§ 41

Tilläggsavtal till genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende ny färjeterminal Skeppsbrokajen

RS 2025-1242

Sammanfattning

I samband med ombyggnadsarbeten vid Slussen ska en ny färjeterminal på Skeppsbrokajen byggas. I Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen (Genomförandeavtal) § 8, framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) som tilltänkt hyresgäst.

Den tidigare färjeterminalen på Skeppsbrokajen ägdes av WÅAB innan den revs år 2018. Trafiknämnden vill genom WÅAB även äga den nya terminalanläggningen, vilket är i linje med trafiknämndens strategi om att äga terminaler i strategiska lägen. Ägandet av färjeterminalanläggningen innebär att ansvaret som byggherre övergår till WÅAB. Detta är en förändring från § 8 i Genomförandeavtalet vilket kräver ett tilläggsavtal för att förtydliga ägarskapet.

Anledningen till att Region Stockholm vill äga färjeterminalen är att Region Stockholm genom det helägda koncernbolaget 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 färjeterminal med fyra angöringsplatser, i stället för tidigare två, som samlar Djurgårdstrafik, SL:s pendelbåtar och WÅAB:s trafik på en gemensam plats, bidrar positivt till verksamheten och främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Ägandet av färjeterminalen innebär också kontroll över kostnader knutna till driften av anläggningen.

Beslutsunderlag

1. Regionrådsberedningens skrivelse
2. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
3. Trafiknämndens protokollsutdrag 20 januari 2026
4. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 8 december 2025

Yrkanden

Ordförande Aida Hadzialic (S) yrkar bifall till regionrådsberedningens förslag i skrivelse den 28 januari 2026 (bilaga).

Ledamoten Msciwoj Swigon m.fl. (SD) yrkar bifall till eget förslag till beslut, vilket innebär återremiss (bilaga).

Beslutsgång

Ordförande Aida Hadzialic (S) frågar först om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras och finner att regionstyrelsen beslutar att avgöra ärendet idag.

Ordförande Aida Hadzialic (S) frågar därefter på regionrådsberedningens förslag till beslut och finner att regionstyrelsen bifaller detta.

Beslut
Regionstyrelsen föreslår att regionfullmäktige beslutar följande.

> 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 det helägda koncernbolaget Waxholms Ångfartygs AB, uppför, bekostar och äger terminalanläggningen på Skeppsbrokajen i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

Moderaterna deltar inte i beslutet.
Kristdemokraterna deltar inte i beslutet.
Liberalerna deltar inte i beslutet.
Sverigedemokraterna deltar inte i beslutet när yrkandet om återremiss fallit.

Reservation
Ledamoten Msciwoj Swigon m.fl. (SD) anmäler reservation från Sverigedemokraterna till förmån för eget förslag till beslut.

Särskilda uttalanden
2:e vice ordförande Kristoffer Tamsons m.fl. (M), ledamoten Carl-Johan Schiller (KD) och ledamoten Amelie Tarschys Ingre (L) anmäler ett särskilt uttalande från Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna.

_____

Paragrafen är justerad

Skickas till
Trafiknämnden

Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2026-01-28

RS 2025-1242

Regionstyrelsen

Tilläggsavtal till genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Föredragande regionråd: Jens Sjöström

Ärendebeskrivning

I samband med ombyggnadsarbeten vid Slussen ska en ny färjeterminal på Skeppsbrokajen byggas. I *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* (Genomförandeavtal) § 8, framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) som tilltänkt hyresgäst.

Den tidigare färjeterminalen på Skeppsbrokajen ägdes av WÅAB innan den revs år 2018. Trafiknämnden vill genom WÅAB även äga den nya terminalanläggningen, vilket är i linje med trafiknämndens strategi om att äga terminaler i strategiska lägen. Ägandet av färjeterminalanläggningen innebär att ansvaret som byggherre övergår till WÅAB. Detta är en förändring från § 8 i Genomförandeavtalet vilket kräver ett tilläggsavtal för att förtydliga ägarskapet.

Anledningen till att Region Stockholm vill äga färjeterminalen är att Region Stockholm genom det helägda koncernbolaget 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 färjeterminal med fyra angöringsplatser, i stället för tidigare två, som samlar Djurgårdstrafik, SL:s pendelbåtar och WÅAB:s trafik på en gemensam plats, bidrar positivt till verksamheten och främjar ett ökat kollektivt resande med båt. Ägandet av färjeterminalen innebär också kontroll över kostnader knutna till driften av anläggningen.

Förslag till beslut
Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

> 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 det helägda koncernbolaget Waxholms Ångfartygs AB, uppför, bekostar och äger terminalanläggningen på Skeppsbrokajen i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

Regionrådsberedningens motivering
I samband med antagandet av detaljplan för nya Slussen (dp 2005-08976-54) beslutades även att Djurgårdsfärjans terminal skulle flyttas till ett nytt läge på Skeppsbrokajen. Arbetet med den nya terminalen mynnade ut i det så kallade Genomförandeavtalet som slöts mellan Stockholm stad och dåvarande Stockholms läns landsting i slutet av 2016. Genomförandeavtalet är fortfarande det huvudsakliga avtalet som reglerar anläggandet av den nya färjeterminalen. Av 8 § i Genomförandeavtalet följer att byggherreansvaret ligger på Stockholms Hamn AB medan Region Stockholm genom WÅAB ska vara hyresgäst.

Under planeringsfasen av projektet har en utredning av hyresfrågan gjorts vilken landat i att det är mer fördelaktigt att WÅAB själva uppför och äger färjeterminalen, samt arrenderar tillhörande mark och vatten av Stockholms Hamnar. Skälen till detta är flera. Centralt är att Region Stockholm, genom WÅAB, får rådighet avseende utformning och drift av färjeterminalen, vilket ger större kontroll och flexibilitet angående platsen och tillhörande verksamhet. Detta är dessutom i linje med trafiknämndens strategi om att äga terminaler i strategiska lägen.

Utöver frågan om rådighet står det också klart att arrendeformen över tid är en billigare upplåtelseform än det tilltänkta hyresupplägget. Region Stockholm får genom att äga terminalen även bättre kostnadskontroll över verksamheten i förhållande till sin egen budget.

Region Stockholm genom WÅAB och Stockholm Hamn AB är nu överens om ett anläggningsarrende för den aktuella platsen. Detta kräver dock att ett tilläggsavtal ingås, som ersätter 8 § i Genomförandeavtalet och tydliggör parternas ansvar och förändrade ekonomiska åtaganden. Planerad byggstart för den nya färjeterminalen är 2026 och det är centralt att arrendefrågan är klarlagd innan dess.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Trafiknämndens protokollsutdrag 20 januari 2026
3. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 8 december 2025

Aida Hadžialić

Jens Sjöström

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2026-02-10

RS 2025–1242

Regionstyrelsen
23

Tilläggsavtal till genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Beslutsunderlaget ger inte tillräcklig klarhet i projektets ekonomiska utveckling eller i de åtaganden som förväntas av Region Stockholm. Vår bedömning är att avgörande uppgifter saknas beträffande projektets totalkostnad, driftkostnader samt ansvarsfördelningen mellan parterna. För att möjliggöra ett informerat och ansvarsfullt beslut behöver ärendet kompletteras med följande punkter innan ställning kan tas:

- En transparent och detaljerad genomgång av hur den nu presenterade totalprognosen om 171 miljoner kronor har beräknats. Eftersom detta är projektets första fullständiga kostnadsbild behöver underlaget omfatta en uppdelning av kostnadsdrivare, osäkerheter samt en redovisning av hur totalprognosen förhåller sig till tidigare beslutad ekonomisk ram för planeringsfasen.

- En specificerad redovisning av vad som avses med ”drift” i det befintliga planeringsbeslutet (3 miljoner kronor), vad som ingår i drift i den nu redovisade totalprognosen (20 miljoner kronor) och vilken tidsperiod dessa driftkostnader avser. Vidare behöver det klargöras hur dessa belopp förhåller sig till den angivna årliga driftkostnaden om cirka 1 miljon kronor.

- En redovisning av ansvarsfördelningen mellan Region Stockholm/WÅAB, Stockholms stad och Stockholms Hamn AB, särskilt avseende kostnadsansvar vid ändringar, gränssnitt mellan parterna samt hantering av eventuella merkostnader som kan uppstå till följd av det föreslagna avtalsupplägget.

Förslag till beslut

Med anledning av de oklarheter som framkommit återremitteras ärendet.

Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-02-10

RS 2025-1242

Regionstyrelsen
Ärende 23

Tilläggsavtal till genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende Ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Att Region Stockholm, genom Waxholms Ångfartygs AB, ska uppföra och äga den nya färjeterminalen vid Skeppsbrokajen är bra. Att regionen har rådighet över strategiskt viktiga terminaler i centrala lägen är i grunden positivt och i linje med tidigare inriktning.

Samtidigt önskar vi särskilt påtala de risker som följer av att regionen i detta fall tar fullt byggherreansvar i en av landets mest komplexa byggmiljöer. Området präglas av teknisk komplexitet, många gränssnitt och en välkänd risk för fördyringar och förseningar. Därtill är färjeterminaler av detta slag inte en anläggningstyp som regionen uppfört i stor omfattning.

Mot denna bakgrund noterar vi att den nu redovisade investeringsprognosen om 151 miljoner kronor framstår som stramt tilltagen. Inför det kommande genomförandebeslutet är det därför av stor vikt att projektets kostnadsbedömningar, riskhantering och uppföljningsstruktur är tillräckligt robusta, samt att eventuella ekonomiska reserver och styrningsåtgärder redovisas tydligt.