

Handläggare
Jonida Qureshi
08-508 87 535

Till
Trafiknämnden
2020-12-10

Hinder på Wahrendorffsgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Hinder på Wahrendorffsgatan till en investeringsutgift om ca 14 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Caroline Quistberg
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av hinder på Wahrendorffsgatan till en investeringsutgift av 14 mnkr.

Wahrendorffsgatan är en central gata i Stockholm där bland annat Stockholms stora synagoga och Judiska församlingens hus är beläget. Polismyndigheten har bedömt att det finns en förhöjd hotbild mot judiska intressen till följd av det starka symbolvärdet.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 87 535
Växel 08-508 27 200
jonida.qureshi@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Syftet med projektet är att minska sårbarheten för terroristattentat mot Judiska församlingen genom att skapa och upprätthålla ett skalskydd på Wahrendorffsgatan.

Trafikkontorets åtgärdsförslag minskar sårbarheten för terroristattentat mot Judiska församlingen genom att anlägga två pollarrader på Wahrendorffsgatan. Pollarradernas placering och säkerhetsklassificering är avvägda utifrån säkerhet, genomförbarhet och framkomlighet.

Ett inriktningsbeslut om hinder fattades i augusti 2020. Därefter har kontoret arbetat vidare med projekteringen av pollarna och ett förfrågningsunderlag. De utgifter som hittills förbrukats i projektet har finansierats med trygghetsmedel ur stadens centrala medels reserv. Kontoret har gjort en ny ansökan om trygghetsmedel för att finansiera projektets entreprenadkostnader. Projektets byggstart planeras till våren 2021 och bedöms pågå under hela 2021.

Bakgrund

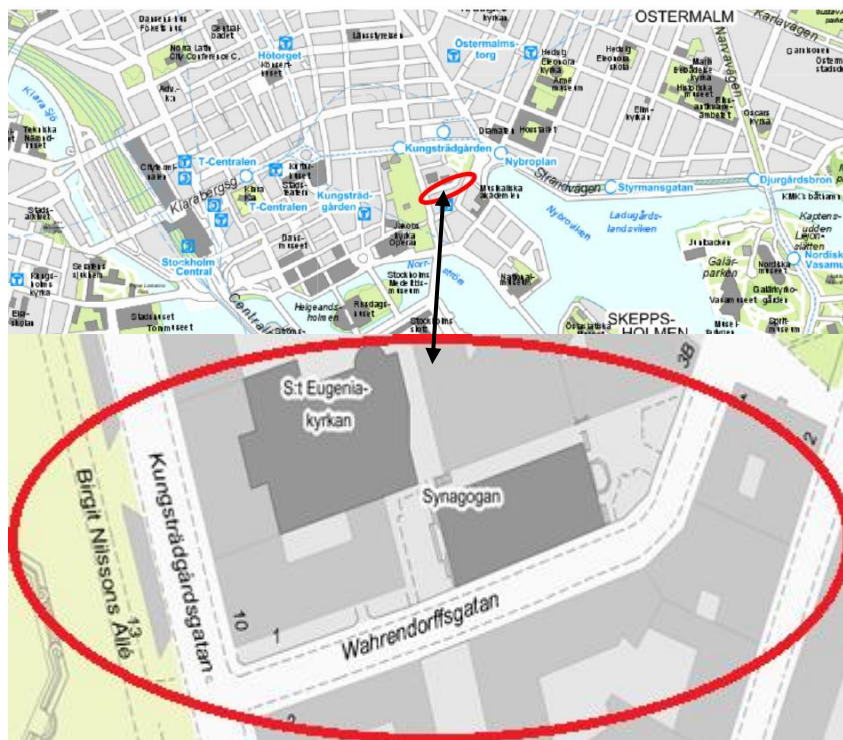
Judiska församlingen har under ett flertal år påtalat behovet om ett ökat skalskydd på Wahrendorffsgatan till både trafikkontoret och polisen. Trafikkontoret tydliggjorde i ett tjänsteutlåtande år 2015 att en avstängning på grund av säkerhetsrisk är en bedömning som måste göras av polisen och att judiska församlingens hotbild måste bedömas av polisen i dialog med församlingen, se bilaga 1.

Polismyndigheten har i sin tur år 2016 tydliggjort att de inte gör några hotbilsbedömningar i dialog med det skyddsobjekt som bedömningen avser, men har genom mailväxling och muntliga samtal fått in information från Judiska församlingen, se bilaga 2.

År 2018 lämnade polismyndigheten ett nytt utlåtande gällande hotbilden, *Hotet mot judiska intressen i region Stockholm*, löpnummer 2018-33. Utlåtandet är sekretessbelagt men i utlåtandet står det:

”Inom ramen för denna hotbild finns ett potentiellt förhöjt hot mot judiska intressen med anledning av det starka symbolvärdet. Det starka symbolvärdet medför ett förhöjt hot trots en avsaknad av konkreta angreppsplaner.”

Med utgångspunkt i utlåtandet från polismyndigheten skapades en gemensam grund att stå på i efterföljande diskussioner. På Wahrendorffsgatan i centrala Stockholm ligger Stockholms stora synagoga och Judiska församlingens hus, se figur 1. Med anledning av det starka symbolvärdet föreslog trafikkontoret, utifrån samråd med stadsledningskontoret, åtgärder i form av fasta och rörliga pollare som försvårar för terrorister att genomföra attentat på Wahrendorffsgatan.



Figur 1. Översiktskarta över Wahrendorffsgatan. Röda markeringen visar Wahrendorffsgatans läge på Norrmalm.

I augusti 2020 godkände trafiknämnden ett inriktningsbeslut som gav trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planeringen för hinder på Wahrendorffsgatan. I inriktningsbeslutet föreslogs vidare utredning av åtgärdsförslag där två pollarrader placeras ut på Wahrendorffsgatan, en mot Kungsträdgårdsgatan och en mot Berzelii park, se figur 2.



Figur 2. Översiktsritning som visar föreslagna pollarrader i röda markeringar på Wahrendorffsgatan.

I inriktningsbeslutet bedömdes projektets totala utgift till 14 mnkr.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans med stadsledningskontoret och samråd har hållits med berörda verksamheter och fastighetsägare på Wahrendorffsgatan.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att minska sårbarheten för terroristattentat mot Judiska församlingen genom att skapa och upprätthålla ett skalskydd på Wahrendorffsgatan. Målet är att skyddet för människor, information, funktioner och anläggningar ska vara starkt nog att människor ska känna sig trygga, säkra och fria i samhället. De skyddsåtgärder som vidtas ska vara väl avvägda och bevara en rimlig tillgänglighet.

Befintlig situation

Judiska församlingen

På Wahrendorffsgatan ligger Judiska församlingen och Stockholms stora synagoga. Judiska församlingen har drygt 4 300 medlemmar och besöksantalet till Judiska församlingens fastigheter på Wahrendorffsgatan varierar.

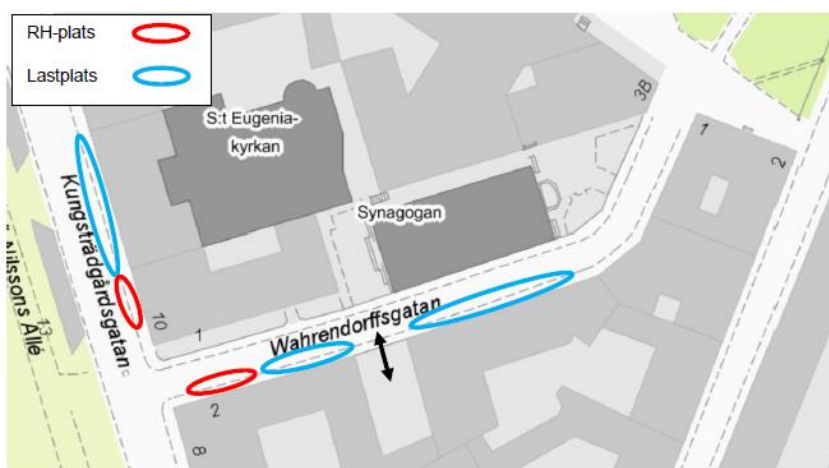


Figur 3. Bild på Wahrendorffsgatan, Stockholms stora synagoga till vänster i bild.

Trafik

På återvändsgatan Wahrendorffsgatan finns utöver Judiska församlingen en rad andra fastigheter. Fastigheterna längs med gatan är beroende av att den är öppen och framkomlig. En vanlig vardag sker ett flertal leveranser på gatan och det är därför angeläget att den fortsätter vara öppen för trafik.

Angöring är tillåten på gatans södra sida. Där finns två lastplatser samt två parkeringsplatser för rörelsehindrade. Det finns även ett parkeringsgarage under en fastighet, se figur 3.



Figur 4. Karta som visar Wahrendorffsgatan och Kungsträdgårdsgatans lastplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade.

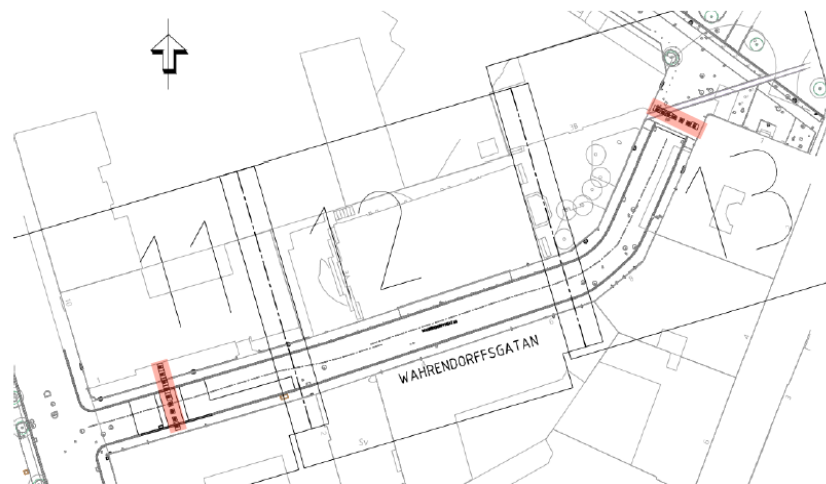
Sammantaget finns det ett stort behov av att trafiken på Wahrendorffsgatan fungerar även framöver då flera verksamheter och fastighetsägare använder gatan för både person och godstransporter. Trafikkontoret har haft en dialog med alla berörda parter.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret har utgått från Sveriges kommuner och regioners (SKR) handbok *Skydd mot fordonsattacker* och har samrått med stadsledningskontoret vid val av skyddsåtgärder. Åtgärdsförslaget ska stå emot ett fordon om 2,5 ton i 48 km/h och får maximalt ha ett mellanrum på 1,2 meter mellan pollarna. Om pollarna hade projekterats för att stå emot fordon i högre hastigheter eller tyngre fordon hade en omfattande ledningsflytt krävts, vilket hade fördyrat projektet och påverkat genomförbarheten.

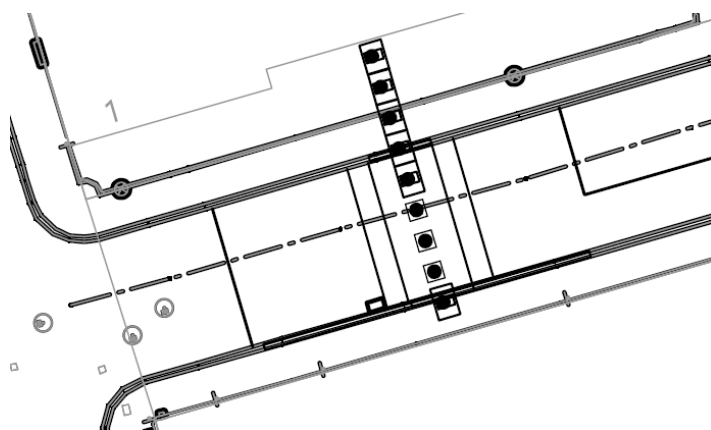
Pollarna är placerade i närheten av korsningar, vilket gör att fordon inte har möjlighet att accelerera till en hög hastighet. Säkerhetsklassificeringen är avstämd med stadsledningskontoret. Trafikkontoret har studerat olika alternativa placeringar av hinder för att skydda Judiska församlingen och rekommenderade ett åtgärdsförslag vilket redovisades i det antagna inriktningsbeslutet. Kontoret har arbetat vidare med projektering av åtgärderna inför detta skede samt startat arbetet med att inrätta nödvändiga avtal.

Enligt åtgärdsförslaget som trafikkontoret valt att gå vidare med placeras två pollarrader ut, en mot Kungsträdgårdsgatan och en mot Berzelii park, se figur 5. I den föreslagna pollarraden närmast Kungsträdgårdsgatan görs en upphöjning av gatan för att tillskapa mer utrymme mot befintliga ledningar och för att minska mängden dagvatten som leds till de höj- och sänkbara pollarna. Marken vid den föreslagna pollarraden närmast Berzelii park är redan upphöjd från gatan, ingen ytterligare upphöjning behövs för att uppnå samma effekt.

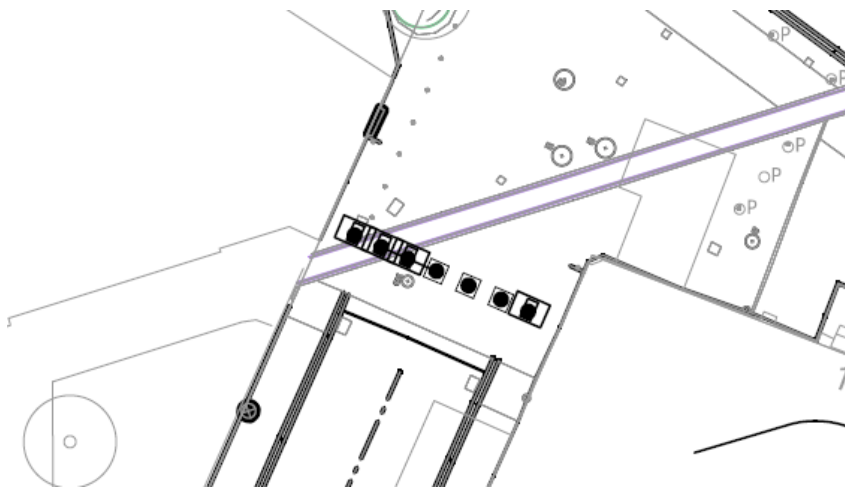


Figur 2. Översiktsritning som visar föreslagna pollarrader i röda markeringar på Wahrendorffsgatan.

För att trafiken på Wahrendorffsgatan ska påverkas så lite som möjligt har trafikkontoret studerat olika alternativ gällande antalet höj- och sänkbara pollare och dess exakta placering. Utifrån större fordons sveprörelser och framkomlighet samt för att två personbilar ska kunna mötas föreslås tre höj- och sänkbara pollare i respektive pollarrad och totalt tio fasta pollare. Pollarnas föreslagna placering är den som bedöms mest lämplig utifrån framkomlighet och befintliga ledningar i gatan, se figur 6 och figur 7.



Figur 3. Ritning som visar föreslagen pollarrad närmast Kungsträdgårdsgatan, varav tre pollare är höj- och sänkbara.



Figur 4. Ritning som visar föreslagen pollarrad närmast Berzelii Park, varav tre pollare är höj- och sänkbara.

Utifrån rådande omvärldsläge är de höj- och sänkbara pollarna tänkta att vara nedfällda i normalfallet. Trafikkontoret har uppgifter gällande hur ofta pollarlägena behöver vara i uppfällt läge och gör bedömningen att detta inte är problematiskt. Redan idag informerar Judiska församlingen i god tid övriga fastighetsägare på Wahrendorffsgatan när gatan behöver stängas av med hjälp av polisen. Vid ett förändrat omvärldsläge kan dock normalfallet förändras, vilket skulle kunna innebära att pollarna är i uppfällt läge. Trafikkontoret har för avsikt att teckna nyttjanderättsavtal med Judiska församlingen gällande drift, underhåll och styrning av pollarna.

Avvägningar

Åtgärdsförslaget minskar sårbarheten för terroristattentat mot Judiska församlingen genom att anlägga två pollarrader på Wahrendorffsgatan. Pollarradernas placering och säkerhetsklassificering bedöms väl avvägda utifrån säkerhet, genomförbarhet och framkomlighet. Åtgärdsförslaget följer SKR:s handbok *Skydd mot fordonsattacker* och är samrätt med stadsledningskontoret.

Konsekvenser

Åtgärdsförslaget leder till följande konsekvenser:

- Två fasta pollare anläggs inom Jernkontorets fastighet för att säkerställa skydd på hela gatans bredd mellan husfasader, vilket Jernkontoret accepterat. Det kommer att upprättas avtal mellan staden och Jernkontoret gällande de två fasta pollarna.

- För att pollarna ska upprätthålla säkerhetsnivån får pollarna enligt SKR:s handbok och tillverkare maximalt ha ett mellanrum om 1,2 meter. Detta mått leder till att de allra bredaste lastcykelmodellerna inte kommer mellan pollarna vid upphöjt läge när gatan är avstängd vid vissa tillfällen under året.
- Två parkeringsplatser för rörelsehindrade på Wahrendorffsgatan behöver flyttas till Kungsträdgårdsgatan norr om korsningen med Wahrendorffsgatan. För att rymma dessa behöver lastplatsen på Kungsträdgårdsgatan kortas ned från 30 till 18 meter.
- Med tre höj- och sänkbara pollare kan två personbilar mötas, men om en lastbil passerar pollarraden kommer den inte att kunna möta ett fordon.
- Befintlig lastplats längst västerut på Wahrendorffsgatan kortas ned från 22 till 12 meter. Detta för att alla fordon ska komma fram även om det står någon och lastar och lossar på lastplatsen.
- De höj- och sänkbara pollarna är i nuläget planerade att vara i nedsänkt läge som standard och endast höjas vid behov. I ett förändrat omvärldsläge finns risk att de höj- och sänkbara pollarna är i uppfällt läge som standard. Det skulle innebära att fordonstrafik som ska köra in på Wahrendorffsgatan måste ansöka om tillträde hos trafikkontoret. Trafikkontoret har för avsikt att teckna avtal med Judiska församlingen gällande drift, underhåll och styrning av pollarna.

Påverkan under byggtiden

Då Wahrendorffsgatans gatubredd är begränsad och schakterna för åtgärder på ledningar blir djupa kommer det kräva avstängning för motorfordonstrafik och cykel vid utförandet. För att möjliggöra angöring till fastigheterna kommer ett pollarläge i taget att anläggas. Vid uppförande av pollarna närmast Berzelii park kommer gatan fungera som idag, dvs som en återvändsgata med in-/utfart från Kungsträdgårdsgatan. Vändzonen kommer att försvinna och leveransfordon kommer få backa ut från gatan. Vid anläggandet av pollarraden närmast Kungsträdgården kommer trafik att tillåtas från Raoul Wallenbergs torg. Gående kommer

kunna passera respektive plats men cyklister hänvisas till cykelbanan på Arsenalsgatan för att ta sig till eller från Kungsträdgårdsgatan.

Jämställdhet

De planerade åtgärderna på Wahrendorffsgatan bedöms öka tryggheten för besökare till Judiska församlingen men också för gående och cyklister som passerar eller uppehåller sig på Wahrendorffsgatan.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Tidplan

Aktivitet	2020	2021	2022
Genomförandebeslut	X		
Projektering	X		
Upphandling		X	
Entreprenad		X	

Detaljprojektering av de föreslagna åtgärderna har utförts under sommaren och hösten 2020. Mindre detaljer i projekteringen återstår innan entreprenadupphandling kan genomföras. Upphandling planeras till januari/februari 2021 med planerad byggstart till april 2021. Färdigställande av markarbeten sker till hösten 2021 och under senhösten färdigställs installationsarbeten för pollarstyrning.

Då åtgärderna för att skydda befintliga ledningar under pollarna kräver att gatan stängs av för fordonstrafik kommer utförandet att ske i två större etapper, en för varje pollarläge.

Ekonomi

I inriktningsbeslutet beräknades utgiften till 14 mnkr baserat på systemhandlingen. Den nu framtagna kalkylen baseras på en detaljprojektering av gatuåtgärder och systemhandling för installationsarbeten. Projektets totala investeringsutgift har nu beräknats till 14 mnkr och fördelas enligt nedanstående tabell:

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	0,7	0,3	1,0
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,3	2,7	3,0
Entreprenad	0	9,5	9,5
Index	0	0,6	0,6
Summa utgifter	1,0	13,1	14,1
Inkomster		-0,1	-0,1
Summa inkomster		-0,1	-0,1
Netto	1,0	13,0	14,0

De utgifter som hittills förbrukats i projektet har finansierats med trygghetsmedel ur stadens centrala medels reserv. Kontoret planerar även att ansöka om trygghetsmedel för att finansiera projektets entreprenad.

Av entreprenadutgiften utgörs ungefär hälften av åtgärder på befintliga ledningar som går i gatan idag. Större åtgärder görs för Stockholm Vatten och Avfalls AB:s befintliga huvudvattenledning och servisledningar, Gasnätet i Stockholms ledningar flyttas på del av sträckan. Mindre åtgärder görs på Ellevios, Skanovas och Stockholm Exergis ledningar.

Kontoret har tittat på alternativet att anlägga sidogående pollare istället för upp-/nedåtgående i syfte att minska utgifterna då dessa inte grundläggs lika djupt. De flesta åtgärderna på ledningarna kvarstår dock vid en sådan lösning och inköpet av sidogående pollare är dyrare än för höj-/sänkbara, varför en sådan lösning inte ger lägre utgifter. Dessutom är normalläget för dessa pollare i nedsänkt läge och då tar höj-/sänkbara pollare mindre plats i gaturummet.

Projektet uppskattas innebära öknings av drift- och underhållskostnaderna i förvaltningsskedet om 50 tkr årligen,

främst till följd av de sex höj- och sänkbara pollarna som kommer anläggas enligt åtgärdsförslaget.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,7 mnkr från och med år 2022.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Kontoret har identifierat följande större risker:

- Befintliga ledningars läge är osäkert då flertalet av dem är gamla. Kontoret har tagit höjd för detta genom att åtgärderna innefattar framschaktning för lokalisering av alla ledningar i gatans bredd. Eventuellt kan ytterligare ledningsflyttar bli aktuellt om läget avviker mycket från de underlag som kontoret haft tillgång till under projekteringen. Kontoret har tagit höjd i riskpåslag.
- Angöring till fastigheter längs gatan kommer under byggtiden att vara sämre än normalt. Detta är inget som kan förhindras men kontoret har informerat berörda och ytterligare informationsinsatser kommer att göras.

Slut

Bilagor

1. Stäng av Wahrendorffsgatan för biltrafik. Svar på skrivelse från trafiknämnden
2. Yttrande över hot mot synagogan på Wahrendorffsgatan