

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| <b>Styrelsen</b>   | <b>2024-10-17</b>    |
| <b>Handling nr</b> | <b>10.5</b>          |
| <b>Handläggare</b> | <b>Peo Johansson</b> |
| <b>Daterad</b>     | <b>2024-10-09</b>    |
| <b>Reviderad</b>   |                      |

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Ombyggnation södra entréer Nils Ericson Terminalen, förstudie**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att anmäla investeringen ur budgetram för mindre ägarstyrda fastighetsinvesteringar (MÄFI) och godkänna förstudien för ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén, Nils Ericson Terminalen, samt
- att godkänna preliminär hyreskostnad om 650 000 kr/år, baserat på investeringskalkyl om 8,7 mnkr.

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

Denna förstudie berör *Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén*.

På grund av det ökande flödet byggs de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet 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 tät mellan höga väggar.

Entréerna utökas i volym och kapacitet, både på höjd, bredd och en ny kommersiell butik skapas vilket 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 är kan jämföras med antal besökare före pandemin och byggnation av Västlänken på drygt 22 700 i snitt/dag.

Det nya läget för Nya Station Centralen 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 norr om befintlig bussterminal. Resandet prognosticeras öka, i Målbild Tåg 2035 bedöms det ske en stor total ökning av tågresor

med överflyttning av resor från buss till tåg. Pendeltågstrafikens kommer sprida flöden över större yta till målpunkter varifrån byte till anslutande stadstrafik sker och för flödet mot hållplats Nordstan erbjuder terminalen väderskydd mot södra entrén i hållplatsens närhet. Förändrade flöden bygger ihop gångstråk i Nils Ericson Terminalen med den huvudaxel som inrymmer snabbare flöden mellan Västlänken, Nils Ericson Terminalen, Göteborgs Centralstation och Drottningtorget.

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 och planerad utbyggnad av stadsdel i Gullbergsvass kommer att förstärka läget ytterligare med ett förväntat väst-östligt huvudstråk över entrépunkten.

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 trygghet, tillgänglighet och hälsofrämjande arbetsplats.

## ÄRENDEGENOMGÅNG

Under 2022 utförde Västfastigheter en statusbedömning av fastigheten. Samtidigt gjordes en behovsanalys avseende 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 Västfastigheter som fastighetsägare i och med omkringliggande projekt.

Västfastigheter fick under 2022 frågan från intilliggande fastighetsägare Jernhusen om Västra Götalandsregionen var intresserade av att sälja Nils Ericson Terminalen till dem för att underlätta den kommande stadsutvecklingen i och med åtaganden för de omkringliggande projekten.

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

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 Västfastigheters åtaganden i de nya detaljplanerna.

## 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 resenärservice 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 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.

## Beskrivning av objektet

### Övergripande

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 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 med en utskjutande mörk glasvolym som upplevs som en tät vägg. Korridoren är nästan 30 meter lång och består av täta, höga väggar på båda sidor. Korridorsbredden går från 9 meter i början av korridoren till en 1,5 meter bred dörröppning i passagen in mot byggnaden.

### 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 både på höjd och bredd, till ca 4 meter i höjd och 2,4 meter i bredd. 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, välkomnande och trygg för resenärer och besökare. För att skapa en tydlig och karaktäriserande entré läggs två utkragande skärmtak till, med en gestaltning som samspelar med byggnaden i övrigt. De redovisade skärmtaken sträcker sig något över fastighetsgräns, vilket behöver studeras vidare och beaktas i nästa projektskede.

## 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 byggskede, blir mycket högre efter Västlänken öppnat, både i form av påverkan på resenären samt kostnad och tid att utföra åtgärden.

Preliminär tid för produktion: Kvartal 3 2025 – kvartal 4 2025

Preliminär tid för färdigställande: Kvartal 1 2026

## FINANSIERING OCH RESURSKONSEKVENSER

Förutom traditionella kalkyler har även en kvalitetssäkring inför inriktningsbeslut skett, 2024-09-05, genom kalkylgenomgång enligt VGR:s riktlinje för kostnadsstyrning i projekt. De största osäkerheterna är:

- Marknad
- Produktion
- Mängdosäkerheter i grundkalkyl

En handlingsplan för att hantera dessa osäkerheter har tagits fram.

### Investeringsutgifter

- Preliminär investeringskostnad för VGRs investering, kostnadsläge 2024/09: 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: 650 000 kr

Projektet har för avsikt att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärden under 2025, vilket kan minska hyreskostnaden.

//

## **BILAGOR SOM INGÅR I BESLUTSUNDERLAGET**

- Förstudie Nils Ericson terminalen, Ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal vid huvuddentrén dat 2024-09-12, Dnr SFSS 2024-01261.



Västfastigheter Bygg & Förvaltning & Västtrafik AB  
2024-09-12

# Förstudierapport

*Nils Ericson terminalen*

*Ombyggnation av södra entréer samt anpassning lokal  
vid huvudentrén*

*Projekt 42161*

Datum: 2024-09-12

Dokumentnamn: Förstudierapport Nils Ericson terminalen ombyggnation av södra entréer

Diarienummer: SFSS 2024-01261

Fastställd av: ÖSG 19-09-2024

Kontaktperson: Emma Westerberg projektledare och Frida Lindvall fastighetsutvecklare  
Västfastigheter



# Innehåll

|   |    |
|---|----|
| Förstudierapport .....  | 0  |
| Innehåll.....   | 2  |
| 1. Sammanfattning av förslaget .....  | 6  |
| 2. Regionövergripande utgångspunkter .....  | 7  |
| 2.1. Medverkan till nya detaljplaner i centralenområdet .....                                   | 7  |
| 2.1.1. Västlänken – Nya Station Centralen .....   | 7  |
| 2.1.2. Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om<br>centralstationen.....      | 7  |
| 2.1.3. Kvalitets- och gestaltungsprogram .....  | 8  |
| 2.1.4. Avsiktsförklaring.....   | 9  |
| 2.1.5 Samverkansavtal .....   | 9  |
| 2.2. Beslut om att investera i fastigheten .....  | 9  |
| 2.2.1. Avveckling ej aktuellt .....   | 9  |
| 2.2.2. Nollalternativ ej aktuellt.....  | 10 |
| 2.2.3. Investering i fastighet kvarstår.....  | 10 |
| 2.3. Regionövergripande mål, strategier och planer som är väsentliga för<br>investeringen ..... | 10 |
| 2.3.1. Vision Västra Götaland - Det goda livet.....   | 10 |
| 2.3.2. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 .....                         | 10 |
| 2.3.3. Policy - Säkerhet och beredskap i Västra Götalandsregionen.....                          | 11 |
| 2.3.4. Västtrafiks policy för säkerhet, trygghet och beredskap .....                            | 11 |
| 2.3.5. Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 – Hållbara resor i Västra<br>Götaland .....          | 11 |

|  |    |
|--|----|
| 2.3.6. Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille .....              | 11 |
| 2.3.7. Klimatstrategi – Klimat 2030 Västra Götaland ställer om .....   | 11 |
| 2.3.8. Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland.....                                    | 12 |
| 2.3.9. Mål för social hållbarhet 2030 .....  | 12 |
| 2.3.10. Miljömål 2030 - För Västra Götalandsregionens egna verksamheter .....                                    | 12 |
| 2.4. Regeringsbeslut som är väsentligt för investeringen .....   | 12 |
| 2.5. Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar .....  | 13 |
| 2.6. Uppdraget från regionstyrelsen.....   | 14 |
| 3. Förutsättningar.....  | 14 |
| 3.1. Övergripande planeringsförutsättningar .....  | 14 |
| 3.2. Västfastigheters planeringsförutsättningar.....   | 15 |
| 3.2.1. Västfastigheters uppdrag .....  | 15 |
| 3.2.2. Fastigheten Göteborg Gullbergsvass 17:1.....  | 15 |
| 3.2.3. Planer.....   | 16 |
| 3.3. Mål.....  | 16 |
| 3.3.1. Effektmål.....  | 16 |
| 3.3.2. Projekt mål .....   | 16 |
| 3.3.3. Gestaltning mål.....  | 16 |
| 3.4. Verksamhetens planeringsförutsättningar.....  | 17 |
| 3.5. Återuppbyggnad av Nils Ericson terminalen och sammanbyggnad med Nya Station Centralen (projekt 42153) ..... | 18 |
| 3.6 Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i Centralstaden (projekt 42042) .....                                  | 20 |
| 4. Förslag till lösning .....  | 21 |

|   |    |
|---|----|
| 4.1. Ombyggnation entréer och gångflöde.....                          | 21 |
| 4.3. Tekniska åtgärder .....  | 25 |
| 4.3.1. Konstruktion .....   | 25 |
| 4.3.1. Tillgänglighet .....   | 25 |
| 4.5.3. Säkerhet och brand.....  | 26 |
| 4.5.6. Energi .....   | 26 |
| 4.5.8. El och tele .....  | 26 |
| 4.6. Överensstämmelse med Västra Götalandsregionens horisontella krav | 27 |
| 4.6.1. Miljö, energi och klimat .....                                 | 27 |
| 4.6.2. Säkerhet och beredskap.....                                    | 28 |
| 4.6.3. Fysisk tillgänglighet.....                                     | 29 |
| 4.7. Nyttor som skapas med investeringen .....                        | 29 |
| 5. Tidplan och fortsatta åtgärder .....                               | 30 |
| 6. Förslagets ekonomiska konsekvenser .....                           | 31 |
| 6.1. Investeringsutgifter.....  | 31 |
| 6.2. Kalkyl.....  | 31 |
| 6.3. Fastighetsinvestering.....                                       | 31 |
| 6.5. Driftekniska konsekvenser - hyra.....                            | 32 |
| 6.6. Driftekniska konsekvenser - finansiering .....                   | 32 |
| 6.7. Övrigt.....  | 33 |
| 7. Risker och riskhantering .....                                     | 33 |
| 7.1. Risker i VGR:s planeringsförutsättningar.....                    | 33 |
| 7.2. Risker i tidsmässiga förutsättningar.....                        | 33 |
| 7.3. Risker samverkande förutsättningar .....                         | 33 |

|  |    |
|--|----|
| 7.4. Risker i nivå på handlingar .....                             | 33 |
| 7.5. Risker i produktionsplanering .....                           | 34 |
| 7.6. Risker i legala förutsättningar .....                         | 34 |
| 8. Handlingsalternativ.....  | 35 |
| 8.1. Utbyggnad av entré mot Nordstan .....                         | 35 |
| 8.2. Mindre anpassning av portaler i entréer.....                  | 35 |
| 9. Organisation och deltagare.....                                 | 36 |
| 10. Bilagor: underlag, ritningar, illustrationer, skisser m.m..... | 37 |

# 1. Sammanfattning av förslaget

Västra Götalandsregionen (VGR) 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. Nils Ericson terminalen ska återmonteras efter varit tillfälligt nedmonterad för Västlänkens utbyggnad samt att terminalen kommer påverkas av att grannfastighetsägaren Jernhusen kommer bygga direkt i fasadliv.

Dem olika projekten fördelas:

- *Ombyggnad av södra entreer samt anpassning lokal vid huvudentrén (42161).*
- Återuppbyggnad av Nils Ericson terminalen och sammanbyggnad med Nya Station Centralen (42153) se kap 3.5.
- Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i Centralstaden (projekt 42042) se kap 3.6.

Denna förstudie berör *Ombyggnad av södra entreer samt anpassning lokal vid huvudentrén.*

På grund av det ökade flödet byggs de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet om. När Nils Ericson terminalen byggdes låg 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 tät mellan höga väggar.

Entréerna utökas i volym och kapacitet, både på höjd, bredd och en ny kommersiell butik skapas vilket leder till att platsen blir väl omhändertagen, välkomnande och trygg för resenärer och besökare. Ombyggnationen är ett inledande steg för att skapa beredskapen som behövs för att omhänderta de flöden som kommer omledas vid vidare byggnation.

Västfastigheter behöver planera entreprenaden tillsammans med grannfastighetsägaren Jernhusen för att tillfälligt leda om resenärer för att nå kollektivtrafiken. Färdigställandet planeras till 2026.

Fastighetsinvesteringsbeloppet är preliminärt bedömt till cirka 8 700 000 kronor.

## 2. Regionövergripande utgångspunkter

### 2.1. Medverkan till nya detaljplaner i centralenområdet

#### 2.1.1. Västlänken – Nya Station Centralen

2019 övergick Västtrafiks fastighetsbestånd till Västfastigheter. I och med verksamhetsövergången övertog Västfastigheter också den dialog med Göteborgs Stad och Trafikverket angående byggnation av Västlänkens Nya Station Centralen med den så kallade mittuppgången vid Nils Ericson terminalens norra gavel. Initialt var det Västra Götalandsregionen och Västtrafik, senare Västfastigheter som hade byggrätten. Rätten överläts till Higab som i sin tur överlät rätten till nuvarande byggherre Jernhusen.

Detaljplanen *Västlänken – Station Centralen* diarienummer *BNO636/11* vann laga kraft 2021-01-07. Göteborgs Stad sammanfattar detaljplanen på följande vis:

Läget för en ny pendeltågstunnel med stationer under Göteborg är fastlagd sedan tidigare. 100 000 boende och 130 000 arbetande kommer att få gång- och cykelavstånd till pendeltåg inom centrala Göteborg. Vid Centralstationens norra del planeras för en ny station för Västlänken. Detta område är också en självklar punkt för stadsutveckling. Stadsutvecklingen bygger på att platsen är en regional knutpunkt med goda förutsättningar för handel, kontor, mötesplatser för kultur samt torg och mindre parker.

#### 2.1.2. Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen

Parallellt har arbetet pågått med ytterligare en ny detaljplan, denna öster om Nils Ericson terminalens östra gavel. Även denna detaljplan har Jernhusen som byggherre.

I denna detaljplan ingår den så kallade Jubileumshallen som kommer ligga parallellt med Nils Ericson terminalen. Ur *Kvalitets- och gestaltningsprogram, Norr om centralstationen, Version 2.0. 2020-02, diarienummer 0604/13*: ”Mötet måste ske med omsorg, respekt och värdighet som inte förvanskar terminalens estetik. Terminalens servicefunktioner kan med fördel utvecklas mot Jubileumshallen”.

*Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen diarienummer BNO604/13 sammanfattas:*

Byggnadsnämnden har gett Göteborgs stads stadsbyggnadsförvaltning i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för verksamheter, handel, bostäder med mera norr om centralstationen. Planområdet är cirka 20 000 kvadratmeter stort. Området avgränsas av Nils Ericson terminalen i väster, i söder av befintlig bangård, i öster av uppställningsspåren för pendeltåg och i norr av gränsen för detaljplan för västlänkens station centralen. Planens syfte är att möjliggöra för exploatören att expandera inom sitt område och samtidigt öka samverkan mellan akademi, näringsliv och övriga staden.

Detaljplanen antogs 2021-04-22 men var sedan överklagad till Mark- och Miljödomstolen respektive Mark- och Miljööverdomstolen fram till 2024-04-30 då Mark- och Miljööverdomstolen avsåg överklagandena och fastställde antagandebeslutet av detaljplanen.

### **2.1.3. Kvalitets- och gestaltungsprogram**

Västfastigheter har medverkat till *Kvalitets- och gestaltungsprogram, Norr om centralstationen, Version 2.0. 2020-02, diarienummer 0604/13*. Kvalitets- och gestaltungsprogrammet är upprättat som en del av detaljplanen för *Centralområdet – Verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen diarienummer BNO604/13* och anger riktlinjer för områdets utformning. Programmet beskriver riktlinjer och gestaltungsprinciper som bedöms vara viktiga för att bebyggelsen och platserna ska gestaltas väl och uppnå eftersträfvade kvaliteter.

Den nya bebyggelsen i centralområdet är ett viktigt tillskott till Göteborgs stadskärna. Det nya området behöver på ett naturligt sätt samspela med den befintliga bebyggelsen. Kvalitetsprogrammet ger riktlinjer för vilka parametrar som är viktiga för att bebyggelsen och miljöerna norr om centralen ska upplevas som en naturlig fortsättning på centrum.

I centralområdet har Posthuset, Centralstationen och Nils Ericson terminalen pekats ut som särskilda byggnader som är viktiga att förhålla sig till. Förutom att hantera den nya bebyggelsens karaktär pekar programmet även på viktiga kvaliteter att bevaka vid utformningen av det offentliga rummet.

#### **2.1.4. Avsiktsförklaring**

2017 tecknade Västtrafik, i egenskap av dåvarande fastighetsägare, en avsiktsförklaring tillsammans med Jernhusen. Denna med syfte att skapa goda förutsättningar för samarbete avseende:

- En förutsägbar och effektiv samverkansprocess med effektivt bruk av resurser
- En högkvalitativ och sömlös resenärsmiljö gynnsam för båda parter

Avsiktsförklaringen omfattar också att parterna gemensamt skall identifiera och samverka kring utveckling av affärskoncept för Nils Ericson terminalen och Jubileumshallen, som gynnar såväl helhetsupplevelse som service för kunderna inom Nils Ericson terminalen och Göteborgs centralstation.

#### **2.1.5 Samverkansavtal**

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.

## **2.2. Beslut om att investera i fastigheten**

### **2.2.1. Avveckling ej aktuellt**

Under 2022 utförde Västfastigheter en statusbedömning av fastigheten. Samtidigt gjordes en behovsanalys avseende 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 Västfastigheter som fastighetsägare i och med 2.1.1., 2.1.2 och 2.1.3.

Västfastigheter fick under 2022 frågan från intilliggande fastighetsägare Jernhusen om Västra Götalandsregionen var intresserade 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) beslutade på möte den 2022-10-20 att fastigheten ej ska säljas utan finnas kvar i Västfastigheters fastighetsbestånd. Detta i samråd med Västtrafik. Med andra ord var handlingsalternativ avyttring från behovsanalysen 2022 ej aktuellt.

### **2.2.2. Nollalternativ ej aktuellt**

Dåvarande Faststighetsnämndens presidie (nuvarande styrelsen för fastighet, stöd och service) beslutade också 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 Västfastigheters medverkan till och åtagandena i de nya detaljplanerna.

### **2.2.3. 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 Västfastigheters åtaganden i de nya detaljplanerna.

## **2.3. Regionövergripande mål, strategier och planer som är väsentliga för investeringen**

### **2.3.1. Vision Västra Götaland - Det goda livet**

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

### **2.3.2. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030**

Strategin pekar ut riktningen fram till 2030 och knyter an till visionen ”Det goda livet”, Agenda 2030 och Västra Götalandsregionens miljömål 2030. Strategin pekar ut fyra långsiktiga prioriteringar fram till 2030 varav ett av

dem är ”Knyta samman Västra Götalandsregionen” – för hållbar och förbättrad tillgänglighet” (s. 15).

### **2.3.3. Policy - Säkerhet och beredskap i Västra Götalandsregionen**

Alla som kommer i kontakt med Västra Götalandsregionens olika verksamheter ska känna sig trygga, säkra och uppleva tillit och förtroende (s. 1).

### **2.3.4. Västtrafiks policy för säkerhet, trygghet och beredskap**

Bygger på ovan nämnda policy under 2.3.3. Västtrafik är inom Västra Götalandsregionen utpekad som en samhällsviktig verksamhet. Ytterst syftar arbetet med säkerhet och beredskap till att kunna upprätthålla Västtrafiks ansvar inom den nationella beredskapen, säkerställa kontinuitet och skapa en robust verksamhet för att förebygga störningar och händelser i den dagliga driften (s. 5-6).

### **2.3.5. Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 – Hållbara resor i Västra Götaland**

Tre målområden finns utpekade varav två av dessa förstärker behovet av att investera i Nils Ericson terminalen som är ett nav i kollektivtrafiken (s. 9).

### **2.3.6. Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille**

Handlingsplan 2024 tillsammans med Målbild Koll 2035 beskriver hur kollektivtrafiken skall utvecklas och därmed ökar förståelsen och behovet av en fastighetsinvestering i Nils Ericson terminalen. Jämför även mot utredningar och investeringar upptagna i Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll 2035 samt kommande handlingsplan för åren 2025-2028.

### **2.3.7. Klimatstrategi – Klimat 2030 Västra Götaland ställer om**

Fyra prioriterade fokusområden är identifierade varav hållbara transporter och sunda och klimatsmarta lokaler passar väl in på planerad fastighetsinvestering (s. 3).

### **2.3.8. Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland**

Strategin uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem vilket förstärker behovet av en fastighetsinvestering i Nils Ericson terminalen.

### **2.3.9. Mål för social hållbarhet 2030**

Delmål 1.4 Främja goda levnadsförhållanden och ett hållbart arbetsliv (s. 13). Som arbetsgivare ska Västra Götalandsregionen arbeta för en god och hälsofrämjande arbetsmiljö för samtliga medarbetare och bidra till ett hållbart deltagande.

### **2.3.10. Miljömål 2030 - För Västra Götalandsregionens egna verksamheter**

I sin helhet där färdplan för hållbart resande visar vägen.

## **2.4. Regeringsbeslut som är väsentligt för investeringen**

2009 antogs kollektivtrafikprogrammet "K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet" (K2020) av Förbundsstyrelsen vid Göteborgsregionens kommunalförbund. Beslutet togs i egenskap av projektägare för K2020 i enlighet med den överenskommelse som 2006 tecknades mellan de i projektet samverkande parterna Göteborgs Stad, GR, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Banverket och Vägverket (Banverket och Vägverket är numera Trafikverket). Det antagna programmet utgör därmed en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation.

En sammanställning av avtalsparternas mål utgör grunden för samverkansprojektet Västsvenska paketet som påbörjades 2010. Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under närmare 20 år och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Trafikverket, som också är huvudman för paketet. Samtliga åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen för Västsvenska paketet uppnås.

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

De åtgärder som genomförs i Västlänkens stationer och dess omland har direkt påverkan på de gemensamma effektmålen i Västsvenska Paketet.

## **2.5. Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar**

Det kriterium som är uppfyllt för att åtgärden ska ses som en mindre 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, se p. 2.1. Detta också för att fortsätta kunna tillgodose god resenärsservice och ta en aktiv roll i den stadsutveckling som sker i centralområdet 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.

## 2.6. Uppdraget från regionstyrelsen

Regionstyrelsen förväntas fatta beslut kring investeringsplanen för 2025 i oktober. Då tas beslut om styrelsen för fastighet, stöd och service i samverkan med Västtrafik AB får påbörja förstudie för en ombyggnation av Nils Ericson terminalen. Denna förstudie för *"Ombyggnad av södra entréer samt anpassning lokal vid huvudentrén (42161)"* är dock genomförd ändå, med anledning av den brådskande tidsplanen.

# 3. Förutsättningar

## 3.1. Övergripande planeringsförutsättningar

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.

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.

Nils Ericson terminalen har idag ett strategiskt läge i staden - en situation som kommer förstärkas med ett läge i direkt anslutning till Västlänkens Nya Station Centralen, 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 klara dem befintliga resenärflödena och dem kommande som Västlänken för med sig med pendeltågstrafikens nya serviceläge och där Nils Ericson Terminalen är en del av det nav som sprider ökade flöden över större yta till målpunkter varifrån byte till anslutande stadstrafik sker. Dels för att upprätthålla funktionen att tillhandahålla god resenärsservice men också för att uppfylla en trygg, tillgänglig och hälsofrämjande arbetsplats.

## 3.2. Västfastigheters planeringsförutsättningar

### 3.2.1. Västfastigheters uppdrag

Västfastigheter är en förvaltning inom Västra Götalandsregionen och styrs politiskt av styrelsen för fastighet, stöd och service. Inom ansvarsområdet ingår bland annat att bygga nytt, bygga om och ansvara för driften i kritiska vårdmiljöer, kollektivtrafikmiljöer samt inom kultur- och utbildningssektorn inom hela Västra Götalandsregionen. Uppdraget avser också att tillgodose Västra Götalandsregionens verksamheter med ändamålsenliga lokaler.

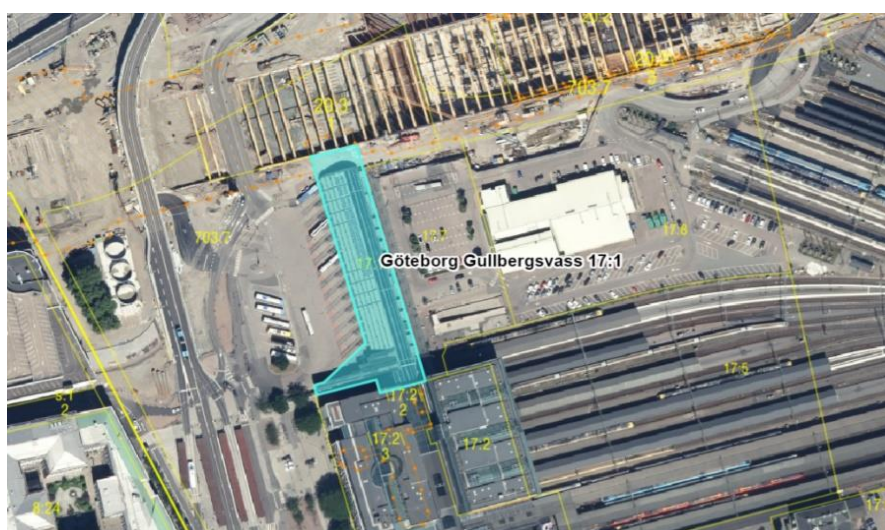
### 3.2.2. Fastigheten Göteborg Gullbergsvass 17:1

Västfastigheter 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).

Västfastigheter 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 enligt regionintern hyresmodell. Nils Ericson terminalen är den största terminalen i Västtrafiks trafikeringsområde.

Fastigheten är taxerad som specialenhet, kommunikationsbyggnad med typkod 829.



Figur 1 Fastighet Göteborg Gullbergsvass 17:1

### 3.2.3. Planer

Fastigheten omfattas av detaljplan med aktbeteckning 1480K-II-4112 med plannamn Gullbergsvass och Nordstaden, resecentrum 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.

## 3.3. Mål

### 3.3.1. Effektmål

Effektmålet är att byggnadsteknisk skapa en fungerande och säker resenärsupplevelse.

### 3.3.2. Projekt mål

Projekt målet är att i samverkan med Jernhusen bygga om Nils Ericson terminalen och möjliggöra ett färdigställande till trafikstart av Västlänken, december 2026.

### 3.3.3. Gestaltning mål

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.

Inriktningen i ombyggnationen ska vara att vidmakthålla och utveckla de kvalitéer byggnaden innehar utifrån behov av utveckling. 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 gestaltningsprinciper som bedöms var viktiga för att bebyggelsen och platserna ska gestaltas väl och uppnå eftersträvade kvaliteter.



Figur 2 Nuvarande interiör gestaltning Nils Ericson terminalen

### 3.4. Verksamhetens planeringsförutsättningar

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 Nya Station Centralen 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 Nya Station Centralen 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 maxtimmen år 2035 har Västtrafik 2000 resenärer fördelade där 900 har Nya Station Centralen som start och mål och 1100 som byter till tåg och spårvagn/buss.

Sammanlagt med tågresenärer och övriga kollektivtrafikresenärer vid Nils Ericson terminalen har Nya Station Centralen 7200 resor i maxtimmen år 2035. Omräknat motsvarar det 66 000 resor/dygn och 18 miljoner resor per år i Nya Station Centralen.

Därutöver tillkommer övriga kollektivtrafikresor inom centralenområdet bestående av Kanaltorget, Drottningtorget, Nordstan och Polhemsplatsen. Antalet resenärer som förväntas passera uppskattas till 50% av de resande på Nya Station Centralen, vilket motsvarar 23 600 resor/dygn.

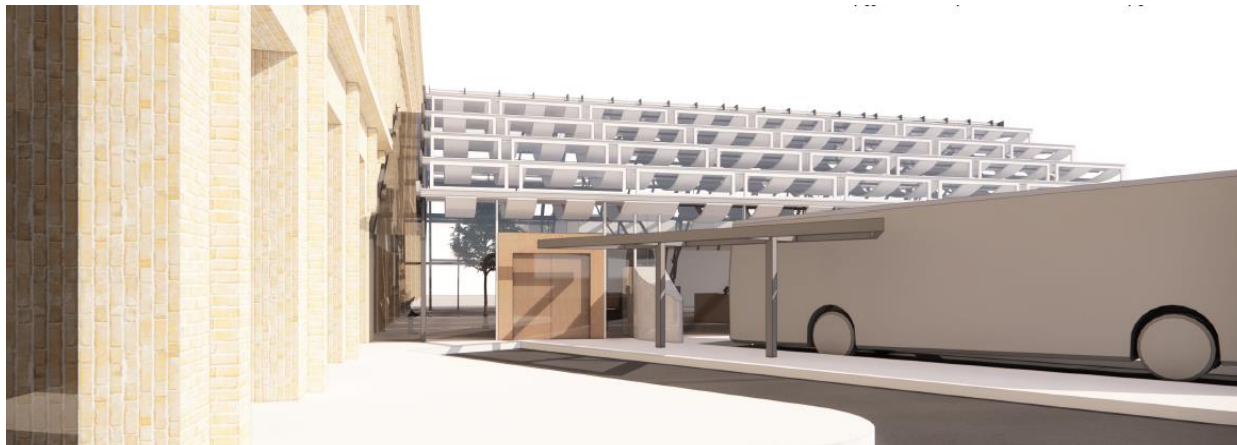
Västtrafiks viktigaste uppgift är att säkerställa att målen om ett ökat resande sker på kundens villkor genom vår utformning av trafikeringslösningar och resandemiljöer. Nya Station Centralen med Nils Ericson terminalen kommer även framöver vara en viktig bytespunkt varifrån både regionala och stadsnära 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 väntylor.

### **3.5. Återuppbyggnad av Nils Ericson terminalen och sammanbyggnad med Nya Station Centralen (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 Nya Station Centralen som är planerad till december 2026. Återuppbyggnaden måste vara utförd i samband med öppnandet. Åtgärden finansieras dels via ett avtal kring återuppbyggnaden som Västfastigheter tecknat med Trafikverket 2020, samt dels via Västfastigheters verksamhetsstyrda ram för fastighetsinvesteringar.

Nils Ericson terminalen återuppbyggs fram till den nya fastighetsgränsen mellan Västfastigheter och Jernhusen. I förslaget ansluter inte Nils Ericson terminalen direkt i sin fulla sektion mot Nya Station Centralen, utan en smalare fog av glas länkar de två byggnaderna samman.

Interiört bevaras ett enhetligt uttryck för samtliga bussgater, både befintliga och återskapande. Nils Ericson terminalens volym och area återskapas i enlighet med Västtrafiks behov för att tillgodose resandebehovet för regionen.



Figur 3 Förslag på gestaltning av återuppbyggnad Nils Ericson terminalen och koppling mot Nya Station Centralen, Sweco Architects



INTERIÖRPERSPEKTIV MOT BUSSGATER  
& GAVEL NYA STATION CENTRALEN

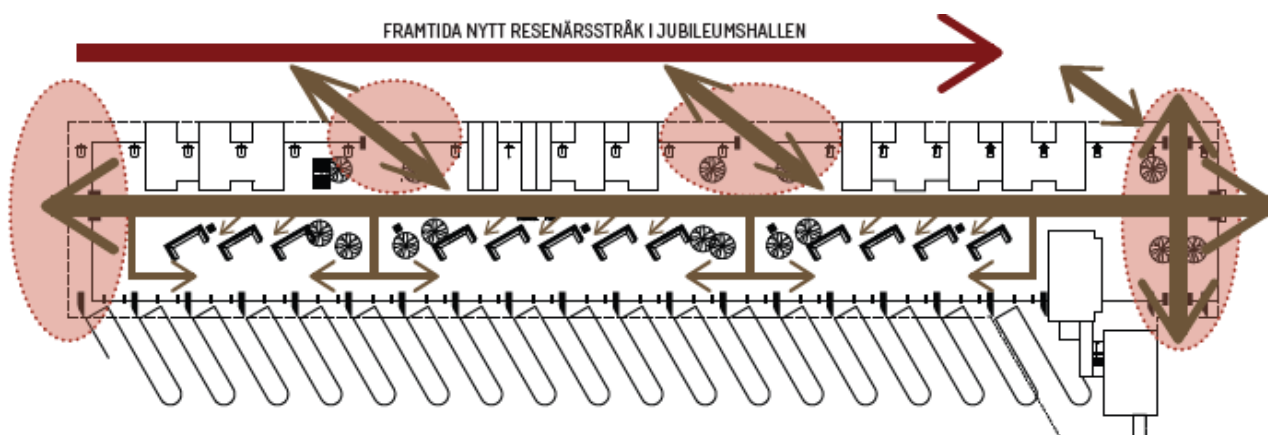
Fondvägg gestaltas i material utifrån Nils  
Ericson terminalens palett.

Figur 4 Interiörperspektiv mot bussgater och Nya Station Centralen

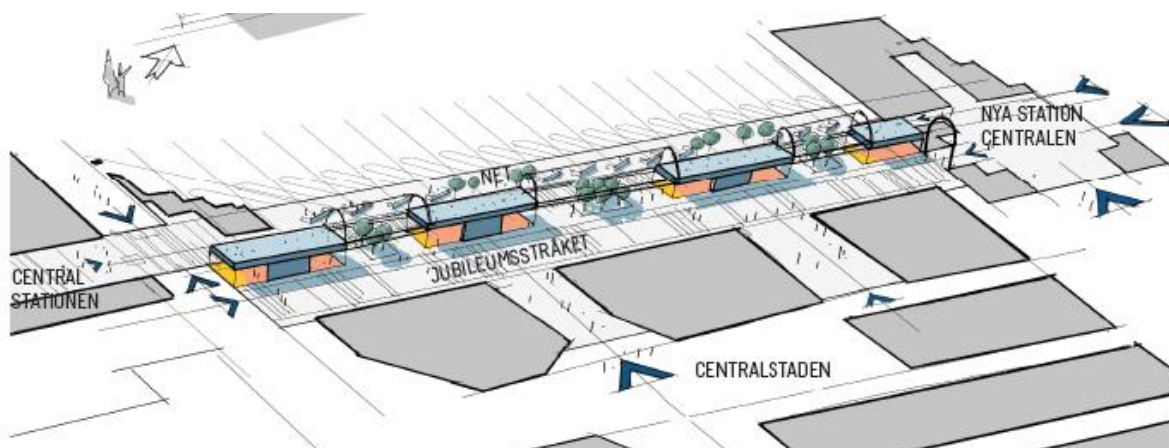
### 3.6 Sammanbyggnad med nya Jubileumshallen i Centralstaden (projekt 42042)

I samband med att Jubileumshallen skapas i Centralenområdet, mot Nils Ericson terminalens östra gavel, kommer en sammanbyggnad behöva ske mellan byggnaderna. Åtgärden är ett separat investeringsprojekt som sker i planeringsskedet i samverkan med Jernhusen.

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 väntytur då de utformas med bland annat sittbänkar.



Figur 5 Framtida nya resenärstråk mellan Nils Ericson terminalen och Jubileumshallen, Sweco Architects



Figur 6 Tidigt framtagen visionsskiss över sammanbyggnaden av Nils Ericson terminalen, Jubileumshallen (Centralstaden) och Nya Station Centralen, Sweco Architects

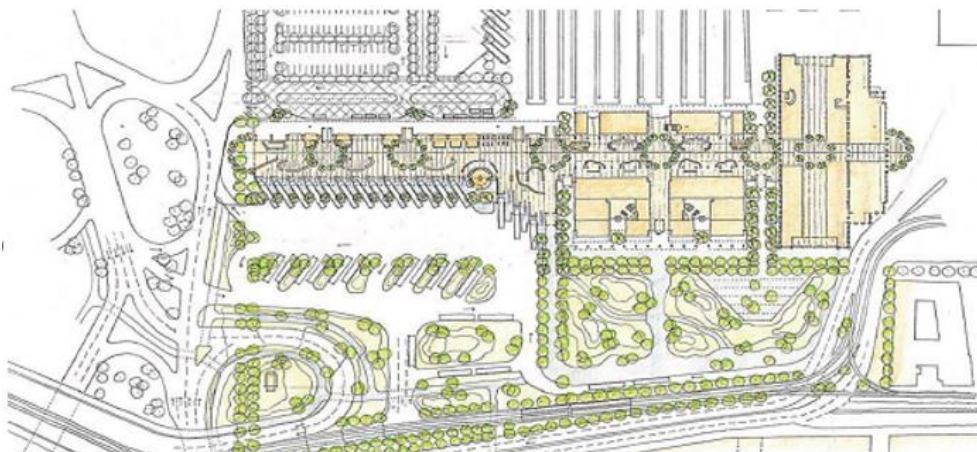
## 4. Förslag till lösning

### 4.1. Ombyggnation entréer och gångflöde

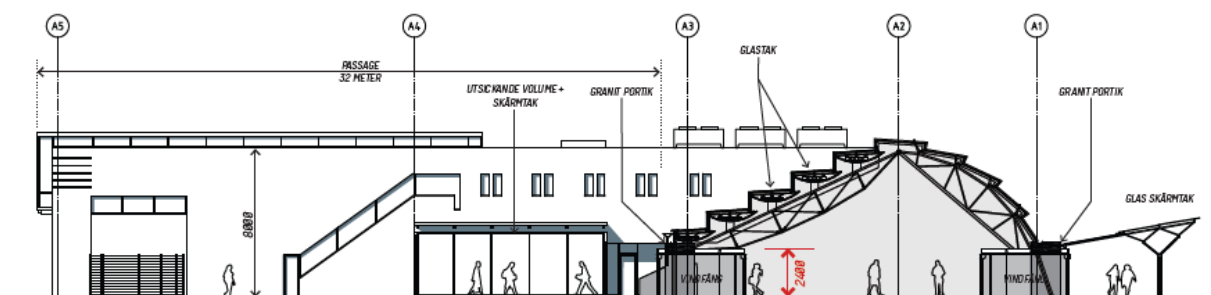
På grund av ett ökat flöde av resenärer och besökare behöver de befintliga entréerna mot Nordstan och spårområdet byggas om.

När Nils Ericson terminalen byggdes låg 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 med en utskjutande mörk glasvolym som upplevs som en tät vägg. Korridoren är nästan 30 meter lång och består av täta, höga väggar på båda sidor. Korridorsbredden går från 9 meter i början av korridoren till en 1,5 meter bred dörröppning i passagen in mot byggnaden.

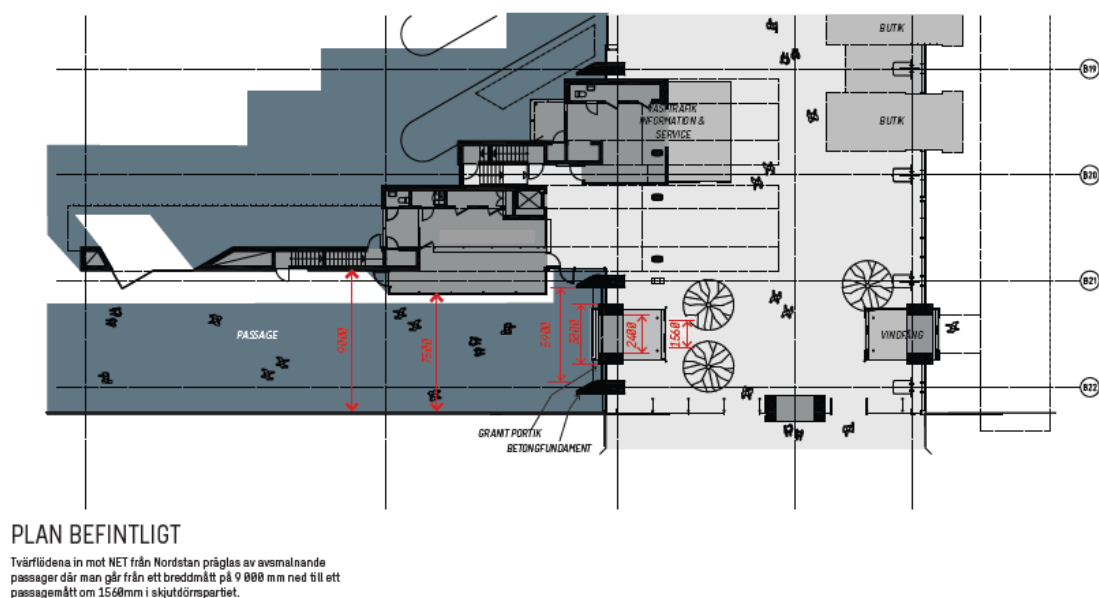
Med anledning av ovan breddas entréerna för att kunna möjliggöra ett större flöde då de redan med nuvarande flöde är för trånga.



Figur 7 En av Niels Torps tidigare skisser som visar gröna torgytor



Figur 8 Befintlig sektion entréer söder, Sweco Architects



Figur 9 Befintlig plan entréer söder, Sweco ArchitectsBild

Entréerna utökas i volym både på höjd och bredd, till ca 4 meter i höjd och 2,4 meter i bredd. Med denna lösning blir passagen betydligt mindre trång, skapar också ett större ljusinsläpp och upplevs betydligt mer välkommande.

Den utkragande mörka glasvolymen 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 välomhändertagen, välkommande och trygg för resenärer och besökare. För att skapa en tydlig och karaktäriserande entré läggs två utkragande skärmtak till, med en gestaltning som samspelar med byggnaden i övrigt. De redovisade skärmtaken sträcker sig något över fastighetsgräns vilket behöver studeras vidare och beaktas i nästa projektskede

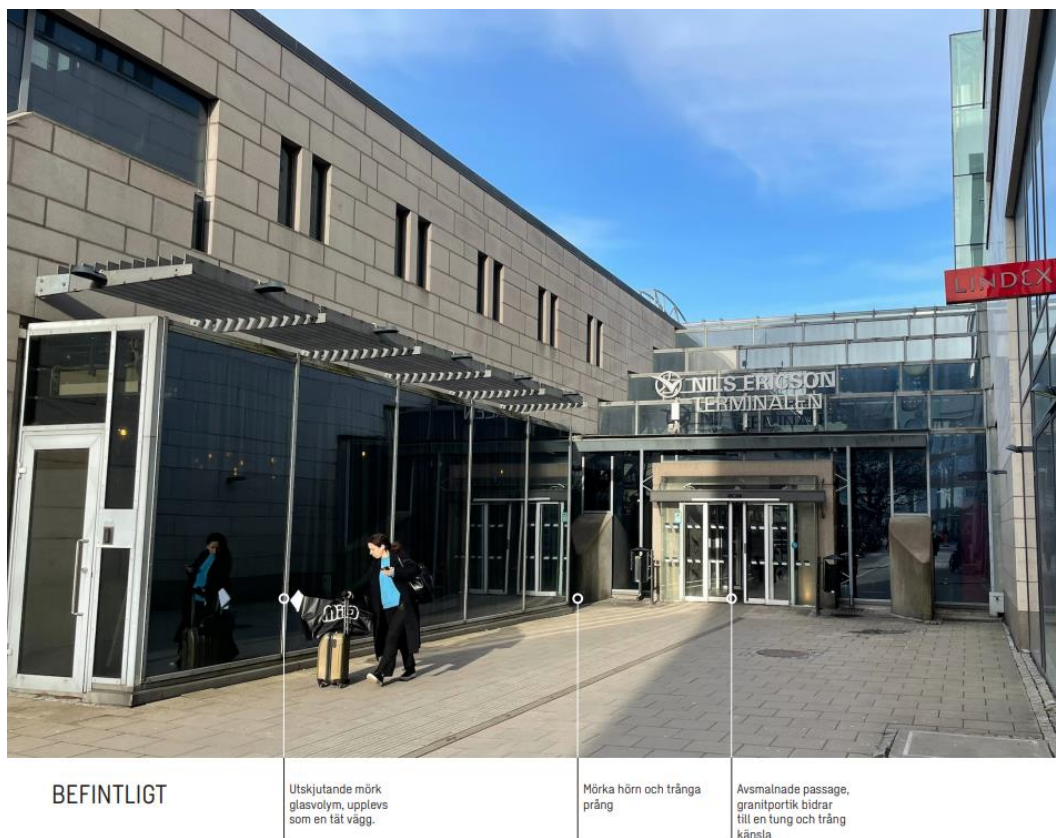


Bild 10: Befintlig entré Nils Ericson terminalen, Sweco Architects



Bild 11 Nytt förslag sektion, Sweco Architects Bild 12: Nytt förslag plan,



PERSPEKTIV NY ENTRÉSITUATION MOT NORDSTAN

*Bild 12: Nytt förslag entré, Sweco Architects*



SEKTION NYTT

*Bild 13: Nytt förslag sektion, Sweco Architects*



PERSPEKTIV NY ENTRÉSITUATION MOT SPÅR

Bild 14: Nytt förslag entré vid spår, Sweco Architects

## 4.3. Tekniska åtgärder

### 4.3.1. Konstruktion

De nya entréerna mot Nordstan och spårområdet anläggs nya länkplattor på grund av förhöjda skärmtak och vindfång. En komplettering behövs av pålar i öster för ny platta. Den höjda takvolymen från 2,4 meter till 4 meter kräver en anpassning till sekundärfackverk, med komplettering i pelare i norr och anpassas för ett bevarat vindkruss.

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

### 4.3.1. Tillgänglighet

Västra Götalandsregionen arbetar för att människor ska kunna utbilda sig, arbeta, uppsöka vårdverksamheter, utöva kultur och vara delaktiga i samhället. Det ställer krav på att regionens utemiljöer, lokaler och kollektivtrafik är användbara.

Syftet med reglerna om tillgänglighet är att så många som möjligt ska kunna delta i samhället på lika villkor. Den byggda miljön ska kunna



användas både av personer med full rörlighet och av personer som använder till exempel rullstol, rollator eller käpp. Även personer som har nedsatt syn, nedsatt hörsel eller nedsättning av andra orienteringsförmågor ska kunna använda den byggda miljön på ett så tryggt och självständigt sätt som möjligt.

Sedan januari 2002 har Västra Götalandsregionen politiskt fastställt riktlinjer och standarder för fysisk tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar. Dessa avser Västra Götalandsregionens fastigheter och verksamheter, verksamheter med avtal med Västra Götalandsregionen samt upphandlade verksamheter.

Se även 4.6.3.

#### **4.5.3. Säkerhet och brand**

En riskanalys för byggnaden och framtida utseende har genomförts av Västfastigheter och Västtrafik. Nya entréerna skapar förutsättningar för att resenärer och besökare snabbt kan överblicka in i terminalen och mörka och trånga passager byggs bort. Detta förbättrar förutsättningarna för tidig upptäckt och underlättar för den naturliga bevakningen.

#### **4.5.6. 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. Valet av snabba och energieffektiva dörrpassager är avgörande och ska beaktas i kommande projektering.

Se även 4.6.1.

#### **4.5.7. Miljö**

De befintliga granitportalerna vid entréerna mot Nordstan och spårområdet demonteras och planeras för att återbrukas. Miljösmarta samt hållbara materialval kommer förespråkas.

Se även 4.6.1.

#### **4.5.8. El och tele**

I samband med ombyggnationen av entréerna mot Nordstan och spårområdet ersätts belysningen med nya armaturer som är anpassade efter den nya gestaltningen och dess nya skärmtak.

## 4.6. Överensstämmelse med Västra Götalandsregionens horisontella krav

### 4.6.1. Miljö, energi och klimat

- *Klimatstrategi – Klimat 2030 Västra Götaland ställer om*

Fyra prioriterade fokusområden är identifierade varav hållbara transporter och sunda och klimatsmarta lokaler passar väl in på planerad fastighetsinvestering (s. 3)

- *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*

Strategin uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem vilket förstärker behovet av en fastighetsinvestering i fastigheten

- *Mål för social hållbarhet 2030*

Delmål 1.4 Främja goda levnadsförhållanden och ett hållbart arbetsliv (s. 13). Som arbetsgivare ska Västra Götalandsregionen arbeta för en god och hälsofrämjande arbetsmiljö för samtliga medarbetare och bidra till ett hållbart deltagande

- *Miljömål 2030 - För Västra Götalandsregionens egna verksamheter*

I sin helhet där färdplan för hållbart resande visar vägen.

Följande åtgärder för att minska miljö-, energi- och klimatpåverkan bör beaktas och planeras för i kommande program- och systemhandlingsarbete:

- Klimatsmarta materialval
- Återbruka material från befintlig byggnad

#### 4.6.2. Säkerhet och beredskap

- *Policy – Säkerhet och beredskap i Västra Götalandsregionen*

Alla som kommer i kontakt med Västra Götalandsregionens olika verksamheter ska känna sig trygga, säkra och uppleva tillit och förtroende (s. 1)

- *Västtrafiks policy för säkerhet, trygghet och beredskap*

Västtrafik är inom Västra Götalandsregionen utpekad som en samhällsviktig verksamhet. Ytterst syftar arbetet med säkerhet och beredskap till att kunna upprätthålla Västtrafiks ansvar inom den nationella beredskapen, säkerställa kontinuitet och skapa en robust verksamhet för att förebygga störningar och händelser i den dagliga driften (s. 5-6)

Kollektivtrafik utgör en samhällsviktig verksamhet och är av sådan betydelse att bortfall av, eller svår störning i verksamheten, skulle innebära stor risk eller fara för befolkningens liv och hälsa, samhällets funktionalitet eller samhällets grundläggande värden.

Västra Götalandsregionen har utpekad ett antal regionala verksamheter som samhällsviktiga och i dessa ingår både Västtrafik och Västfastigheter genom förvaltningen för fastighet, stöd och service. För Västtrafik innebär det bland annat att kunna upprätthålla prioriterad kollektivtrafik inom regionen vilket skapar behov av såväl säkerhets- som beredskapsfunktioner på depåerna.

Följande åtgärder för att tillgodose säkerhet- och beredskapsmål bör beaktas och planeras för i kommande program- och systemhandlingsarbete:

- Nya kommersiella lokaler och toaletter utformas så publikt som möjligt där dolda hörn ej finns
- Lokalhyreskontrakt medger ej folierade väggar

### 4.6.3. Fysisk tillgänglighet

- *Riktlinjer och standarder för fysisk tillgänglighet – tillgängliga och användbara miljöer version 3.2. 2023*
- *Regionalt trafikförsörjningsprogram*
- *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor – med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna*

Tillgänglighet är grundläggande för demokratin och 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.

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.

## 4.7. Nyttor som skapas med investeringen

Resenärsflödena förbättras avsevärt via öppningen mellan Nils Ericson terminalen och Nordstan och ut mot spårområde.

Ökad trygghet i området skapas för anställda och resenärer då dolda hörn och vinklar byggs bort.

Ökad social hållbarhet skapas för anställda och resenärer i och med stora flöden av människor.

Attraktiviteten för kommersiell lokal vid huvudentrén ökar då lokal blir mer publik. 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.

## 5. Tidplan och fortsatta åtgärder

Preliminär tidplan:

|                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Behovsanalys:                  | Kvartal 1 2022 – kvartal 1 2023 |
| Ansökan om utredningsbeslut:   | Kvartal 1 2024                  |
| Förstudie:                     | Kvartal 2 2023 – kvartal 3 2024 |
| Kalkyl                         | Kvartal 3 2024                  |
| Ansökan om inriktningsbeslut:  | Kvartal 4 2024                  |
| Godkänt inriktningsbeslut:     | Kvartal 1 2025                  |
| 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 4 2025                  |
| Produktion:                    | Kvartal 1 2026 – kvartal 3 2026 |
| Färdigställande:               | Kvartal 3 2026                  |

## 6. Förslagets ekonomiska konsekvenser

### 6.1. Investeringsutgifter

Preliminär investeringsutgift i kostnadsläge (2024-09) är totalt bedömd till 8 700 000 kronor fördelat på följande poster:

Fastighetsinvestering: 8 700 000 kronor

### 6.2. Kalkyl

Förutom traditionella kalkyler har även en kvalitetssäkring inför inriktningsbeslut skett, 2024-09-05, genom kalkylgenomgång enligt VGR:s riktlinje för kostnadsstyrning i projekt.

De största osäkerheterna är:

- Marknad
- Produktion
- Mängdosäkerheter i grundkalkyl

En handlingsplan för att hantera dessa osäkerheter har tagits fram.

Den slutkostnad som med 50% sannolikhet kommer att underskridas är 8 700 00 kr.

För projektet föreslås en budget för fastighetsinvesteringen om 8 700 00 kr.

### 6.3. Fastighetsinvestering

Investeringsbeloppet uppskattas till cirka 8 700 000 kronor i kostnadsläge 2024 september.

Avskrivningstiden är preliminärt bedömd till: 15 år.

Uppskattad utbetalningsplan fördelat per år:

| År           | Investeringsutgift (kr) |
|--------------|-------------------------|
| 2025         | 1 400 000               |
| 2026         | 7 200 000               |
| 2027         | 100 000                 |
| <b>Summa</b> | <b>8 700 000</b>        |

## 6.5. Driftekonomiska konsekvenser - 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*.

Preliminär hyra/år: 650 000 kronor

Avskrivningstid: 15 år

## 6.6. Driftekonomiska 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 2021-2025 – Hållbara resor i Västra Götaland*, där också en översiktlig ekonomisk utblick till och med 2035 tas fram för att redovisa de ökade behov av driftsbidrag som bedöms för den ambition med kollektivtrafiken som beslutas i programmet. Denna ekonomiska 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 samt utvecklingen för biljettintäkter som i sin tur också påverkar behovet av ökat driftsbidrag.

Driftskostnaden för fastighetsinvesteringen bedöms dessutom kunna hanteras inom Västtrafiks löpande prioritering om de ekonomiska förutsättningarna avviker från det som bedömts i *Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 – Hållbara resor i Västra Götaland*.

## 6.7. Övrigt

Nedlagda kostnader för förstudie: 0 kronor. Förstudien har finansieras i projekt 42153.

Uppskattad kostnad för program- och systemhandling: 1 400 000 kronor

# 7. Risker och riskhantering

## 7.1. 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.

## 7.2. Risker i tidsmässiga förutsättningar

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

Sker produktionerna samtidigt finns risk att påverka kollektivtrafikens resande för 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.

## 7.3. Risker samverkande förutsättningar

Västfastigheters samverkan med både Västtrafik, Jernhusen och Göteborgs stad kommer fortsatt, under hela projektets livslängd, spela en stor roll i projektets produktionsplanering samt produktionsskedet då resenärer levs om till grannfastigheten.

## 7.4. 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.



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

## **7.5. Risker i produktionsplanering**

Att utföra kapitel 4 under pågående kollektivtrafikverksamhet kommer vara ett stort störningsmoment för både resenärer, besökare och personal.

Västfastigheters samverkan med både Västtrafik, Jernhusen och Göteborgs stad kommer fortsatt, under hela projektets livslängd, spela en stor roll för projektets framdrift.

## **7.6. 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 föra en dialog med Göteborgs stad och Jernhusen om bygglovshandlingarna.

## **8. Handlingsalternativ**

### **8.1. Utbyggnad av entré mot Nordstan**

En utbyggd entré mot Nordstan för att bygga bort utomhuskorridoren och på så vis flytta ut entrén till Nils Ericsonsplatsen har diskuterats men avslagits då marken ägs av Jernhusen.

### **8.2. Mindre anpassning av portaler i entréer**

Dialog har förts att bevara de befintliga granitportaler 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 för att kunna återbrukas.

## 9. Organisation och deltagare

### Projektgrupp

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

### Styrgrupp

|                      |                 |                         |
|----------------------|-----------------|-------------------------|
| Fastighetsutvecklare | Västfastigheter | Jennifer Olsson         |
| Fastighetsutvecklare | Västfastigheter | Frida Lindvall          |
| Projektledare        | Västfastigheter | Emma Westerberg         |
| Arkitekt             | Västfastigheter | Maria Heldtander Seeman |
| Fastighetsförvaltare | Västfastigheter | Rickard Stenqvist       |
| Enhetschef           | Västfastigheter | Fredrik Sundaeus        |
| Områdeschef          | Västfastigheter | 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      |
| Kalkylator  | CA    | Mehran Fahraj       |

## 10. Bilagor: underlag, ritningar, illustrationer, skisser m.m.

### Framtagna underlag

- Kalkylgenomgång, Västfastigheter, 2024-09-08
- Grundkalkyl, CA Consultadministration AB, 2024-08-14
- 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, 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 gestaltningsprogram, 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**

- Behovsanalys, Teknisk statusbedömning och kommande lokalbehov Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter och Västtrafik, 2022-03-18
- Fastighetsutvecklingsplan, Nils Ericson Terminalen, Västfastigheter, 2020-05-29
- 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
- Rapport, Angöring Nils Ericson Terminalen – sammanställning alternativ för utformning av in- och utfart i norr, Atkins och Västtrafik, 2014-01-29