

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Handläggare  
John SöderbergTrafiknämnden  
2026-01-20Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

john.w.soderberg@regionstockholm.se

## **Beslut om att ingå tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende Ny färjeterminal Skeppsbrokajen**

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Trafiknämnden får i uppdrag att ingå ett tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen med Stockholm stad på så sätt att Region Stockholm genom Waxholms Ångfartygs AB uppför, bekostar och äger terminalanläggningen på Skeppsbrokajen.

Trafiknämnden beslutar för egen del följande.

2. Förvaltningschefen får, under förutsättning att regionfullmäktige beslutar enligt beslutspunkt 1 ovan, i uppdrag att ingå tilläggsavtal med Stockholms stad i enlighet med beslutspunkten 1.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Sammanfattning

I samband med ombyggnadsarbeten vid Slussen ska en ny färjeterminal på Skeppsbrokajen byggas.

I *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* (GFA) framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) som tilltänkt hyresgäst. Trafikförvaltningen genom WÅAB vill äga terminalanläggningen vilket går i linje med trafikförvaltningens strategier om att äga terminaler i strategiska lägen. Detta är en förändring från GFA och kräver ett tilläggsavtal för att förtydliga ägarskapet. Ingående av tilläggsavtalet behöver beslutas av Regionfullmäktige.

Trafikförvaltningens motiv till att inneha ägandet av färjeterminalen är att WÅAB får egen rådighet avseende utformning, drift och förnyelse av anläggningen så att terminalen inklusive tillhöriga anläggningar kan anpassas på bästa möjliga sätt till den egna verksamheten. En välplanerad färjeterminal med fyra anlöpsplatser istället för tidigare två anlöpsplatser, vilken samlar Djurgårdstrafik, SL-pendelbåtar och WÅAB:s trafik till en plats, bidrar positivt till verksamheten och främjar ett ökat kollektivt resande med båt.

## Bakgrund

Region Stockholm (tidigare Stockholms läns landsting) samverkar genom trafikförvaltningen med Stockholms stad vid ny- och ombyggnation i och omkring Slussen. Genom detaljplan för nya Slussen (dp 2005-08976-54), som vann laga kraft 2013-09-27, har beslut fattats om att Djurgårdsfärjans terminal ska flyttas till ett nytt läge på Skeppsbrokajen.

Den 21 december 2016 undertecknade Stockholms stad och Stockholms läns landsting GFA (SL 2013 -1569-1965 *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen*), som beslutats av dåvarande Landstingsfullmäktige 2016-12-13, (Protokoll Landstingsfullmäktige 2016-12-13, § 206, TN 2016-07-14 SL 2013-1569 ).

I GFA § 8, framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med WÅAB som tilltänkt hyresgäst. Efter genomförandeavtalets tecknande 2016 har samtal ägt rum mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Stockholms Hamn AB. Trafikförvaltningen vill genom WÅAB äga terminalanläggningen och inneha arrende för mark- och vattenområdet från Stockholm Hamn AB, vilket går i linje med trafikförvaltningens strategier om att äga terminaler i strategiska lägen, Trafikförvaltningens affärsstrategi, ((TN-2013-00543 ).

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Ägandet av färjeterminalanläggningen innebär att ansvaret som byggherre övergår till WÅAB. Även den tidigare färjeterminalen på Skeppsbrokajen ägdes av WÅAB innan den revs 2018.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 21 november 2017 (SL 2013-1569-552-Protokollsutdrag § 233-färjeterminalen - 2017-12-07) att genomföra en utredning för ny färjeterminal vid Skeppsbrokajen. Av tjänsteutlåtandet inför beslutet framgår att en ”optimal färjeterminal främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Genom att TF ansvarar för och bygger terminalen har TF möjlighet att ta höjd för framtida planering och utveckling av den kollektiva båttrafiken med planeringshorisont år 2050. Genom att TF själva står som beställare av terminalbyggnad och ponton finns möjligheter att anpassa terminalens standard mot tillgängligt budgetutrymme samt ha kontroll över samtliga kostnader för byggnationen.”

Utredningen behandlades i trafiknämnden den 17 december 2019, där ett inriktningsbeslut (Protokoll Trafiknämnden 2019-12-17 § 262 SL 2013-1569-2230 ) fattades om att påbörja planeringsfasen för det i utredningen förordade alternativet. Av tjänsteutlåtandet inför beslutet anges att utredningens ”utgångspunkt är att Region Stockholm, i likhet med terminalen på Allmänna Gränd, ska uppföra terminalen i egen regi med mark- och vattenarrende från Stockholms Hamnar. Vidare ska terminalanläggningen i enlighet med utredningsbeslutet dimensioneras för behoven i ett 2050-perspektiv i likhet med övriga kollektivtrafikanläggningar inom bytespunkt Slussen.”

Vid tiden påbörjades även ett arbete med att ta fram arrendeavtalet som skall tecknas mellan Region Stockholm genom WÅAB tillsammans med Stockholms Hamn AB.

Under budgetarbetet hösten 2020 framgick det att besparingskraven inom Region Stockholm föranlett att objektet Ny färjeterminal Skeppsbrokajen tagits bort ur investeringsplanen och budgeten 2021. Mot bakgrund av detta fanns inga medel avsatta för vidare arbete och det pågående arbetet med projektering pausades i avvaktan på ett beslut om fortsatt hantering.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 21 juni 2022 (SL 2013-1569-2270, Trafiknämndens protokollsutdrag 2022-06-21 §139 Beslut om att fortsätta planeringsfasen avseende Ny färjeterminal vid Skeppsbron ) att fortsätta planeringsfasen för ny färjeterminal Skeppsbrokajen. I samband med detta återupptogs bland annat avtalsarbetet med arrendeavtalet. Projektet uppmärksammade även att ett tilläggsavtal till GFA behöver tecknas för att reglera ägandet. Projektet ingick förhandlingar med Stockholm stad respektive Stockholm Hamn AB avseende tilläggsavtal till genomförandeavtalet respektive arrendeavtal, men parterna lyckades inte nå samsyn. Frågorna avseende avtal

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

lyftes till partsgemensamma styrgruppen för projekt Slussen för vidare hantering.

Med anledning av en utdragen bygglovsprocess krävdes ett förnyat planeringsbeslut som fattades av Sjötrafikutskottet 2024-04-16, (TN 2023-0121-199 Sjötrafikutskottets protokollsutdrag 2024-04-16 §16 Förnyat planeringsbeslut avseende ny färjeterminal Skeppsbrokajen ). I tjänsteutlåtandet (TN 2023-0121-200) framgår att ett tilläggsavtal till GFA skall tas fram och godkännas av regionfullmäktige innan eller i samband med kommande genomförandebeslut.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

En välplanerad färjeterminal främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Region Stockholm genom WÅAB ansvarar för och bygger terminalanläggningen, vilket ger möjlighet att ta höjd för framtida planering av den kollektiva båttrafiken med planeringshorisont 2050.

Trafikförvaltningens motiv till att inneha ägandet av färjeterminalen är att WÅAB får egen rådighet avseende utformning, drift och förnyelse av anläggningen så att terminalen inklusive tillhöriga anläggningar kan anpassas på bästa möjliga sätt till den egna verksamheten. Ägandet av färjeterminalen innebär också kontroll över kostnader knutna till driften av anläggningen.

Region Stockholm har sommaren 2025 erhållit bygglov för en färjeterminal på Skeppsbrokajen med fyra angöringsplatser istället för tidigare två angöringsplatser, vilket samlar Djurgårdstrafik, SL-pendelbåtar och WÅAB:s trafik till en plats och bidrar positivt till verksamheten. Den nya terminalanläggningen innefattar också en kommersiell verksamhet i form av en kiosk som kommer att bidra till attraktivare bytespunkt för resenärer samt generera hyresintäkter till Region Stockholm.

Färjeterminalen är unik för trafikförvaltningens verksamhet och är fysiskt knuten till platsen på Skeppsbrokajen. Trafikförvaltningen ska eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar så som färjeterminalen. Utifrån Region Stockholms förmånliga finansiella upplåningsvillkor ska utgångspunkten vara egen finansiering för strategiskt viktiga tillgångar, enligt sjätte affärsprincipen.

GFA är beslutat av dåvarande Landstingsfullmäktige och därför skall ändringar och tillägg normalt beslutas av samma instans. Innehållet i GFA definierar ansvar och funktioner på en övergripande nivå och är en ekonomisk uppgörelse som också reglerar parternas investeringsansvar. Vid förändring av parternas ansvar för investering i en ny färjeterminal krävs ett tilläggsavtal som förklarar

parternas förändrade ekonomiska åtagande. Tilläggsavtalet ska även förtydliga att ägarskapet förändras på så sätt att Region Stockholm genom WÅAB ska äga terminalen.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Vid tecknande av GFA var den ursprungliga avsikten att färjeterminalen skulle tillhandahållas genom ett hyresupplägg, där WÅAB skulle erläggas en löpande hyreskostnad. Det nu föreslagna avtalsförhållandet innebär en förändring av detta upplägg. I stället för att hyra terminalen kommer WÅAB själva uppföra och äga terminalen. I det nya avtalet utgår därmed ingen hyra för terminalen och WÅAB betalar i stället ett arrende för mark- och vattenområdet. Ett arrende blir sannolikt en billigare upplåtelseform för WÅAB över tid. Genom att WÅAB själva står som byggherre av terminalanläggningen finns möjlighet att anpassa anläggningens standard mot fastlagt budget.

Enligt GFA skulle hyran vara enligt villkor som motsvarade den tidigare terminalen som revs 2018. Eftersom det inte finns något direkt jämförbart hyresupplägg inom verksamheten idag, är det svårt att med säkerhet fastställa vad Stockholm Hamn AB:s marknadsmässiga hyra skulle ha varit. Det är dock rimligt att anta att en sådan hyra, om den hade tillämpats, skulle ha motsvarat Stockholms Hamnars beräknade avskrivnings- och kapitalkostnader för terminalen, inklusive vinst för Stockholms Hamn AB:s räkning. Stockholm Hamn AB är ett kommunalt bolag med avkastningskrav och behöver ta ut marknadsmässig hyra för att täcka sina kostnader för att bygga färjeterminalen åt WÅAB.

Förhandlingar med Stockholm Hamn AB har förts avseende ett arrende för färjeterminalen. Region Stockholm och Stockholm Hamn AB är, under förutsättning av tilläggsavtalets ingående, överens om ett 25-årigt anläggningsarrende med förlängning om 10 år i sänder. Arrendavgiften är överenskommen till 870 000 kr/år jämte index.

Befintligt planeringsbeslut för Ny färjeterminal Skeppsbrokajen uppgår till 31 miljoner kronor, varav 28 miljoner kronor avser investering och 3 miljoner kronor drift. Uppskattad totalprognos för projektet uppgår till 171 miljoner kronor, varav 151 miljoner kronor avser investering och 20 miljoner kronor drift.

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen är medtagen som objekt i trafikförvaltningens investeringsplan 2026 med planår 2027-2035 med en total investeringsutgift om 151 miljoner kronor. Trafiknämnden avser att återkomma med ett genomförandebeslut avseende investering i ny färjeterminal på Skeppsbrokajen.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Sammanlagda driftskostnader beräknas uppgå till cirka 1 miljon kronor per år, exklusive indexreglering. Driftskostnaderna omfattar bland annat arrende, elkostnader, städning samt drift- och underhållsåtgärder. Vidare förväntas en årlig intäkt om cirka tvåhundra tusen kronor tillkomma genom uthyrning av lokal.

Avskrivningskostnaderna beräknas, över en period om tio år, uppgå till cirka 56 miljoner kronor. Under samma period bedöms räntekostnaderna uppgå till totalt 36 miljoner kronor. Samtliga belopp är preliminära uppskattningar och kommer att preciseras i samband med det kommande genomförandebeslutet.

### *Riskbedömning*

Om ägandet ej övergår till Region Stockholm kommer eventuellt ansvaret att uppföra terminalanläggningen att falla tillbaka på Stockholm Hamn AB så som avtalsförhållandena är ursprungligen. Detta skulle medföra ytterligare en förgävesinvestering för Region Stockholm avseende den planering och projektering som redan utförts inom projektet.

Vid det fallet att Stockholm Hamn AB skulle bygga terminalen skulle eventuellt utformningen inte motsvara WÅAB:s förväntningar och behov. Detta skulle i sin tur kunna ha en negativ påverkan på båtresenärernas kundnöjdhet.

### *Säkerhetskonsekvenser*

Avseende projektets säkerhetskonsekvenser, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

### *Konsekvenser för miljön*

Avseende projektets konsekvenser för miljön se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

### *Sociala konsekvenser*

Avseende projektets sociala konsekvenser, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

### *Funktionsrättsbeskrivning*

Avseende projektets funktionsbeskrivning, se förnyat planeringsbeslut, Tjut TN 2023-0121

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2025-12-08Ärende  
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)**Beslutsunderlag**

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande SL 2013 -1569-1965
- Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

**Skickas till**

Regionledningskontoret

Erik Norling  
FörvaltningschefJohn Söderberg  
Avdelningschef, Investeringsprojekt