

Styrelsen	2025-09-25
Handling nr	11.7
Handläggare	Peo Johansson
Daterad	2025-09-05
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Ombyggnation södra entréer Nils Ericson Terminalen, genomförandebeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna genomförandeplaneringen enligt Systemrapport 2025-08-26,
- att godkänna preliminär hyreskostnad om 653 tkr/år, baserat på mindre ägarstyrd investering om 11,8 mnkr enligt bilaga: Systemrapport 2025-08-26, samt
- att förslå till regionstyrelsen att besluta om genomförandet av ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén, Nils Ericson Terminalen i enlighet med bilaga: Systemrapport 2025-08-26.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

SAMMANFATTNING

Västra Götalandsregionen behöver investera i fastigheten Nils Ericson Terminalen genom flera olika ombyggnader. Detta är för att klara av befintliga trånga passager i söder, förändrade flödesvolymerna i samband med Västlänkens öppnande, återmontering av tillfälligt rivna delar samt nya byggnationer hos grannfastighetsägaren Jernhusen.

Västra Götalandsregionens projekt fördelas:

- Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén
- Återuppbyggnad av Nils Ericson Terminalen och sammanbyggnad med Nya Station Centralen.
- Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i Centralstaden

Detta beslut och genomförandeplaneringen berör *Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén.*

På grund av ett ökat flöde av resenärer och besökare behöver de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet byggas om.

Entréerna utökas i volym och kapacitet, både på höjd, bredd och en ny kommersiell lokal skapas vilket tillsammans leder till att platsen blir väl omhändertagen, välkomnande och trygg för resenärer och besökare.

Västra Götalandsregionen behöver planera entreprenaden tillsammans med grannfastighetsägaren Jernhusen för att tillfälligt leda om resenärer för att nå kollektivtrafiken. Färdigställandet planeras till 2026 inför Västlänkens öppnande.

BAKGRUND

Området i direkt anslutning till Nils Ericson terminalen omfattas planeringsmässigt av mycket stor utveckling och nybyggnation. Göteborgs Stads stadsbyggnadsförvaltning har tillsammans med Jernhusen sedan lång tid tillbaka drivit planarbete inom området.

Bussterminalen är en viktig tyngdpunkt (nav) i kollektivtrafiken med ett referensvärde avseende antal besökare totalt på knappt 15 600 i snitt/dag år 2022 vilket kan jämföras med antal besökare före pandemin och byggnation av Västlänken på drygt 22 700 i snitt/dag.

Terminalen har idag ett strategiskt läge i staden, en situation som kommer förstärkas med ett läge i direkt anslutning till Västlänkens mittuppgång, snabba stråket och centralstationen med flera kompletterande entrémöjligheter. Fortsatt exploatering av Centralstaden, tidigare namn RegionCity, och planerad utbyggnad av stadsdel i Gullbergsvass kommer att förstärka läget ytterligare.

Terminalens entréer i söder måste anpassas till de nya förutsättningarna som Västlänken för med sig dels för att upprätthålla funktionen att tillhandahålla god resenärsservice, dels för att uppfylla en trygg, tillgänglig och hälsofrämjande arbetsmiljö.

Västfastigheter färdigställde 2024 en förstudie för Nils Ericson Terminalen, Ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén, daterad 2024-09-12. Bedömd projektkostnad 8.7 mnkr (2024 års kostnadsläge).

Vid styrelsesammanträde 17 oktober 2024 godkände Västtrafiks styrelse att anmäla investeringen ur budgetram för mindre ägarstyrda fastighetsinvesteringar (MÄFI) och godkänna förstudien för ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén, Nils Ericson Terminalen, samt godkänna preliminär hyreskostnad om 650 000 kr/år, baserat på investeringskalkyl om 8,7 mnkr (Dnr 1-48-24).

Regionstyrelsen beslutade följande 19 november 2024 (RS 2024-04521); Regionstyrelsen uppmanar styrelsen för fastighet, stöd och service att påbörja genomförandeplanering för ”Ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén på Nils Ericson terminalen”. Samt, med stöd av delegering från regionstyrelsen 2023-04-25 (§81 RS 2022 – 06130), delegera till Västra Götalandsregionens ekonomidirektör att fatta beslut om att påbörja planering och genomföra investeringen.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Inledning

Under 2025 har Västfastigheter, i dialog med Västtrafik, arbetat fram program- och systemhandling (bilaga), vilken beskriver södra entréns utformning inklusive ritningar och tekniska beskrivningar. Program- och systemhandling är baserad på ovan förstudie.

Effektmål

Byggnadstekniskt önskas, från samtliga fastighetsägare i området, en sömlös resenärsupplevelse i övergång mellan fastigheterna för att skapa en känsla hos besökare att de är på en och samma plats för kollektivtrafik.

Åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen för Västsvenska paketet uppnås samt utöka tillgängligheten av resenärsservice och förbättra flödena.

Västlänken finns med i Trafikverkets nationella plan för transportsystemet och är också en väsentlig del av Västsvenska paketet. Målen i Västsvenska paketets utgörs av fem övergripande mål samt åtta effektmål.

Ett av effektmålen är ”En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet”. För att uppnå målet krävs en lång rad faktorer som samspelar och påverkar i rätt riktning.

En av de faktorer som finns utpekad i Västsvenska paketet är att ”Kvaliteten i resenärsmiljön ska öka”. Utformningen av resenärsmiljön är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett bra alternativ till bilresan. Det är resenärens totala upplevelse som ska optimeras och det finns en lång rad delfaktorer som måste beaktas. Resenärsmiljön ska uppfattas som trygg, säker, tydlig, komfortabel, etc inte minst i bytespunkterna för att göra hela resan attraktiv för alla.

Beskrivning av objektet

Övergripande

Passagen/korsningspunkten är redan idag en trång sektor vid tågens ankomst- och avgångstider. Personflödena kommer förändras då gångstråk byggs ihop med Nils Ericson Terminalen vilket kommer generera snabbare flöden mellan Västlänken, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna som en huvudaxel med Drottningtorget.

På grund av ett ökat flöde av resenärer och besökare behöver de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet byggas om.

När Nils Ericson Terminalen byggdes låg södra entrén mot Nordstan på en öppen torgyta, väl synlig från Nils Ericsonsplatsen. När Centralhuset byggdes 2003 stängdes den öppna torgytan igen och entrén ligger i dagsläget längst in i en längre korridor som upplevs trängd mellan höga fasader och ger upplevelsen av en otrygg plats.

Förslag till lösning

Med anledning av ovan breddas entréerna för att kunna möjliggöra ett större flöde då de redan med nuvarande flöde är för trånga.

Entréerna utökas i volym och fritt passagemått ökas från 1,4 meter till 3,6 meter. Med denna lösning blir passagen betydligt mindre trång, skapar också ett större ljusinsläpp och upplevs betydligt mer välkommande.

Den utkragande mörka volymen av glas i passagen mot Nordstan tas bort och lokalen omarbetas till kommersiell lokal. Med anledning av skapandet av en ny kommersiell lokal i huvudentréområdet, känns platsen väl omhändertagen, välkommande och trygg för resenärer och besökare. För att skapa tydlighet och karaktär tillskapas två nya portiker som kläs i natursten. Två mindre skärmtak inklusive skyltar med belysning bidrar även till inramningen och underlättar orienteringen till entréerna samt ges en gestaltning som samspelar med byggnaden i övrigt.

ÖVERVÄGANDEN

En anledning till att bryta ut entréerna i söder till ett eget projekt beror på vikten av att genomföra detta innan Västlänken är klar och Station Centralen öppnar. Redan idag är det en trång passage, och med Västlänken och Station Centralen kommer flödena öka markant. Konsekvenserna av en avstängning av entréerna, under byggske, blir mycket högre efter Västlänken öppnat, både i form av påverkan på resenären samt kostnad och tid att utföra åtgärden.

Tider

Preliminär tid för produktion: Kvartal 1 2026 – kvartal 3 2026

Preliminär tid för färdigställande: Kvartal 3 2026

FINANSIERING OCH RESURSKONSEKVENSER

En kvalitetssäkring av investeringens budget inför genomförandebeslut har skett genom en osäkerhetsanalys enligt succesivprincipen.

Investeringsutgifter

- Preliminär investeringskostnad för VGR:s investering, kostnadsläge 2025: 11 800 000 kr.

Ansökan om statlig medfinansiering är godkänd i beslutssteg 1 och bidrar till netto motsvarande 3 842 000 kr vilket har beaktats i hyresberäkningen.

Nettokostnad blir därmed 7 998 000 kr

Projektet finns med i Västra Götalandsregionens investeringsplan 2026–2035. Beslutat belopp 2024 för inriktningsbeslut var 8,7 mnkr.

Driftekonomiska konsekvenser – Västtrafiks hyreskostnader

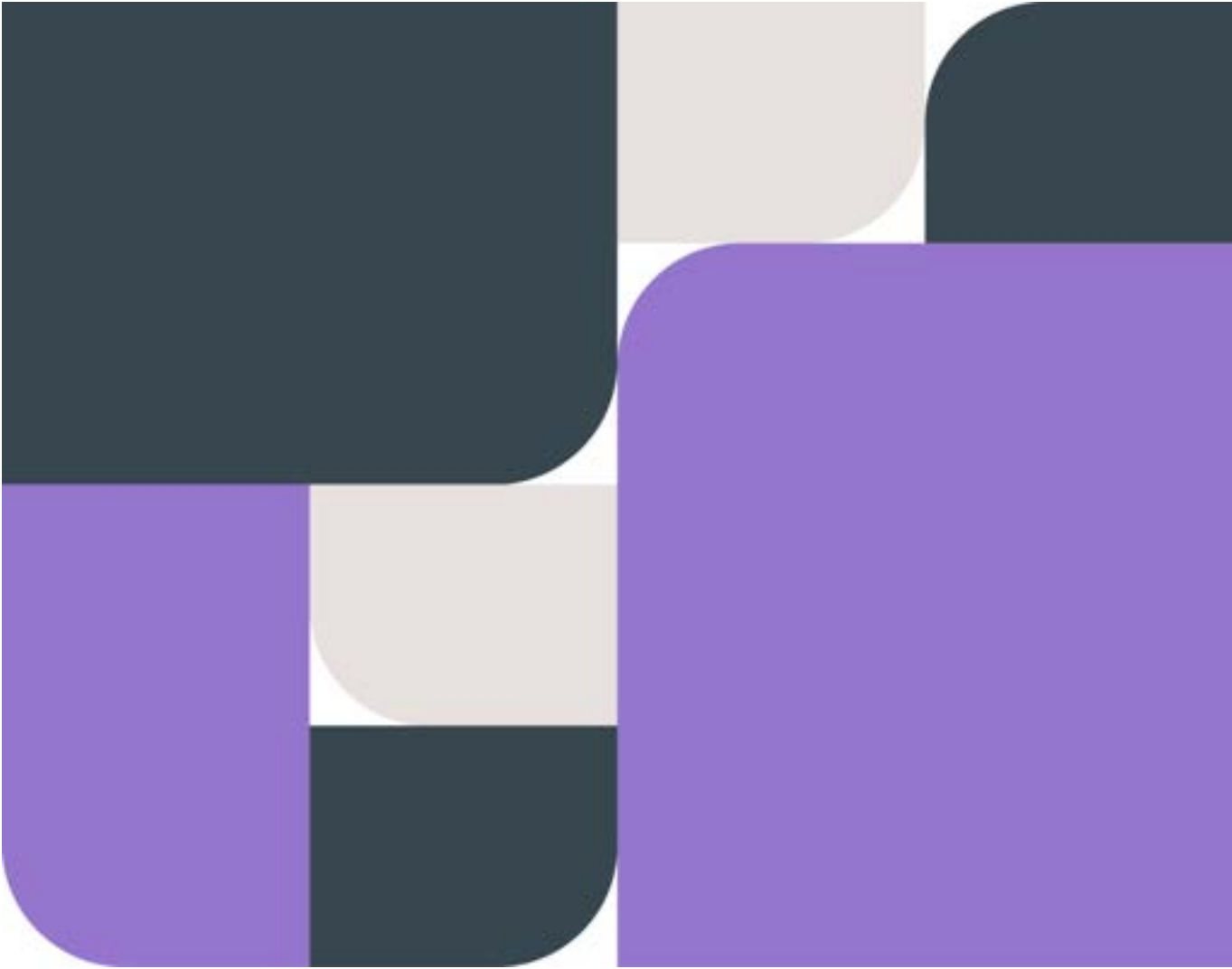
Ägarstyrda fastighetsinvesteringar för kollektivtrafikfastigheter ska bekostas helt genom självkostnadshyra och medför därmed en hyreskostnad för berörd hyresgäst, enligt *Riktlinje för internhyra inom Västra Götalandsregionens kollektivtrafikfastigheter*.

- Avskrivningsperiod: 15 år
- Avtalstid: 15 år
- Preliminär hyra/år: 653 000kr

//

BILAGA

- Systemrapport, VT NET, Ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén dat 2025-08-26, Dnr SFSS 2024–01261.



Systemrapport

Projekt: VT NET Ombyggnation södra entréer samt
anpassning lokal
Projektnummer: 42161
Diarienummer: SFSS 2024-01261
Datum: 2025-08-26

Beslutad av: Styrgrupp NET 2025-08-26

Kontaktperson: Moa Holmqvist

1 Sammanfattning

Nils Ericsson Terminalen (NET) behöver anpassas till ökade flöden i samband med öppningen och sammankopplingen av Grand Central. För att tillgodose detta behov breddas de två sydligaste entréerna, ut mot spår 16 och mot Nordstan-hållplatsen. För att passagen från Nordstan till NET ska uppnå fullt möjligt breddmått demonteras även glasburspråket och förutsättningar för uthyrning av en kommersiell lokal tillskapas.

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	2
2	Inledning	6
2.1	Vision och mål	6
3	Bakgrund	6
4	Verksamheten	7
5	Tomt	7
5.1	Tomtens disposition	7
5.2	Detaljplan	7
5.3	Mark och landskap	8
5.4	Trafik och planering	8
6	Byggnad	8
6.1	Arkitektur	8
6.2	Geoteknik och grundläggning	10
6.3	Byggnadskonstruktion	10
6.4	Brand och säkerhet	11
6.5	Hållbarhet	11
6.6	Tekniska system	11
6.6.1	Rörsystem	11
6.6.2	Brandsläckningssystem	12
6.6.3	Kylsystem	12
6.6.4	Värmesystem	12

6.6.5	Luftbehandlingssystem	12
6.6.6	El- och telesystem	12
6.6.7	Styr- och övervakningssystem	13
7	Utrustning	13
8	Tider	13
9	Genomförande	13
9.1	Etapper.....	13
9.2	Projektrisker	14
9.2.1	Risker i VGR´s planeringsförutsättningar	14
9.2.2	Risker i tidsmässiga förutsättningar	14
9.2.3	Risker i produktionsplanering	14
9.2.4	Risker i legala förutsättningar	14
9.2.5	Mängdosäkerhet i grundkalkyl	14
10	Kostnadsberäkning	15
10.1	Kostnadsfördelning	15
10.2	Investeringsplan	15
11	Ekonomi	16
11.1	Verksamhetens effektiviseringar	16
11.2	Avskrivningar.....	16
11.3	Hyra.....	16
11.4	Hyresbidrag	16
11.5	Driftkostnader	16
11.6	Nyttokalkyl.....	16
12	Fakta.....	16

12.1	Ytor	16
12.2	Nyckeltal	17
12.3	Projektorganisation	17
13	Aktiva val och beslut tagna i projektet	17
14	Frågor att hantera i kommande skeden	18
15	Framtagna handlingar	18
16	Styrande projektdokument.....	19

2 Inledning

Genom att investera i fastigheten uppfylls behovet att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och att ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Ombyggnation av de södra entréerna och anpassningen av intilliggande lokal är ett av tre pågående projekt på NET.

I detta investeringsprojekt ingår att bredda passagen från Nordstan och vidare ut mot perrongerna tillhörande centralstationen. Lokalen intill den sydvästra entrén förbereds för att kunna hyras ut för kommersiella ändamål. En hyresgäst Anpassning för den nya hyresgästen tas inte med i detta projekt men kommer finnas behov av när hyresavtal väl tecknas.

2.1 Vision och mål

Västra Götalandsregionens vision ”Det goda livet” pekar ut fem delmål varav infrastruktur och kommunikation med hög standard är en av dem (s. 14).

Målet med projektet är att i samverkan med Jernhusen bygga om Nils Ericson Terminalen och möjliggöra ett färdigställande till trafikstart av Västlänken, december 2026 för att möta ett ökat resenärsflöde från den nya stationsdelen.

Projektets gestaltungs mål är att i ombyggnationen vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling.

3 Bakgrund

I bilaga 1, Gångflödesanalys Nils Ericssonterminalen Terminalen (NET) har man gjort en fotgängarsimulering för år 2028 när Västlänkens station Centralen antas vara i drift för resenärer.

När Västlänken och Grand Central öppnar kommer det vara möjligt att gå genom NET för att nå exempelvis Drottningtorget och Nordstan. Detta gör att antalet fotgängare som kommer använda sig av NET kommer öka avsevärt jämfört med idag.

Prognosen i bilaga 1 är att 50 personer rör sig genom NET's södra del i öst-västlig riktning var 15:e minut. I simuleringen antas detta punktvisa flöde ankomma var 15:e minut, vilket resulterar i ett totalt flöde om 200 personer per timme.

Utgångspunkten för utvecklingen av Nils Ericson terminalen ska vara att vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling eftersom byggnaden är en av Göteborgs mest prisbelönta med bland annat ett Kasper Salin pris.

Behovet av en fastighetsinvestering stärks också genom *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland* som uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 pekar även ut flera långsiktiga prioriteringar var av ett av dem är att ”Knyta samman Västra Götalandsregionen” – för hållbar och förbättrad tillgänglighet”. Tillgänglighet är grundläggande för demokratin vilket innebär att alla människor ska ha möjlighet att röra sig fritt och delta i samhället. Det är avgörande att vara lyhörd för alla besökares behov. Särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar inom kollektivtrafiken. Målet är att skapa en miljö där alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga, har likvärdiga möjligheter.

4 Verksamheten

Västtrafiks viktigaste uppgift är att säkerställa att målen om ett ökat resande sker på kundens villkor genom utformning av trafikeringslösningar och resandemiljöer. Nya Station Centralen med Nils Ericson Terminalen kommer även framöver vara en viktig bytespunkt varifrån både regionala och stadsnära resor kommer ske. Det som är viktigt för den enskilde resenären, oavsett resenärsgrupp, första gångs- eller vaneresenär är korta avstånd, trygghet, enkelt att hitta, lättorienterat, få korsande vägar och väntytor.

5 Tomt

5.1 Tomtens disposition

Projektet är beläget i centrala Göteborg med omgivande kollektivtrafik, tåg och bussar. Ombyggnaden kommer ske inom fastighet GÖTEBORG GULLBERGSSVASS 17:1. Jernhusens fastighet GÖTEBORG GULLBERGSSVASS 17:3 och GÖTEBORG GULLBERGSSVASS 17:7 kommer också att påverkas vid byggnation av nya länkplattor. Arbetsområdet kommer även påverka fastighet GÖTEBORG GULLBERGSSVASS 703:7.

5.2 Detaljplan

NET är beläget inom detaljplan för RECECENTRUM GÖTEBORG (Gullbergsvass 703:6, 703:7, fl) inom stadsdelarna Gullbergsvass och Nordstaden i Göteborg (Dnr 1322/91). Utanför VGR's fastighetsgräns är markens bebyggande begränsat till klimatskydd med en högsta höjd på 8,0 meter.

5.3 Mark och landskap

Schakt kommer behöva ske för anläggandet av nya länkplattor som är anpassade till de bredare entréerna. Befintlig marksten plockas bort och återbrukas i den mån det är möjligt. Om befintliga plattor tar för stor skada vid demontering kommer liknande markplattor att anläggas.

5.4 Trafik och planering

Busstrafiken behöver under byggnationstid flyttas från gate 21, då denna kommer användas som tillfällig entré när den sydvästra entrén mot Nordstan byggs om. Även den tillfälliga hållplatsen som ligger intill Göteborgs stads cykelparkeringar kommer att stängas av. Dialog med Västtrafik, Jernhusen och Göteborg stad pågår för att få till ett så bra flöde som möjligt samtidigt som plats behöver ges för maskiner och material.

6 Byggnad

De två södra entréerna in till Nils Ericson Terminalen breddas för att ta hand om det ökade flödet av människor i samband med öppnandet av Grand Central. För att bredda passagen i sydväst från Nordstan-hållplatserna till Nils Ericson Terminalen rivs också den utstickande glasdelen från nuvarande trafikledningens lokal på plan 01 och förbereds för senare hyresgäst Anpassningar för kommersiella ändamål. Entréerna förses med skärmtak och en utökad höjd i vindfångens främre del. Nya länkplattor anpassas till entréernas nya bredd.

6.1 Arkitektur

Projektets slutprodukt är en ombyggnad om ca 100 kvadratmeter fördelat på två entréer och en anpassning av lokal. I ombyggnaden ingår bland annat byte av glaspartier, nya skjutdörrar, invändig- och utvändigt belysning samt VVS installationer. Byggnaden är mönsterskyddad och har vunnit flera priser. Utgångspunkten för utveckling av Nils Ericson Terminalen är därför att vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behovet av utveckling.

De nya entréerna blir ca 5,4 meter breda med ett skjutdörrsparti som är ca 3,5 meter brett. Entréerna förses med skärmtak och skyltning enligt Västtrafiks skyltmanual. De nya glasen kommer att skapa siktsträckor genom terminalen och ta bort dolda hörn.

Med avseende på materialval och kvalitet på byggnaden som helhet, föreligger en hög ambitionsnivå. Material, system, utformning och gestaltning ska hålla hög kvalitet och tåla många års hårt slitage. Materialvalen speglar befintlig konstruktion i stål och glas. Portikerna kläs med naturstensskivor i granit lika befintlig fasad vid glaspartiet.



Figur 1-Illustration sydvästra entrén



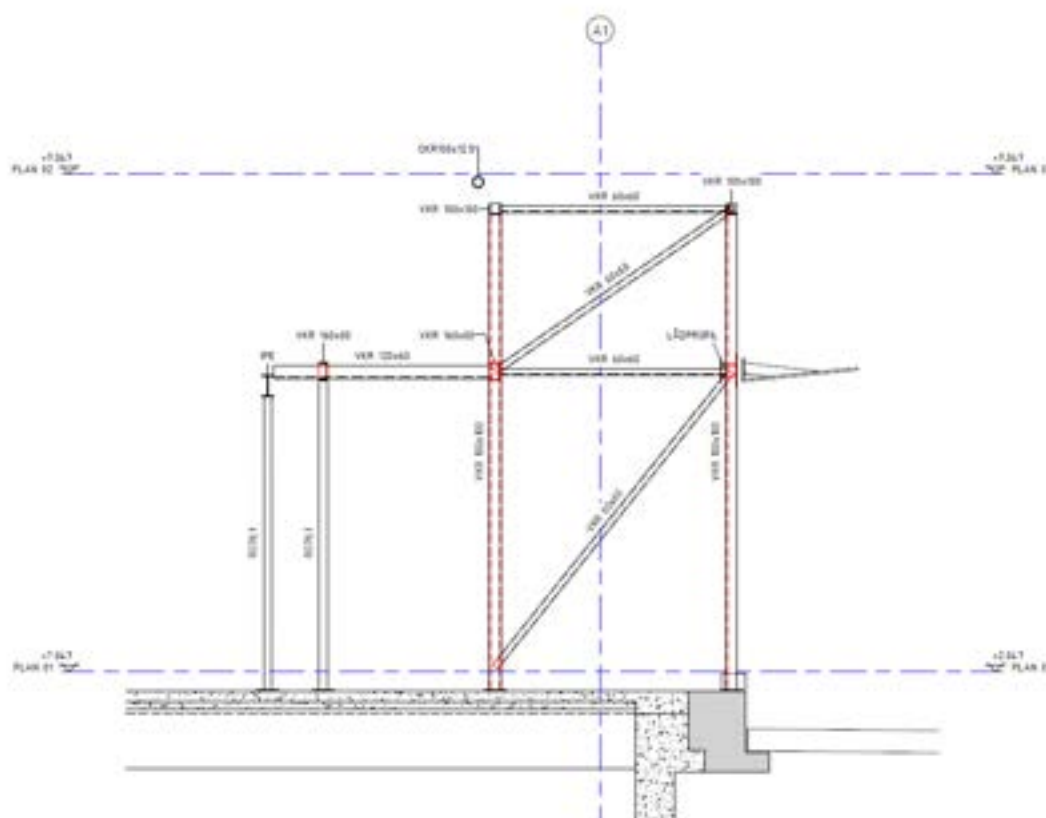
Figur 2-Illustration sydöstra entrén

6.2 Geoteknik och grundläggning

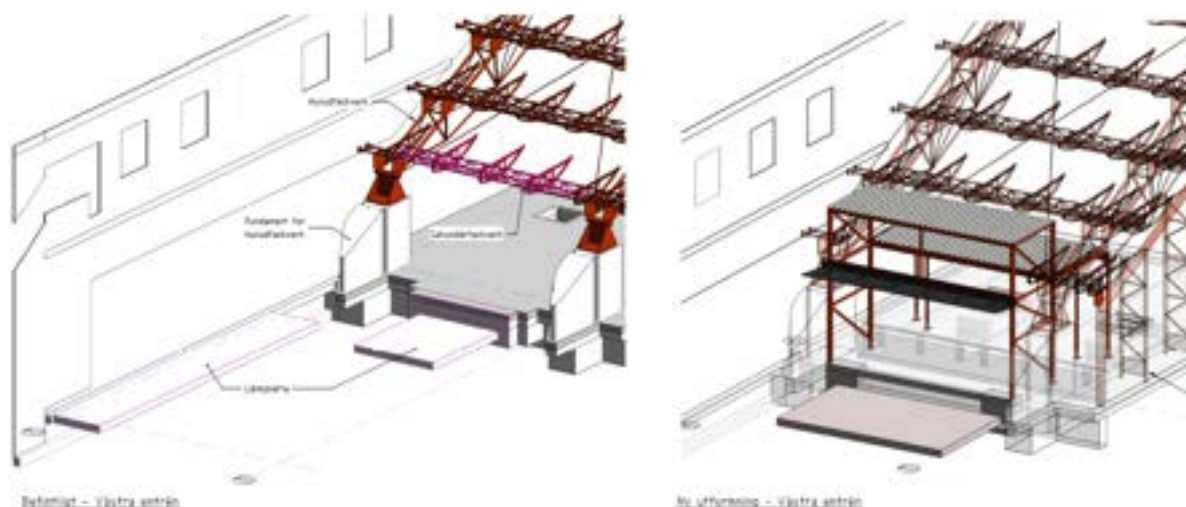
Eftersom entréerna breddas och vindfånget flyttas in för att hamna i liv med fasaden kapas befintlig betongkonstruktion och nya länkplattor anläggs under mark.

6.3 Byggnadskonstruktion

De nya entréerna anpassas till befintlig byggnadskonstruktion. Fundament för huvudfackverk samt huvudfackverk i västra entrén behålls. Det nedersta sekundärfackverket demonteras och ersätts av en lådprofil i stål. Även i östra entrén behålls primärfackverket. Vindfången byggs upp av VKR-profiler med en IPE-profil i bakkant och en lådprofil i framkant. Skärmtak fästs i lådprofilerna med en lutning för vattenavrinning.



Figur 3 - Sektion nytt vindfång



Figur 4 - modell av konstruktionen i den västra entrén

6.4 Brand och säkerhet

Brandkonsult har deltagit i projektet och tagit fram en brandbeskrivning samt kravställt beslagning av dörrar för att uppnå gällande krav. Entrédörrar är programmerade så att de kan öppnas även vid strömavbrott.

6.5 Hållbarhet

Projektet omfattas av kraven i kontrollprogram mindre som har anpassats för innehållet i detta projekt. Totalentreprenaden kommer under detaljprojektering ta fram en klimatberäkning med möjlighet att föreslå mer hållbara materialval. Återbruksverktyget har använts för att identifiera och planera hantering av material som går att återbruka.

6.6 Tekniska system

6.6.1 Rörsystem

Rörmaterial och komponenter väljs ur ett LCC-perspektiv där även aspekter som undvikande av heta arbeten och ombyggbarhet beaktas.

Spillvatten- och dagvattensystemet utformas och dimensioneras som självfallssystem.

För de nya ridåaggregaten installeras ett nytt rörsystem med shuntgrupp och pump för variabla flöden.

6.6.2 Brandsläckningssystem

Befintligt brandsläckningssystem används.

6.6.3 Kylsystem

Befintlig kylbaffel med tillhörande rör och ventiler i det utrymme i rum 229 som ska rivas demonteras.

6.6.4 Värmesystem

De nya entréerna förses med ny golvvärme. Befintliga golvvärmeslingor som hamnar inom utrymmet för de nya vindfången bibehålls i den utsträckning som det är möjligt. Nya golvvärmeslingor kan kopplas in till befintlig fördelare i källaren.

Befintliga konvektorer vid glasfasad som rivs demonteras och återmonteras vid ny vägg.

6.6.5 Luftbehandlingssystem

Två luftridåer kommer att placeras i respektive vindfång för att skapa en barriär mellan uteluft och inneluft. För att uppnå god effekt kommer ridåerna att vara ovanblåsande.

Befintlig tillufts baffel med kanal, spjäll och ljuddämpare i det utrymme i rum 229 som ska rivas demonteras. Kanal demonteras fram till samlingskanal och proppas. Tilluft kompletteras med en luftmängd som motsvarar det luftflöde som demonterad baffel bidrog med till rummet (ca 50 l/s). Befintligt spjäll och ljuddämpare återanvändas. Tilluftsdon integreras i befintlig vägg eller undertak. Nya kanaler förläggs dolt ovan undertak. Luftflöden i lokalen och omgivande rum justeras.

6.6.6 El- och telesystem

Befintligt kanalisationssystem kommer att nyttjas där det är möjligt. Ny ledningsdragning görs i stomme för vindfång. Befintliga elcentraler behålls med tillhörande gruppledningar. Vid behov kompletteras elcentral med nya grupsäkringar och/eller ny undercentral inom samma utrymme.

Befintligt kablage till gruppledningar för dörrautomatiker kan behållas. Nya säkerhetsbrytare för dörrautomatiker monteras och ansluts till dörrautomatik.

6.6.6.1 Belysnings- och ljussystem

I projektet ingår leverans, uppsättning och inkoppling av armaturer inklusive ljuskällor. Erforderliga montagebehör ingår även.

Belysning i vindfång utförs av LED-belysning infälld i undertak. För att belysa utrymmet i den förhöjda delen av vindfånget kommer även en utanpåliggande armatur monteras som riktas snett upp mot den högra delen av taket. Plåt monteras framför armatur sett utifrån för

att motverka bländning. På skärmtak monteras även belysta bokstäver för Nils Ericson Terminalen.

I projektet ingår även fasadbelysning som ersätter befintliga armaturer ovanför glasburspråket.

6.6.7 Styr- och övervakningssystem

Ledningar till inbrottslarm och passagesystem ska anpassas efter nya vindfång. Säkerhetssystem i form av passersystem, lås och larm utformas i linje med det som finns i byggnaden.

7 Utrustning

Utrustning som påverkas av detta projekt är de träd som Västtrafik hyr. En option är att flytta ett av träden. Tre träd kommer behöva sägas upp av Västtrafik. Även Västtrafiks kameraövervakning påverkas. Dialog hålls mellan Västtrafik och Västfastigheter gällande demontering och återmontering av kameror.

8 Tider

Investeringen bedöms uppgå till cirka 11,8 miljoner kronor (mnkr) enligt framtagna kalkyl daterad 2025-06-17 och projektet förväntas vara genomfört till slutet av kvartal 3, 2026.

Program- och systemhandling:	Kvartal 1 2025 – kvartal 2 2025
Osäkerhetsanalys:	Kvartal 2 2025
Ansökan om genomförandebeslut:	Kvartal 3 2025
Godkänt genomförandebeslut:	Kvartal 3 2025
Upphandling, bygglov:	Kvartal 3 2025
Produktion:	Kvartal 1 2026 – kvartal 3 2026
Färdigställande:	Kvartal 3 2026

9 Genomförande

9.1 Etapper

Projektet kommer ej att genomföras i etapper.

9.2 Projektrisker

9.2.1 Risker i VGR 's planeringsförutsättningar

Ifall beslutet om investering inte ges med det ekonomiska utrymme som matchar angiven budget för fastighetsinvesteringen så kommer projektet behöva justeras. Vid justering finns det en stor risk att effekt- och projektmål inte uppnås.

9.2.2 Risker i tidsmässiga förutsättningar

Det finns en risk att Västra Götalandsregionen och Trafikverkets tidplaner för produktion kommer ske samtidigt. Sker produktionerna samtidigt finns risk att påverka kollektivtrafikens resande genom väldigt begränsad framkomlighet. Störande moment kommer pågå länge på den största anläggningen i Västtrafiks trafikeringsområde. För att dämpa risken behöver tidplanerna granskas ytterligare och kommande projektmoment behöver hålla tidplan.

9.2.3 Risker i produktionsplanering

Att utföra kapitel 5 och 6 under pågående kollektivtrafikverksamhet kommer vara ett stort störningsmoment för både resenärer, besökare och personal. Västfastigheter bygg och förvaltnings samverkan med både Västtrafik, Jernhusen och Göteborgs stad kommer fortsatt, under hela projektets livslängd, spela en stor roll för projektets framdrift.

9.2.4 Risker i legala förutsättningar

Om bygglovet överklagas kan det leda till att detaljprojekteringen och genomförandet av investeringen försvåras och försenas. För att minimera risken har Västra Götalandsregionen fört en dialog med Göteborgs stad och Jernhusen om bygglovshandlingarna.

9.2.5 Mängdosäkerhet i grundkalkyl

Den största projektrisken utifrån osäkerhetsanalysen som genomförts med en kalkylgenomgång är mängderna i grundkalkylen. Det kan komma att krävas mer detaljprojektering utav totalentreprenören som upphandlas då omgivande projekt så som Jernhusens nya servisedning in till garaget under NET inte är färdigprojekterad ännu och kan skapa ändrade förutsättningar för totalentreprenaden.

Handlingarna som tagits fram av projektörer i denna utredning är på systemhandlingsnivå. Ytterligare detaljnivå kommer att studeras i kommande projektskede. Detta kan medföra kostnadsdrivande justeringar.

Risken kommer inte kunna tas bort helt. En kostnad för utökad detaljprojektering är dock medberäknad i kalkylen.

10 Kostnadsberäkning

Totalkostnaden för projektet är beräknad till 11 800 000kr. En kvalitetssäkring inför genomförandebeslut har skett genom kalkylgenomgång daterad 2025-06-17 där osäkerheterna uppgår till 7% av projektkostnaden.

Nedan redovisas endast de osäkerhetsposter som detekterades under analystillfället
De största osäkerheterna är:

- Mängdosäkerheter i grundkalkyl
- Omgivande projekt

Förslag till budget för projektet: 11 800 000 kr.

Kommande intäkt, efter projektets genomförande, i form av hyra uppgår till cirka 652 609 kr på årsbasis. Statlig medfinansiering erhålls för projektet om 3 842 005kr.

Kostnadsdrivande delar där det finns potential att kostnadseffektivisera i nästa skede är bland annat totalentreprenörens detaljprojektering. I detta skede är det viktigt att Västfastigheter är tydliga med sina krav och behov så att bygghandlingar inte behöver arbetas om.

Västfastigheter har aktivt försökt minska ner energikostnaderna i kommande förvaltningsskede genom val och placering av installationer.

10.1 Kostnadsfördelning

Preliminärt investeringsbelopp fördelat per år:

2025: 1,9 mnkr

2026: 8,1 mnkr

2027: 1,64 mnkr

2028: 0,08 mnkr

2029:

2030:

2031: 0,08 mnkr

10.2 Investeringsplan

Projektet finns med i Västra Götalandsregionens investeringsplan 2026-2035. Beslutat belopp 2024 för inriktningsbeslut var 8,7 mnkr.

11 Ekonomi

Västfastigheter har ansökt om statlig medfinansiering från Regional plan genom Trafikverket. Den statliga medfinansieringen har godkänts och uppgår till 3 842 005 kr.

Fram till 2025-07-11 har projektet upparbetat cirka 1,3 mnkr. Preliminärt investeringsbelopp för fastighetsinvesteringen, kostnadsläge år 2025: 11 800 000 kr.

11.1 Verksamhetens effektiviseringar

Ingen effektivisering som påverkar verksamheten ekonomiskt. Projektet kommer att leda till bättre resenärsflöden.

11.2 Avskrivningar

Projektet skrivs av på 15 år.

11.3 Hyra

Hyra är beräknad till 652 609kr/ år.

11.4 Hyresbidrag

Ej aktuellt.

11.5 Driftkostnader

Ej aktuellt då det inte tillkommer någon ny yta i projektet.

11.6 Nyttokalkyl

Har ej genomförts.

12 Fakta

12.1 Ytor

Ingen förändring

12.2 Nyckeltal

Ej aktuell.

12.3 Projektorganisation

Styrgrupp	Organisation	Namn
Ordförande	FFSS	Rickard Stenqvist
Verksamhetschef	VT	Carolina Lundberg
Arkitekt	VT	Peo Johansson
Enhetschef	FFSS	Fredrik Sundaeus
Enhetschef strategiska projekt	FFSS	Liza Edman
Områdeschef strategiska projekt	FFSS	Peter Gustafsson
Projektagare	FFSS	Rickard Stenqvist
Projektledare	FFSS	Moa Holmqvist
Projektgrupp	Organisation	Namn
Projektagare	FFSS	Rickard Stenqvist
Projektledare fastighet	FFSS	Moa Holmqvist
Projektledare verksamhet	VT	Erik Fischer
Projekteringsledare	FFSS	Moa Holmqvist
Arkitekt	Sweco	Björn Hylander
Byggnadskonstruktion	ELU	Lars Bengtsson
Geoteknik	ELU	Lars Bengtsson
Mark	Sweco	Björn Hylander
VVS	Ramboll	Anette Pettersson
El, tele, transportsystem	Ramboll	Tommy Bylund
Brand	Briab	Tobias Renjö
Miljösamordning	FFSS	Sara Wester
Energisamordning	FFSS	Cajsa Lundgren
Informationssamordning	ThinkRight	Christoffer Pettersson
Byggekalkylator (samordnade kalkylator)	CA Consultadministration	Johan Axelsson

13 Aktiva val och beslut tagna i projektet

Förslag från förstudien har renodlats och skärmtaken har minskats ner på grund av att Nils Ericson Terminalen angränsar till Jernhusens fastighet. I processen för framtagande av den

slutgiltiga utformningen har projektledare tillsammans med fastighetsförvaltare och arkitekt på fastighet stöd och service varit med.

Behovet av att bredda entréerna påverkar byggnadens energianvändning. Utifrån byggnadens förutsättningar och projekt målet har en lösning tagits fram för att påverka energianvändning så lite som möjligt. Beslut har fattats av projektledare tillsammans med energistrateg och projektörer. Val av luftfridåer har gjorts efter utformning med en stor entréöppning.

14 Frågor att hantera i kommande skeden

Eftersom Nils Ericsson Terminalen vunnit flertal priser för sin utformning är det viktigt att materialval tar hänsyn till detta och att representanter från fastighet stöd och service är med i detaljprojekteringen och granskar samt godkänner bygghandlingarna.

15 Framtagna handlingar

Nr	Dokument	Datum
1	Systemrapport (huvuddokument)	
3	Beskrivningar	
3.1	Rambeskrivning El och Telesystem	2025-06-23
3.2	Armaturförteckning	2025-06-23
3.3	Rambeskrivning VVS	2025-06-23
3.4	Rambeskrivning styr- och reglersystem	2025-06-23
3.5	Brandskyddsbeskrivning	2025-07-04
3.6	Miljö kontrollplan	-
3.7	Materialhanteringsplan	2025-07-08
4	Ritningar	
4.1	Ritningar enligt ritningsförteckning Arkitekt	2025-06-23
4.2	Ritningar enligt ritningsförteckning Konstruktion	2025-06-23
4.3	Ritningar enligt ritningsförteckning VVS	2025-06-23
4.4	Ritningar enligt ritningsförteckning El	2025-06-23
4.5	BIM-modell	
5	Kalkylrapport	
5.1	Grundkalkyl	2025-06-17
7	Projektrisker	
7.1	Riskidentifiering	-
8	Arbetsmiljöplan	
8.1	Underlag för APD-plan	2025-06-24

Nr	Dokument	Datum
8.2	Arbetsmiljöplan	2025-01-17

16 Styrande projektdokument

Styrande projektdokument	Datum
TEKN-01114-v.2.0 El- och telesystem – Huvuddokument.	2024-03-12
TEKN-00837 CAD/BIM Huvuddokument	2025-04-16
TEKN-13431 CAD/BIM AutoCAD	2025-04-09
TEKN-13432 CAD/BIM Revit	2025-04-16
TEKN-13733 CAD/BIM Startpaket v. 10	-
TEKN-12655 Fastighetsinformation - Struktur för numrering av rum, våningsplan mm	2022-06-03
TEKN-01126 Drift- och underhållsinstruktioner – Huvuddokument	2025-05-26
TEKN-13743 Leveransspecifikation DU v. 1.0	-
MAAN-13749 Mall Mappstruktur DU v. 1.0	-
TEKN-1504-v.5.0 Luftbehandlingssystem - Huvuddokument	2022-02-04
TEKN-1507-v.5.0 Rörsystem - Huvuddokument	2022-05-12
TEKN-00662-v.5.0 Styrsystem- Märkning och skyltning av VVS- och styrsystem	2023-11-13
Integrationsanvisning Webport	
TEKN-xxxxx-v.0.2_Driftkortsmall	
TEKN-xxxxx-v.0.2_Stöddokument driftkortsmall	
TEKN-0796-v.2.0 Styrsystem - Exempel driftkort LB1	2020-12-04
Överlämnandeprotokoll mediamätare	
Överlämnandekontroll TCP-IP-ansluten utrustning	
TEKN-01449-v.3.0 Energi - Mätare och integration i energiuppföljningssystem	2020-09-02
TEKN-12897-v.2.0 IT-säkerhetskrav Tekniska IT-system	-
TEKN-01368-v.1.0 Bygg - Huvuddokument	2024-12-02
Riktlinjer och standarder för fysisk tillgänglighet v. 3.2	2023