

Strategisk inriktning

Underlag till budget 2026 och inriktning
2027-2028

Stockholms Hamnar



Stockholms Hamnars uppdragsbeskrivning i Stockholms stads budget 2025

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 pandemin, följderna av kriget i Ukraina 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 vid klimatsmarta transporter vid den nya 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 i staden är därför angeläget. Vidare ska bolaget samverka med både sjöfart och transportbransch i syfte att uppnå fossilfri truckverksamhet år 2025, fossilfri hamn 2030 och nollutsläpp från sjöfarten i bolagets hamnområden 2040. Genom att öka transporterna 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. 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, besöksnäringen och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt samt där tillhörande landinfrastruktur för att nå största nytta i investeringarna.

Inriktningsmål och ägardirektiv 2025

Stockholms Hamnar bidrar till genomförandet av kommunfullmäktiges tre inriktningsmål och ägardirektiv genom att säkerställa en effektiv och hållbar verksamhet. Stockholms Hamnars uppdrag är att uppnå följande inriktningsmål och ägardirektiv (för 2025):

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

- bidra till tillskapandet av fler badplatser i Stockholm

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

- 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
- i genomförandet av Kajstrategi för Stockholms stad tillsammans med berörda nämnder sträva efter att effektivt och serviceinriktat möta intresset för etableringar och deltagande i utvecklingen av stadens kajer
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden bidra till genomförandet av Stockholms stads kajstrategi med särskilt fokus på att skapa förutsättningar för stadsliv och rekreation utmed Söder Mälarstrand
- utreda rollen som omlastningshamn för sjöfart på Mälaren
- 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 samt utveckla koncept tillsammans med trafiknämnden och med externa aktörer kring korridorernas koppling till hållbara landtransporter som ansluter till sjötransporter
- tillsammans med trafiknämnden 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
- redovisa samlad och långsiktig kartläggning av Stockholms Hamnars investeringsbehov för sjöfartens omställning enligt Fit for 55 rörande landel, kraftförsörjning samt drivmedelsplanering
- verka för fossilfria anslutningar till alla hamnar inklusive bättre järnvägsförbindelser till och från Norvik

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

- verka för att Stockholms Hamnars corehamnstatus återspeglas i såväl regional som statlig planering
- fortsätta arbetet med 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 trafiknämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Frihamnen med fokus på stadsutveckling i södra delen av Norra Djurgårdsstaden och modern, stadsnära sjöfart. Marken på Frihamnspiren, Värtapiren samt tillhörande Energihamn övergår i bolagets ägo senast 1 juli 2026. Stockholms Hamnar och exploateringsnämnden ska under 2025 sluta intentionsavtal som klargör formerna för detta. Stockholms Hamnar ska i samarbete med exploateringsnämnden vidta åtgärder för ökat värdeskapande i fastigheterna i syfte att långsiktigt minska bolagets skuldsättning. Kommunstyrelsen och Stockholms Stadshus AB ska över tid följa och utvärdera måluppfyllelsen till följd av marköverlåtelsen.
- i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden 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
- utreda en långsiktig hållbar finansieringsmodell för att säkerställa mer kollektivtrafik på vatten och god kajinfrastruktur
- samverka med regionen kring planering för utökad 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

Gemensamma ägardirektiv

- i ökad utsträckning tillgängliggöra arbetsplatser genom sociala krav i stadens upphandlingar

- arbeta för att stadens medarbetare inte utsätts för hot, rasism eller otillbörlig påverkan
- med stöd i lokal lägesbild och analys vidta sociala och situationella brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder utifrån det egna ansvarsområdet
- arbeta för att öka extern finansiering

Kopplat till dessa ägardirektiv genomför Stockholms Hamnar ett antal aktiviteter, utpekade av kommunfullmäktige, tillsammans med andra verksamheter inom Stockholms stad. Samtliga ägardirektiv för 2025 är under planering eller genomförande. Frågor kring såväl bolagets ekonomiska stabilitet som hållbarhetsarbete är i särskilt fokus.

Inriktningar under perioden 2026-2028

Under den kommande treårsperioden kommer Stockholms Hamnar arbeta med följande strategiska inriktningar:

- Affärsutveckling för en ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi
- Strategiska inriktningar för nyttjande av mark och framtida kapacitet
- Stärkt arbete inom säkerhet och brottsförebyggande verksamhet
- Höja förmågan inom civil beredskap
- Implementera miljö- och klimathandlingsplanen
- Verka för överflytt av gods från väg till sjö
- Stockholm Norvik Hamn som logistiknav för transport av koldioxid
- Satsningar för att stärka passagerartrafiken
- Samverkan för mer levande kajer i Stockholm
- God arbetsmiljö och nöjda medarbetare

Affärsutveckling för ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi

Stockholm är ett nav i Östersjöregionen och sjöfarten är helt central för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Stockholms Hamnar har det senaste årtiondet genomfört en rad satsningar för att skapa en modern och välfungerande hamninfrastruktur i regionen. Öppnandet av Stockholm Norvik Hamn har ytterligare stärkt bolagets förmåga att bidra till en effektiv varuförsörjning i regionen. Den positiva utvecklingen i Kapellskärs hamn med nya fartyg och strategiska investeringar i infrastrukturen främjar också effektiva godsflöden på ett tydligt sätt.

De senaste årens utmaningar i form av pandemi, säkerhetspolitisk oro, kriget i Ukraina och lågkonjunktur har haft stor påverkan på bolaget med vikande gods- och passagerarflöden. Stockholms Hamnar verkar på en transportmarknad med konkurrens både från andra transportslag och från andra hamnar. Under den kommande treårsperioden kommer bolaget därför att arbeta aktivt med affärsutveckling, både genom att bredda affären i nya segment och genom att än mer effektivt nyttja befintlig

infrastruktur, i syfte att stärka konkurrenskraften. Ökad konkurrenskraft och stärkt ekonomi är viktigt både för bolagets affärsmässighet och 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.

Strategiska inriktningar för nyttjande av mark och framtida kapacitet

Under 2025 kommer bolaget att fördjupa det arbete som påbörjats under 2024 med att ta fram strategiska inriktningar för bolagets olika hamndelar. Detta arbete grundar sig i att genomlysna de olika hamndelarnas funktion, tekniska status, marknadspotential, förändringstryck, tillstånd och begränsningar bland annat. Utifrån denna grundinformation utvecklas strategiska inriktningar. Bolaget behöver i detta arbete 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.

Under den kommande treårsperioden kommer de strategiska inriktningarna för hamndelarna vara en viktig utgångspunkt för nyttjande av marken, affärsutveckling och långsiktig förvaltning av tillgångar.

Kapacitetsutredningen

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 budget för 2024 fick kapacitetsutredningen riktning från kommunfullmäktige; *"i samverkan med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden fortsätta planeringen av hamnverksamhet och stadsutveckling i Frihamnen med fokus på stadsutveckling i södra delen av Norra Djurgårdsstaden och modern, stadsnära sjöfart."* I och med budget för 2025 gav ägardirektiv om att marken på Frihamnspiren, Värtapiren samt tillhörande Energihamn övergår i bolagets ägo senast 1 juli 2026. Stockholms Hamnar och exploateringsnämnden ska under 2025 sluta intentionsavtal som klargör formerna för detta. Under 2025 pågår detta utredningsarbete.

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

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

- Värtahamnen kommer att ändras med anledning av detaljplaneläggning i Energihamnen och utifrån det nya ägardirektivet om att marken på Värtapiren och tillhörande Energihamn övergår i bolagets ägo
- Frihamnen kan komma att ändras med anledning av kommande detaljplaneläggning av området och utifrån det nya ägardirektivet om att marken på Frihamnspiren övergår i bolagets ägo.
- Frihamnen/Värtahamnen, kommande spårvägslinje från city till Ropsten.
- Victoriaslussen samt mark, kaj och övrig anläggning som tillfälligt frångått avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet m.m. på grund av projekt Slussen.

Utöver ovan angivna förändringar kan även behov av förändring i avtal om nyttjande av mark för hamnverksamhet uppstå som en konsekvens av ovan nämnda hamnkapacitetsutredning. Likaså kan resultatet av den aktivitet som bolaget fått från kommunfullmäktige i budget 2025, det vill säga att delta i utredning om en eventuell flytt av förvaltning av innerstadskajer från Stockholms Hamn AB till trafiknämnden, innebära framtida behov av förändringar i avtal.

Stärkt arbete inom säkerhet och brottsförebyggande verksamhet

Utvecklad säkerhet

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.

Arbete mot tullbrottslighet och otillbörlig påverkan

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.

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. Detta innebär att bolaget behöver säkerställa att denna verksamhet kan bedrivas i vardag, i fredstida kriser och under höjd beredskap och krig. I störda situationer är det nödvändigt att bolagets mest prioriterade verksamheter kan fortsätta att fungera. Stockholms Hamnar har en väl etablerad beredskapsorganisation och prioriterar arbetet med civil beredskap högt. Bolaget arbetar idag med kontinuitetshantering för att öka verksamhetens resiliens men mot bakgrund av det turbulenta säkerhetspolitiska omvärldsläget och aviserade satsningar på civilt försvar väntas dessa arbetsuppgifter öka i omfattning.

Krisberedskap och civil beredskap

Stockholms Hamnar deltar aktivt i stadens samlade arbete med att bygga upp förmåga inom civil beredskap, det vill säga krisberedskap och civilt försvar. Bolagets arbete tar sin grund i den samhällsviktiga verksamhet som bedrivs. Bolaget arbetar med förmågeutveckling genom utbildning och övning för att hantera händelser längs hela hotskalan, från begränsade avvikelser och incidenter till höjd beredskap och krig. Under 2025 har bolaget etablerat ett särskilt Beredskap- och säkerhetsråd, bestående av företagsledningen och ett antal nyckelfunktioner. Rådet kommer att leda och inrikta bolagets arbete med uppbyggnaden av beredskapsförmågan. Under den kommande treårsperioden kommer bolaget att fokusera på att fullt ut integrera bolagets struktur för kris- och krigsledning i stadens gemensamma ledningssystem.

Bolagets aktiva deltagande i arbetet kring Samverkan Stockholmsregionen kommer att fortsätta under perioden. Samverkan sker både lokalt, centralt och genom deltagande i Samverkan Stockholms-regionen (SSR) på inriktande nivå, samordnande nivå och i kommunikationsnätverk.

Stöd till Försvarmakten

Ett särskilt prioriterat område kommer att vara arbete med värdlandsstöd och betydelsen av Sveriges medlemskap i Nato. Mot bakgrund av detta sker allt tätare och mer utvecklade kontakter med olika delar av Försvarmakten.

Bolagets verksamhet med stöd till Försvarmakten väntas öka under den kommande treårsperioden, både avseende mottagande av NATO-fartyg och planering för värdlandsstöd.

Implementera miljö- och klimathandlingsplanen

Stockholms Hamnars styrelse beslutade i december 2024 om en reviderad miljö- och klimathandlingsplan till 2030, med sikte på 2040. Ambitionen är att Stockholms Hamnars

egna mål, strategier och prioriteringar i miljö- och klimathandlingsplanen tydligt ska gå att koppla till stadens mål och riktlinjer i Miljöprogram 2030. Under den kommande treårsperioden kommer bolaget att arbeta med att genomföra åtgärder enligt miljö- och klimathandlingsplanen.

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.

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 fastställd 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

I de fall Stockholms Hamnar inte har något eget formulerat mål, till exempel gällande biologisk mångfald och klimatanpassning, beskrivs i miljö- och klimathandlingsplanen arbetsområden där aktiviteter och åtgärder vidtas för att uppfylla stadens mål. Dessa arbetsområden ingår i vissa fall i den löpande verksamheten men det kan också handla om åtgärder från stadens åtgärdsplaner och program kopplade till miljöprogrammet.

Miljö- och klimathandlingsplanen verkställs genom att årligen identifiera aktiviteter och projekt, i linje med strategierna, som bidrar till att uppfylla Stockholms Hamnars och Stockholms stads miljömål. Detta sker genom ett nybildat miljö- och klimatråd.

Det nya CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) börjar gälla 2025 för medelstora företag 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.

Verka för överflytt av gods från väg till sjö

Överflytt av godstransporter från väg till järnväg och sjö har en potential att öka transporteffektiviteten och därigenom avlasta vägnätet och minska utsläpp. I Stockholms stads budget för 2025 gav Kommunfullmäktige Stockholms Hamnar ett ägardirektiv att tillsammans med trafiknämnden arbeta för att öka överflytten av gods från väg till vatten. I Stockholms Hamnars verksamhetsplan för 2025 kvitteras detta ägardirektiv med tre aktiviteter.

- Delta i samarbete om citylogistik och arbeta i enlighet med aktivitetsplanen.
- Inleda dialog med relevanta myndigheter angående förbättrad nationell statistik om flytt av gods för väg till vatten, i kunskapshöjande syfte samt för att kunna målsätta.
- Verka för ökat utnyttjade av sjöfart för godstransporter samt flytt av gods från land till sjö.

I inledningen av 2025 presenterade bolaget ett brett kunskapsunderlag med översiktlig inriktning för det kommande arbetet för styrelsen.

Övergripande slutsatser från kunskapsunderlaget är att priset för transporter är avgörande för varuägare och fraktköpare. I flera avseenden är sjöfarten underfinansierad från statlig håll jämfört med andra trafikslag. Kostnader för lots, farledsavgifter, isbrytning med mera finansieras med avgifter för sjöfarten och driver upp priserna. Bolaget och staden

behöver tillsammans med andra aktörer påvisa dessa skevheter och fortsatt verka för att stärka sjöfartens roll i den statliga planeringen.

I rapporten konstateras att bolaget endast har begränsade möjligheter att påverka valet av transportslag eller genomförande av åtgärder som gör sjöfarten mer attraktiv.

Det finns dock ett antal områden där Stockholms Hamnar kan och bör prioritera insatser:

- Fortsatt ha ett mycket aktivt tillgängligt arbetssätt i samarbetet med rederierna
- Tillhandahålla en modern pålitlig hamninfrastruktur
- Snabb hanteringsservice
- God kringsservice – t ex drivmedels-, laddning och parkeringsmöjligheter
- Goda omlastnings- och vidaretransportmöjligheter
- Klok avgiftsättning
- God insikt i varuägarnas verksamhet
- Aktiv dialog med rederier och beslutsfattare
- Utveckla logistikparken vid Stockholm Norvik Hamn tillsammans med NCC och Nynäshamns kommun för att möjliggöra attraktivt logistikcenter för distribution av styckegods i Mälardalen

Stockholm Norvik Hamn som logistiknav för transport av koldioxid

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

Under 2025 har Stockholm Exergi tilldelats statliga medel för att etablera den första storskaliga anläggningen för industriell infångning av biogen koldioxid i Sverige. Stockholm Exergi kommer att skeppa koldioxid från Värtahamnen från och med 2028. Stockholm Exergi kommer därmed inte inledningsvis använda Stockholm Norvik Hamn som nod, utan kommer att segla hela vägen till Nordsjön för slutförvaring i berggrunden.

Under den kommande treårsperioden kommer Stockholms Hamnar fortsätta fördjupade utvecklingsdiskussioner med potentiella aktörer, liksom fortsatta detaljstudier och planering.

Bolaget ser fortsatt en betydande framtida potential att etablera en nod i Stockholm Norvik Hamn vartefter flera aktörer kommer i gång med sin infångning.

Även fortsatt arbete med Stockholm Exergi är angeläget. Detta gäller bland annat Stockholm Exergis övriga kraftvärmeverk i Brista och Högdalen liksom flera andra

kraftvärmeproducenter i Mälardalen. Bolaget för även aktiva diskussioner med aktörer som har licenser för slutförvar i Norge och Danmark i syfte att ingå i deras kommande nätverk i Östersjön.

Satsningar för att stärka passagerartrafiken

Reguljär färjetrafik mellan Sverige och Finland är näst intill att betrakta som en bro mellan grannländerna. Linjetrafiken är en viktig infrastruktur som möjliggör resor mellan Sverige, Finland och Baltikum. De många passagerarna som anländer till Stockholm är dessutom mycket viktiga för en god utveckling inom besöksnäringen och bidrar till att skapa många arbetstillfällen i regionen.

De senaste årens sviktande passagerarsiffror som följd av pandemin och kriget i Ukraina har föranlett ett viktigt arbete för att främja Stockholm som destination och verka för etableringen av linjer mellan länderna. Stockholms Hamnar stärker sin samverkan med aktörer inom besöksnäringen för att hitta nya affärsmöjligheter. Framöver kommer marknadsföringsinsatser riktade till de finska och baltiska marknaderna samt kryssningssegmentet globalt fortsatt vara av stor vikt för att stärka Stockholm som destination och trafiken mellan länderna. Vidare kommer utformningen av stadsmiljöerna i närheten av hamnområdena att ha allt större betydelse för passagerarflöden och attraktionskraften, och det finns en stor förbättringspotential vid framför allt Värtahamnen och Frihamnen.

Samverkan för mer levande kajer i Stockholm

Stockholms Hamnar arbetar sedan 2021 med stadens kajstrategi. Stockholms Hamnars verksamhet och kunder bidrar till strategins genomförande. Exempel på det är konst- och ljusinstallationer längs Söder Mälarstrand, autonom och eldriven passagerarfärja över Riddarfjärden, nya serveringar på Strandvägen samt ambulerande padelbana med café vid ett antal kajer.

Den kajbalkong som invigdes hösten 2023 på Söder Mälarstrand är ett exempel på innovativt pilotprojekt med syfte att göra kajen attraktivare att vistas på och samtidigt bidra till hållbarhet och biologisk mångfald då den är en oas för lekande fiskarter. Vidare pågår ett arbete med att identifiera lämpliga platser för attraktiva kajer med bad, bastu och båtliv i kombination med attraktiva besöksmål av olika slag samt fungerande citynära sjöfart.

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

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.

Under treårsperioden kommer bolaget arbeta med flytten av huvudkontoret från Frihamnen till Värtahamnen, konsolideringen av bolagets lokaler och samlokaliseringen av hamnens och Sjöfartsverkets trafikledningscentraler.

Marknadsförutsättningar

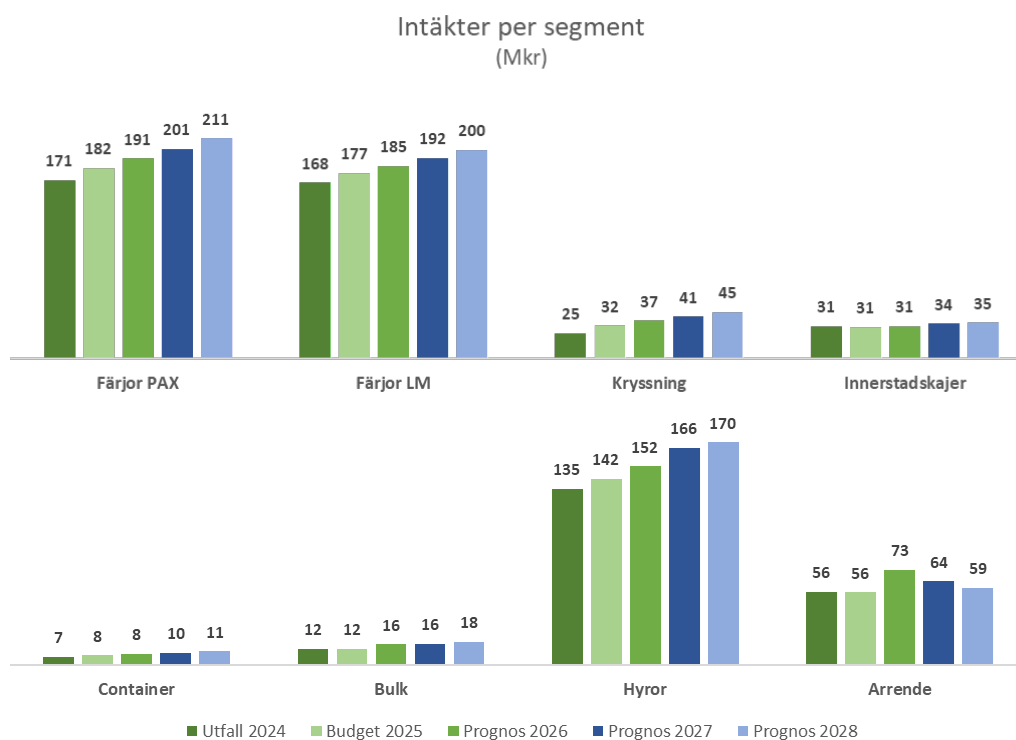
Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och en mycket viktig del av Stockholms besöksnäring. De senaste årens händelser och det skakiga världsläget har dock kraftigt påverkat passagerartrafiken på olika sätt. Detta har lett till att passagerarrederierna har fortsatt lägre kapacitet än tidigare nivåer, men under kommande treårsperioden förväntas en viss återgång av passagerarna.

Färjagodset har inte dalat på samma sätt som passagerarna, men den allmänna nedgången i konjunkturen det senaste året och den påverkade byggsektorn har gjort att efterfrågan på godstransporter har minskat. Tack vare något lägre räntor under den kommande treårsperioden räknar rederierna med en ökad efterfrågan på både godstransporter och passagerartrafik.

Trots det osäkra världsläget som skapar en stor osäkerhet för marknadsutvecklingen, ser det ut att bli en försiktig positiv trend för både gods och passagerare under kommande treårsperiod.

Marknadsområden

Hamnavgifter, hyror och arrenden, intäkter per segment i Mkr



Passagerare

Omvärldsfaktorer påverkar fortsatt passagerarvolymerna i det kortare perspektivet. Kommande år ser bolaget inte någon större förändring förutom en liten försiktig ökning per år. Det är mer relaterat till att hushållen får något bättre ekonomiska förutsättningar än någon förändring marknadsmässigt i Östersjöområdet. Finska marknaden står sig fortsatt stark, men mot de baltiska länderna påverkas resandet och passagerarvolymerna fortsatt av de effekter som kriget i Ukraina för med sig. 2026 väntas bli något bättre än 2025 och denna utveckling förväntas även fortsätta 2027/2028.

Det gemensamma arbete som de senaste åren gjorts tillsammans med övriga destinationer i norra Östersjön, beträffande det internationella kryssningssegmentet, har nu gett effekt. Stockholms Hamnar ser nu en tydlig ökning av antalet anlöp och passagerare de kommande åren. Det är inte bara sommarhalvåret som bolaget har anlöp, utan numera året om.

Stockholm är en ledande kryssningsdestination i popularitet och uppskattad bland kryssningspassagerarna. År 2026 väntas öka mot 2025 och förväntan är att 2027/2028 ska fortsätta i samma riktning.

Passagerare Stockholm

Färjetrafiken från Stockholm ser en försiktig ljusning framför sig. De stora färjekunderna Tallink Silja och Viking Line är försiktigt optimistiska och räknar med att volymerna ska öka de kommande åren. I närtid är det ingen förändring i antalet fartyg eller linjer som trafikeras från Stockholm, men det finns en optimism att vid rätt marknadsförutsättningar utöka trafik på Tallinn och återuppta trafiken på Riga. Sammantaget innebär det att vi räknar med en försiktig passagerarökning de kommande åren.

Kryssningsanlöpen till Stockholm är fortfarande på en låg nivå men beläggningen är mycket god. Från nya bottennivån 2024 med 120 anlöp är det nu en rejäl uppgång de kommande åren. 2026 är det 165 anlöp inbokade och anlöpen förväntas fortsätta att öka även under 2027 och 2028. Stockholms Hamnars viktigaste marknad, Tyskland, är fortsatt mycket stabil och fortsätter stå för närmare 50 procent. Från 2026 ser de rederier som vänder sig mot den amerikanska marknaden att de anlöpen kommer tillbaka i större utsträckning. Det är en viktig faktor för en positiv utveckling.

Passagerare Kapellskär

I februari 2025 ersatte Tallink Silja sina två äldre fartyg till Paldiski med ett nytt modernare fartyg, Star 1. Fartyget har betydligt bättre passagerarkapacitet och passagerarutrymmen mot de tidigare och rederiet marknadsför sig nu mer mot passagerarsegmentet. Detta tillsammans med Finnlines nya fartyg, som även de har större passagerarutrymmen, kommer förhoppningsvis att öka passagerarvolymerna i Kapellskär de kommande åren. Det som kan bidra negativt i närtid är att Tallink Silja inte trafikerar Åbo från Kapellskär längre. Men denna volym kommer återfinnas från Stockholm, där fartyget nu trafikerar året runt istället. Direkttrafiken till Mariehamn ser inte ut att återupptas i närtid.

Passagerare Nynäshamn

Den nationella passagerartrafiken till Gotland ligger fortsatt på en stabil nivå som väntas öka något de kommande åren. Destination Gotland kommer fortsatt driva trafiken, på uppdrag av Trafikverket från år 2027 och framåt de kommande tio åren, vilket ger en god stabilitet. Trafiken till Polen påverkas av sämre volymer, då främst gods, men det påverkar till viss del också passagerarvolymerna, då det varit lite glesare med anlöp. Hur det kommer utvecklas är svårt att estimeras i dagsläget.

Kryssningsanlöpen blir fler till antalet i Nynäshamn de kommande åren. Från inga anlöp 2024 har Stockholms Hamnar tio anlöp bokade 2026. Bolaget räknar med en fortsatt ökning för åren 2027/2028.

Passagerare Stockholm Norvik

Norvik har begränsat antal passagerare som reser med Stena Line och ingen större förändring med passagerarna förväntas att ske den kommande treårsperioden. En liten men stabil passagerarvolym som bibehålls med förutsättningar att öka något.

Passagerare

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Färjepassagerare betalande (milj)	6,5	6,8	7,0	7,2	7,4
	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Kryssningspassagerare (milj)	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7
Kryssningsanlöp	120	136	165	180	200

Gods

De viktiga godstransporterna genom Stockholms Hamnar har under de senaste åren minskat. Bidragande orsaker är den oroliga omvärld samt det ökade ränteläget vilket har gjort att varuflöden minskar. En ytterligare effekt av det höjda ränteläget leder till en kraftig inbromsning i den viktiga byggsektorn.

Kunderna ser nu en viss ljusning i utvecklingen av godsvolymer och ser med försiktig tillförsikt fram emot den kommande treårsperioden, trots det mycket osäkra omvärldsläget. För den kommande perioden är förväntan att rederiernas investeringar i nya och större fartyg långsiktigt kommer leda till en positiv volymutveckling. Prognosen är svagt ökande volymer redan 2026 och den trenden förväntas fortgå fram till och med 2028.

Den svaga svenska kronan ihop med konjunkturläget påverkar efterfrågan, däremot är bedömningen att de nödvändiga varorna till Mälardalen kommer att fortsätta importeras via Stockholms Hamnar. Det nu rådande handelskriget med kraftigt höjda tullar kan komma att påverka det långväga godset och därmed containersegmentet, men i dagsläget finns inga tecken på en sådan förändring och påverkan bedöms vara marginell.

Gods Stockholm

För den kommande treårsperioden indikerar både Viking Line och Tallink Silja att de kommer att ha en viss ökning av godsvolymer varje år under de kommande åren.

För bulken, som till största delen utgörs av flis till Stockholm Exergi, kommer volymerna ligga kvar oförändrade. En del av kunderna i bulksegmentet är nära knutna till

byggsektorn, vilket gör att det förväntas en mindre ökning den kommande treårsperioden.

Gods Kapellskär

Finnlines är Stockholms Hamnars största godskund. Finnlines har nyligen ersatt två befintliga fartyg som trafikerade Kapellskär med två nya och större fartyg. Fartygen möjliggör för ökade volymer med drygt 20 procent som kan transporteras via Kapellskär. Tack vare detta kan Finnlines möta en ökad efterfrågan på godstransporter den närmaste perioden.

Tallink Silja och DFDS tror på en viss ökning av godstransporter till och från Paldiski, tack vare en förväntad ökning av byggnadsmaterial från Baltikum nu när räntorna i Sverige har sjunkit något och byggandet i Sverige kan ta fart igen.

Gods Nynäshamn

De inhemska godsvolymererna till Gotland förväntas vara stabila under prognosperioden. Polferries gör prognos för svagt positiva volymer under de närmaste åren men konkurrenssituationen på linjer till Polen samt den viktiga byggsektorn är faktorer som direkt kan påverka volymerna.

Gods Stockholm Norvik

Även Stena Lines linje till Ventspils har lidit svårt av det minskade byggandet i Sverige de senaste åren, då en stor andel av deras gods har bestått av byggnadsmaterial från Baltikum. Nu kommer signaler om att dessa volymer kommer att öka under 2025 och fortsätta under den kommande treårsperioden.

Det som kommer att påverka volymerna i Stockholm Norvik Hamn under perioden är de nya pålbryggorna som möjliggör utlastning av bergmassor för NCC kommer att stå klara under slutet av 2025. NCC räknar med att kunna lasta ut cirka en miljon ton sten per år under perioden. Detta kommer att vara mycket betydelsefullt för hamnens utveckling då detta kommer att möjliggöra utvecklingen av logistikparken bakom hamnen.

Containervolymererna har inte fått det uppsving som tidigare årsprognoser pekade mot från Stockholms Hamnars samarbetspartner Hutchison Ports, men deras bedömning av den kommande treårsperioden pekar på ökade volymer. I dagsläget ser det ut att bli en spännande utveckling kommande år då det pågår förhandling kring ett avtal där Stockholm Norvik Hamn kommer ingå i en försäljning till en ny operatör.

Gods

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Färjegods (miljoner ton)	5,7	5,7	5,7	5,8	5,9

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Antal TEU över kaj (1000 tal)	48,7	55,0	60,0	70,0	77,0

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Bulkgods (miljoner ton)	1,1	1,4	2,1	2,2	2,2

Innerstad- och skärgårdstrafik

Stockholms Hamnar ansvarar för stora delar av innerstadens kajer och hyr ut och förvaltar platser till ett stort antal kunder inom skärgårdstrafik, fritidsfartyg, kommersiella stillaliggande fartyg samt övrig verksamhet. Skärgårdstrafiken trafikeras av ett femtontal rederier och de stillaliggande kommersiella fartygen är drygt 35 stycken. Inom regionen pågår ett utredningsarbete för hur den framtida pendelbåtstrafiken kan utvecklas. Stockholms Hamnar kommer delta i regionens arbete med att utveckla den vattenburna kollektivtrafiken.

Stockholms stad har under lång tid haft ambitionen att vidareutveckla stadsmiljön och verksamheterna på och vid stadens innerstadskajer. Det finns alltså en mycket stor potential att utveckla kajerna i enlighet med stadens långsiktiga vision Möjligheternas Stockholm. Stockholms Hamnar tog med berörda nämnder fram en ny kajstrategi 2022 som är en viktig grund för att fortsätta utveckla stadens kajer och öka möjligheter till mer folklig utmed kajerna.

Stadens kajstrategi ger även möjligheter att utveckla segmentet mot mer publika verksamheter. Det finns ett stort intresse från ett antal aktörer för att utveckla verksamheterna de kommande åren. Under hösten 2023 lanserades en Vattenanvisningstävling på Strandvägen som avslutades utan vinnare i februari 2025. Stockholms Hamnar har fortfarande för avsikt att etablera en ny verksamhet på platsen och ett avtal förväntas tecknas under 2025 vilket kommer att medföra ökade intäkter från och med 2027.

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

Innerstad- och skärgårdstrafik

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Hamnavgifter innerstad- & skärgårdstrafik (Mkr)	31,3	30,6	31,2	33,9	34,6

Fastigheter

Hyresmarknaden

Stockholms Hamnars byggnader är främst belägna i Frihamnen och Värtahamnen. Exploateringskontorets projekt i områdena fortgår enligt plan, och byggstarten för Södra Värtahamnen genomfördes under andra halvan av 2023. På längre sikt förväntas områdets utveckling skapa ett större kundunderlag för tjänste- och serviceutbudet i Frihamnen och Värtahamnen.

På kort sikt förväntas uthyrningsläget vara svagt, drivet av ett ökat utbud av lokaler och effekterna av en osäker konjunktur som kan påverka efterfrågan fram till 2025 och eventuellt längre.

Lokal- och arrendeintäkter

Lokalhyresintäkterna i hamnens byggnadsbestånd förväntas öka under perioden 2026 till 2028. Denna ökning drivs huvudsakligen av nya uthyrningar i Magasin 2, 3 och 6, omförhandlingar samt fortsatt utveckling av fastighetsbeståndet i Frihamnen.

Efter det planerade antagandet av den nya detaljplanen för Energihamnen 2025, förväntas arrendeintäkterna minska markant. Detta beror på att arrendatorerna kommer att erhålla tomträtt respektive äganderätt, vilket för 2027 innebär ett intäktsbortfall på nästan tio miljoner kronor. Detta bortfall bedöms dock kunna kompenseras genom högre lokalintäkter inom det samlade fastighetsbeståndet. För 2026 beräknas intäkterna öka som ett resultat av den pågående utvecklingen och förbättrade uthyrningsmöjligheter.

Hyror och arrenden

	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Hyres- & arrendeintäkter (Mkr)	191,5	198,0	225,0	229,8	228,8

Utveckling av byggnader och fastigheter

För att uppnå långsiktig tillväxt fokuserar Stockholms Hamnar på att förädla de stora magasinerna i Frihamnen. Bolaget utvecklar lokalbeståndet utifrån byggnadernas status och

Stockholms stads pågående planering. På Frihamnspiren finns möjlighet att öka fastighetsvärden och hyresnivåer genom omställning till kontor, utställningar och utbildning.

Stockholms Hamnar samarbetar med nuvarande och framtida fastighetsägare för att säkerställa att utvecklingen möter marknadens behov. Fokus ligger på hållbarhet och flexibla arbetslösningar som svar på efterfrågan på energieffektiva kontorslokaler.

Investeringar i anläggningar och byggnader

För prognosperioden beräknar Stockholms Hamnar göra investeringar för totalt 725 miljoner kronor. Investeringarna fördelar sig under åren med 225 miljoner kronor 2026, 250 miljoner kronor 2027 och 250 miljoner kronor 2028.

Ett långsiktigt finansiellt mål är att alla investeringar ska finansieras av kassaflödet från den egna löpande verksamheten. Stockholms Hamnar kommer att prioritera bland sina investeringar under 2025 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 samt av kaj 1 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.

Kaj 1 i Nynäshamn, som trafikeras av Destination Gotland, är i slutet av sin tekniska livslängd och har större renoveringsbehov. Här planeras även investeringar för anpassningar för Destination Gotlands kommande nybygge som planeras tas i trafik våren 2029. Fartyget är en stor katamaran (dubbelskrov) med vattenjet som framdrift

vilket ställer nya krav på kajanläggningen samt landgång. Vidare behöver fartyget möjlighet att bunkra LNG, vätgas och även elanslutas.

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.

Ett större fastighetsprojekt är även åtgärder av byggfel och skador på tak och fasader på Värtaterminalen. Projektet startar under 2025 men planeras pågå under 2026 och inledningen av 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
- Hammarbylusspaketet
- Värtaterminalen åtgärder tak och fasad

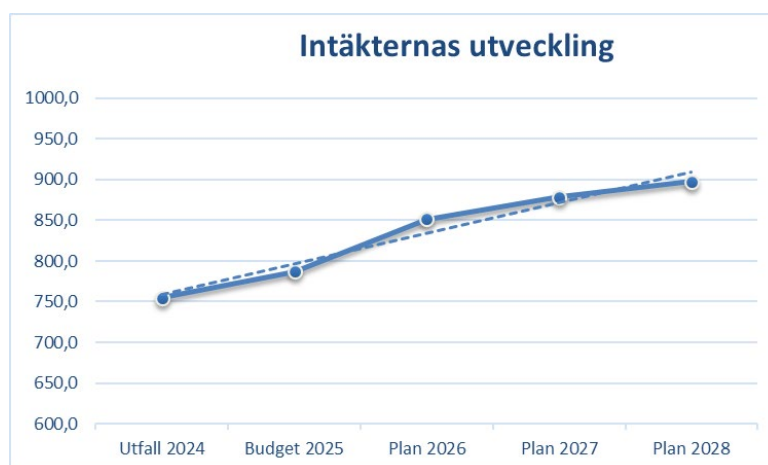
Utöver investeringarna i hamnanläggningar och byggnader görs inköp av maskiner och inventarier för cirka fem miljoner kronor per år. För alla investerings- och underhållsprojekt över två miljoner kronor upprättas en investeringskalkyl och genomförandebeslut tas sedan i Stockholms Hamnars investeringsråd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

Ekonomisk utveckling

Resultat

I beräkningarna för intäkter och kostnader har följande KPI-förändring använts: 2026: + 1,7 %, 2027: + 2,4 % och 2028: + 2,5 %.

Koncernens nettoomsättning i Mkr



Intäkterna ökar totalt med drygt 140 miljoner kronor mellan 2024 och 2028.

Intäkterna för hamnavgifter ökar med 83 miljoner kronor under perioden 2024-2028. 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 mellan 2025 och 2026 är däremot marginellt större (cirka sex miljoner kronor mer) och beror på att färjekunderna väntar sig en lite större ökning mellan åren på antalet passagerare samt att stentutlastningen i Stockholm Norvik Hamn ger helårseffekt under 2026.

Hyses- och arrendeintäkterna ökar och ligger vid utgången av prognosperioden på 229 miljoner kronor, att jämföra med 198 miljoner kronor 2024. Det är en ökning med 31 miljoner kronor. Detta trots att arrendeintäkter på 17 miljoner kronor försvinner under perioden som avser tilldelning av tomträtt till Stockholm Exergi. Ökningen beror bland annat på att Stockholms Hamnar flyttar sitt huvudkontor till Värtaterminlen vilket kommer medföra externa hyresgäster i nuvarande kontor i Frihamnen och Masthamnen. Även fortsatt arbete med att hyra ut lokaler i Magasin 3 förväntas att ske under prognosperioden. Ett område ute på Frihamspiren kommer även att arrenderas ut till en extern kund.

Servicetjänster ökar med nästan 18 miljoner kronor från utgången av 2024 till 2028 då 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.

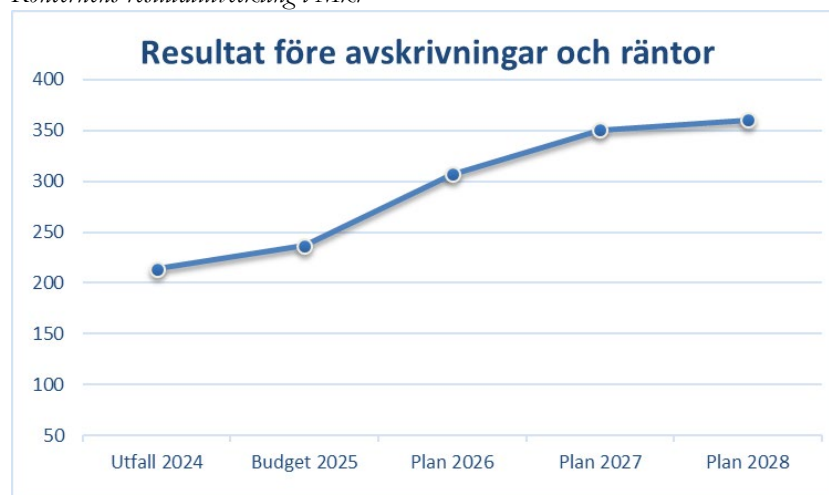
2028 beräknas driftkostnaderna uppgå till 314 miljoner kronor, vilket är en minskning med 17 miljoner mot 2024. Minskningen av driftkostnaderna beror på ägardirektivet som Stockholms Hamnar fick 2025 om att bolaget ska överta marken på Frihamnspiren, Värtapiren med tillhörande Energihamn senast 1 juli 2026. 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 140 personer vilket är en ökning med tre personer mot 2024. Personalkostnaderna ökar med antalet anställda samt förväntad årlig lönerevision.

Vid slutet av 2028 är avskrivningarna 236 miljoner kronor vilket är tio miljoner kronor mer än för 2024. Ökningen av avskrivningarna beror på nya projekt som aktiveras under prognosperioden. Under 2024 till 2026 görs det extra avskrivningar för tak och fasad i Värtaterminalen på totalt 45 miljoner kronor.

Underhållsarbetet följer den upprättade underhållsplanen för anläggningarna och byggnaderna. För perioden 2026-2028 ligger underhållskostnaden på totalt 180 miljoner kronor. Det är på ungefär 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 2024 samt budgeten för 2025. Rörelsemarginalen som är 28 procent 2024 är vid utgången av treårsperioden 40 procent. Resultatet efter avskrivningar och räntekostnader för 2026 förväntas hamna på minus 45 miljoner kronor

med en förbättring 2027 till minus 15 miljoner kronor och därefter ett resultat på noll miljoner kronor för 2028.

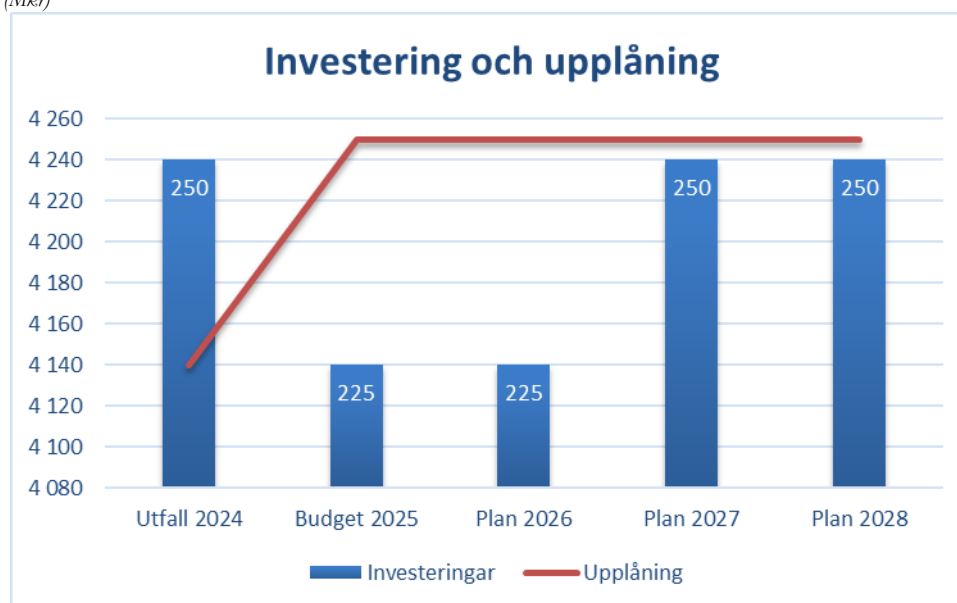
Förslag till budget 2026 och inriktning 2027 och 2028

Koncernen (Mkr)					
	Utfall 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028
Hamnavgifter	415	442	469	484	498
Hantering	32	30	38	39	40
Hyror / Arrenden	192	198	225	230	229
Servicejänster	78	83	87	91	95
Övriga intäkter	50	45	45	47	48
Eliminering internfakturer	-10	-11	-11	-11	-11
Summa intäkter	755	787	852	879	898
Underhållskostnader	-60	-60	-60	-60	-60
Driftkostnader	-331	-338	-328	-307	-314
Personalkostnader	-149	-153	-158	-161	-164
Avskrivningar	-227	-241	-233	-242	-236
Rörelseresultat	-13	-4	74	109	124
Finansnetto	-118	-119	-119	-124	-124
Resultat efter finansnetto	-130	-123	-45	-15	0
Investeringar brutto	250	225	225	250	250
Upplåning	4 140	4 250	4 250	4 250	4 250
Antal månadsavlönade per 31/12	137	139	140	140	140

Finansiering

Planerade investeringar under perioden 2026 till 2028 summerar till 725 miljoner kronor. Upplåningsräntan för perioden ligger på en lägre nivå än föregående prognos. Upplåningen sker via stadens finansenhet och beräknas hamna på 2,70 procent 2026, 2,90 procent under 2027 och 2028 vilket är att jämföra med räntan för 2024 som hamnade på 2,81 procent. Detta medför att Stockholms Hamnars räntekostnader förväntas uppgå till 124 miljoner kronor under treårsperiodens slut, vilket är att jämföra med räntekostnader 2024 på 118 miljoner kronor. Upplåningen förväntas hamna på 4 250 miljoner kronor per 31 december 2028 vilket är i nivå med utfallet för 2025.

(Mkr)



Åtgärder för en ekonomi i balans

Omvärldsläget och lågkonjunkturen har haft stor ekonomisk påverkan på Stockholms Hamnar. Detta har medfört minskade passagerar- och godsvolymer vilket i sin tur har påverkat bolagets intäkter. I kombination med ökade drift- och räntekostnaderna har det blivit svårare för Stockholms Hamnar att vända den negativa resultatutvecklingen. De stora investeringar i ny hamnkapacitet som gjorts har påverkat bolaget ekonomiskt med ökad skuldsättning, vilket i sin tur har medfört höga räntekostnader i takt med att räntorna ökat. Bolaget har därför arbetat aktivt med att anpassa verksamheten efter rådande ekonomiska förhållanden. Ett omfattande genomlysnings- och effektiviseringsarbete har genomförts i Stockholms Hamnar de senaste åren. Detta har medfört stora besparingar över hela bolaget de senaste fyra åren, vilka har dämpat och stoppat kostnadsökningarna som kommit till följd av den höga inflationen.

Under den kommande prognosperioden kommer Stockholms Hamnar att fortsätta arbetet med att öka intäkterna samt att hålla i kostnaderna för att kunna möta de nya förutsättningarna och anpassa verksamheten efter dem. Särskilt viktigt är att arbeta för att bredda bolagets intäktsflöden genom nya affärsområden. Bolaget kommer noga följa upp att investeringarna håller budgeten och att vakansgraden ligger på en låg nivå i linje med marknaden.

Vidare beslutade Stockholms Hamnar under 2024 att bolagets egna lokaler i Stockholm ska konsolideras genom en flytt av huvudkontor samt ytterligare kontorslokal till Värtahamnen och på så sätt minska det egna lokalanvändandet, öka uthyrningen och därmed öka hyresintäkterna. Stockholms Hamnar kommer även genomlysa verksamheten

för att se var underhållsansvaret på kajerna överstiger de intäkter som kajen genererar. Detta görs för att få kontroll över vad som inte genererar en lönsam affär.

I Stockholm Hamnars budget för 2025 ska marken på Frihamnspiren, Värtapiren samt tillhörande Energihamn övergå i Stockholms Hamnar ägo senast 1 juli 2026. Denna överflytt av marken till Stockholms Hamnar kommer innebära att bolagets driftkostnader kommer minska och medföra att ett positivt resultat kommer att kunna uppnås snabbare.

Med dessa åtgärder och planer ser Stockholms Hamnar möjligheten att skapa en ekonomi i balans. Åtgärderna har tagits fram för att stötta och leda organisationen i arbetet med att öka lönsamheten i bolaget. Stockholm Hamnar arbetar för ett positivt resultat med ökad rörelsemarginal där investeringarna är självfinansierade och en minskad låneskuld.

Framtida ekonomiska utmaningar

Kommande stora investeringsbehov kommer vara utmanande givet den åtstramade investeringsramen som bolaget har satt.

Det föreligger ett stort framtida investeringsbehov i Hammarbyslussen. Det behöver utredas och en fördelningsmodell mellan Stockholms Hamnars och Trafikkontorets gemensamma investerings- och finansieringsansvar för anläggningen bör tas fram under 2025. Andra stora kommande investeringar är i anläggningarna i Nynäshamns hamn som behöver anpassas till Gotlandsbolagets nya fartyg som kommer att börja trafikera hamnen från 2029 samt reinvestering på kajen i Energihamnen.