

Styrelsen	2026-04-29
Handling nr	11.7
Handläggare	Peo Johansson
Daterad	2026-03-23
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Förstudie ombyggnation Nils Ericson Terminalen i samband med stadsutveckling

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna förstudien för ombyggnation av Nils Ericson Terminalen,
- att godkänna preliminär hyreskostnad om 7,2 mnkr/år, baserat på investeringskalkyl om 126 mnkr, samt
- att förslå regionstyrelsen att godkänna förstudien för ombyggnation Nils Ericson Terminalen till investeringsplanen som en ägarstyrd fastighetsinvestering.

Skövde dag som ovan

VD

Camilla Holtet

SAMMANFATTNING

Västra Götalandsregionen behöver investera i fastigheten Nils Ericson Terminalen genom flera ombyggnationer. Detta för att möta regionens åtaganden i de nya detaljplanerna för Centralenområdet, samt för att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker inom Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Västra Götalandsregionens projekt fördelas enligt nedan:

- Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i samband med stadsutveckling av Centralenområdet (projekt 42042)
- Återuppbyggnad av Nils Ericson Terminalen och sammanbyggnad med Nya Station Centralen (projekt 42153).
- Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén (projekt 42161).

Denna förstudie berör *Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i samband med stadsutveckling av Centralenområdet*.

Eftersom pendeltågstrafik flyttar från nuvarande Göteborgs Centralstation till Västlänkens nya Station Centralen, innebär det att dagens resenärslöden ändras i sin helhet. I och med ökade gångflöden, bedöms befintliga passager genom stationsbyggnaden och Nils Ericson Terminalen på sikt bli otillräckliga, varför *Detaljplanen för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen* (BN0604/13) innehåller plats för den så kallade Jubileumshallen längs fastighetsgräns mot Nils Ericson Terminalen. Jubileumshallen innebär bredare gångpassage genom stationsanläggningen och med huvudsakligt syfte att utformas för resenärens behov. Personflödena förändras då gångstråk byggs ihop med Nils Ericson Terminalen vilket kommer inrymma snabbare flöden mellan Västlänken, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna som en huvudaxel med Drottningtorget.

Byggnadstekniskt önskas, från samtliga fastighetsägare i området, en sömlös integration mellan fastigheterna för att skapa en känsla hos besökare att de är på en och samma plats för kollektivtrafik. Gångstråket mellan väntytorna och de kommersiella lokalerna breddas. Mellan butikerna finns möjlighet att öppna upp mot jubileumshallen för att skapa nya tydliga gångstråk. I samband med ombyggnationen av de kommersiella lokalerna byggs också de publika toaletterna om. Toaletterna placeras mitt i byggnaden för största möjliga tillgänglighet och exponering, för att förebygga den säkerhetsproblematik som idag finns i området. Utöver ovanstående utförs ett antal tekniska ombyggnationer av bland annat brandlarmsystem, skalskydd, ventilation etc. för att byggnaden fortsatt ska fungera då den byggs samman med intilliggande fastighetsägares byggnader.

Utgångspunkten för utveckling av Nils Ericson Terminalen ska vara att vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling. Byggnaden är en av Göteborgs mest prisbelönda med bland annat ett Kasper Salin-pris.

Västra Götalandsregionen behöver takta planering och entreprenad tillsammans med Jernhusen då fastigheternas fasadliv ska byggas ihop helt eller delvis. Färdigställandet planeras tidigast till 2031.

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 i syfte att stärka stationen med offentliga rum med kopplingar till omkringliggande resenärsfunktioner.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Under 2023 har Västfastigheter, i dialog med Västtrafik, arbetat fram en förstudie (bilaga). 2024 tog projektstyrgruppen beslut om att avvakta ansökan om inriktningsbeslut då Jernhusen inte kommit i gång med planering eller projektering utav Jubileumshallen. Vid styrgruppsmöte 2025-11-25 tog styrgruppen beslut om att ansöka om inriktningsbeslut under Q1 2026 för att takta med Jernhusens tidplan för vidare projektering. Under slutet av 2025 och början av 2026 har revideringar därför gjorts i denna förstudie.

För efterlevnad av det samverkansavtal som tecknats mellan Västra Götalandsregionen (VGR), Västtrafik och Jernhusen krävs det att VGRs genomförandeplanering påbörjas. Samordning mellan Jernhusens projektering för Jubileumshallen och Västfastigheters projektering för Nils Ericson Terminalen är nödvändig för att uppnå såväl effektmål som projektmål.

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 paketet 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 utpekade 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.

Därutöver ska sammanbyggnad med Jubileumshallen:

- skapa en sömlös och sammanhållen stationsmiljö med logiska, tydliga och trygga rörelsestråk.
- säkerställa obrutna personflöden mellan stationens alla delar, oberoende av fastighetsgränser.
- underlätta snabba och intuitiva byten mellan tåg, buss, spårvagn, gång och cykel.
- ge resenärer en orienterbar och överblickbar miljö med goda siktlinjer och läsbara målpunkter.
- dimensionera ytor och kopplingar för att klara framtida kapacitetsbehov.
- öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka andelen hållbara resor.
- bidra till en trygg, väl gestaltad och långsiktigt hållbar stads- och stationsmiljö.

Beskrivning av objektet

Övergripande

Terminalens byggnadsutformning måste anpassas till de nya förutsättningarna som Västlänken och exploateringen öster om Nils Ericson Terminalen för med sig. Dels för att upprätthålla funktionen att tillhandahålla god resenärsservice, dels för att uppfylla en trygg, tillgänglig och hälsofrämjande arbetsplats.

I samband med att Jernhusen tillskapar Jubileumshallen i Centralenområdet, ett parallellt stråk mot Nils Ericson Terminalens östra fasad, kommer en sammanbyggnad behöva ske mellan byggnaderna helt eller delvis. Personflödena förändras då gångstråk byggs ihop med Nils Ericson Terminalen. Jubileumshallen kommer inrymma snabbare flöden mellan Västlänken, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna med Drottningtorget. En större ombyggnation kommer att behöva ske för att anpassa byggnaden mot den nya byggnationen som byggs invid fastighetsgräns. Den östra fasaden tas mer eller mindre bort och ersätts med nya kommersiella lokaler, samt större öppna torgytor för diagonal passage mellan fastigheterna. Torgytorna ska också kunna fungera som väntytor för resenärer på resande fot. Glaspartier installeras mellan fastigheterna för att kunna anpassa öppnings- och stängningsmöjligheter samt säkerställa brandfunktioner, slutgiltiga lösningar skall tas fram i program och systemhandlingsskedet inför ansökan om genomförandebeslut.

Kommersiella lokaler

Eftersom pendeltågstrafik flyttar från nuvarande Göteborgs Centralstation till Nya Station Centralen, innebär det att nuvarande resenärsflöden ändras i sin helhet. Det påverkar Västtrafiks resenärsservice, det vill säga Västra Götalandsregionens kommersiella hyresgäster. Nya kommersiella lokaler byggs och förändrar i samband med detta sin utformning för att bli mer tillgängliga för besökare och resenärer samt mer attraktiva för kommersiella aktörer att hyra. Lokalerna utformas med konceptet öppna hörn, med publika ytor åt två alternativt tre väderstreck. Varje lokal förses med backofficeytor och WC. Både granit och ek återbrukas i största möjliga mån.

Lokalerna blir cirka 7 meter djupa med hög takhöjd och utstickande taksarg. De kommersiella hyresgästerna får möjlighet att utforma ramen kring lokalen i egen layout. I övrigt är gestaltningen fast och består av glas, ek och granit. Detaljplan *Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen*, (BN0604/13), medger att kiosker/butiker som idag finns inne i Nils Ericson Terminalen kan vända sig mot det nya resenärsstråket Jubileumshallen.

Tanken är att flera passager ska koppla den nya Jubileumshallen med Nils Ericson Terminalen.

Förändring gångflöde

Nils Ericson Terminalen får en tillkommande funktion som länk mellan andra målpunkter i samband med att Nya Station Centralen och Centralstaden byggs. Tillsammans med dessa kommer Nils Ericson Terminalen knyta an till de nya stadsdelarna kring Gullbergsvass. I den tillkommande sammankopplade funktionen i att knyta ihop stadsnätet blir byggnaden ett viktigt nav i stadens infrastruktur. Detta gör att byggnaden i framtiden måste hantera betydligt större och intensivare flöden.

Byggnaden har idag en tydlig uppdelning mellan flöden och väntytor som definieras av hur sittbänkarna är placerade. Sektionen förtydligar hur man tidigare tänkt att byggnaden ska fungera där de intensiva flödena sker i den del där volymen/takhöjden är som störst/högst, och de lugnare mer intima väntytorna är placerade i delarna med lägre takhöjd. Bänkarnas vridning skapar riktningar för hur det är tänkt att röra sig mot gaterna och möter upp det nuvarande huvudflödet från Centralstationen.

Gångflödet, mellan väntytor och de kommersiella lokalerna upplevs redan idag för trångt med en bredd om 4,3 meter. Gångstråket föreslås breddas till 5,6 meter för att kunna ta hand om det framtida ökade flödet.

Toaletter

I samband med ombyggnationen av de kommersiella lokalerna byggs också de publika toaletterna om. Västfastigheter bygg och förvaltning och Västtrafik har i förstudiearbetet gjort en riskanalys gällande fastigheten där toaletterna utpekats som ett risk- och problemområde. Här sker brott så som narkotikahandel samt överfall och övergrepp. Flertalet säkerhetshöjande åtgärder har vidtagits under åren men problemen kvarstår.

Toaletterna placeras mitt i byggnaden för största möjliga tillgänglighet. De utformas med en större publikt väntyta och samtliga dörrar vänder sig mot gångstråket. En transparent skiljevägg monteras för att skapa en trygghet i väntytan, där väntande inte behöver stå med ryggen direkt mot gångstråket. Mellan väntytan och stråket finns med andra ord en barriär för att förhindra bland annat ficktjuvar.

Tekniska åtgärder

- Anpassning av grundkonstruktion på bärande detaljer i källarplan samt anpassning av bärande detaljer ovan mark behöver i nästa skede utredas för att möta framtida behov av lastnedtagning.
- Tillgänglighet kommer att ses över och förstärkas för att möta dagens krav på en kollektivtrafik som är till för alla.
- Trygghet och säkerhet kommer att studeras noga i nästa skede för att möta kommande lagkrav kopplat till antagonistiska hot, men även skapa en så trygg upplevelse som möjlighet under trafikdygnets alla timmar.
- Då Nils Ericson Terminal går från att stå som en solitär och nu blir inbyggd i tre väderstreck så behöver brandsäkerheten i byggnaden studeras och åtgärder behöver vidtas för att angreppsvägar, utrymningsvägar etc uppfyller dagens regelverk för denna typ av samlingslokaler.

Utöver detta kommer ett stort antal övriga frågor som tex vvs samt energi och miljö utredas för att anpassa mötet mot Jernhusens byggnation, öster om Nils Ericson Terminalen.

ÖVERVÄGANDEN

Ovanstående är antaganden i denna förstudie, då slutligt beslut om att gå vidare med föreslagna lösningar inte kunnat ges av intilliggande fastighetsägare Jernhusen. Detta kommer studeras under genomförandeplaneringen. Utifrån sammanbyggnad med Jubileumshallen är Västtrafik inte ensamma ägare av processen. Västfastigheter avser att takta med- och möta berörd parts tidplan och organisation.

Preliminär tidplan för projektet:

Genomförandeplanering:	Kvartal 2 2026 – kvartal 3 2028
Detaljprojektering:	Kvartal 1 2029 – kvartal 2 2029
Bygglov:	Kvartal 3 2029 – Kvartal 1 2030
Upphandling:	Kvartal 3 2029 – kvartal 4 2029
Produktion:	Kvartal 1 2030 – kvartal 3 2031 (18 månader)
Slutbesiktning:	Kvartal 3 2031

FINANSIERING OCH RESURSKONSEKVENSER

En kvalitetssäkring av investeringens budget inför beslut har skett (2026-02-11) genom en osäkerhetsanalys i kalkylgenomgång.

Investeringsutgifter

- Preliminär investeringskostnad för VGRs investering i kostnadsläge 2026-02: 126 mnkr.

Målsättning är att söka statlig medfinansiering för projektet vilket, om det beviljas, kommer att påverka investeringsbelopp för regionens del positivt och sänka framtida hyreskostnader.

Utöver ovan investeringsbelopp kommer en konstinvestering att göras motsvarande ca 1,2 mnkr, detta hanteras av VGR fastigheter - Konstenheten.

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: 35 år
- Avtalstid: 35 år
- Preliminär hyra/år: 7,2 mnkr

Ekonomi övrigt

Om en färdigställd och anmäld förstudie, eller delar av förstudien, inte leder till ett uppdrag från regionstyrelsen om att påbörja genomförandeplanering står berörd nämnd/styrelse för 20 procent och regionstyrelsen för 80 procent av den upparbetade kostnaden gällande förstudien.

Tidigare beslut

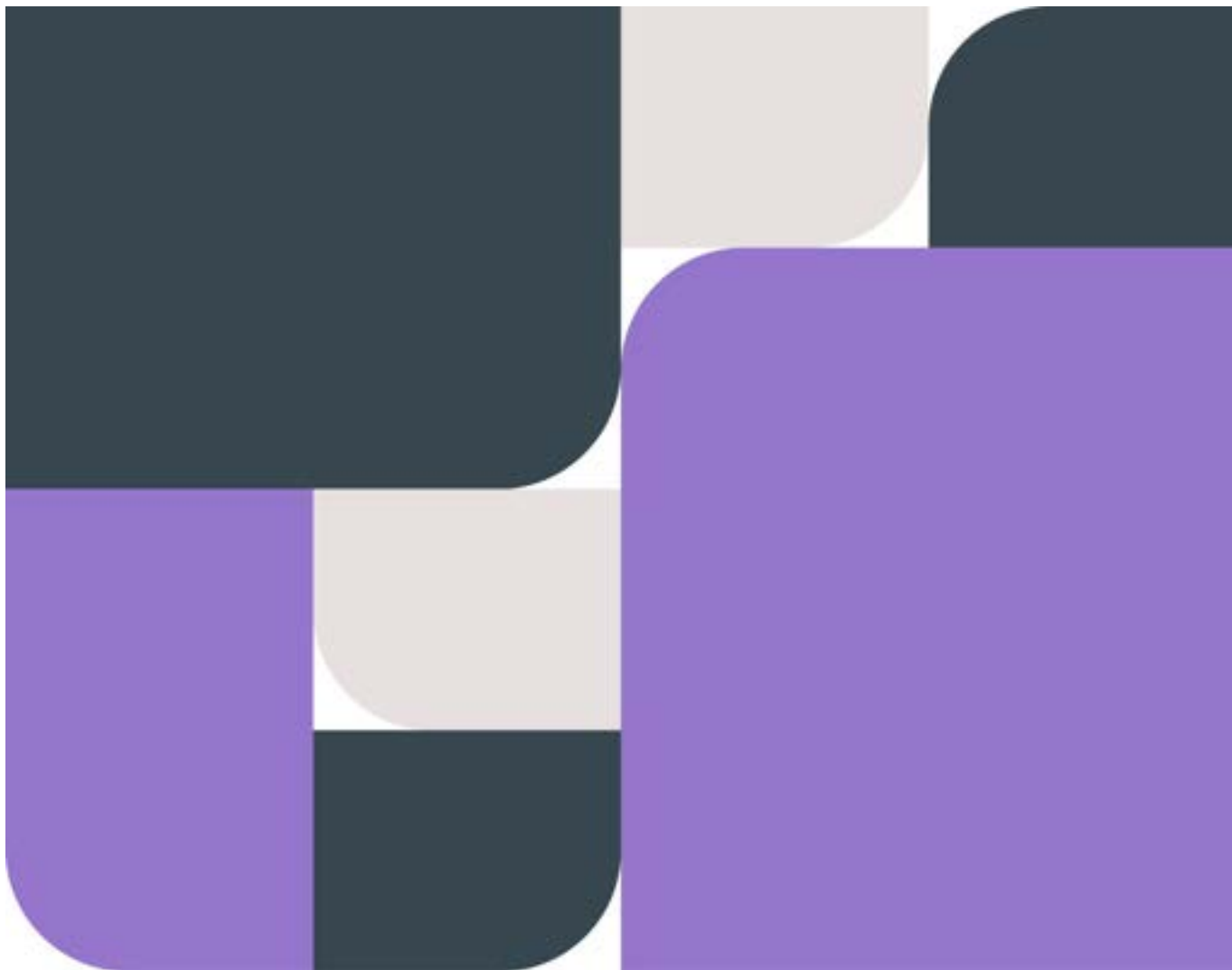
Regionstyrelsen 2024-09-17 (RS 2024-0143-4) § 237 Koncernövergripande behovsanalys ägarstyrda fastighets- och fordonsinvesteringar omgång 1 2024: *”Regionstyrelsen noterar att styrelsen för fastighet, stöd och service har påbörjat arbetet med förstudien för ombyggnation av Nils Ericson Terminalen”*.

Tjänsteutlåtande 2024-08-16: *”Styrelsen för fastighet, stöd och service har redan påbörjat arbetet med förstudien för att takta med övriga intressenters tidplaner. Koncernkontoret bedömer att arbetet med förstudien kan fortgå och att det i arbetet visas på vilka förpliktelser och åtaganden VGR har kopplat till beslutad detaljplan. Dessutom ska det finnas en tydlig kostnadsmedvetenhet i det lösningsalternativ som förstudiearbetet mynnar ut i”*.

BILAGOR SOM INGÅR I BESLUTSUNDERLAGET

- Förstudierapport *Ombyggnation Nils Ericson-Terminalen i samband med stadsutveckling av centralenområdet, projektnummer 42042*, daterad 2026-02-27 (SFSS 2023–02970, VTM 1-304-26).

//



1. Förstudierapport

Projekt:	Ombyggnation Nils Ericson-terminalen i samband med stadsutveckling
Projektnummer:	42042
Diarienummer:	SFSS 2023-02970
Datum:	2026-02-27

Datum: 2026-02-27
Dokumentnamn: Förstudierapport Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i samband med stadsutveckling av Centralenområdet
Diarienummer: SFSS 2023-02970
Fastställd av: Projektstyrgrupp 2026-02-25
Övergripande styrgrupp, 2026-02-25
Kontaktperson: Rickard Stenqvist, fastighetsutvecklare
Moa Holmqvist, projektledare Västfastigheter bygg och förvaltning

1 Sammanfattning av förslaget

Västra Götalandsregionen (VGR) behöver investera i fastigheten Nils Ericson Terminalen (NET) genom flera ombyggnationer. Detta för att kunna möta upp VGR:s åtaganden i de nya detaljplanerna i Centralenområdet, men också för att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

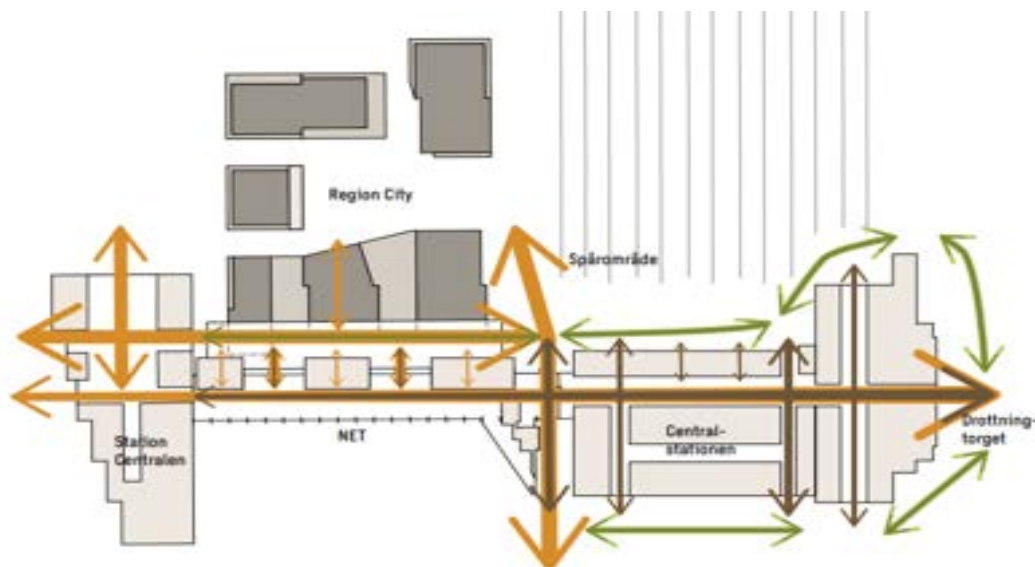
De olika projekten fördelas:

- *Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén* se kap 3.6 (projekt 42161), genomförs 2026.
- *Återuppbyggnad av Nils Ericson Terminalen och sammanbyggnad med Göteborg Grand Central*, se kap 3.5 (projekt 42153), genomförs 2026.
- *Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i samband med stadsutveckling av Centralenområdet* (projekt 42042), genomförs 2030-2031.

Denna förstudie berör *Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i samband med stadsutveckling av Centralenområdet*.

Utgångspunkten för utveckling av Nils Ericson Terminalen ska vara att behålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling. Byggnaden är en av Göteborgs mest prisbelönda med bland annat ett Kasper Salin pris.

Eftersom den lokala och regionala tågtrafiken flyttar från nuvarande Centralstation till Göteborg Grand Central, innebär det att nuvarande resenärslöden ändras i sin helhet. Personflödena förändras då gångstråk byggs ihop med Nils Ericson Terminalen vilket kommer inrymma snabbare flöden mellan Västlänken via Göteborg Grand Central, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna som en huvudaxel med Drottningtorget. Byggnadstekniskt önskas, från samtliga fastighetsägare i området, en sömlös övergång mellan fastigheterna för att skapa en känsla hos besökare att de är på en och samma plats för kollektivtrafik.



Figur 1 Förhållandet mellan Nils Ericson Terminalen, Göteborg Grand Central och Jubileumshallen.

Nils Ericson Terminalens östra fasad tas mer eller mindre bort och ersätts med nya kommersiella lokaler samt större öppna torgytor för diagonal passage mellan fastigheterna. I samband med ombyggnationen av de kommersiella lokalerna byggs också de publika toaletterna om. Toaletterna placeras mitt i byggnaden för största möjliga tillgänglighet och exponering, för att förebygga den säkerhetsproblematik som idag finns i området avseende bland annat narkotikaförsäljning och sexuella övergrepp.

Utöver ovanstående utförs ett antal tekniska ombyggnationer av bland annat brandlarmsystem, sprinkler, skalskydd, ventilation etc. för att byggnaden fortsatt ska fungera då den byggs samman med intilliggande fastighetsägares byggnader.

Västra Götalandsregionen behöver takta planering och entreprenad tillsammans med Jernhusen då fastigheternas antas byggas ihop i NET:s östra fasad angränsande Jubileumshallen. Färdigställandet planeras tidigast till 2031.

Fastighetsinvesteringsbeloppet är preliminärt bedömt till cirka 126 000 000 kronor.

1.1 Revidering av förstudie

Efter framtagande av förstudie under 2023 och 2024 tog projektstyrgruppen beslut om att avvakta ansökan om inriktningsbeslut då Jernhusen inte kommit igång med planering eller projektering utav Jubileumshallen. På styrgruppsmöte 2025-11-25 tog styrgruppen beslut om att ansöka om inriktningsbeslut under Q1 2026 för att takta med Jernhusens tidplan för vidare projektering.

Under slutet av 2025 och början av 2026 har revideringar därför gjorts i denna förstudie. I kapitel 3.2 har effektmålet och projektmålet tydliggjorts. Generellt har antaganden kopplat till lösningsförslag förtydligats, presentation av andra projekt på NET kortats ner och tidplan samt utbetalningsplan har justerats.

I revideringen ingår även förtydligande kring kommande samverkanspunkter med Jernhusen, se kapitel 5.1. Förstudien har uppdaterats efter ny förstudiemall.

För efterlevnad av det samverkansavtal som tecknats mellan VGR, Västtrafik och Jernhusen, se kapitel 3.1 krävs det att VGR's genomförandeplanering påbörjas. Samordning mellan Jernhusens projektering för Jubileumshallen och Västfastigheters projektering för Nils Ericson Terminalen är nödvändig för att uppnå såväl effektmål som projektmål.

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning av förslaget	2
1.1	Revidering av förstudie	3
2	Regionövergripande utgångspunkter	9
2.1	Uppdraget	9
2.2	Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar	9
2.2.1	Utökad verksamhet och/eller ökad kvalitet i verksamheten som medför ökade driftkostnader över tid	9
3	Förutsättningar	11
3.1	Regionövergripande planeringsförutsättningar	11
3.2	Verksamhetens planeringsförutsättningar	11
3.2.1	Behovsanalys.....	11
3.2.2	Effektmål.....	13
3.2.3	Gemensam målbild	14
3.2.3.1	Projektmål.....	14
3.2.3.2	Gestaltningmål	14
3.2.4	Volymer som ligger till grund för förstudien.....	15
3.3	Fastighet, stöd och services planeringsförutsättningar	16
3.3.1	Fastigheten Göteborg Gullbergsvass 17:1	16
3.3.2	Planer	17
	Avtalsrättigheter och gemensamhetsanläggningar.....	18
3.3.3	Kortfattad teknisk beskrivning	18
3.3.4	Kommersiella lokaler	19
3.4	Beroenden med andra investeringar	20

3.4.1	Återuppbyggnad av NET och sammanbyggnad med Göteborg Grand Central(projekt 42153).....	20
3.4.2	Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén (42161).....	21
3.5	Samordning med andra förvaltningar/bolag och externa aktörer	22
4	Förslag till lösning – Verksamhet	23
4.1	Lösningförslag	23
4.1.1	Förändring gångflöde	23
4.1.2	Sammanbyggnad med Jubileumshallen.....	26
4.1.3	Kommersiella lokaler	27
4.1.4	Toaletter.....	29
4.2	Ändamålsenlighet	31
4.3	Proportionalitet och effektivitet.....	31
5	Förslag till lösning - Fastighet.....	31
5.1	Antaganden	31
5.2	Lösningförslag	33
5.2.1	Byggnad	33
5.2.2	Mark och landskap.....	33
5.2.3	Säkerhet	33
5.2.4	Brand.....	34
5.2.5	Hållbarhet (Energi, Miljö, Återbruk, Klimat).....	34
5.2.6	Konstruktion.....	35
5.2.7	Tekniska system.....	36
5.2.8	Tillgänglighet	37
5.2.9	Gestaltning (ink. landskapsgestaltning)	38

5.3	Ytor	38
6	Tidplan och fortsatta åtgärder	38
6.1	Tidskritiska aspekter	39
6.2	Nästa steg i planeringen	39
7	Förslagets ekonomiska konsekvenser	39
7.1	Investeringsutgifter	39
7.2	Driftekonomiska konsekvenser – hyra och drift	40
7.2.1	Hyra	40
7.3	Driftsekonomiska konsekvenser - finansiering	40
7.4	Konst	41
7.5	Övrigt	41
8	Risker och riskhantering	41
8.1	Risker i VGR:s planeringsförutsättningar	41
8.2	Risker i tidsmässiga förutsättningar	42
8.3	Risker i organisatoriska och samverkande förutsättningar	42
8.4	Risker i nivå på handlingar	42
8.5	Risker i produktionsplanering	43
8.6	Risker i uppsägning av kommersiella hyresgäster	43
8.7	Risker i legala förutsättningar	43
8.8	Risker i kommande genomförandeplanering tillsammans med Jernhusen	43
10	Handlingsalternativ	44
10.1	Handlingsalternativet investering i fastighet kvarstår	44
10.2	Bortvalda handlingsalternativ	44
10.2.1	Avveckling ej aktuellt	44

10.2.2	Nollalternativ ej aktuellt	45
10.2.3	Stängt fasadliv mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen.....	45
10.2.4	Förbindelsegångar mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen	45
10.2.5	Kommersiella lokaler som delas mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Jernhusen	45
10.2.6	Anpassning av östra entréer	45
10.2.7	Generellt färre byggåtgärder.....	46
11	Frågor att hantera i kommande skeden.....	46
12	Deltagare	46
13	Framtagna handlingar	47

2 Regionövergripande utgångspunkter

Västra Götalands Regionen har beslutat att behålla och utveckla NET i egen regi för att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Detta också för att kunna möta upp Västra Götalandsregionen åtaganden i de nya detaljplanerna.

I detaljplan ingår den så kallade Jubileumshallen som ska vara ett resenärstråk som placeras parallellt med Nils Ericson Terminalens östra fastighetsgräns. Även denna detaljplan har Jernhusen som byggherre.

NET kommer fortsatt att vara ett viktigt nav för kollektivtrafiken och kommer dessutom behöva hantera ökade flöden av människor i samband med nya målpunkter som tillskapas med Jernhusens exploatering och befintliga målpunkter väster och söder om NET.

Detaljplanen medger att kiosker/ butiker inne i NET kan vända sig mot Jubileumshallen. Tanken är att flera passager ska koppla det nya Jubileumsstråket med Jubileumshallen.

2.1 Uppdraget

Under 2024 (RS 2024-01434) beslutade Regionstyrelsen att förstudien för ombyggnation av Nils Ericson Terminalen bedöms vara ägarstyrd och arbetet med en förstudie kan fortgå.

I Västra Götalandsregionens investeringsplan 2025–2034 är ombyggnation av Nils Ericson Terminalen listad som en av de idéer om ägarstyrda investeringar där berörd nämnd/styrelse fått i uppdrag att påbörja förstudie.

2.2 Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar

2.2.1 Utökad verksamhet och/eller ökad kvalitet i verksamheten som medför ökade driftkostnader över tid

Det kriterium som är uppfyllt för att åtgärden ska ses som en ägarstyrd investering är följande:

- Omfattande och långsiktigt upprätthållande av befintlig verksamhet

Västra Götalandsregionen behöver investera i fastigheten genom en ombyggnation. Detta för att kunna möta upp Västra Götalandsregionens åtaganden i de nya detaljplanerna. Detta också för att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

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

Summerat behöver Nils Ericson Terminalen byggas om för att fastigheten även i fortsättningen ska vara en lämplig och anpassad lokal för kollektivtrafikverksamhet i förhållande till den stadsutveckling som sker i Centralenområdet

3 Förutsättningar

3.1 Regionövergripande planeringsförutsättningar

I Västra Götalandsregionens vision ”Det goda livet” ingår infrastruktur och kommunikation med hög standard som ett av fem delmål (s. 14). Investeringen knyter väl an till målet genom att framtidssäkra terminalen för de ökade flöden av människor som förväntas i och med stadsutvecklingen öster om Nils Ericson Terminalen.

Lösningalternativet överensstämmer även med målet att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet i Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2029 samt målbild koll 2035.

2024 juli tecknades ett samverkansavtal mellan VGR, Västtrafik och Jernhusen med syftet att:

- möjliggöra en högkvalitativ och sömlös resenärsmiljö, gynnsam för resenärerna
- Säkra, tydliga och trygga personflöden, inklusive utrymningsvägar och passager
- fokus på att säkerställa en hög grad av orienterbarhet för resenärer i utformning av stråk, skyltning och nyttjande av allmänna ytor.

3.2 Verksamhetens planeringsförutsättningar

3.2.1 Behovsanalys

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.

Byggnation kommer att ske i direkt anslutning till Nils Ericson Terminalen och en sammanbyggnad av fastigheterna krävs för att få en ändamålsenlig anläggning i och med förverkligandet av de nya detaljplanerna, se kapitel 2 och 3.3.2.

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.

Jubileumshallen skapas i Centralenområdet mot Nils Ericson Terminalens östra sida och leder till att personflödena förändras, då gångstråk byggs ihop med terminalen. Jubileumshallen kommer inrymma snabbare flöden mellan Göteborg Grand Central, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna med Drottningtorget.

Eftersom pendeltågstrafiken flyttar från nuvarande Centralstation till Göteborg Grand Central innebär det att nuvarande resenärslöden ändras i sin helhet. Det påverkar Västtrafiks resenärsservice, det vill säga Västra Götalandsregionens kommersiella hyresgäster.

Nils Ericson Terminalen har idag ett strategiskt läge i staden - en situation som kommer förstärkas med ett läge i direkt anslutning till Västlänkens Göteborg Grand Central, det nya Centralenområdet med Jubileumshallen samt befintlig centralstation med flera kompletterande entrémöjligheter. Fortsatt exploatering av Centralenområdet och planerad utbyggnad av stadsdel i Gullbergsvass samt norr om Nordstan kommer att förstärka läget ytterligare.

Terminalens byggnadsutformning måste anpassas till de nya förutsättningarna som Västlänken och exploateringen öster om NET för med sig. Dels för att upprätthålla funktionen att tillhandahålla god resenärsservice, dels för att uppfylla en trygg, tillgänglig och hälsofrämjande arbetsplats.

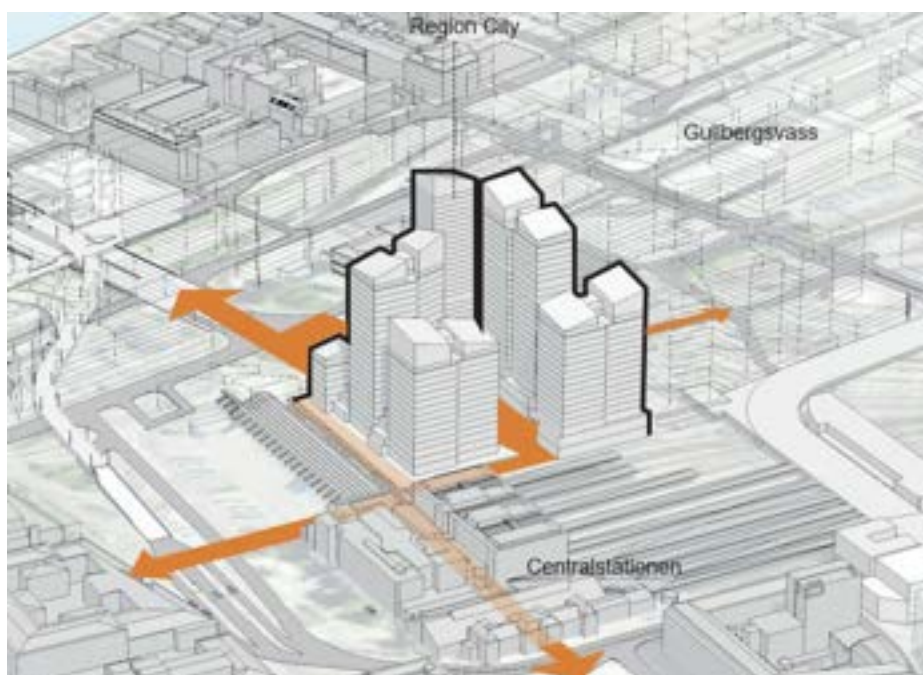


Bild 1 Projektyta för Jernhusens projekt Göteborg Grand Central, Centralstaden inkl. Jubileumshallen och Park Central.

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 utpekade 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, etcetera inte minst i bytespunkterna för att göra hela resan attraktiv för alla.

Som en del av Västsvenska paketet, med dess övergripande mål och definierade effektmål, ingår Västlänken med sina tre stationer. Redan i den tidiga planeringen av Västlänken har målsättningen varit att skapa sömlösa anläggningar – en gemensam inriktning för involverade exploatörer och berörda fastighetsägare vid stationslägena. De åtgärder som genomförs i Västlänkens stationer och dess omland har direkt påverkan på de gemensamma effektmålen i Västsvenska Paketet.

En sömlös anläggning skapar nytta för resenärer, stadsmiljö och region genom att erbjuda en helhetsupplevelse som är sammanhängande, logisk och friktionsfri. Detta innebär att funktioner, rörelsestråk och kopplingar utformas utan onödiga hinder, avbrott eller moment som skapar osäkerhet, och att anläggningen samtidigt har tillräcklig kapacitet för framtida flöden.

De fysiska kopplingarna inom och mellan anläggningens olika delar ska utformas, byggas och förvaltas så att de möjliggör ett obrutet och effektivt personflöde genom Centralstationens publika ytor. Kopplingarna ska upplevas som integrerade delar av Centralstationen, oberoende av fastighetsgränser eller ägarförhållanden.

Sömlöshet uppnås genom bland annat tydliga visuella samband mellan rum, goda siktlinjer och en orienterbar miljö som skapar trygghet och ger känslan av en sammanhållen plats med logiska och lätt läsbara målpunkter. Detta ska gälla från det att resenären stiger av tåget på den underjordiska plattformen och vidare hela vägen mot målpunkter för fortsatt resa inom stads- och regiontrafiken.

Det eftersträfvade resultatet bidrar till att förenkla kollektivresandet och därmed öka andelen resor med tåg, buss och gång. Genom att undanröja osäkerhet och frågor som "vart ska jag nu?" eller "hur kommer jag dit?" stärks kollektivtrafikens attraktivitet och användbarhet.

3.2.2 Effektmål

- Skapa en sömlös och sammanhållen stationsmiljö med logiska, tydliga och trygga rörelsestråk.
- Säkerställa obrutna personflöden mellan stationens alla delar, oberoende av fastighetsgränser.
- Underlätta snabba och intuitiva byten mellan tåg, buss, spårvagn, gång och cykel.
- Ge resenärer en orienterbar och överblickbar miljö med goda siktlinjer och läsbara målpunkter.
- Dimensionera ytor och kopplingar för att klara framtida kapacitetsbehov.

- Öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka andelen hållbara resor.

Bidra till en trygg, väl gestaltad och långsiktigt hållbar stads- och stationsmiljö.

3.2.3 Gemensam målbild

3.2.3.1 Projektmål

Projektmålet är att i samverkan med Jernhusen bygga om Nils Ericson Terminalen för att ansluta till Jubileumshallen samt skapa ett bredare gångstråk för ökade flöden i Nils Ericson terminalen. Det är samtidigt viktigt att säkra en accepterad tillfällig lösning under projektets produktion.

3.2.3.2 Gestaltningmål

Terminalen ritades av den norska arkitekten Niels Torp och stod färdig år 1996. Sitt namn har terminalen fått efter järnvägsplaneraren Nils Ericson som drog fram Västra Stambanan till Göteborg. Byggnaden har genom åren tilldelats en rad olika arkitektpriser, bland annat Kasper Salin-priset, Europeiska stålbyggnadspriset och Stenpriset.

Utgångspunkten för utveckling av fastigheten i förhållande till kapitel 2 är de kvalitéer som byggnaden besitter. Inriktningen ska vara att vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling. Fastigheten ska även i fortsättningen ska vara en lämplig och anpassad lokal för kollektivtrafikverksamhet i förhållande till den stadsutveckling som sker i Centralenområdet.

För gestaltningen har *Kvalitets- och gestaltningsprogram, Norr om centralstationen, Version 2.0. 2020-02, diarienummer 0604/13* tagits fram tillsammans med Jernhusen och

Göteborgs Stad som beskriver riktlinjer och gestaltungsprinciper som bedöms var viktiga för att bebyggelsen och platserna ska gestaltas väl och uppnå eftersträfvade kvaliteter.



Bild 2: Nuvarande interiör gestaltning Nils Ericson Terminalen.

3.2.4 Volymer som ligger till grund för förstudien

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

Det nya läget för Göteborg Grand Central innebär att delar av tågtrafiken överflyttas från en säckstation vid den nuvarande centralstationen till en ny genomgångsstation vid en fullt utbyggd Västlänk, vilket medger en kapacitetsökning i tågtrafiken och en omlokalisering till ett nytt serviceläge.

I Målbild Tåg 2035 bedöms det ske en stor total ökning av tågresor med överflyttning av resor från buss. Genomgångsstationen kommer ges en kapacitet med 14 tågavgångar per timma i vardera riktningen och totalt 28 stycken i båda riktningarna. Detta i jämförelse med 18 stycken avgångar per timma som medges i dagens säckstation.

I maxtimmen år 2035 visar en tidig resenärsprognos att Västtrafik har 5200 tågresor, fördelat på där 1300 har Göteborg Grand Central som start och mål 3400 byten mellan tåg och spårvagn/buss och 500 byter till andra tåg.

Utöver tågresenärerna tillkommer kollektivtrafikresenärer vid Nils Ericson Terminalen. I maxtimman år 2035 har Västtrafik 2000 resenärer fördelade där 900 har Göteborg Grand Central som start och mål och 1100 som byter till tåg och spårvagn/buss.

Sammanslaget med tågresenärer och övriga kollektivtrafikresenärer vid Nils Ericson Terminalen har Göteborg Grand Central 7200 resor i maxtimman år 2035. Omräknat motsvarar det 66 000 resor/dygn och 18 miljoner resor per år i Göteborg Grand Central.

Därutöver tillkommer övriga kollektivtrafikresor inom Centralenområdet bestående av Kanaltorget, Drottningtorget, Nordstan och Åkareplatsen. Antalet resenärer som förväntas passera uppskattas till 50% av de resande på Göteborg Grand Central, vilket motsvarar 23 600 resor/dygn.

Västtrafiks viktigaste uppgift är att säkerställa att målen om ett ökat resande sker på kundens villkor genom vår utformning av trafikeringslösningar och resandemiljöer. Göteborg Grand Central 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 väntytur.

3.3 Fastighet, stöd och services planeringsförutsättningar

3.3.1 Fastigheten Göteborg Gullbergsvass 17:1

Västra Götalandsregionen äger fastigheten Göteborgs Gullbergsvass 17:1 där Nils Ericson Terminalen är belägen. Fastigheten omfattas av cirka 3900 kvadratmeter tomtarea (TA) och byggnaden består av tre våningsplan och avser totalt cirka 6200 kvadratmeter bruksarea (BRA).

Västra Götalandsregionen arrenderar cirka 6750 kvadratmeter mark av Göteborgs Stads fastighetskontor som avser bussplan utanför fastigheten.

För närvarande är byggnaden fullt uthyrd och Västtrafik hyr merparten av byggnadens area av Västfastigheter bygg och förvaltning enligt regionintern hyresmodell. Nils Ericson Terminalen är den största terminalen i Västtrafiks trafikeringsområde. Fastigheten är taxerad som specialenhet, kommunikationsbyggnad med typkod 829.

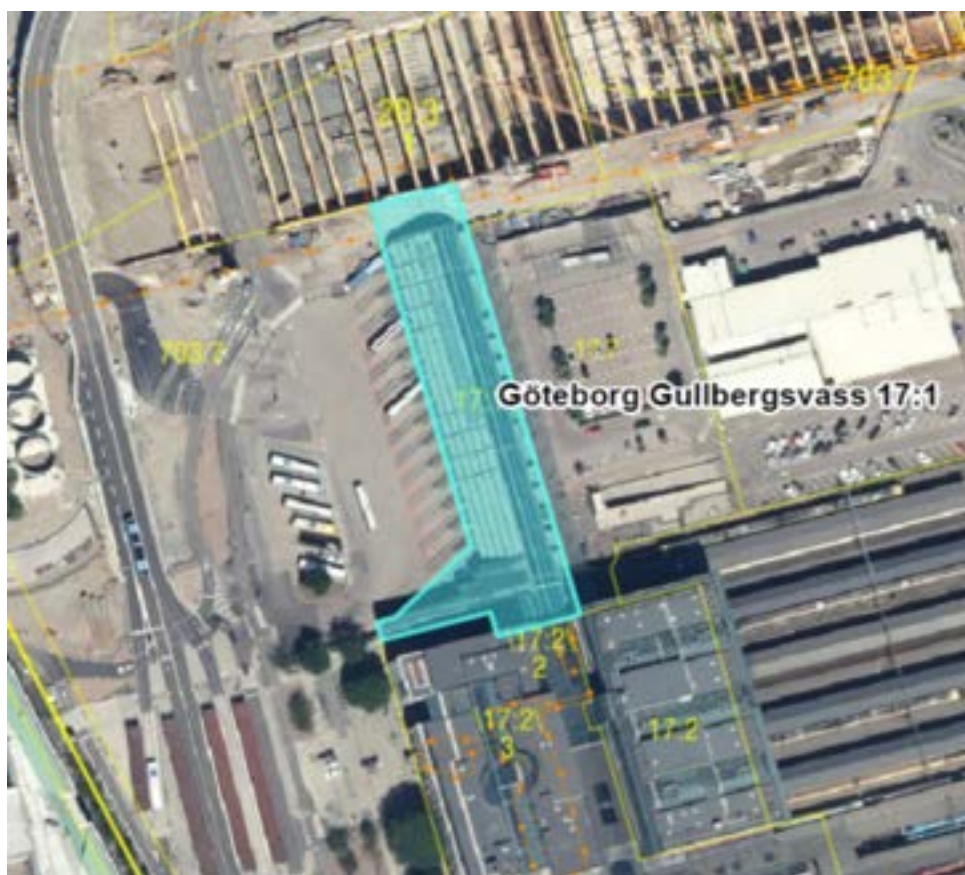


Bild 3 Fastighet Göteborg Gullbergsvass 17:1

3.3.2 Planer

Fastigheten omfattas av detaljplan med aktbeteckning 1480K-II-4112 med plannamn *Gullbergsvass och Nordstaden, resentrum Göteborg* (Gullbergsvass 703:6, 703:7 m.fl.). Detaljplanen vann laga kraft 1994-08-29.

Fastigheten omfattas delvis av detaljplan med aktbeteckning 1480K-2-5368 med plannamn *Detaljplan för Västlänken station centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg*. Detaljplanen vann laga kraft 2021-01-07.

Utöver detaljplanerna omfattas fastigheten av järnvägsplan med aktbeteckning 1480-K-XXI-507 med plannamn *Göteborg och Mölndal, Järnvägsplan för Västlänken*. Järnvägsplanen vann laga kraft 2017-06-22.

Avtalsrättigheter och gemensamhetsanläggningar

Fastigheten omfattas av följande förmåner:

Officialservitut 1480K-2004F14.14 gällande kraftledning
Officialservitut 1480K-2004F14.15 gällande granitportal och glasparti

Fastigheten omfattas av följande laster:

Officialservitut 1480K-2004F14.1 gällande pelare, grund
Officialservitut 1480K-2004F14.2 gällande fasad
Officialservitut 1480K-2004F14.3 gällande fasad
Officialservitut 1480K.2004F14.4 gällande rökgång
Officialservitut 1480K.2004F14.21 gällande utrymme

Fastigheten omfattas av överenskommelse om ledningsrätt, SFSS 2023-02038-28, för kommunala VA-ledningar i u-område under Nils Ericson Terminalen som anläggs i samband med Västlänkenprojektet. Ledningarna förvaltas av Kretslopp och Vatten. Överenskommelse kommer även att träffas med Göteborg energi för ledningar i samma område men är ännu inte klart.

Fastigheten har andel i följande gemensamhetsanläggningar:

Göteborg Gullbergsvass GA:26 med ändamål utfart från källaren inom Göteborg
Gullbergsvass 17:1 via ramp och parkeringsområde till Kruthusgatan jämte anordningar för dagvattenavdelning med erforderliga tillbehör

Göteborg Gullbergsvass GA:30 med ändamål brandvägg

Fastigheten har andel i följande samfälligheter:

Centralhusets Samfällighetsförening (Göteborg)

3.3.3 Kortfattad teknisk beskrivning

Grundläggning:	Platsgjuten bottenplatta i betong under grundvattennivå, grundlagd på träpålar.
Stomme:	Huvudfackverk och sekundärfackverk i stål.
Fasadmaterial:	Glas, stål
Yttertak:	Glas, stål
Ytskikt:	Jämtlandskalksten, granit, ek
Ventilationssystem:	FTX, självdrag
Värmekälla:	Golvvärme, radiatorer, fjärrvärme, kyla

3.4 Beroenden med andra investeringar

Lösningens innehåll beror på att flera projekt i Nils Ericson Terminalen redan har initierats för att ta hand om Västtrafiks behov kopplat till nya flöden vid öppnandet av GGC.

Återuppbyggnaden av NET och sammanbyggnad med GGC.

3.4.1 Återuppbyggnad av NET och sammanbyggnad med Göteborg Grand Central(projekt 42153)

Del av Nils Ericson Terminalen nedmonterades 2019 för att möjliggöra byggnation av Västlänken och det är nu dags att återuppbygga del av byggnaden inför trafikstart för Göteborg Grand Central som är planerad till december 2026. Återuppbyggnaden måste vara utförd i samband med öppnandet. Åtgärden finansieras dels via ett avtal kring återuppbyggnaden som dåvarande Västfastigheter tecknat med Trafikverket 2020, samt dels via nämnden Fastighet stöd och servicera för verksamhetsstyrda/ upprustningsinvestering. 2026 genomförs projektet inför öppnandet av Göteborg Grand Central.



Bild 5 Mötet mellan återuppbyggd Nils Ericson Terminal och Göteborg Grand Central, Sweco Architects.



Bild 6 Interiörperspektiv mot Grand Central, Sweco Architects

3.4.2 Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén (42161)

På grund av ett ökat flöde av resenärer och besökare behöver de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet byggas om. Under 2026 genomförs projektet för att öka kapaciteten i flödet från Nils Ericson-platsen till Nils Ericson Terminalen, nuvarande spårområdet och Göteborg Grand Central.

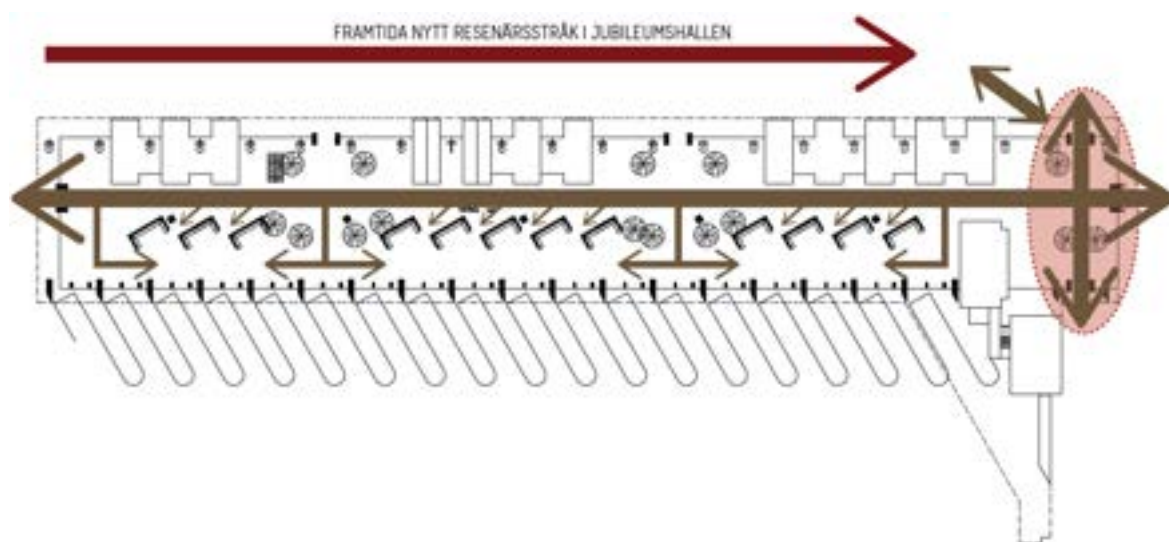


Bild 7 Framtida resenärstråk öst-västlig riktning, Sweco Architects



Bild 8 Exteriörperspektiv mot södra entréer, Sweco Architects

3.5 Samordning med andra förvaltningar/bolag och externa aktörer

Investeringen kommer i kommande skeden samordnas och utformas i dialog mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Västtrafik. Det finns en intern styrgrupp med representanter från båda parter för att säkra investeringens framdrift.

Investeringens fortsatta planering kommer ske i samarbete och dialog med Jernhusen och Göteborgs stad. Flera samordningspunkter kvarstår mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Jernhusen. En övergripande bild av dessa punkter ges i kapitel 5.1 Antaganden.

4 Förslag till lösning – Verksamhet

4.1 Lösningsförslag

4.1.1 Förändring gångflöde

Nils Ericson Terminalen får en tillkommande funktion som länk mellan andra målpunkter i samband med att Göteborg Grand Central och Centralstaden byggs. Tillsammans med dessa kommer Nils Ericson Terminalen knyta an till de nya stadsdelarna kring Gullbergsvass. I den tillkommande sammankopplade funktionen i att knyta ihop stadsnätet blir byggnaden ett viktigt nav i stadens infrastruktur som gör att byggnaden i framtiden måste hantera betydligt större och intensivare flöden.

Byggnaden har idag en tydlig uppdelning mellan flöden och väntytor som definieras av hur sittbänkarna är placerade. Sektionen förtydligar hur man tidigare tänkt att byggnaden ska fungera där de intensiva flödena sker i den del där volymen/takhöjden är som störst, och de lugnare mer intima väntytorna är placerade i delarna med lägre takhöjd.

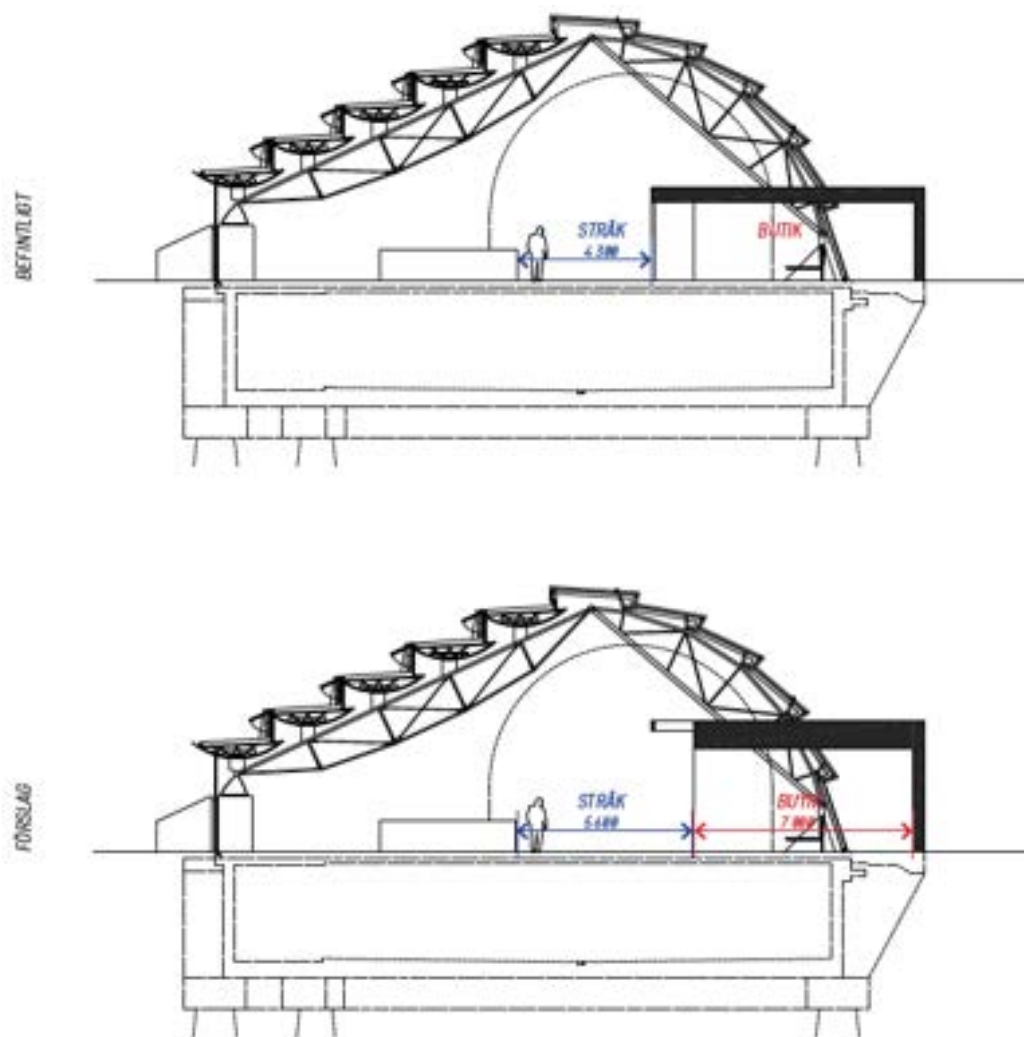


Bild 9 Befintlig bredd på gångstråk samt förslag på framtida bredd.

Bänkarnas vridning skapar riktningar för hur det är tänkt att röra sig mot gatorna och möter upp det nuvarande huvudflödet från Centralstationen.

Gångflödet, mellan väntytor och de kommersiella lokalerna upplevs redan idag för trångt med en bredd om 4,3 meter. Gångstråket föreslås breddas till 5,6 meter för att kunna ta hand om det framtida ökade flödet.

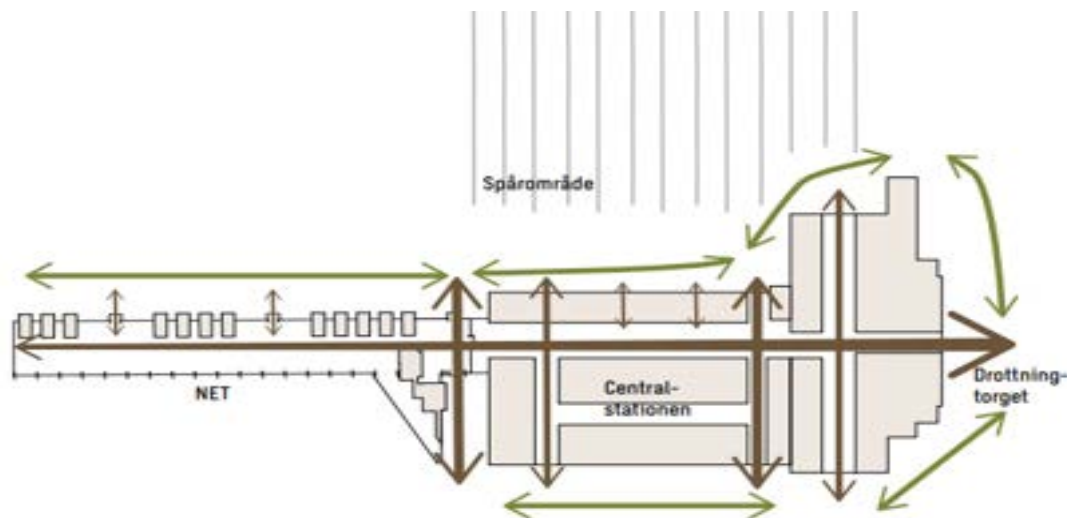


Bild 10 Nuvarande flöden, Sweco Architects

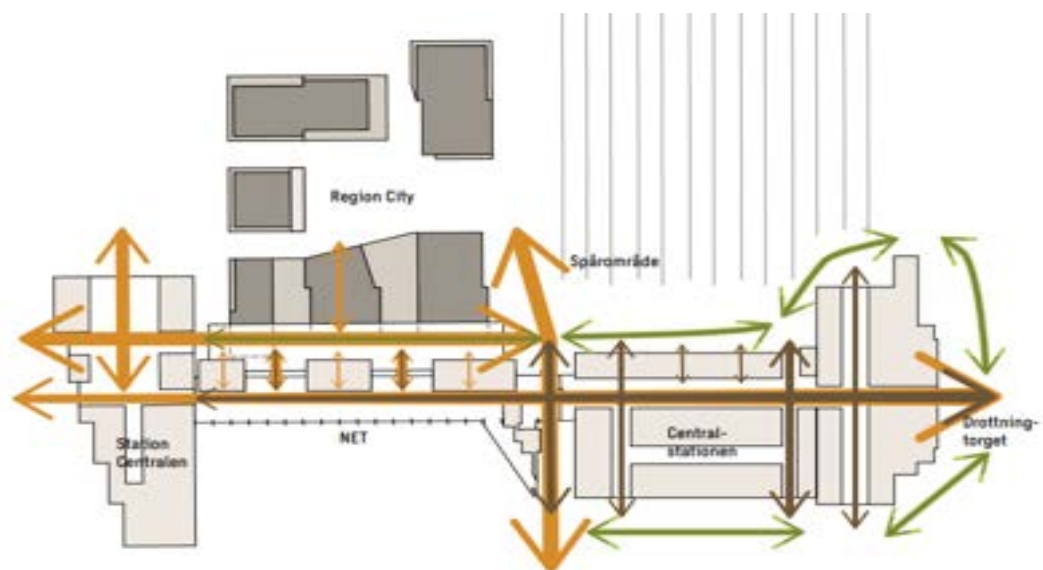


Bild 11 Framtida flöden, Sweco Architects

4.1.2 Sammanbyggnad med Jubileumshallen

I samband med att Jubileumshallen skapas i Centralenområdet, mot Nils Ericson Terminalens östra sida, kommer en sammanbyggnad behöva ske mellan byggnaderna.

Personflödena förändras då gångstråk byggs ihop med Nils Ericson Terminalen. Jubileumshallen kommer möjliggöra snabbare flöden mellan Västlänken, Nils Ericson Terminalen och Göteborgs Centralstation samt knyta ihop stationerna med Drottningtorget.

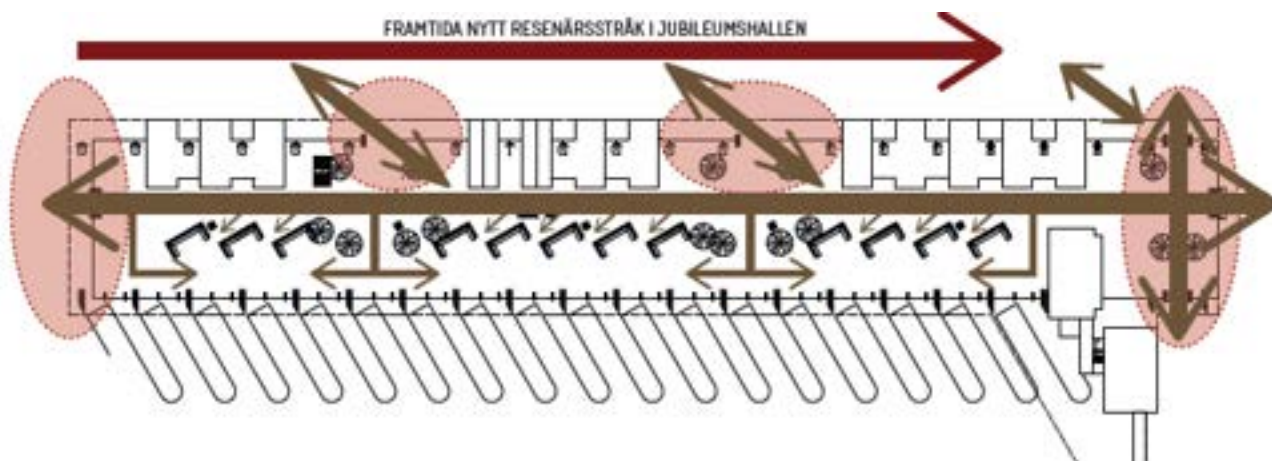


Bild 12 Framtida nya resenärstråk mellan Nils Ericson terminalen och Jubileumshallen, Sweco Architects



Bild 14 Tidigt framtagna visionsskiss över sammanbyggnaden av Nils Ericson Terminalen, Jubileumshallen (Centralstaden) och Göteborg Grand Central, Sweco Architects

En större ombyggnation kommer att behöva ske för att anpassa byggnaden mot den nya byggnationen som byggs invid fastighetsgräns. Den östra fasaden tas mer eller mindre bort och ersätts med nya kommersiella lokaler, se 4.1.3, samt större öppna torgytor för diagonal passage mellan fastigheterna. Torgytorna ska också kunna fungera som väntytor för resenärer. Glaspazier installeras mellan fastigheterna för att kunna anpassa öppnings- och stängningsmöjligheter samt säkerställa brandfunktioner.

Ovanstående är ett antagande i denna förstudie, då slutligt beslut om att gå vidare med föreslagna lösningar inte kunnat ges av intilliggande fastighetsägare Jernhusen. Detta kommer studeras under genomförandeplaneringen.

4.1.3 Kommersiella lokaler

Eftersom den lokala och regionala tågtrafiken flyttar från nuvarande Centralstation till Göteborg Grand Central, innebär det att nuvarande resenärströmmen ändras i sin helhet. Det påverkar Västtrafiks resenärsservice, det vill säga Västra Götalandsregionen kommersiella hyresgäster.

För att lokalerna ska vara attraktiva samt möjliggöra det större flödet från Göteborg Grand Central krävs ombyggnation utav dessa. Inför ombyggnation sägs de befintliga hyresavtalen upp. De nya lokalerna anpassas för att bli mer tillgängliga för besökare och resenärer samt mer attraktiva för kommersiella hyresgäster.

Lokalerna utformas med konceptet öppna hörn, med publika ytor åt två alternativt tre väderstreck. Varje lokal förses med backoffice-utor och WC. Både granit och ek återbrukas. Lokalernas fasad kommer bestå av skjutpartier i glas. Lokalerna blir cirka 7 meter djupa med hög takhöjd och utstickande taksarg. De kommersiella hyresgästerna får möjlighet att utforma ramen kring lokalen i egen layout. I övrigt är gestaltningen fast och består av glas, ek och granit.

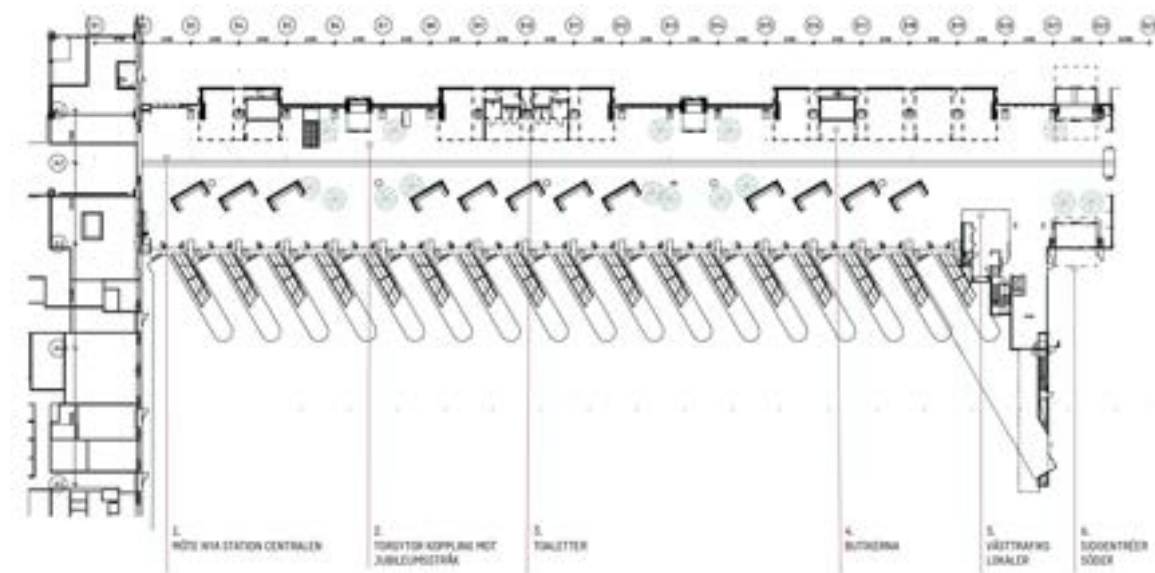


Bild 15 De kommersiella lokalerna föreslås fungera modulärt, mötet med Jubileumshallen är här inte redovisat, Sweco Architects.

Detaljplan *Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen* diarienummer BNo604/13 medger att kiosker/butiker som idag finns inne i Nils Ericson Terminalen kan vända sig mot det nya resenärsstråket Jubileumshallen. Tanken är att flera passager ska koppla den nya Jubileumshallen med Nils Ericson Terminalen, se 4.1.

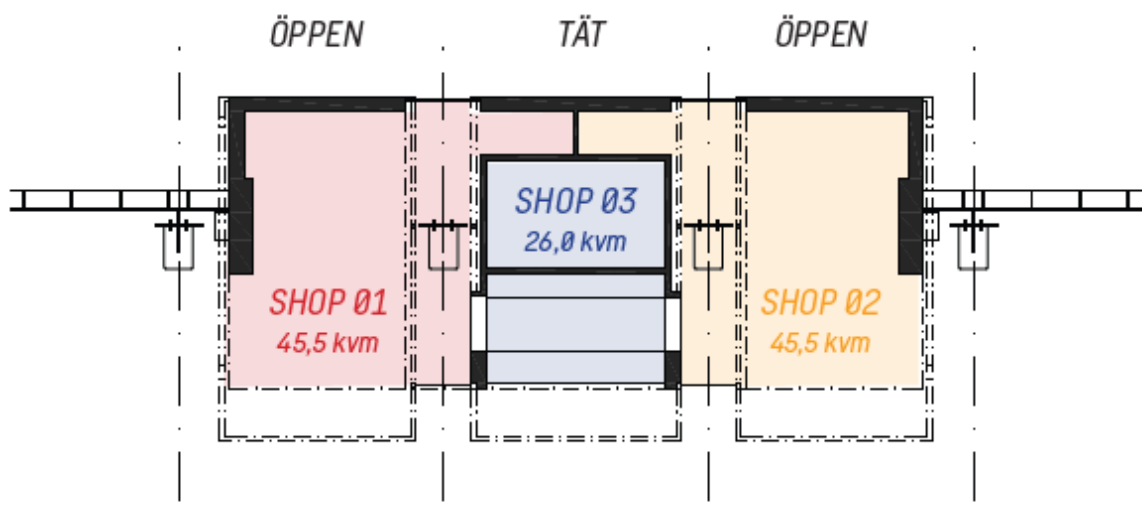


Bild 16 De kommersiella lokalerna föreslås fungera modulärt där en, två eller tre "öppnare" moduler, vilka har öppna hörn, kan läggas på rad till en större butikslösning, Sweco Architects



Bild 17 Perspektiv kommersiella lokaler, Sweco Architects.

4.1.4 Toaletter

I samband med ombyggnationen av de kommersiella lokalerna byggs också de publika toaletterna om.

Västfastigheter bygg och förvaltning och Västtrafik har i förstudiearbetet gjort en riskanalys gällande fastigheten där toaletterna utpekats som ett risk- och problemområde. Historiskt, och även idag, sker både narkotikahandel, sexuella övergrepp med mera på toaletterna. Flertalet säkerhetshöjande åtgärder har vidtagits under åren men problemen kvarstår.

Toaletterna placeras mitt i byggnaden för största möjliga tillgänglighet. De utformas med en större publik väntyta och samtliga dörrar vänder sig mot gångstråket. En transparent skiljevägg monteras för att skapa en trygghet i väntytan, där väntande inte behöver stå med ryggen direkt mot gångstråket. Mellan väntytan och stråket finns med andra ord en barriär för att förhindra bland annat ficktjuvar.



Bild 18 Toaletterna följer samma modulära system som de kommersiella lokalerna, Sweco Architects



Bild 19 Fågelperspektiv toaletter, Sweco Architects

4.2 Ändamålsenlighet

För att uppfylla effektmålen i projektet krävs en bredare mittpassage i Nils Ericson Terminalen. För att möjliggöra detta behöver butikernas nuvarande struktur ändras. När detta sker ges möjlighet för integration med Jubileumshallen. Ovanstående alternativ är det som bäst uppfyller effektmålen och ej är bortvalda handlingsalternativ. Eftersom fastighetsgränsen idag ligger i linje med butikernas utkragande delar från glasfasaden är det ett bra alternativ att vrida på dessa för att inte minska på lokalytan för resenärsservice.

4.3 Proportionalitet och effektivitet

Det gemensamma målet mellan grannfastighetsägarna om att skapa en sömlös övergång mellan centralstationen, Nils Ericson Terminalen, Göteborg Grand Central och Jubileumshallen uppfylls.

Sammanbyggnaden av fastigheterna i området skapar en enhetlig byggnadsstruktur inom Göteborgs största kollektivtrafikområde för buss, tåg och spårvagn. Ökad trygghet i området skapas för anställda och resenärer då dolda hörn och vinklar byggs bort.

En fortsatt väderskyddad kollektivtrafikmiljö i Centralenområdet bibehålls då resenärer slipper gå utomhus mellan byten av trafikslag. Ombyggnationen skapar även tydliga rum för långsamma och snabba flöden.

Gemensamt bidrar detta till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Till grund för utformningen ligger även analyser av framtida gångflöden som visar på behovet att bredda gångstråket från dagens 4,3 meter till 5,6 meter som anges i förslaget.

Tillgängligheten och synligheten av resenärsservice utökas också i och med ombyggnationen av de kommersiella lokalerna. Attraktiviteten för de kommersiella lokalerna förväntas därmed öka. Ökad attraktivitet hos företagare för inhyrning leder med sannolikhet till högre omsättning än i dagsläget och därmed högre omsättningshyra, det vill säga intäkt för Västfastigheter bygg och förvaltning.

Ombyggnationen skapar en förutsättning att nå Miljömål 2030 med hållbara transporter och sunda och klimatsmarta lokaler.

5 Förslag till lösning - Fastighet

5.1 Antaganden

På grund av försenade planeringsförutsättningar för grannfastighetsägaren Jernhusen har flertalet antaganden fått göras i förstudien. Detta bland annat på grund av överklagandet av detaljplan *Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen* diarienummer BNo604/13 till Mark- och miljööverdomstolen, vars domslut drog ut på tiden, vilket gjort att Jernhusen inte kunnat matcha sina tidiga projektskeden med Västfastigheter

bygg och förvaltnings i den takt som önskats.

Antagandena har gjorts för att komma vidare i förstudiearbetet och för att ansöka om inriktningsbeslut.

Styrgruppen för Samverkan Centralen Jernhusen, Västtrafik och VGR har tillsatt en arbetsgrupp som tagit fram en uppdragsbeskrivning för övergripande brandskydd och ett program för gemensam utveckling av Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen. Uppdragsbeskrivningen och programmet har godkänts av styrgruppen och innebär en påbörjad utredning kring brand i mötet mellan fastigheterna och ett antal punkter som behöver samordnas i kommande genomförandeplanering mellan Jernhusen och Västfastigheter bygg och förvaltning. Det innebär behov av att revidera lösningar för nedanstående punkter i kommande skede.

- Öppningar mellan byggnader; Avser dimensioner, placering och utformning av öppningarna, tillgänglighet och orienterbarhet.
- Toaletter; Avser samordning av toalettpaket och betalningslösningar.
- Säkerhet; Platsen ska upplevas som en trygg och säker plats. Beaktat ska tas mot antagonistiska hot och dolda hörn ska minimeras så långt det går. Krav kopplat till säkerhetsklassningen för de olika byggnaderna behöver hanteras.
- Infrastruktur och logistik; Dagens infrastruktur och logistik kring NET kommer att påverkas av utvecklingen norr om centralstationen och därmed behöver nya lösningar tas fram för bland annat ned- och utfart till garaget under NET, leveranser till butikerna i NET och avfallshanteringen som idag sker direkt från utsidan av butikerna samt tillgänglighet för resenärer till Jubileumshallen och NET.
- Klimat och energi; Att bygga ihop flera byggnader påverkar inomhusklimatet och byggnadernas energianvändning, vilket behöver hanteras i kommande projektering.
- Dagvatten- och skyfallshantering; Inför sammanbyggnaden av NET och Jubileumshallen behöver en fungerande dagvattenhantering säkerställas för båda fastigheternas möte i NETs östra fasad.
- Underhåll och skötsel; Lösningar som tas fram ska ta hänsyn till förvaltningsskedet och möjliggöra för effektiv skötsel samt löpande underhåll på respektive fastighet

5.2 Lösningsförslag

5.2.1 Byggnad

I stora drag speglar lösningsförslaget för byggnad de lösningsförslag som anges under kapitel 4.1. De mer tekniska aspekterna av lösningen för de kommersiella lokalerna redovisas nedan (bilaga *Förstudie Nils Ericson Terminalen, ombyggnation av resandemiljö i ny kontext, Sweco Sweden AB, 2024-03-28*).

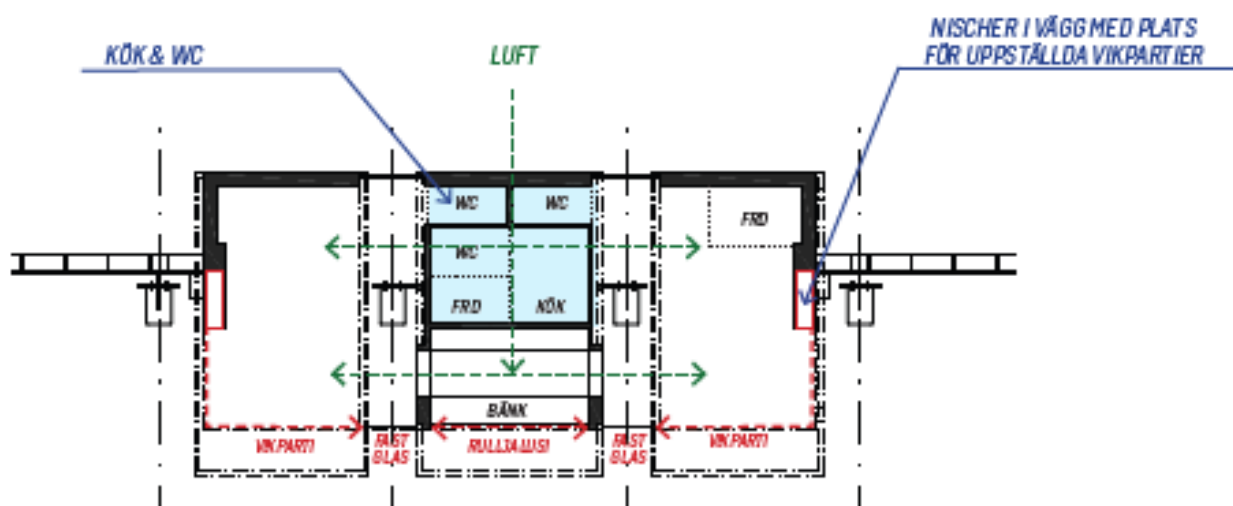


Bild 20 I den centrala ytan för de kommersiella lokalerna samlas teknik och fasta installationer, Sweco Architects.

Lösningen är definierad i dialog med Västtrafik och ligger till grund till investeringsbeloppet. Utformningen kommer revideras i samråd med Jernhusen under kommande projektfas.

5.2.2 Mark och landskap

5.2.2.1 Yttre VA och dagvatten

Dagvattnet leds idag bort med självfall och anslutningen till kommunalt VA-nät sker under bussplan som arrenderas av Västfastigheter bygg och förvaltning från Göteborgs stad. Invändig avvattning avleds med självfall till pumpgropar i källarplan, som sedan pumpas till dagvattenledningen/samlingsledningen som ansluts till kommunalt VA-nät. Vid ombyggnationen finns behov av att anpassa system för hantering av dagvatten på östra sidan av NET och takavvattning till sammanbyggnaden med Jubileumshallen.

5.2.3 Säkerhet

En riskanalys för byggnaden har genomförts av Västfastigheter bygg och förvaltning och Västtrafik. Ett antal uppkomna punkter kommer ombyggnationen att beakta.

Layouten tillsammans med gestaltningen i byggnaden skapar förutsättningar för att

resenärer och besökare snabbt kan överblicka byggnaden och dolda hörn byggs bort. Detta förbättrar förutsättningarna för tidig upptäckt och underlättar för den naturliga bevakningen.

Toaletterna placeras i ett publikt läge, bland annat för att skapa trygghet och öka möjligheten att upptäcka brottsliga aktiviteter. Åtgärder för att förhindra ficktjuvar, väskryckningar med mera ses över genom att bland annat bygga bort väntan med ryggen mot gångstråk.

Dolda utrymmen mot Jubileumshallen byggs bort i och med ombyggnationen alternativt sätts igen. Lokalhyreskontrakt kommer ej att medge folierade väggar.

5.2.4 Brand

Nyss utförd utredning av utrymningssäkerheten i Nils Ericson Terminalen har landat i möjlighet att öppna alla bussplatsgater vid brandlarm, vilket kan bli en förutsättning för kommande planering av brandskyddet. Beroende på hur utrymning kommer ske från vår grannfastighetsägare kan utrymning från NET behöva ändras. På grund av att Nils Ericson Terminalen har generösare öppettider än omkringliggande verksamheter har frångängligheten vid exempelvis utrymning diskuterats.

NET är utrustat med sprinkler i källare, plan 2, kommersiella lokaler samt entréplan vid anslutning till centralstationen.

För att realisera flödet mellan Nils Ericson Terminalen, Göteborg Grand Central och kommande Jubileumshallen finns det behov av att installera heltäckande sprinkler i NET.

Vid byggnation av Jubileumshallen finns behov av att byta glaset på östra fasad och tak till brandklassat glas, EI 60. Detta gäller alla fönster/glas som är belägna inom 8 meter från motstående byggnads fasad, enligt krav från Boverkets byggregler. Det betyder att mötet längs hela Jubileumshallen kommer behöva byta glas då befintligt glas är oklassat.

Brandspridning mellan byggnader begränsas med brandcellsgräns eller brandvägg enligt BBR 5:6 samt med vattensprinkleranläggning.

5.2.5 Hållbarhet (Energi, Miljö, Återbruk, Klimat)

Energi: Precis som för alla resecentrum är energianvändningen starkt beroende av antalet personer som passerar fastigheten och som bidrar till förluster genom entréer och dörrar. Nils Ericson Terminalen har dessutom extraordinära utmaningar då klimatskalet är utformat helt i glas med många dörröppningar per minut via cirka 30 dörrar i olika väderstreck.

Det som styr byggnadens energiförbrukning kommer också till stor del avgöras av hur Jernhusen utformar sina klimatzoner i respektive byggnadskropp. Med ett ökat antal resenärer som passerar genom Nils Ericson Terminalen kommer belastningen på byggnaden

öka vilket sannolikt ökar energianvändningen. Samtidigt innebär integrationen med Jernhusen minskade förluster genom byggnadens klimatskal.

I senare projektskede bör en utredning på termisk komfort göras, för att identifiera energieffektiva lösningar för uppfyllnad av termiska komfortkrav samt en energiberäkning som ger en samlad bild kring hur energianvändningen kan optimeras.

Miljö: Möjligheter finns att undersöka om de befintliga granitportalerna vid entréerna mot parkeringen kan demonteras och återbrukas vid de nya kommersiella lokalerna. Ek-paneler vid befintliga kommersiella lokalerna kan även demonteras och återbrukas vid sammanbyggnaden med Jernhusens byggnader.

Hållbara materialval på toaletterna kommer att förespråkas på grund av erfarenheten av sabotage och skadegörelse.

Miljösmarta samt hållbara materialval kommer förespråkas. Ombyggnationen kommer inte att omfattas av någon miljöcertifiering men i övrigt ska TKR Miljö och Riktlinje miljö i projekt efterföljas.

5.2.6 Konstruktion

Nils Ericson Terminalen är grundlagd på pålar och har garage med en platsgjuten bottenplatta och väggar som ligger under grundvattennivån. Den väl gestaltade terminalen är byggd med stålfackverk, c/c 6,7 meter. Mellanbjälklag är av TT-kassetter som bär fritt 16 meter fram till pelarrad.

Målet med ombyggnationen är att bevara konstruktionen så långt som möjligt. Fackverksbalkarna är tillsammans med betongfundamenten karaktäristiska för byggnaden och dess helhet. Inga fackverk eller betongfundament kommer att rivas i ombyggnationen. Bevaringen grundar sig också i att byggnaden vunnit flertalet priser genom åren, se 3.2.3.

Ombyggnationen mot Jubileumshallen skapar en ändrad planlösning som ger behov av nya betongplattor utanför källarvägg som gjuts fram till fastighetsgräns. Mindre lastökningar i befintlig källarvägg är möjlig, medan byggnadens huvudfackverk, enligt avsnitt ovan, är mycket känsliga för tillförd last och bör lämnas opåverkade i möjligaste mån.

Vid de nya kommersiella lokalerna, toaletterna samt torgytorna planeras att taket höjs och ansluts till nästa nivå på fasetterade glasskivor som kan ta stöd mot konstruktionsrör mellan huvudfackverk.

Mer information ges i *Konstruktiv byggnadsbeskrivning, Nils Ericson Terminalen, ELU Konsult AB, 2024-03-28.*

5.2.7 Tekniska system

5.2.7.1 Rörssystem

Inkommande kallvattensservis från Göteborgs stad och beredning av varmvattencirkulation sker i teknikrum. De kommersiella lokalerna förses med individuell vattenmätning och debitering, vilket kommer regleras i kommande lokalhyreskontrakt.

5.2.7.2 Brandsläckningssystem

Utöver krav på heltäckande sprinkler, se 5.2.4 Brand kommer även sprinkler i butikerna ses över i samband med att de byggs om.

5.2.7.3 Kylsystem

Byggnaden förses idag med fjärrkyla. Se även 5.2.7.5 Luftbehandlingssystem.

5.2.7.4 Värmesystem

Byggnaden förses idag med fjärrvärme. Uppvärmning sker via golvvärme i mittbjälklag, radiatorer samt konvektorer. Ombyggnationen kommer ej ersätta eller justera uppvärmningsmetoden.

5.2.7.5 Luftbehandlingssystem

Byggnaden är uppförd med mekaniskt luftbehandlingsaggregat (FTX-system) som är försett med två vätskeburna efterbehandlingsbatterier för både värme och kyla. En komplettering är gjord med spjäll samt att självdragsventilation används i vänthallen, med anledning av att vänthallen har problematik med inomhusklimatet då det blir varmt på sommaren och kallt på vintern.

Längs med den östra fasaden finns golvspalter för tilluft. Detta system kommer behöva byggas om och anpassas med den nya lösningen.

De kommersiella butikerna är i dagsläget utformade med separata klimatzoner. De nya kommersiella lokalerna med öppna hörn kommer fortsatt vara försedda med egen ventilation samt kylbafflar och fläktluftkylare. Inomhusklimatet ska varje kommersiell aktör själva kunna justera genom att öppna eller dra för delar av skjutglaspartierna som också fungerar som avgränsning i klimatzon. Dock kommer inomhusklimatet fortsatt bli beroende av hur vänthallen klimatiseras.

På taken till butikerna som vetter ut mot den östra fastighetsgränsen sitter avluftsdon. Anpassning av denna lösning kommer krävas för att butikernas avluft inte ska gå direkt ut till Jubileumshallen.

5.2.7.6 El- och telesystem

Ombyggnationen kommer innebära anpassning av befintlig allmänbelysning. En belysningsberäkning kommer utföras i senare projektskede när Jernhusen kommit längre i sin planering avseende Jubileumshallen.

De kommersiella lokalerna förses med individuell elmätning och debitering, vilket kommer regleras i kommande lokalhyreskontrakt.

Nya passagesystem mot Jernhusens kommande byggnader behöver studeras ytterligare i kommande projektskede i förhållande till både skal- och brandskydd.

5.2.8 Tillgänglighet

Nils Ericson Terminalen är en central knutpunkt för Västra Götalandsregionens kollektivtrafik. Det är en strategisk och viktig plats där många resenärer börjar och avslutar sina resor eller byter färdmedel. Därför är det viktigt att sträva efter smidiga, säkra och trygga byten. Den service som erbjuds i terminalen ska vara jämlik och tillgänglig för alla besökare.

Byggnaden är en del av helheten Göteborgs centralområde och måste därför ses i en större kontext. Det är viktigt att ha en helhetssyn mellan de olika fastigheterna och hur man navigerar mellan dem. Att sammanföra de olika delarna till en enhetlig helhet med sömlösa övergångar kräver samarbete och samordning mellan de olika byggnaderna och fastigheterna.

Följande åtgärder för att tillgodose tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar bör beaktas och planeras för i kommande program- och systemhandlingsarbete:

- Personer med nedsatt rörelseförmåga ska ha möjlighet att förflytta sig självständigt och säkert till och inom terminalens publika delar samt sömlösa övergångar mellan de byggnader som ansluter till terminalen. Man ska inte heller tvingas ta långa omvägar.
- För personer med nedsatt syn innebär tillgänglighet i den fysiska miljön att man ska kunna orientera och förflytta sig utan att bli utsatt för onödiga säkerhetsrisker. Det är viktigt att ledstråken mellan de olika byggnaderna ansluter till varandra på ett naturligt sätt. För att kontrastmarkeringar och taktila ledstråk utformas på ett konsekvent sätt är det viktigt med samordning mellan de olika fastigheterna.
- För många personer med nedsatt kognitiv förmåga innebär tillgänglighet i den fysiska miljön att det är möjligt att orientera sig och använda miljön utan att utsättas för onödiga säkerhetsrisker. Stationsmiljön är komplex och kan vara svår att orientera sig i. Informationsskyltar ska därför vara lättbegripliga, till exempel med symboler och helst utformas på ett enhetligt sätt över hela området.
- För personer med nedsatt hörselförmåga och som är beroende av ljudmiljön är det viktigt att den byggda miljön utformas med god akustik, hörbarhet, taluppfattbarhet och orienterbarhet. Även en god ljusmiljö är viktig, eftersom belysningen möjliggör kommunikation genom teckenspråk eller läppavläsning.

5.2.9 Gestaltning (ink. landskapsgestaltning)

Kvalitets- och gestaltungsprogram, Norr om centralstationen, Version 2.0. 2020-02, diarienummer 0604/13 talar om att: ”Mötet måste ske med omsorg, respekt och värdighet som inte förvanskar terminalens estetik. Terminalens servicefunktioner kan med fördel utvecklas mot Jubileumshallen”. Se även 3.2.3.2 Gestaltningensmål.

5.3 Ytor

Om- och tillbyggnadsarea är ca 1200 kvadratmeter och kommer påverka hela vänthallen som totalt är 2295 kvadratmeter samt tillhörande installations- och teknikutrymmen i källarplan.

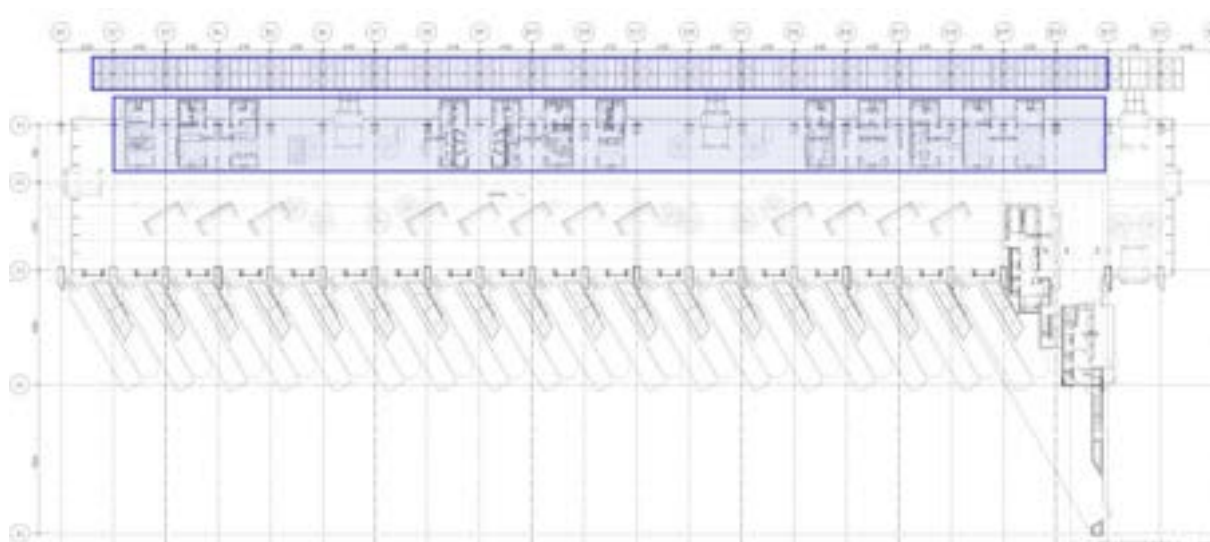


Bild 21 Markerade ytor i blått är de som direkt påverkas av om-och tillbyggnaden.

6 Tidplan och fortsatta åtgärder

Preliminär tidplan:

Behovsanalys:	Kvartal 1 2022 – kvartal 1 2023
Ansökan om utredningsbeslut:	Kvartal 1 2024
Förstudie:	Kvartal 2 2023 – kvartal 1 2026
Osäkerhetsanalys:	Kvartal 4 2024
Godkänt utredningsbeslut:	Kvartal 3 2024
Ansökan om inriktningsbeslut:	Kvartal 1 2026
Godkänt inriktningsbeslut:	Kvartal 2 2026
Genomförandeplanering:	Kvartal 1 2026 – kvartal 3 2028

Osäkerhetsanalys:	Kvartal 3 2028
Ansökan om genomförandebeslut:	Kvartal 4 2028
Godkänt genomförandebeslut:	Kvartal 1 2029
Detaljprojektering:	Kvartal 1 2029 – kvartal 2 2029
Bygglov:	Kvartal 3 2029 – Kvartal 1 2030
Upphandling:	Kvartal 3 2029 – kvartal 4 2029
Produktion:	Kvartal 1 2030 – kvartal 3 2031 (18månader)
Slutbesiktning:	Kvartal 3 2031

6.1 Tidskritiska aspekter

Västfastigheter bygg och förvaltning behöver takta planering och entreprenad tillsammans med Jernhusen då anslutningen mellan Jubileumshallen och Nils Ericson Terminalen sker i fastighetsgräns. Vissa skeden är satta för att samverka med Jernhusens projektering och genomförande som är kritiska för projektet.

6.2 Nästa steg i planeringen

Nästa steg i planeringen är att samordna Jernhusens systemhandlingsarbete för underbyggnad av kvarter A med grundläggningsarbetet som krävs för lösningsförslaget, se rubrik 4 och 5. Frågor kring logistik- och avfallshantering och infart till garaget under Nils Ericson Terminalen behöver hanteras i nästa skede. Parallellt med detta behöver programhandling påbörjas för att takta med Jernhusens genomförandeplanering av kvarter A inkluderat Jubileumshallen.

7 Förslagets ekonomiska konsekvenser

7.1 Investeringsutgifter

Investeringsbeloppet uppskattas till cirka 126 000 000 kronor i kostnadsläge 2026-02.

Avskrivningstiden är preliminärt bedömd till: 35 år.

Uppskattad utbetalningsplan fördelat per år:

År	Investeringsutgift (kr)
Upparbetat fram till och med 2025	1 400 000
2026	3 000 000

2027	4 000 000
2028	4 000 000
2029	8 000 000
2030	50 600 000
2031	54 000 000
2032	500 000
2033	500 000
Summa	126 000 000

7.2 Driftekonomiska konsekvenser – hyra och drift

7.2.1 Hyra

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*.

Västtrafik avser söka statlig medfinansiering för delar av investeringen vilken skulle kunna resultera i en lägre hyra än beräknat nedan.

Preliminär hyra/år: 7,2 miljoner kronor

Avtalstid: 35 år

Avskrivningstid: 35 år

Preliminär hyra om projektet beviljas femtio procent statlig medfinansiering är 4,3 miljoner kronor.

7.3 Driftsekonomiska konsekvenser - finansiering

Västtrafik arbetar med långsiktiga strategier och planer för att säkerställa att satsningar och utveckling ligger i linje med de ambitioner som finns med kollektivtrafiken i Västra Götaland. De stora kostnaderna i dessa utvecklingsplaner är ofta kopplade till ny trafik, ökad kvalitet samt till exempel utbyggd infrastruktur.

Målbilder och vad inriktningen ska vara för kollektivtrafiken i stort sammanställs i Trafikförsörjningsprogram. En ekonomisk bedömning görs på ett översiktligt sätt över kostnadsutveckling inklusive kostnadseffekten för de investeringar som blir följden av de strategiska målbilderna. I den ekonomiska utblicken bedöms också resandeutveckling i enlighet med målsättning om ökad marknadsandel samt ökad andel hållbara resor.

Driftskostnaden för fastighetsinvesteringen bedöms dessutom kunna hanteras inom Västtrafiks löpande prioritering om de ekonomiska förutsättningarna avviker från det som bedömts i Trafikförsörjningsprogram

7.4 Konst

Konstnärlig gestaltning: 1 200 000 kronor

Investeringsbeloppet uppskattas till cirka 1 200 000 kronor i kostnadsläge 2024-12. Avskrivningstiden är preliminärt bedömd till: 15 år.

Uppskattad utbetalningsplan fördelat per år:

År	Investeringsutgift (kr)
2027	50 000
2028	50 000
2029	150 000
2030	400 000
2031	500 000
2032	50 000
Summa	1 200 000

7.5 Övrigt

Nedlagda kostnader för förstudie: 1 400 000 kronor.

Uppskattad kostnad för program- och systemhandling: 11 000 000 kronor

8 Risker och riskhantering

8.1 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 och inte heller nås de överenskommelser som gjorts med Göteborgs Stad och Jernhusen i och med upprättandet av nya detaljplaner, se kapitel 2 och 3.

Ett ordentligt omtag behöver i sådana fall göras och förankras både med ledning inom Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad och Jernhusen.

8.2 Risker i tidsmässiga förutsättningar

Det finns en risk att Västfastigheter bygg och förvaltnings och Jernhusens tidplaner för produktion inte kommer kunna ske samtidigt av olika parametrar, till exempel beslutsprocessen internt i Västra Götalandsregionen.

Sker inte produktionerna samtidigt finns risk att ytterligare på- och avetableringar behöver göras vilket är kostnadsdrivande. Ökade kostnader förutspås också på grund av att den ena parten säkerligen kommer behöva utföra en del jobb åt den andra parten för att kunna utföra sammanbyggnaden av Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen samt Göteborg Grand Central.

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. Risken kommer troligtvis dock aldrig att kunna tas bort helt.

8.3 Risker i organisatoriska och samverkande förutsättningar

Omorganisationer, personalförflyttning och dylikt kan försvåra och försena genomförandeplaneringen av investeringen.

Så även om det visar sig svårt att få tag på projektörer och dylikt.

Västfastigheter bygg och förvaltnings samverkan med både Västtrafik, Jernhusen och Göteborgs stad kommer fortsatt, under hela projektets livslängd, spela en stor roll i projektets produktionsplanering samt produktionsskedet då byggnaderna byggs ihop vid fastighetsgräns.

8.4 Risker i nivå på handlingar

Handlingarna som tas fram av projektörer i denna utredning är på förstudienivå. Ytterligare detaljnivå kommer att studeras i kommande projektskeden. Detta kan medföra kostnadsdrivande justeringar.

I kommande projektering behöver det även säkerställas vad som ska ingå i anpassning av befintlig byggnad och befintliga tekniska system. Även detta kan medföra kostnadsdrivande justeringar.

Risken kommer inte kunna tas bort helt. En kostnad för ökade nivåer på handlingar behöver dock vara medberäknad i kalkylen.

8.5 Risker i produktionsplanering

Att utföra kapitel 4 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 i projektets produktionsplanering samt produktionsskedet då byggnaderna byggs ihop vid fastighetsgräns.

8.6 Risker i uppsägning av kommersiella hyresgäster

De flesta av de kommersiella hyresgästerna har idag besittningsskydd enligt 12 kapitlet Jordabalken. Med anledning av detta är Västfastigheter bygg och förvaltning som hyresvärd vid uppsägning skyldig att hänvisa till en godtagbar ersättningslokal och alternativt eller betala ett eventuellt skadestånd.

Några likvärdiga lokaler i närområdet kommer troligen inte att kunna erbjudas till de nuvarande hyresgästerna. En framtida kostnad för skadestånd kommer därför att behöva budgeteras i på Västfastigheter bygg och förvaltningsenhet Västtrafik, 43100.

Avtalsvillkoren kommer att bevakas under flera år framöver för att uppsägningen ska ske i rätt tid.

8.7 Risker i legala förutsättningar

Om de olika kommande byggloven överklagas kan det leda till att genomförandeplaneringen och genomförandet av investeringen försvåras och försenas. För att minimera risken kommer Västfastigheter bygg och förvaltning föra en dialog med Göteborgs stad och Jernhusen om bygglovshandlingarna.

Risk för eventuella krav i efterhand som kan bli kostnadsdrivande är krav på tillgängliga toaletter för arbetstagare i kombination med Miljö & Hälsas kravställning. Ombyggnationen planerar för att två av de kommersiella butikerna förses med RWC.

8.8 Risker i kommande genomförandeplanering tillsammans med Jernhusen

Andra handlingsalternativ kan bli aktuella på grund av osäkerheten kring Jubileumshallens utformning, för detta finns budget för oförutsett med i kalkylen.

De nu definierade lösningarna kräver anpassning till Jubileumshallens utformning bland annat föreslagen lösning med brandjalusi.

9 Konsekvensanalys

Om projektet inte får ett genomförandebeslut 2026 minskar VGR's möjlighet att påverka helheten i och med att Jernhusen projekterar vidare. Jubileumshallen och logistiklösningar för kvarter A definieras utan att Västfastigheter bygg och förvaltning har möjlighet att samordna projekteringen kring anslutningen mellan byggnaderna. Det innebär stor risk att effektmålet om att skapa en sömlös och sammanhållen stationsmiljö med logiska, tydliga och trygga rörelsestråk hindras. Även målet om att säkerställa obrutna personflöden mellan stationens alla delar, oberoende av fastighetsgränser kan bli svårt att uppfylla om projekteringen för Nils Ericson Terminalen inte taktar med Jernhusens projektering av kvarter A som inkluderar Jubileumshallen.

10 Handlingsalternativ

10.1 Handlingsalternativet investering i fastighet kvarstår

Det handlingsalternativ som kvarstår från behovsanalysen är att investera i fastigheten för att fortsatt kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i Centralenområdet mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Detta också för att kunna möta upp Västra Götalandsregionen åtaganden i de nya detaljplanerna

10.2 Bortvalda handlingsalternativ

10.2.1 Avveckling ej aktuellt

Under 2022 utförde dåvarande Västfastigheter en statusbedömning av fastigheten. Samtidigt gjordes en behovsanalys avseende dåvarande Västfastigheters och den största hyresgästens, Västtrafiks, kommande lokalbehov i fastigheten. Handlingen landade i ett antal olika handlingsalternativ för att kunna möta de åtaganden som ställs på Västra Götalandsregionen som fastighetsägare i och med utgångspunkterna i 2.1.1., 2.1.2 och 2.1.3.

Västra Götalandsregionen fick under 2022 frågan från intilliggande fastighetsägare Jernhusen om det fanns intresse av att sälja Nils Ericson Terminalen till dem för att

underlätta den kommande stadsutvecklingen i och med åtaganden benämnda under 2.1.1., 2.1.2 och 2.1.3.

Dåvarande Faststighetsnämndens presidie (nuvarande styrelsen för fastighet, stöd och service) gav inriktningen på möte den 2022-10-20 att fastigheten ej ska säljas utan finnas kvar i Västra Götalandsregionen fastighetsbestånd. Detta i samråd med Västtrafik. Med andra ord var handlingsalternativ avyttring från behovsanalysen 2022 ej aktuellt.

10.2.2 Nollalternativ ej aktuellt

Dåvarande Faststighetsnämndens presidie (nuvarande styrelsen för fastighet, stöd och service) gav inriktningen på möte den 2022-10-20 att det handlingsalternativ som avsåg ett nollalternativ, det vill säga att inte göra något alls byggnadsmässigt, inte heller var ett alternativ. Detta på grund av fastighetens funktion och placering i det nuvarande och framtida Centralenområdet i direkt anslutning till de nya kvarteren. Inte heller med anledning av Västra Götalandsregionens medverkan till och åtagandena i de nya detaljplanerna.

10.2.3 Stängt fasadliv mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen

Alternativet att vid respektive fasadliv avsluta byggnaderna med en skarp gräns och att istället leda besökare och resenärer ut alternativet genom respektive byggnad har utgått. Förslaget är relativt enkelt lösbart byggnadstekniskt, men ej önskvärt då ingen sömlöshet skapas mellan byggnaderna.

10.2.4 Förbindelsegångar mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen

Mindre förbindelsegångar mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumshallen har diskuterats men avslagits då sömlösheten inte uppfylls samt att resenärer och besökare tvingas in i små passager mellan byggnaderna.

10.2.5 Kommersiella lokaler som delas mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Jernhusen

Alternativet att placera de kommersiella lokalerna på fastighetsgräns mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Jernhusen har utgått på grund av juridiska svårigheter avtalsmässig samt hantering av olika öppettider hos fastighetsägarna.

10.2.6 Anpassning av östra entréer

Dialog har förts gällande att bevara de befintliga granitportalerna vid de olika entréerna. På grund av resenärs- och besöksflödet är granitportalerna redan idag för små och de bidrar till

köbildning. Med anledning av detta kommer granitportalerna att demonteras. Graniten planeras återbrukas till de nya kommersiella lokalerna.

10.2.7 Generellt färre byggåtgärder

Alternativet att utföra färre byggåtgärder alternativt inga alls, i jämförelse med kapitel 4, var med som handlingsalternativ redan i behovsanalysen som utfördes 2022 som avslogs av fd. Västfastigheter och Västtrafik.

Se kapitel 2.2 samt tidigare framtaget referensunderlag *Behovsanalys, Teknisk statusbedömning och kommande lokalbehov Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter och Västtrafik, 2022-03-18*.

11 Frågor att hantera i kommande skeden

Frågor att hantera i kommande skeden anges under rubrik 5.1 antaganden med flera underrubriker till rubrik 5.2 Lösningsförslag.

12 Deltagare

Projektgrupp

Fastighetsutvecklare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Jennifer Olsson
Fastighetsutvecklare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Frida Lindvall
Projektledare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Emma Westerberg
Projektledare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Moa Holmqvist
Projektledare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Anders Hall
Arkitekt	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Maria Heldtander Seeman
Fastighetsförvaltare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Rickard Stenqvist
Kommersiell		
fastighetsförvaltare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Victoria Tullborg
Säkerhetssamordnare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Alexander Bergstrand
Samordnare fysisk		
tillgänglighet	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Fredrik Martinsson
Teknisk förvaltare bygg	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Johan Jacobson
Arkitekt	Västtrafik	Peo Johansson

Referensgrupp

Säkerhetssamordnare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Robin Karlsson
Säkerhetsstrateg	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Staffan Bengtsson
Energistrateg	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Cajsa Lindström

Miljöstrateg	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Sara Wester
Teknisk förvaltare VVS	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Danial Mirzaie

Styrgrupp

Fastighetsutvecklare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Jennifer Olsson
Fastighetsutvecklare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Frida Lindvall
Projektledare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Emma Westerberg
Arkitekt	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Maria Heldtander
Seeman		
Fastighetsförvaltare	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Rickard Stenqvist
Enhetschef	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Fredrik Sundaeus
Områdeschef	Västfastigheter, bygg och förvaltning	Peter Gustafsson
Arkitekt	Västtrafik	Peo Johansson
Avdelningschef	Västtrafik	Carolina Lundberg

Konsultgrupp

Arkitekt	Sweco	Björn Hylander
Arkitekt	Sweco	Agnes Krabbe
Arkitekt	Sweco	Christophe Ginguené
Konstruktör	ELU	Lars Bengtsson

13 Framtagna handlingar

Framtagna underlag

- Osäkerhetsanalys, Västfastigheter bygg och förvaltning, 2024-10-15
- Kalkyl, CA Consultadministration AB, 2024-10-15
- Konstruktiv byggnadsbeskrivning, Nils Ericson Terminalen, ELU Konsult AB, 2024-03-28
- Förstudie Nils Ericson Terminalen, ombyggnation av resandemiljö i ny kontext, Sweco Sweden AB, 2024-03-28
- Risk- och sårbarhetsanalys, Ombyggnation Nils Ericson Terminalen, Västtrafik och Västfastigheter bygg och förvaltning, 2024-02-23

Referensunderlag

- Samverkansavtal rörande kollektivtrafik- och fastighetsfrågor, Västra Götalandsregionen, Västtrafik AB & Jernhusen AB, 2024-07.
- Dom, Överklagat avgörande, Målnummer P 5264-22, Mark- och miljööverdomstolen vid Svea Hovrätt, Stockholm 2024-04-30

- Gemensamhetsanläggning, Göteborg Gullbergsvass GA:26, Lantmäteriet, 2024-02-26
- Gemensamhetsanläggning, Göteborg Gullbergsvass GA:30, Lantmäteriet, 2024-02-26
- Samfällighetsförening, Centralhusets Samfällighetsförening (Göteborg), Lantmäteriet, 2024-02-26
- Fastighetsutdrag, Göteborg Gullbergsvass 17:1, Bisnode InfoTorg, 2024-02-15
- Analytisk dimensionering – Personsäkerhet, Göteborg Gullbergsvass 17:1, Brandskyddslaget, 2023-12-13
- PTS Riktlinje brand – Förvaltningsdokumentation Brandskydd, Göteborg Gullbergsvass 17:1, Brandskyddslaget, 2023-12-13
- Riktlinjer och standarder för fysisk tillgänglighet – tillgängliga och användbara miljöer version 3.2 2023, Västra Götalandsregionen
- Västtrafiks policy för säkerhet, trygghet och beredskap, Västtrafik, 2023-04-21
- Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 – Hållbara resor i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, 2021-05-21
- Mål för social hållbarhet 2030, Västra Götalandsregionen, 2021-04-13
- Miljömål 2030, För Västra Götalandsregionens egna verksamheter, Västra Götalandsregionen, 2021-02-23
- Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030, Västra Götalandsregionen, 2021-02
- Avtal angående genomförande av utbyggnad av Västlänken och station Centralen, samt nedmontering och återställning av Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter och Trafikverket, 2020-04-20
- Detaljplan Västlänken – Station Centralen diarienummer BNo636/11
- Detaljplan Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen diarienummer BNo604/13
- Kvalitets- och gestaltungsprogram, Norr om centralstationen, Version 2.0. 2020-02, diarienummer 0604/13
- Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035, Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun, version 1.1., 2020-03
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor – med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna, Västra Götalandsregionen, 2018-10
- Policy, Säkerhet och beredskap i Västra Götalandsregionen, 2019-01
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, 2018-10-26
- Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun, 2018-04
- Avsiktsförklaring, beträffande genomförandeavtal m.m. i samband med utbyggnad av Region City, Västlänken och andra kollektivtrafikanläggningar vid Göteborgs Centralstation, Västtrafik och Jernhusen, 2017-02-15

- Nils Ericson Terminalen, Konsekvenser av Västlänken, Granskningshandling, Konsekvensanalys, Västtrafik, 2015-07-03
- Vision Västra Götaland – Det goda livet, Västra Götalandsregionen, 2005-04-05
- Klimatstrategi, Klimat 2030 Västra Götaland ställer om, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen Västra Götalands län

Tidigare framtagna referensunderlag

- Förstudie, Ombyggnation av bilparkeringsgarage till cykelparkeringsgarage Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter och Göteborgs Stad, 2023-06-28
- Behovsanalys, Teknisk statusbedömning och kommande lokalbehov Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter och Västtrafik, 2022-03-18
- Fastighetsutvecklingsplan, Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter, 2020-05-29
- Förstudie, Cykelgarage under Nils Ericson Terminalen, ABAKO och Västtrafik, 2019-08-26
- Förvaltningsplan, Nils Ericson Terminalen, COWI och Västtrafik, 2018-09-10
- Rapport, Upprättande av underhållsplan för Nils Ericson Terminalen i Göteborg, COWI och Västtrafik, 2016-08-24
- Preliminärhandling 2019-03-28, PM till programhandling 1.0 station centralen, Västtrafik, 2016-06-01
- Rapport, Angöring Nils Ericson Terminalen – sammanställning alternativ för utformning av in- och utfart i norr, Atkins och Västtrafik, 2014-01-29