

Regionledningskontoret
Mikael Löwenhielm

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-04-13

RS 2025-1252

Regionstyrelsen

Genomförandebeslut ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Under förutsättning att tilläggsavtal till genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppsbron ingås, medges trafiknämnden rätt att inleda genomförandefasen för Ny färjeterminal Skeppsbrokajen, till en total investeringsutgift på 155,4 miljoner kronor, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035.

Sekretess
Bilagan till
trafikförvaltningens
tjänsteutlåtande omfattas
av sekretess enligt 19 kap
3 § OSL (2009:400)

Sammanfattning

Djurgårdsfärjan har trafikerat Slussen–Allmänna gränd sedan 1897. För att färjetrafiken ska kunna fortsätta trafikera sträckan behöver ny färjeterminal på Skeppsbrokajen uppföras. Den gamla färjeterminalen revs 2018 och ersattes av en provisorisk färjeterminal, som nu behöver ersättas av en permanent färjeterminal. Den nya färjeterminalen förbereds för laddning av framtida eldrivna fartyg och planeras för två färjelägen för Djurgårdsfärjan, vilket möjliggör skytteltrafik med fyra färjor som kan ge ökat passagerarantal.

Den totala investeringsutgiften uppgår till 155,4 miljoner kronor, vilket överstiger 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 med 4,6 miljoner kronor. Utgiftsökningen finansieras genom omdisponering inom befintlig investeringsplan, genom att använda outnyttjade investeringsmedel för investeringsobjekt Bussterminal Barkarby (TN 2025-0744). Därtill uteblir möjligheten att erhålla bidrag från Stadsmiljöavtalet om 55,5 miljoner kronor, då projektet inte kan färdigställas före utgången av 2027.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande och föreslår regionfullmäktige att besluta i enlighet med trafiknämndens sjötrafikutskottets beslut (TN 2023-0121).

Bakgrund

Region Stockholm samverkar med Stockholms stad vid ny- och ombyggnation vid och omkring Slussen. Detaljplanen för nya Slussen (dp 2005-08976-54), som vann laga kraft den 27 september 2013, innebär att Djurgårdsfärjans terminal ska flyttas till ett nytt läge på Skeppsbrokajen. Den gamla färjeterminalen revs 2018 och ersattes av en provisorisk färjeterminal, som nu behöver ersättas av en permanent färjeterminal.

Den nya färjeterminalen är en del av bytespunkt Slussen och kommer fortsatt att förbättra bytesmöjligheterna mellan land- och sjötrafik. Färjeterminalen ska bidra till en trygg och attraktiv miljö för resenärer och övriga i området. Anläggningen ska dimensioneras för behoven ur ett 2050-perspektiv i likhet med övriga kollektivtrafikanläggningar inom bytespunkt Slussen.

Region Stockholm har som mål att uppnå fossilfri kollektivtrafik genom att bland annat elektrifiera sjötrafiken och den nya färjeterminalen förbereds för laddning av framtida eldrivna fartyg. Färjeterminalen är även projekterad för att uppnå certifieringen Miljöbyggnad 4.0 – Brons (Sweden Green Building Council, 2022) och bidrar därmed till att uppnå Region Stockholms mål om klimatneutralitet 2035.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 21 november 2017 (SL 2013-1569-552) att genomföra en utredning om en ny färjeterminal vid Skeppsbrokajen. Utredningen behandlades i trafiknämnden den 17 december 2019 (SL 2013-1569-2230), där ett inriktningsbeslut fattades om att påbörja planeringsfasen för det i utredningen förordade alternativet.

På grund av en utdragen bygglovsprocess krävdes ett förnyat planeringsbeslut i april 2024 (TN 2023-0121-200). Den utdragna bygglovsprocessen berodde bland annat på platsens kulturhistoriska värde som medför höga gestaltningskrav. Bygglovets beviljades den 28 juni 2025 (TN 2019-0688-40). Därtill uppstod utmaningar i projektet för tillkommande installationsbrygga, hög solvärmelast, ny stomme samt grundläggningsmetodik, vilket medförde att tidplanen inte kunde hållas. Planerad driftsättning av terminalanläggningen har senarelagts med två år till det andra kvartalet 2029.

Regionfullmäktige beslutade den 24 mars 2026 att ge trafiknämnden i uppdrag att ingå ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet, varigenom Region Stockholm genom Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) uppför, bekostar och äger terminalanläggningen vid Skeppsbrokajen (RS 2025-

1242). Tilläggsavtalet till genomförandeaftalet reglerar parternas ansvar och åtaganden, utifrån vad som tidigare överenskommits (SL 2013-1569-368). Mark- och vattenområdet arrenderas av Stockholm hamnar och ett arrendeavtal ska tecknas mellan parterna. Genomförandebeslutet för ny färjeterminal Skeppsbrokajen förutsätter att tilläggsavtal till genomförandeaftalet avseende Djurgårdsfärjan har ingåtts mellan Region Stockholm och Stockholm stad.

Genomförandebeslutet är en förutsättning för att den nya färjeterminalanläggningen ska kunna uppföras på Skeppsbrokajen. Om färjeterminalanläggningen inte uppförs på Skeppsbrokajen kan inte linje 82 trafikera sträckan Slussen – Allmänna gränd. Detta innebär även att projektet har gjort en förgävesinvestering och att bytespunkt Slussen inte kommer att omfattas av sjötrafik. Vid en utebliven färjeterminal får resenärerna välja alternativa resvägar.

Effektmål

Investeringsprojektet startade innan Region Stockholms nuvarande investeringsriktlinje började gälla och saknar därmed formulerade effektmål enligt dagens krav. Däremot finns följande syfte och mål framtagna:

- Bidra till attraktiva resor genom att bygga en terminalanläggning för sjötrafik som utgör en del av bytespunkt Slussen.
- Bidra till att skapa en resenärsmiljö som har en konstnärlig utformning och som upplevs som öppen, ljus och trygg.
- Bidra till effektiva resor genom att säkerställa att utformningen blir funktionell och tillförlitlig.
- Bidra till att pendelbåtar och övrig skärgårdstrafik sammanfogas till en gemensam plats på Skeppsbrokajen.

Effektrealisering *av målen* bedöms kunna börja mätas 2030.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Enligt Region Stockholms Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) föregås ett genomförandebeslut av en planeringsfas. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande omfattar en systemhandling, hållbarhetsinriktning, överlämningsstrategi, riskanalys och riskbedömning samt ekonomiskt beslutsunderlag.

Regionledningskontoret bedömer att investeringsobjektet har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande och föreslår regionfullmäktige att besluta i enlighet med trafiknämndens sjötrafikutskottets beslut (TN 2023-0121).

Ekonomiska konsekvenser

Investeringsutgift

Den totala investeringsutgiften uppgår till 155,4 miljoner kronor. Investeringsutgiften överstiger 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 med 4,6 miljoner kronor. Den ökade investeringsutgiften beror på försening av projektet med cirka två år, vilket medfört ökade projekteringskostnader samt byggherrekostnader.

Utgiftsökningen finansieras genom en omfördelning av medel inom trafiknämndens befintliga investeringsplan från objekt Bussterminal Barkarby (TN 2015–0993). Trafiknämndens sjötrafikutskottets bedömning är att omfördelningen av investeringsramen inte medför några ekonomiska konsekvenser för Bussterminal Barkarby, eftersom projektet har fortlöpt enligt plan och de identifierade riskerna inte har realiserats i den omfattning som bedömts.

Därtill uteblir möjligheten att erhålla bidrag från Stadsmiljöavtalet om 55,5 miljoner kronor, eftersom projektet inte kan färdigställas före utgången av 2027. Orsaken till förseningen av projektet är framförallt att bygglovet tog två år att erhålla samt de komplexa förhållandena för installationer och pålning på Skeppsbrokajen. Risken för att villkoren för bidraget inte skulle uppfyllas lyftes i det förnyade planeringsbeslutet som fattades i april 2024 (TN 2023-0121). Den resultatmässiga konsekvensen av det uteblivna bidraget innebär minskade intäkter med 1,9 miljoner kronor per år samt ökade ränteutgifter med 1,2 miljoner kronor per år, i genomsnitt över en 20-årsperiod.

Ekonomisk osäkerhet

Ekonomisk osäkerhet avser entreprenörskostnaderna för pontonen där skeppning, pålning och okända ledningar driver osäkerheten. Platsens känslighet bidrar även till logistiska utmaningar. Därtill kan marinarqueologisk undersökning behövas med anledning av att platsen är ett utpekad fornlämningsområde. Eventuellt kommande närliggande projekt på Skeppsbrokajen kan också påverka byggnationen av terminalanläggningen.

Den ekonomiska osäkerheten framgår av bilaga totalekonomiska konsekvenser (sekretess).

Projektkostnader

Kostnader under genomförandet uppgår till 20,4 miljoner kronor, varav elva miljoner kronor avser tidigare förgävesprojektering. Resterande kostnad avser rivning och provisorisk terminal.

Kapitalkostnader

Avskrivningskostnaderna bedöms uppgå till 5,2 miljoner kronor per år, vilket motsvarar 103,9 miljoner kronor över en 20-årsperiod.

Räntekostnaderna bedöms uppgå i genomsnitt till 2,9 miljoner kronor vilket motsvarar 57,7 miljoner kronor över en 20-årsperiod.

Driftkostnader och intäkter

Drift och underhåll av färjeterminalen bedöms i genomsnitt uppgå till 1,9 miljoner kronor per år inklusive index. Intäkter från uthyrning av kommersiella ytor i anslutning till terminalen beräknas i genomsnitt uppgå till 0,3 miljoner kronor per år, inklusive index.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens sjötrafikutskottets protokollsutdrag den 20 april 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 18 mars 2026
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl (sekretess)

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-04-13