Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-18

Ärende
TN 2023-0121

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg

john.w.soderberg@regionstockholm.se

Sjötrafikutskottet
2026-04-20

Beslut om att inleda genomförandefasen avseende Ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Förslag till beslut

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

- Under förutsättning att tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen avseende ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppsbron ingås, beslutas att inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 inleda genomförandefasen avseende objekt Ny färjeterminal Skeppsbrokajen med en total budget om 175,8 miljoner kronor, varav 155,4 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Förslag och motivering

Sammanfattning

I samband med ombyggnadsarbeten vid Slussen ska en ny färjeterminal uppföras på Skeppsbrokajen. Investeringsobjektet, som idag är i planeringsfas, har erhållit bygglov och systemhandlingar är framtagna. Inför nästa fas behövs ett genomförandebeslut. Genomförandebeslutet förutsätter att tilläggsavtal till *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* (GFA) avseende ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppsbron har ingåtts mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

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 i september 2013, har beslut fattats om att Djurgårdsfärjans terminal ska flyttas till ett nytt läge på Skeppsbrokajen. Den gamla färjeterminalen revs 2018 och ersattes av en provisorisk färjeterminal. Provisoriet ska nu ersättas av en permanent lösning.

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

Systemhandlingsprojekteringen påbörjades hösten 2022 efter beslut i trafiknämnden om att fortsätta planeringsfasen (SL 2013-1569-2270).

Skeppsbron är en central plats med stora personflöden mitt i ett arkitektoniskt högintressant och känsligt läge. Med anledning av detta har bygglovet styrt detaljeringsgraden av systemhandlingen avseende utformning, materialval och placering. På grund av en utdragen bygglovsprocess krävdes ett förnyat planeringsbeslut, vilket fattades av Sjötrafikutskottet i april 2024, (TN 2023-0121-200). Den utdragna bygglovsprocessen kan bland annat förklaras med platsens kulturhistoriska värde som medför höga gestaltningskrav.

Bygglovet beviljades 28 juni 2025.Eftersom bygglovshandlingarna styrde terminalens utformning så pausades systemhandlingsprojekteringen. Efter att bygglov erhållits kunde projekteringen återupptas. Projekteringen stötte på utmaningar bland annat med en tillkommande installationsbrygga, hög solvärmelast, ny stomme samt grundläggningsmetodik. Detta medförde att den förväntade tidplanen inte kunde hållas. Systemhandlingen godkändes och fastställdes våren 2026.

Tilläggsavtal till Genomförandeavtal avseende ägande och arrende
I det ursprungliga Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen, TN 2013-1569-1965 (GFA) § 8, framgår att terminalen för Djurgårdsfärjan ska byggas av Stockholms Hamn AB med Waxholms

Ångfartygs AB (WÅAB) som tilltänkt hyresgäst. Efter tecknandet av GFA 2016 har dialog ägt rum mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Stockholms Hamn AB. Region Stockholm 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 TN2-2013-00543).

I januari 2026 beslutade trafiknämnden därför föreslå regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige ge trafiknämnden i uppdrag att ingå ett tilläggsavtal till GFA så att Region Stockholm genom WÅAB uppför, bekostar och äger terminalanläggningen på Skeppsbrokajen. Beslut om uppdraget att ingå tilläggsavtalet fattades av regionfullmäktige den 24 mars 2026. I tilläggsavtalet till GFA reglerar parternas ansvar och åtaganden, utifrån vad som tidigare överenskommits (SL 2013 -1569-368). Mark– och vattenområde arrenderas av Stockholm hamnar och ett arrendeavtal ska tecknats mellan parterna.

Planerad driftsättning av terminalanläggningen beräknas till andra kvartalet 2029 enligt investeringsobjektets framtagna tidplan. Inför genomförandefasen har en utredningsfas samt planeringsfas slutförts mellan åren 2017 - 2026.

Överväganden och motivering

Den nya terminalanläggningen gör så att pendelbåtar och övrig skärgårdstrafik sammanfogas till en gemensam plats på Skeppsbrokajen. Tidigare var det separata kajlägen för pendelbåtar och skärgårdstrafik belägna med betydligt avstånd på Skeppsbrokajen.

Den nya terminalanläggningen förbereds för två färjelägen för Djurgårdsfärjan vilket möjliggör skytteltrafik med fyra färjor som kan ge ökat passagerarantal.

Ett genomförandebeslut av regionfullmäktige förutsätter att tilläggsavtal till *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* (GFA) avseende ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppsbron har ingåtts mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

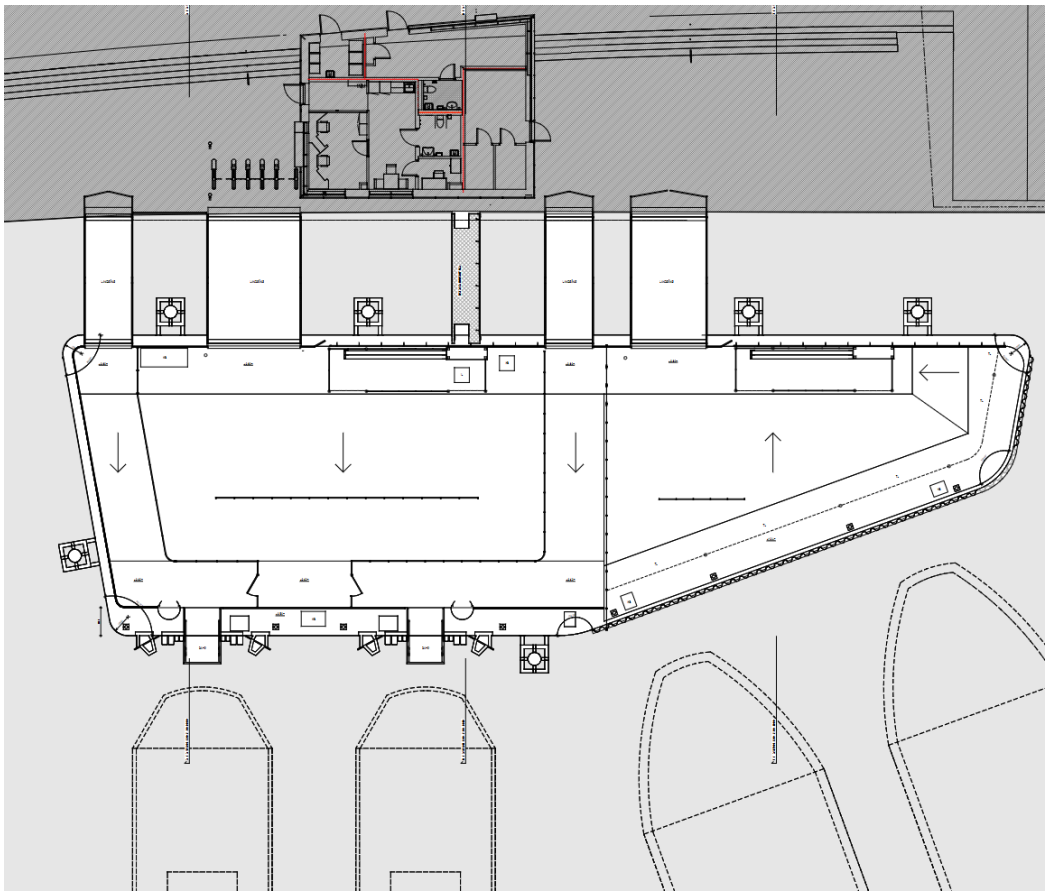
Systemhandling

Systemkrav för färjeterminalen utgår från Region Stockholms måldokument, strategier och riktlinjer. Utifrån dessa har projektet tagit fram de behov och mål som terminalen ska uppfylla och brutit ner till systemkrav för terminalens

funktion och utformning. På detta sätt säkerställs att rätt förutsättningar ligger till grund för genomförandefasen.

Terminalanläggningen består av en terminalbyggnad på 150 kvadratmeter samt en ponton på 700 kvadratmeter med totalt fyra färjelägen. Terminalbyggnaden ska nyttjas för biljettförsäljning, personalutrymmen samt kompletterande service i form av en kiosk. Pontonen har en yta utpekad för Djurgårdsfärjans trafik, linje 82, som utgör två av pontonens färjelägen. Pontonen har en delad väntyta för resenärerna där en del utgör väntyta för Djurgårdsfärjan medan den andra delen är avsedd för både WÅAB:s resenärer och resenärer för övriga pendelbåtar.





Hållbarhetsinriktning
Under planeringsfasen har aktiva val avseende klimat- och miljömål gjorts. Region Stockholm har som mål att elektrifiera sjötrafiken och den nya färjeterminalen förbereds för laddning av framtida eldrivna fartyg. Färjeterminalen är även projekterad för att uppnå certifiering om Miljöbyggnad 4.0 – Brons (Sweden Green Building Council, 2022) och bidrar därmed till att uppnå Region Stockholms mål om klimatneutralitet 2035.

Utifrån framtagen hållbarhetsinriktning bedöms de viktigaste miljö- och sociala hållbarhetsaspekterna vara:

- Aktiva val har genomförts vid projektering av systemhandling för att minska klimatpåverkan. Till exempel att design, konstruktion, grundläggning samt produktionsmetoder med låg klimatpåverkan väljs. Utformningen och konstruktionen av terminalanläggningen ska även underlätta för återbruk

vid avveckling/rivning. Vid upphandling av entreprenör kommer projektet att kravställa en minskad klimatpåverkan vid uppförandet.
- Minskad energiförbrukning genom att välja energieffektiva system och produkter. En energiutredning har genomförts under projekteringen av systemhandlingen som visar hur energibesparingsåtgärder kan uppnås så att krav angående energieffektivitet i Miljöbyggnad 4.0 ska kunna uppnås.
- Terminalanläggningen är utformad för att passa in i den kulturhistoriskt värdefulla miljön i Gamla stan.
- Terminalanläggningen förbereds för framtida elladdning av färjor.
- Färjeterminalens utformning kommer att utgå ifrån aktuella krav enligt trafikförvaltningens Riktlinje inom Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (version R7).
- Hållbar leverantörskedja och social hänsyn i upphandling. Entreprenadkostnaden för färjeterminalen bedöms nå en nivå som innebär att sysselsättningskrav behöver ställas i samband med upphandlingen. Leverans av varor och tjänster inom entreprenaden ska ske i enlighet med Regionens Uppförandekod för leverantörer. Kravställningen vid upphandling ska ske i enlighet med senaste aktuella version av Riktlinjer Social hållbarhet.

Överlämningsstrategi
Projektet har arbetat med en överlämningsplan som beskriver strategi och kriterier för överlämning och mottagning till förvaltning. Överlämningsplanen är utarbetad i samverkan med ansvariga inom den mottagande organisationen.

Riskanalys
Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas
Beslutet medför risker med konsekvenser för trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan
Ja ☒
Nej ☐

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet
Ja ☐

Nej ☒

Risker ekonomiska konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser
(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd[1], fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap[2])
Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa
Ja ☐
Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser

Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende
Ja ☐
Nej ☒

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen har en planerad genomförandetid om cirka 24 månader med uppskattad driftsättning av terminalanläggningen i kvartal två 2029. Nedanstående risker kan påverka tidplanen och även ge ekonomiska konsekvenser.

Riskbeskrivning: Innan en entreprenör är upphandlad och de har presenterat sin tidplan finns en osäkerhet om tidplanen kan uppnås.

[1] Dokumenteras i särskild ordning
[2] Dokumenteras i särskild ordning

Riskbedömning: Sannolikheten för att genomförandetiden om 24 månader inte ska räcka bedöms vara låg. Vid ett riskutfall bedöms det uppstå ekonomiska konsekvenser i form av löpande organisationskostnader.

Riskbeskrivning: Det föreligger som vid alla upphandlingar en risk för överklagan vid upphandling av entreprenör.

Riskbedömning: Sannolikheten för överklagan bedöms vara låg eftersom projektet genomför ordinarie granskningsprocesser samt kommer att ha stöd av Trafikförvaltningens upphandlingsavdelning.

Förmåga att hantera ovanstående identifierade risker: Projektet arbetar med att skriva en tydlig upphandlingsdokumentation med rättvis riskfördelning, tydliga utvärderingskriterier och genomarbetad genomförandeplan.

---- ---- ----

Riskbeskrivning: Skeppsbrokajen är en känslig och komplicerad plats att bygga nytt på. Byggnationen av terminalanläggningen kommer att medföra att biltrafiken samt gång- och cykeltrafiken på Skeppsbrokajen behöver ledas om. Detta är komplicerat utifrån ordinarie trafiksituation i Gamla stan och kräver tillstånd från kommunen.

Riskbedömning: Den komplexa trafiksituationen medför en svår logistik för arbetsområdet då entreprenören behöver anpassa och reglera arbetena utifrån gällande trafikomläggning och godkänd arbetsområdesgräns. Risken bedöms som medelhög att entreprenören kommer att påverkas.

Förmåga att hantera identifierade risker: Projektorganisationen arbetar med att ta fram en upphandlingsdokumentation som beskriver trafikläget. Det har även tagits fram en grundlig genomförandeplan samt tagit hänsyn till risken i den ekonomiska bedömningen.

---- ---- ----

Riskbeskrivning: Gamla stan är en stadsmiljözon sedan juni 2024 enligt beslut i kommunfullmäktige i november 2023. Stockholms stad har som mål att bli en fossilfri och utsläppsfri innerstad till år 2030, där Gamla stan är en prioriterad del.

Riskbedömning: Om Stockholm stad fattar beslut att Gamla stan ska vara en del av en fossilfri och utsläppsfri innerstad kommer detta att kräva en särskild anpassning av transporter till och från byggarbetsplatsen. För projektet är det svårt att bedöma påverkan på tid och kostnad som det skulle medföra om alla transporter ska vara fossilfria.

Förmåga att hantera identifierade risker: Projektet kan ej hantera konsekvensen om Stockholms stad eventuellt fattar beslut om att uppnå målet om fossilfri innerstad. Detta eftersom beslutet kan fattas efter genomförd upphandling.

---- ---- ---

Riskbeskrivning: Krav på marinarkeologisk undersökning kan komma att krävas från Länsstyrelsen. Skeppsbrokajen ligger inom ett område där fornlämningar kan förekomma och där arbetena inom området är tillståndspliktiga enligt kulturmiljölagen. Arbetena kan komma att villkoras med arkeologiska åtgärder i form av en marinarkeologisk förundersökning som beslutas av Länsstyrelsen. Ansökan om tillstånd skall skickas till Länsstyrelsen.

Riskbedömning: Sannolikheten för att det kommer krävas en marinarkeologisk undersökning bedöms som medel. Baserat på att arbeten i området tidigare har utförts bedömer projektorganisationen att det endast kommer att krävas en mindre omfattande undersökning vilket ingår i de ekonomiska osäkerheterna.

Förmåga att hantera identifierade risker: Om Länsstyrelsen kräver en omfattande marinarkeologisk undersökning kan projektet inte påverka dess konsekvenser i form av medförd tidsförskjutning och merkostnad.

---- ---- ---

Riskbeskrivning: Risk att man påträffar okänt material vid pålning.

Riskbedömning: Sannolikheten att påträffa okänt material vid pålning bedöms som mycket låg eftersom projektet omfattar få pålar. Vid riskutfall medför det stopp i produktionen och en tidsförsening med tillhörande ekonomiskt utfall.

Förmåga att hantera identifierade risker: Gällande okänt material vid pålning så har Stadens geotekniska undersökningar legat till grund och risken accepteras då det endast är ett fåtal pålar som ska slås. Inga ytterligare proaktiva åtgärder föreligger.

---- ---- ---

Riskbeskrivning: Vid en förskjutning av tidplanen för den nya färjeterminalen finns det en risk att den provisoriska färjeterminalen som har ett tidsbegränsat bygglov, som löper ut i september 2029, inte får bygglovet förlängt och då kan inte sjötrafiken angöra på Skeppsbrokajen tills att den nya terminalanläggningen är driftsatt.

Riskbedömning: Sannolikheten för att risken faller ut bedöms som låg då det finns 4 månader marginal i genomförandeplanen. Projektet har ingen möjlighet att anordna annan angöringsplats varför detta utgör en verksamhetsrisk. Det provisoriska bygglovet har redan förlängts en gång och projektet anser att risken är liten att stadsbyggnadskontoret skulle avslå ytterligare en förlängning.

Förmåga att hantera identifierade risker: Projektet kommer löpande följa upp tidplanen och vid indikation på förseningar initiera Stockholm hamnar att ansöka om förlängt provisoriskt bygglov.

Ekonomisk osäkerhet
Projektet har gjort grundliga riskanalyser som har föranlett att osäkerheterna har ökat mot tidigare beslut. De ekonomiska osäkerheterna framgår av bilaga *Totalekonomiska konsekvenser Ny färjeterminal Skeppsbrokajen.*

De största osäkerhetsfaktorerna återfinns i entreprenörskostnaderna för pontonen där skeppning, pålning och okända ledningar driver osäkerheten. Platsens känslighet bidrar en till ökad ekonomisk osäkerhet med anledning av logistiska utmaningar. Projektet har även uppmärksammat att Länsstyrelsen kan komma att kräva en marinarkeologisk undersökning med anledning av att platsen är ett utpekat fornlämningsområde. Skeppsbrokajen är under förändring och eventuella kommande närliggande projekt kan komma att utmana byggnationen av terminalanläggningen.

Ombyggnationen av Slussen och tillhörande projekt har pågått sedan 2016. Platsens komplexitet har skapat oförutsedda utmaningar som fördröjt projektet

och ökat kostnaderna. Baserat på erfarenheterna från arbetena med Slussen har projektet genomfört en fördjupad riskanalys, vilket har lett till ökade ekonomiska osäkerheter.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning
Om Länsstyrelsen kräver en omfattande marinarkeologisk undersökning går det inte påverka dess konsekvenser i form av medförd tidsförskjutning och merkostnad och därför ej medtagen i de ekonomiska osäkerheterna.

Om Stockholm stad fattar beslut om att Gamla stan ska vara en fossilfri innerstad går det inte att uppskatta de ekonomiska konsekvenserna det skulle medföra. Det är inte ett beslut som är fattat utan ett mål som är uppsatt och är därför inte medtagen i de ekonomiska osäkerheterna.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas
Riskbeskrivning: Om ett genomförandebeslut inte fattas kan inte den nya färjeterminalanläggningen uppföras på Skeppsbrokajen vilket medför att upparbetade utgifter för organisation och projektering behöver kostnadsföras.

Riskbedömning: 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 omfattas av sjötrafik. Vid en utebliven färjeterminal får resenärerna välja alternativa resvägar.

Förmåga att hantera identifierade risker: Om investeringsbeslut fattas och projektet erhåller ekonomiska medel bedöms risken vara hanterad.

Kvantifierade effektmål
Objektet startade innan nuvarande investeringsriktlinje började gälla (2020). Dåvarande investeringsstrategi hade andra krav och en annan investeringsprocess jämfört med nuvarande Åtgärdsval- och Investeringsprocess. Enligt tidigare investeringsstrategi fanns inga krav att ta fram effektmål. Det gör att projektet inte har formulerat effektmål, indikatorer eller effektrealiseringstid under den fas som idag motsvarar åtgärdsvalsfasen och finns därför inte att redovisa. Däremot finns investeringsobjektets projektspecifikation där projektets mål är:

- 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 att 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.

Ekonomiskt beslutsunderlag
Det förnyade planeringsbeslutet från april 2024 avser en total investeringsutgift om 150,8 miljoner kronor. Den uppdaterade successivkalkylen från februari 2026 som baseras på systemhandlingen resulterade i en ny investeringsutgift om 155,4 miljoner kronor.

Den ökade investeringsutgiften beror på en tidsförskjutning på cirka två år samt att grundligare riskanalyser har föranlett att de ekonomiska osäkerheterna har ökat. Tidplanen har även förskjutits med anledning av att projekteringen av systemhandlingarna har haft utmaningar. Detta har medfört ökade projekteringskostnader samt byggherrekostnader.

Befintligt planeringsbeslut uppgår till 31,3 miljoner kronor, varav 28,4 miljoner kronor avser investering och 2,9 miljoner kronor drift. Den totala ekonomiska ramen prognostiserades vid beslutstillfället till 179,2 miljoner kronor, varav 150,8 miljoner kronor avsåg investering och 28,5 miljoner kronor drift.

Till och med februari 2026 har projektet upparbetat 26,2 miljoner kronor i investeringsutgifter och 11 miljoner kronor i driftkostnader. Av investeringsutgifterna hör 0,8 miljoner kronor till inriktningsfasen och 25,4 miljoner kronor till planeringsfasen. Av de totalt upparbetade driftkostnaderna om 11 miljoner kronor avser 10 miljoner kronor förgävesinvestering som kostnadsfördes i samband med att projektet prioriterades bort i investeringsplanen 2021 på grund av Region Stockholms besparingskrav. Därefter har ytterligare 1 miljon kronor kostnadsförts för förgävesprojektering. På grund av ändrade förutsättningar kunde tidigare arbete inte återanvändas i ett senare skede av projektet.

Den nya totala ekonomiska ramen för objektet Ny färjeterminal Skeppsbrokajen föreslås uppgå till 175,8 miljoner kronor, varav 155,4 miljoner kronor avser investering och 20,4 miljoner kronor drift.

Investeringsutgiften föreslås därmed öka med 4,6 miljoner kronor. Ökningen beror främst på ökade utgifter för organisation kopplade till projektets tidsförlängning. Därtill har osäkerheterna ökat, främst relaterade till pontonen och platsens känslighet. Driftkostnaden reduceras med 8,0 miljoner kronor till följd av att en mer detaljerad bedömning av kommande kostnader kopplade till rivning och återställning av den provisoriska terminalen.

Investeringsobjektet Ny färjeterminal Skeppsbrokajen är upptaget i investeringsplan 2026 med planår 2027–2035 till en investeringsutgift om 150,8 miljoner kronor. Utgiftsökningen om 4,6 miljoner kronor faller ut under planperioden 2026–2035 och finansieras genom en omfördelning av befintlig investeringsplan, vilket innebär en reducerad ram för objekt Bussterminal Barkarby (TN 2015–0993). Denna minskning medför inga ekonomiska konsekvenser för Bussterminal Barkarby, eftersom projektet har fortlöpt enligt plan och de identifierade riskerna inte har realiserats i den omfattning som tidigare bedömts.

Projektets ekonomiska osäkerhet har tagits fram genom en uppdaterad successivkalkyl. Mer detaljerad information om objektets risker och osäkerheter redovisas i avsnittet Riskanalys.

I det förnyade planeringsbeslutet som fattades i april 2024 (TN 2023-0121). ingår ett beviljat bidrag från Stadsmiljöavtalet om 55,5 miljoner kronor som skulle tillfalla Region Stockholm. För att bidraget ska kunna erhållas krävs att åtgärderna är färdigställda före utgången av år 2027. Mot bakgrund av nu kända förutsättningar bedöms projektet inte kunna färdigställas inom denna tidsram, varför bidraget från Stadsmiljöavtalet inte kommer att kunna erhållas. 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. 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.

Regionen kommer att ansvara för färjeterminalens drift och underhåll. De sammanlagda årliga driftskostnaderna bedöms i genomsnitt uppgå till cirka 1,9 miljoner kronor per år inklusive index. Driftskostnaderna omfattar bland annat arrende, elkostnader, avfallshantering, städning samt drift och skötsel av installationer. Intäkter från uthyrning av kommersiella ytor i anslutning till terminalen beräknas i genomsnitt uppgå till cirka 0,3 miljoner kronor per år, inklusive index.

Investeringen beräknas medföra ökade kostnader i form av avskrivningar och räntor. Avskrivningskostnaderna bedöms initialt uppgå till cirka 5,8 miljoner kronor per år och uppgår under en 20-årsperiod sammanlagt till 103,9 miljoner kronor. Räntekostnaderna bedöms uppgå till 3,5–4,4 miljoner kronor under de första åren och uppgår sammantaget till cirka 57,7 miljoner kronor över en 20-årsperiod. För vidare detaljer hänvisas till beslutsunderlag, Totalekonomiska konsekvenser Ny färjeterminal Skeppsbrokajen.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Beslutet har ingen påverkan på Förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

Beslutsunderlag
- Totalekonomiska konsekvenser Ny färjeterminal Skeppsbrokajen (sekretess enligt 19 kap. 3 § OSL (2009:400))

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef, Investeringsprojekt