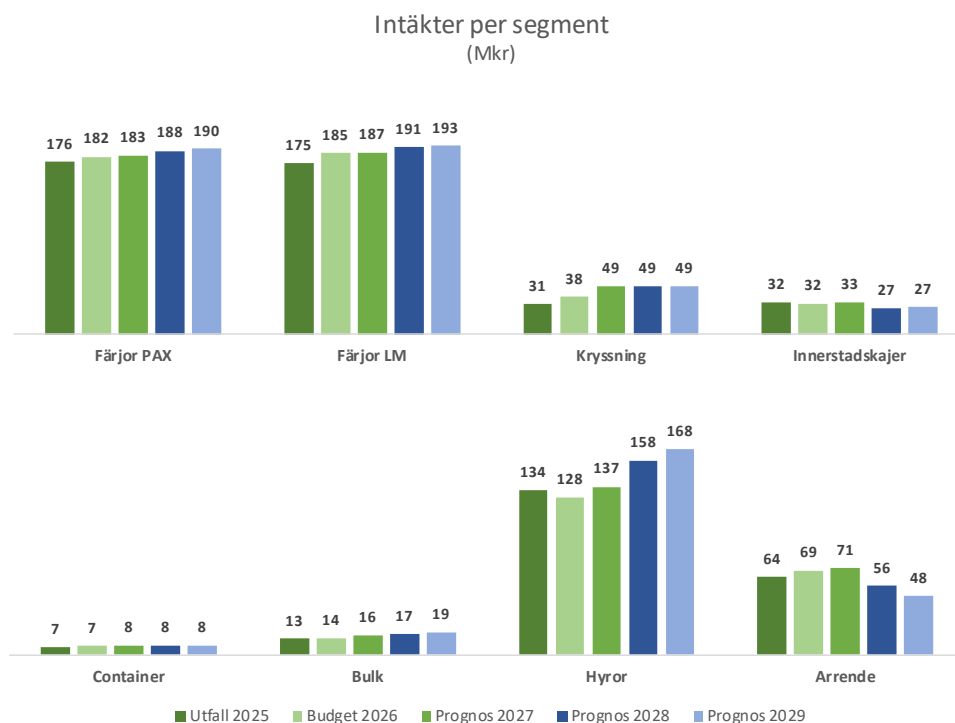
Gällande hyresmarknaden i Värtahamnen och Frihamnen så befinner sig dessa områden i en långsiktig stadsutvecklingsprocess. Utbyggnaden av Södra Värtahamnen och den successiva integrationen med övriga innerstaden stärker områdets strukturella attraktivitet över tid.

På kort och medellång sikt kännetecknas marknaden av längre beslutsprocesser, ökade krav på flexibilitet i hyresavtal samt ett större fokus på driftkostnader. Vakansnivåerna i sekundära kontorslägen är fortsatt förhöjda, medan profilerade och tekniskt robusta lokaler uppvisar bättre absorption.

Stockholms Hamnars konkurrensfördel ligger i de större magasinens karaktär, skala och möjligheten att skapa verksamhetsanpassade miljöer för kultur, design, media och andra kunskapsintensiva verksamheter.

### 3.1 Marknadsområden

*Hamnavgifter, hyror och arrenden, intäkter per segment i Mkr*



### 3.2 Sjöfart

#### 3.2.1 Passagerare

Passagerarvolymerna på färjorna ligger på en relativt stadig nivå. Den kommande treårsperioden är fortsatt svårprognosierad framför allt med tanke på det fortsatta kriget i Ukraina. Det påverkar i första hand passagerarflöden till och från Baltikum.

Rederierna är försiktigt optimistiska men räknar inte med någon tydlig ökning under de kommande tre åren. En förbättrad konjunktur där hushållen får mer i plånboken samt ett avslut på kriget skulle kunna leda till en mer positiv utveckling. Det kan också bidra till att förutsättningarna förbättras för att utöka trafik på linjer som idag inte trafikeras fullt ut samt en återstart av Rigalinjen från Stockholm som i dagsläget är pausad. Den nationella trafiken till Gotland beräknas ha en försiktigt positiv ökning år från år under perioden.

De internationella kryssningarna ökar däremot kraftigt de kommande åren, och det är ett tydligt trendbrott jämfört med bottenåret 2024. Östersjön fortsätter att stärka sin attraktionskraft och locka turister från hela världen och Stockholm står sig mycket stark som destination. Kryssningsfartygen trafikerar numera också Östersjön året runt, där vinterkryssningarna stadigt ökar.

### PAX-UTVECKLING

	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Färjepassagerare betalande (milj)	6,6	6,8	6,9	6,9	7,0
	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Kryssningspassagerare (milj)	0,5	0,5	0,7	0,7	0,7
Kryssningsanlöp	136	158	217	220	220

### 3.2.2 Gods

Efter en period av global osäkerhet, höga räntor och svag byggkonjunktur väntas godsvolymer via Stockholms Hamnar öka gradvis under 2027–2029.

I Stockholm bedöms roro-volymer för Viking Line och Tallink Silja öka försiktigt, medan bulkvolymerna kopplade till Stockholm Exergi förblir stabila med viss uppgång från 2028 i samband med BECCS-projektet.

I Kapellskär väntas Finnlins öka något, medan Tallink Silja och DFDS ligger kvar på nivåer i linje med 2026 års budget. Den geopolitiska utvecklingen i Ryssland–Ukraina kan dock snabbt påverka marknaden.

I Nynäshamn bedöms Gotlandstrafiken vara stabil, samtidigt som Polferries flyttar sina Polenlinjer till Norvik, vilket minskar den internationella trafiken där.

I Stockholm Norvik Hamn väntas containervolymer återhämta sig successivt. En planerad järnvägsförbindelse kan ytterligare stärka utvecklingen genom förbättrad intermodal kapacitet. När både Stena Line och Polferries är verksamma i hamnen skapas synergier som ökar frekvens, flexibilitet och resurseffektivitet. Sammantaget stärks Norviks roll som strategisk nod för internationella transporter.

### GODS-UTVECKLING

	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Färjegods (miljoner ton)	5,9	5,5	6,0	6,0	6,1
	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Antal TEU över kaj (1000 tal)	49,8	53,1	54,0	58,0	62,0
	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Bulk gods (miljoner ton)	1,2	1,7	1,8	2,0	2,2

### 3.2.3 Innerstad- och skärgårdstrafik

Stockholms Hamnar ansvarar för stora delar av innerstadens kajer och hyr ut och förvaltar platser till ett antal kunder inom skärgårdstrafik, fritidsfartyg, kommersiella stillaliggande fartyg samt övrig verksamhet.

Inom regionen pågår ett utredningsarbete för hur den framtida pendelbåttrafiken kan utvecklas. Stockholms Hamnar kommer delta i regionens arbete med att utveckla den vattenburna kollektivtrafiken.

De närmaste åren bedöms skärgårdstrafiken kvarstå på en oförändrad nivå, det baseras på befolkningsutvecklingen i regionen samt utvecklingen inom turismen.

#### INNERSTAD- & SKÄRGÅRDSTRAFIK

	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Hamnavgifter innerstad- & skärgårdstrafik (Mkr)	32,4	31,6	32,5	26,9	27,4

### 3.3 Fastigheter

Lokalhyresintäkterna bedöms öka under perioden 2027- 2029. Ökningen drivs av fullföljda uthyrningar i Magasin 2, 3 och 6, omförhandlingar till marknadsanpassade nivåer samt aktiv förädling av beståndet, främst i Magasin 3.

Efter genomförandet av detaljplanarbetet i Energihamnen och övergången från arrende till tomträtt eller äganderätt minskar de löpande arrendeintäkterna från och med 2028, med ett uppskattat bortfall om cirka 15 miljoner kronor per år. Detta innebär en kortsiktig negativ resultateffekt, men bortfallet kompenseras genom ökade lokalintäkter.

För perioden 2027-2029 bör strategin präglas av finansiell disciplin och tydlig prioritering. Investeringar ska i första hand genomföras där det finns säkerställd efterfrågan och tydlig klusterlogik.

Marknaden premierar idag robust teknisk standard och flexibilitet i planlösning. Utvecklingen av Frihamnspiren och de större magasinerna fokuseras på verksamheter som stärker områdets identitet och bidrar till ett sammanhållet kluster, fortsättningsvis kultur, design, och media premieras.

#### HYROR & ARRENDEN

	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Hyres- & arrendeintäkter (Mkr)	198,1	197,3	207,6	214,4	215,8



### 3.4 Investeringar i anläggningar och byggnader

För prognosperioden beräknar Stockholms Hamnar göra investeringar för totalt 1 000 miljoner kronor. Investeringarna fördelar sig under åren med 350 miljoner kronor 2027, 350 miljoner kronor 2028 och 300 miljoner kronor 2029.

Ett långsiktigt finansiellt mål är att alla investeringar ska finansieras av kassaflödet från den egna löpande verksamheten. Stockholms Hamnar kommer att fortsätta att prioritera bland sina investeringar under kommande år för att kunna hålla den satta investeringsramen. De prioriteringar som gäller är följande:

- Investeringar som genererar intäkter, besparingar och utökade uthyrningsmöjligheter
- Hållbarhetsinvesteringar
- Direkt felavhjälpande eller nödvändiga investeringar

Prioriteringar kommer även göras inom punkterna ovan vid behov.

Stockholms Hamnar kommer främst att fokusera på att investera i bolagets fastighetsbestånd samt att investera för att elansluta fartyg vid kaj. På anläggningssidan utförs även renoveringar av Hammarbyslussens portar samt av kaj 1 eller kaj 3 i Nynäshamn.

Hammarbyslussen ägs av Trafikkontoret men Stockholms Hamnar ansvarar för driften och underhållet av anläggningen. Ur ett sjöfartsperspektiv är detta en av de viktigaste investeringarna de närmaste tre åren. Vid sidan om Victoriaslussen är detta den viktigaste slussanläggningen för hela Mälarenregionen. I avvaktan på att Victoriaslussen färdigställs har åtgärder på Hammarbyslussen tvingats avvakta.

Det framtida investeringsbehov som föreligger för Hammarbyslussen behöver utredas och en fördelningsmodell mellan Stockholms Hamnars och Trafikkontorets gemensamma investerings- och finansieringsansvar för anläggningen tas fram. Stockholms Hamnars ambition är att trafikförvaltningen tar över allt ansvar för Hammarbyslussen, förutom manövreringen av slussen, samma ansvarsförhållande som vi har idag med Victoriaslussen.

Kaj 1 i Nynäshamn, som trafikeras av Destination Gotland, är i slutet av sin tekniska livslängd och behöver mot slutet av perioden totalrenoveras eller ersättas. Av främst kostnadsdrivande trafikala skäl och av strategiska skäl utreder bolaget även flera alternativ till att totalrenovera kaj 1 och bland dessa alternativ framstår en utveckling av kaj 3 som sammantaget attraktivast.

I kaj 1 i Nynäshamn planeras även investeringar för anpassningar för Destination Gotlands kommande nya tonnage som planeras tas i trafik våren 2029. Fartyget är en stor katamaran med vattenjet som framdrift vilket ställer nya krav på kajanläggningens erosionsskydd, kaj, ramp och landgång samt anpassningar av bunkringsanläggningar och

elanslutning. Kunden har även uttryckt önskemål om att installera automatisk förtöjning, så kallad "auto mooring". På sikt behöver fartyget möjlighet att bunkra vätgas samt elanslutas med högre effekt för laddning. De tillfälliga anpassningar och kommande ordinariebehov kommer finansieras av hamnavgifter och/eller av Destination Gotland.

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

För att kunna öka hyresintäkterna och för att kunna hyra ut byggnaderna krävs investeringar. Insatser i fastighetsbeståndet som behöver göras ska generera positiva nettonuvärde. Under 2026 genomförs etapp två av revitaliseringen av Magasin 3 vilken innefattar två stora hyresgäst Anpassningar samt renovering av garage och hissar. Den hyresgäst som flyttar in sist har tillträde i januari 2027.

Stockholms Hamnar deltar även i Sjöpolisens upphandling av ny etablering i Stockholm och kommer att lämna anbud som skulle fylla vakans i Magasin 2 och som även tillför en ny byggnad där det idag står en underutnyttjad tullvisitationsbyggnad på Frihamnspiren. Tillsammans med anpassningar av kajen för Sjöpolisens båtar bedömer bolaget sig ha mycket goda chanser att lämna ett konkurrenskraftigt anbud till en myndighetshyresgäst som passar området mycket bra och som har goda förutsättningar att bli långvarig. Den ökade investeringsramen för den kommande treårsperioden beror på den eventuella hyresanpassningen för Sjöpolisen. Investeringen kommer att ha en kort återbetalningstid och är en lönsam affär.

Ett större fastighetsprojekt är även åtgärder av byggnationsfel och skador på tak och fasader på Värtaterminalen. Projektet startade under 2025 och pågår under 2026 och 2027.

Sammanfattningsvis kommer här nedan de största projekten under perioden:

- Renovering kaj 1 Nynäshamn
- Fastighetsprojekt i Magasin 2
- Fastighetsprojekt i Magasin 3
- Elanslutningar Kapellskär
- Elanslutning Högspänning Viking Line Masthamnen
- Hammarbyslussen
- Värtaterminalen åtgärder tak och fasad
- Renovering Nybrokajen

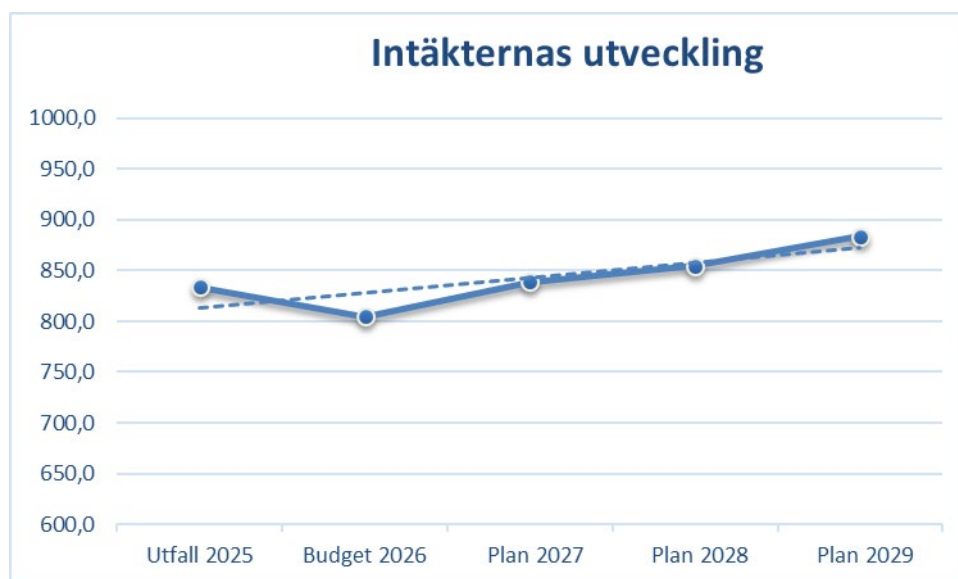
Utöver investeringarna i hamnanläggningar och byggnader görs inköp av maskiner och inventarier för cirka fem miljoner kronor per år.

## 4 Ekonomisk utveckling

### 4.1 Resultat

I beräkningarna för intäkter och kostnader har följande KPI-förändring använts: 2027: + 1,8 %, 2028: + 2,0 % och 2029: + 2,0 %.

*Koncernens nettoomsättning i Mkr*



Intäkterna för hamnavgifter ökar med 65 miljoner kronor under perioden 2025-2029. Det är en försiktig ökning då den betydande färjetrafiken är fortsatt påverkat av omvärldsläget och det väntas inte ske någon förändring i antalet fartyg eller linjer som trafikerar bolagets hamnar under prognosperioden. Ökningen av godsvolymer under kommande år beror bland annat av stenutlastningen från logistikparkstomten. Antalet kryssningsanlöp förväntas även att öka under åren, från 138 stycken 2025 till 220 anlöp 2029.

Hyres- och arrendeintäkterna ökar och ligger vid utgången av prognosperioden på 226 miljoner kronor, att jämföra med 198 miljoner kronor 2025. Det är en ökning med 28 miljoner kronor. Detta trots att arrendeintäkter på 15 miljoner kronor försvinner under 2028 som avser tilldelning av tomträtt till Stockholm Exergi. Ökningen beror bland annat på att Stockholms Hamnar flyttar sitt huvudkontor till Värtaterminlen vilket kommer medföra intäkter från externa hyresgäster i nuvarande kontor i Frihamnen. Även det fortsatta arbete med att hyra ut lokaler i Magasin 3 påverkar intäktsökningen och under treårsperioden flyttar Bukowskis och Banijay in i sina nya lokaler, samt att ett område ute på Frihamspiren har arrenderats ut till Stockholms Exergi för deras projektlast till BECCS anläggningen. Att inte intäkterna ökar ytterligare under perioden beror på

försäljningen av Magasin 5 i Frihamnen till St Erik Markutveckling AB som sker under 2026.

Servicetjänster ökar med två miljoner kronor från utgången av 2025 till 2029. Ökningen är beräknad på att flera fartyg, då bland annat kryssningsfartyg, förväntas att elansluta under perioden. Men även ökade intäkter för avfall från kryssningsfartygen då de ökar i antal anlöp under de kommande åren.

Övriga intäkter förväntas däremot att minska med 49 miljoner kronor och det beror till största del av att de övriga intäkterna ökade under 2025 till följd av en engångsersättning som Stockholms Hamnar mottog för tidigare mark- och byggnadsöverlåtelse till Stockholms Stad.

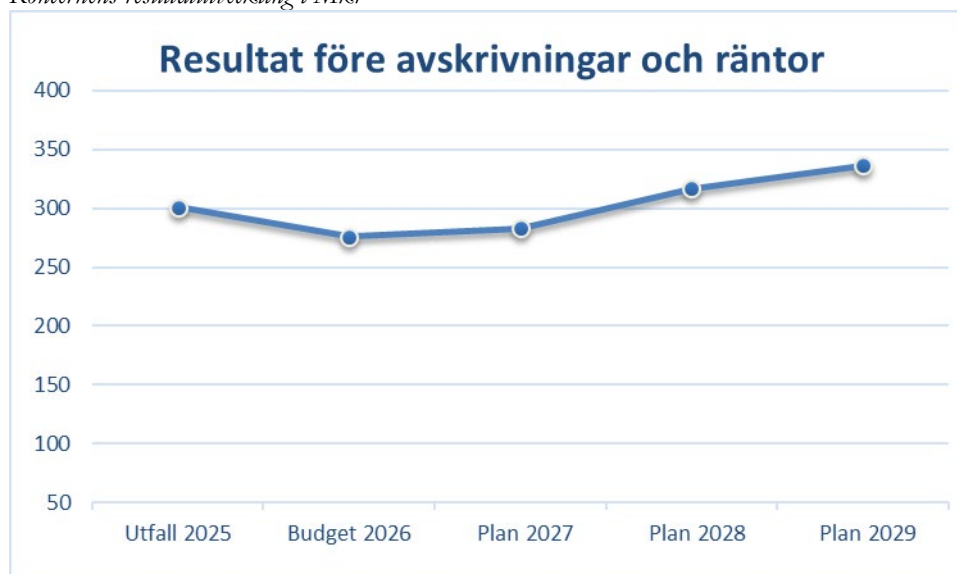
2029 beräknas driftkostnaderna uppgå till 322 miljoner kronor, vilket är en minskning med nio miljoner mot 2025. Minskningen av driftkostnaderna beror på ägardirektivet som Stockholms Hamnar har för 2026 om att bolaget ska överta marken på Frihamnspiren. Denna förändring kommer att medföra minskade arrendekostnader för bolaget. Stockholms Hamnar kommer även att fortsätta att arbeta aktivt med ökad kostnadseffektivisering vilket medför att kostnaderna inte ökar i samma utsträckning som intäkterna.

Antalet anställda under prognosperioden beräknas uppgå till 143 personer vilket är en ökning med sju personer mot 2025. Personalkostnaderna ökar med antalet anställda samt förväntad årlig lönerevision.

Vid slutet av 2029 beräknas avskrivningarna till 234 miljoner kronor vilket är 452 miljoner kronor lägre än 2025. De höga avskrivningarna 2025 berodde på en engångs nedskrivning av Stockholm Norvik Hamn på 440 miljoner kronor. Bortser man från den så minskar avskrivningarna med tolv miljoner kronor. Minskningen av avskrivningarna beror på att flera anläggningar har blivit färdigavskrivna under perioden, Stockholm Norvik Hamn har lägre avskrivningar på grund av nedskrivningen som gjordes 2025 samt att de ökat takt på avskrivning för tack och fasad på Värtaterminalen under åren 2024-2026 på totalt 45 miljoner kronor har gjorts.

Underhållsarbetena följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. För perioden 2027-2029 ligger underhållskostnaden på totalt 180 miljoner kronor. Det är på samma nivå som den senaste treårsperioden. Under kommande år kommer arbetet om att utveckla underhållsplanering och tillgångsförvaltning att fortgå.

### Koncernens resultatutveckling i Mkr



Koncernens rörelseresultat före avskrivningar och räntekostnader förbättras under prognosperioden jämfört med utfall 2025 samt budgeten för 2026. Rörelsemarginalen som är 36 procent 2025 är vid utgången av treårsperioden 38 procent.

Resultatet efter avskrivningar och räntekostnader för 2027 förväntas hamna på minus 50 miljoner kronor med en förbättring 2028 till minus 20 miljoner kronor och därefter ett resultat på minus fem miljoner kronor för 2029.

### Förslag till budget 2027 och inriktning 2028 och 2029

Koncernen (Mkr)					
	Utfall 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Hamnavgifter	434	463	481	484	499
Hantering	30	30	31	32	33
Hyror / Arrenden	198	197	207	214	226
Servicetjänster	86	78	84	87	88
Övriga intäkter	97	47	48	49	50
Eliminering internfakturering	-11	-11	-11	-11	-11
<b>Summa intäkter</b>	<b>834</b>	<b>805</b>	<b>839</b>	<b>855</b>	<b>884</b>
Underhållskostnader	-55	-60	-60	-60	-60
Driftkostnader	-331	-314	-336	-315	-322
Personalkostnader	-147	-155	-160	-163	-166
Avskrivningar	-686	-243	-239	-242	-234
Rörelseresultat	<b>-385</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>75</b>	<b>102</b>
Finansnetto	-109	-88	-94	-100	-107
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-493</b>	<b>-55</b>	<b>-50</b>	<b>-25</b>	<b>-5</b>
Investeringar brutto	304	250	350	350	300
Upplåning	3 092	3 000	3 111	3 219	3 285
Antal månadsavlönade per 31/12	136	143	143	143	143

## 4.2 Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2027-2029 summerar till 1 000 miljoner kronor. Upplåningen sker via stadens finansenheter och räntan beräknas hamna på 3,10 procent 2027, 3,24 procent under 2028 samt 3,29 procent 2029 vilket är att jämföra med räntan för 2025 som hamnade på 2,70 procent. Detta medför att Stockholms Hamnars räntekostnader förväntas uppgå till 107 miljoner kronor under treårsperiodens slut, vilket är att jämföra med räntekostnader 2025 på 109 miljoner kronor. Att räntekostnaderna minskar under perioden beror på ett aktieägartillskott som Stockholms Hamnar fick av moderbolaget Stockholms Stadshus AB om 1 000 miljoner kronor i slutet av 2025. Upplåningen förväntas hamna på 3 285 miljoner kronor per 31 december 2029 vilket är en ökning med 193 miljoner kronor som en följd till den ökade investeringsnivån under treårsperioden.

(Mkr)

