

BILAGA 1

Exploateringskontoret Dnr E2009-400-00676

Stadsbyggnadskontoret Dnr 2005-08976-54

Trafikkontoret Dnr T2009-400-01119

SLUSSEN

UTVÄRDERING AV ARKITEKTUPPDRAK



Kontaktuppgifter

Mårten Frumerie

Projektledare

Exploateringskontoret

076-122 62 39

+46 (0)8 508 262 39

marten.frumerie@expl.stockholm.se

Martin Schröder

Planarkitekt

Stadsbyggnadskontoret

076-122 66 28

+46 (0)8 508 266 28

martin.schroder@sbk.stockholm.se

Andreas Burghauser

Bitr. projektledare

Trafikkontoret

076-122 66 29

+46 (0)8 508 266 29

andreas.burghauser@tk.stockholm.se

Innehållsförteckning

Inledning

Redovisning av arkitektförslagen

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement	8
BIG	12
Foster+Partners och Berg Arkitektkontor	16
Nyréns Arkitektkontor	20
Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter	24

Utvärdering

Stadsbyggnad och stadsbild	30
Stadsliv	32
Kulturhistoria	34
Trafik och tillgänglighet	35
Luft- och bullermiljö	36
Genomförandefrågor	37
Drift och underhåll	39
Ekonomi	40

Ställningstagande

Ställningstagande för de fem arkitektförslagen	44
Förslag till fortsatt arbete	49

Inledning

Under 2007 genomfördes programsamråd för förslag till ny utformning av Slussen. I samrådet presenterades två alternativa lösningar för utformning, dels Nya Slussen som var en utveckling av det vinnande förslaget från tävlingen 2004 framtaget av Nyréns Arkitektkontor, dels Nybyggt bevarande framtaget av White Arkitekter. Det sistnämnda syftade till att i princip återuppbbygga den klöverbladsprincip som dagens Slussen är utformad kring.

Stadsbyggnadsnämnden fattade efter genomfört programsamråd beslut att förslaget Nya Slussen ska ligga till grund för den framtida gestaltningen och utformningen av Slussen. Man önskade dock få bredare belyst hur Slussen i framtiden kan gestaltas med Nya Slussen som grund. Med anledning av detta gav kontoren fem olika arkitektkontor i uppdrag att under 2008 ta fram förslag på hur Slussen skulle kunna gestaltas.

I uppdraget fanns vissa programförutsättningar som uppdragstagarna skulle lösa. Kontoren redovisade att uppdragstagarna i huvudsak skulle följa den trafiklösning som fanns i det vinnande förslaget från 2004 (framtagen av Tyréns). Man skulle också ta hand om den framtida ökade avbördningen från Mälaren samt redovisa hur man kan tillskapa attraktiva mötesplatser och tillvarata de platsspecifika karaktärer som Slussen har.

Trafiklösningen, som i framtiden ska ha en kapacitet motsvarande flödet genom platsen i början av 2000-talet, innebär att dagens trafikytor kan minskas. Kapaciteten i den nuvarande anläggningen är nästan dubbelt så stor jämfört med det i framtiden dimensionerande flödet. Detta innebär att all biltrafik mellan Södermalm

och Gamla stan kan koncentreras till ett stråk i Skeppsbrons förlängning. Munkbron ansluts till Skeppsbron i en trevägskorsning i Gamla stan. Vidare kopplas ramper från Skeppsbron till Stadsgården i ett undre plan, under torgnivån på Södermalm. Detta är en lösning som är den samma i alla fem förslagen.

Slussen är stadens näst mest använda kollektivtrafikknutpunkt. Idag finns flera brister, framför allt vad gäller bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna. Buss-terminalens läge och utformning var också en given förutsättning som gavs till arkitekterna.

Vidare har också de fem förslagsställarna haft att inrymma en handelsplats inom projektet, och då helst i anslutning till kollektivtrafiken, i överensstämmelse med en tidigare gjord markanvisning.

Eftersom det, utöver handelsplatsen, inte fanns ett tydligt innehållsmässigt program för uppdraget har staden således fått in fem förslag som i utformning och innehåll ser ganska olika ut.

De fem arkitektkontor som har haft uppdraget att studera Slussens framtida gestaltning är Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement, BIG, Foster+Partners och Berg Arkitektkontor, Nyréns Arkitektkontor samt Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter. I den följande texten kallas kontoren för enkelhetens skull Nouvel, BIG, Foster, Nyréns samt Wingårdhs.

Denna bilaga redovisar de fem förslagen, en utvärdering av dessa samt ett sammanvägt ställningstagande för respektive förslag.





Redovisning av arkitektförslagen



Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget vill markera Gamla stan och Södermalm som två öar samt tydliggöra Södermalms förkastningsbrant. Genom att ta bort yta, snarare än att lägga till, vill förslaget vidga avståndet emellan öarna och skapa större ytor vid och en bättre koppling mot vattnet. Man frilägger kajerna på bägge sidor för fotgängare och överdäckar och bebygger de befintliga broarna för att addera verksamheter.

Förslaget binder samman Gamla stan och Södermalm genom tre broar; Skeppsbrons förlängning, tunnelbanebron och Centralbron. Bilbron startar på Skeppsbron och reser sig som en ny bro i tre nivåer. Den första nivån innehåller bil-, gång- och cykeltrafik där sidorna är öppna för kontakt med vattnet medan den andra våningen är en fortsättning av Skeppsbrons promenadstråk med butiker i två våningar. Bron blir en gågata med butiker med förebild från Ponte Vecchio över floden Arn i Florens. Den övre nivån ligger på en nivå över Ryssgården och landar på taket av dagens tunnelbanenedgång. När bilbron lyfter från Skeppsbron mot Södermalm vrider den sig också västerut och visar på så sätt att kajlinjen inte fortsätter i bron utan fortsätter vidare mot Munkbrohamnen och tydliggör Gamla stan som en ö.

Tunnelbanebron överdäckas och en ny koppling mellan Södermalmstorg och Gamla stan uppstår som en promenad för kulturella verksamheter, internetcafé eller liknande – stadens vardagsrum. Ovan Centralbron föreslås en parkanläggning med bland annat fotbollsplan och joggingspår. Parken planteras med en lägre växande vegetation som ramar in aktiviteterna samtidigt som den inte döljer utsikten. Parken avslutas i en byggnad mellan Riddarholmen och Gamla stan som föreslås vara en sportarena med t.ex. inglasad skridskobana som kan nyttjas året runt. Längs brons västra sida föreslås vindsnurror för att pumpa upp vatten som sedan skall falla ned på alla föreslagna broars sidor och likt ett vattenfall avskärma ljudet från bilar och tunnelbana. På södermalmssidan, mellan Centralbron och tunnelbanebron, däckas Söderleden över med en konferensanläggning och ovan den en ny park.

Stadsgårdsleden är tillbakadragen mer söderut jämfört med trafiklösningen som utgjort underlag till uppdraget. Vägen är heller inte upplyft över bussterminalen utan går i kajnivå och passerar under bussterminalen som är upplyft. Anledningen att lyfta upp bussterminalen ovan stadsgårdsleden är att ge en mer gen trafikförlösning samt att kunna flytta trafikleden mer söderut för att skapa större yta vid vattnet för fotgängare. Bussterminalen blir en fristående byggnad, här föreslagna som en mjukt rundad form, som en lägre volym framför



KF- och Glashuset då de enligt förslaget representerar Södermalms förkastningsbrant.

Södermalmstorg och Ryssgården får ett helt nytt utseende genom att nya platser och kopplingar skapar flera olika nivåer. Från den befintliga tunnelbanans tak, där förlängningen från Skeppsbron landar kan man ta sig via en trapp ned till gatan i förlängningen av Peter Myndes Backe. Där kan man dels gå över Ryssgården som bara finns som en överdäckning av tunnelbanebron med Stadsmuseums gård på en lägre nivå och på den andra sidan en trappa ned till Söder Mälarstrand. Trappan fortsätter under Hornsgatan ned mot vattnet och längs dess väg föreslås torghandel på avsatser. Stadsmuseums gård får då en visuell koppling genom de uppglasade sidorna på tunnelbanan ut mot Saltsjön mellan bilbron och bussterminalen.

Längs Södermalmskajen och under bussterminalen skapas en marknad för mindre affärer i direkt anknytning till kajen. I Götgatans förlängning föreslås en park som binder samman ytorna framför Hilton hotell, som har expanderat ut över trafikleden, och tar vid där den nya parken i Centralbron möter förkastningsbranten. Intentionen med Centralbrons gröna överdäckning tillsammans med den nyanlagda parken vid Södermalmstorg är att förstärka den gröna förkastningsbranten och sett ur ett större perspektiv sammanbinda den med Mose-

backes höjder och Katarinaberget och på så sätt överbrygga den bebyggda Slussen.

Själva slussfunktionen blir som en fristående slusskanal placerat i ett vattenfall över en reglerbar kant. Slussen kan endast nås från land för reparation och skötsel via bilbron. Över Slussen föreslås två lägre broar för fotgängare och längs kajen föreslås pråmar på vattnet för cykelparkering.

En fristående teaterscen, byggd som en flyttningsbar pråm, placeras i Saltsjön. Byggnaden innehåller två scener där sittningen bildar de utskjutande formerna. De två salarna innehåller 200 respektive 400 platser och överst i byggnaden finns repetitionssalar.

Bilder

1 Flygvy mot norr.

2 Situationsplan.



Bilder

1 Överbyggnaden på Skeppsbrons förlängning från Gamla stan till Södermalm. Munkbron till vänster.

2 Loungen; överdäckningen av tunnelbanebron.

3 Överdäckningen på Centralbron föreslås vara ytor för rekreation och sport.

4 Skeppsbrons förlängning över slussen med vattenridåer som skiljer biltrafiken från gång- och cykelbanan utanför.

5 Vy från Saltsjön med scenbyggnaden i bildens mitt





BIG

Förslaget skapar ett näs över vattnet och via ramper gena vägar mellan Gamla stan och Södermalm. På ramperna kan platser skapas vid entréer in under näset och handelsplatsen, tunnelbanan och bussterminalen. De två föreslagna byggnaderna har bägge ett publikt program och är placerade för att skapa flera mindre, intima rum mot söder som en kontrast till de stora ytor på näset.

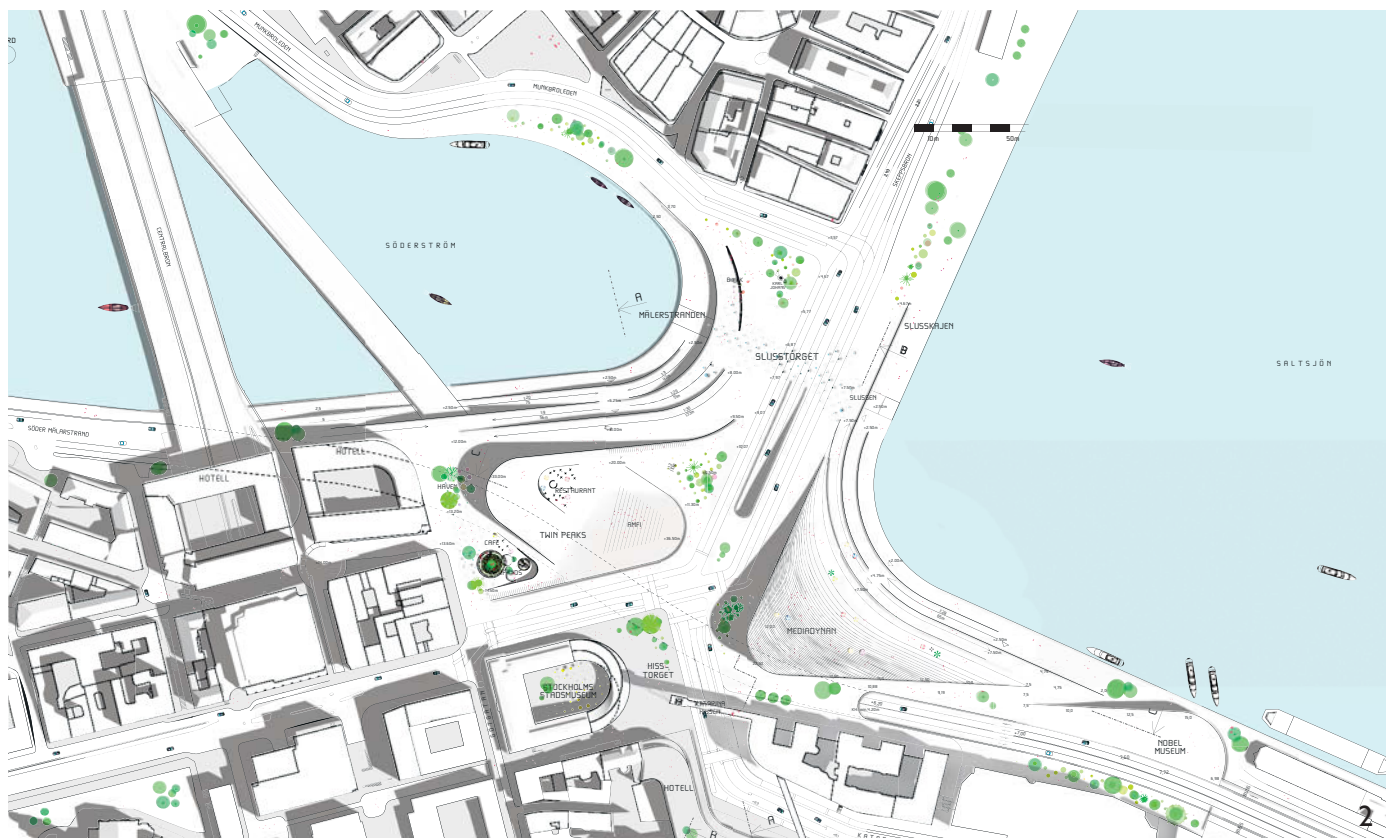
Förslaget bygger på att kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan formas som ett näs där kajerna på Södermalm och Gamla stan får en mjukare linjeföring som övergår i ramper som leder bil, cykel och fotgängare över vattnet. In under näset ges möjlighet att skapa nya lokaler i närhet till slussen och de kajer som finns på bägge sidor samt entréer till gallerian, bussterminal och tunnelbanestation. Platser ovanpå näset kan bildas i olika lägen beroende på var man förlägger entréer in till de lokaler som ligger i anslutning till de undre nivåerna vid näset. På näset kan också platser med goda sol-lägen skapas.

De två byggnaderna består bägge av publika verksamheter såsom konsert- och teateranläggning, konferens, bibliotek och liknande. Byggnadernas form har givits en mjuk linjeföring som återfinns i kajlinjen men skall

inte ses som en definitiv utformning utan som ett gestaltungs-koncept. Byggnadernas tak föreslås kunna utformas till att bli publika platser som kan skapa nya utblickar över staden och vattnet. Platserna ska då kopplas till byggnadernas inre funktion och kan t.ex. vara utomhusscener och café/restauranger.

Den föreslagna bebyggelsen fortsätter inte den traditionella stenstadens rutnätsmönster på Södermalm utan föreslås vara två strategiskt placerade solitärer för att bevara viktiga utblickar och skapa nya intima stadsrum. Genom byggnadernas placering blir Ryssgården ett inre intimare rum och ytorna vid näset det större fria rummet såsom den större delen av Slussen är idag.

Ytterligare ett mindre torg skapas i förlängningen av Götgatan med god utblick över Gamla stan. Näsets övre del blir en större yta med överblick över Saltsjön och Mälaren där ramperna på lägre nivåer även ger god kontakt med vattnet. Längs Stadsgårdskajens östra sida läggs nya byggnader ovanpå bussterminalen för kulturellt eller kommersiellt ändamål i en lägre skala. Stadsmuseum får en utbyggnad där byggnadens gavlar binds samman i en halvcirkel som främst är en kommunikationsgång för en bättre inre kommunikation. Halvcirkeln lyfter sig ovan Ryssgården och bildar en entré ned till stadsmuseums gård.



Katarinahissen föreslås vridas 90 grader åt väster för att landa på Ryssgården. Anledningen är att byggnaden på Stadsgårdskajen ska kunna placeras närmare Katarinavägen och genom en förträngning av gaturummet tydliggöra Ryssgården som ett eget stadsrum. Hissens placering blir enligt förslagsställarna även på detta sätt mer funktionell då den landar mycket centralt mellan den nya bussterminalen och tunnelbanestationen. En gen och direkt koppling skapas då mellan Stadsgårdskajens lägsta nivå +2 med kollektivtrafiken och Mosebackes högre nivå +40 meter över havet.

En koppling mellan Ryssgården och Mosebacketorg föreslås genom att Thor Modéns trappor byggs om till en ny byggnad som uppförs ovanpå den befintliga tunnelbanestationen utformad med ramper och trappor.

Bilder

1 Vy från Saltsjön.

2 Situationsplan.





Bilder

1 Vy mot Södermalm från Kornhamnstorg.

2 Flygvy.

3 Ryssgården sedd från ovan med den vridna Katarinahissen som kragar över Katarinavägen. Bakom Katarinahissen syns den föreslagna tillbyggnaden av Stadsmuseet.

4 Föreslagen bebyggelse framför KF-huset.

5 Vy från näset som tecknar övergången mellan Gamla stan och Södermalm. Scenbyggnaden till höger och Mosebacke i bildens fond.

6 I anslutning till slussenfunktionen föreslås publika lokaler. Håltagningar i taket skapar ljusintag till den annars överbyggda miljön.





Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Stora kajpromenader, ett torg på södermalmsidan, en bro för bilar och cyklar samt flera gångbroar skapar i detta förslag nya platser vid vattnet och öka närvaron av vattenrummet. Den nya bebyggelsen på Södermalm följer den traditionella rutnätsstaden och stadsfronten placeras framför Stadsgårdsleden för att skapa en tydlig front mot vattnet. Skalan ska hållas ned för att den bakomliggande topografin och bebyggelsen på Södermalm ska göras synlig.

Förslagsställarna skapar flera broar dels en separat bro främst för cykel-, bil- och kollektivtrafik över Slussen dels en lägre rak gångbro på östra sidan. På den västra sidan ytterligare en bro med en extra utformad ”knot”. Gångbron på västra sidan delar sig i två broar från det gemensamma landfästet i Gamla stan och landar på södermalmssidan i två olika lägen, ett mer västerut och på en högre nivå och ett andra mer österut på den lägre kajnivån. ”Knoten” syftar till att skapa utsiktspunkter där gångvägen svänger tillbaka och höjer sig över de befintliga väg- och järnvägsbroarna för att skapa vyer mot Saltsjön och Riddarfjärden. Via den lägre gångbron, öster om bilbron, eller via den östra av knutens två broar når man entrén till bussterminalen och tunnelbanan via den föreslagna gallerian.

Längs kajen på södermalmssidan skapas ett större promenadstråk med planteringar mellan Centralbron och tunnelbanebron medan utformningen på den östra sidan är av tydlig kajkaraktär. Mellan broarna längs kajpromenaden på södermalmsidan föreslås ett stort evenemangstorg. Torget, som i sin storlek är jämförbart med Mariatorget, ligger placerat mellan och under ”knoten” och den nya bilbron. Det större evenemangstorget möter stadsfrontens fasader med mindre butiker och öster om bilbron finns en direkt koppling in till gallerian och kollektivtrafik.

På södermalmssidans övre nivå skapas två torg; ett utsiktstorg mellan Centralbron och tunnelbanan samt ett nytt Södermalmstorg med koppling till bron över vattnet till Gamla stan. Torget föreslås trädplanteras och här placeras även statyn av Karl XIV Johan. Kopplingen över det nya Södermalmstorg mot Stadsmuseum och Götgatan föreslås vara en gemensam trafikyta för cyklister, gående och biltrafik liknande den lösningen som finns vid Nybroviken och Raul Wallenbergs torg.

Mellan KF- och Glashusen och den nya bebyggelsen mot vattnet föreslås en mindre stadspark och i förlängningen av den en trappa ned till Stadsgårdskajen. Ett gångstråk är placerat i fronten längs kanten som binder samman ytorna vid Hilton hotell med den nya bebyggelsen framför Glashuset. Vid Munkbrohamnen



breddas kajen för att ge plats åt sittande och flanerande människor.

Stadsfronten är framflyttad över Stadsgårdsleden för att täcka över trafiken samt skapa verksamheter i fasaden mot vattenpromenaden. Det finns också möjlighet att ta sig upp respektive ned via trappor och hissar. Stadsstrukturen föreslås utformas som kvartersmönster för att enkelt följa den befintliga strukturen på Södermalm och genom sin mångsidighet kunna innehålla alla typer av verksamheter; kontor, handel, bostäder osv. Byggnadernas höjd föreslås bli i paritet med omkringliggande byggnader för att låta Söders höjder avteckna sig bakom denna tydliga front mot vattnet.

Stadsmuseum föreslås få en tillbyggnad på Ryssgården som en pendang med ett glastak dem emellan för att skapa en klimatiserad innergård. Den idag norra tunnelbaneentrén, från bussar och Saltsjöbanans terminal, ersätts med en ny entré på Södermalmstorg via stadsmuseums tillbyggnad med rulltrappor ned i den överglasade gården. Gården blir ett inre torg i två nivåer med god koppling till Stadsmuseum. Katarinahissen ersätts med en ny hiss med en större restaurang som ett nytt landmärke.

Bussterminalen är annorlunda utformad från Tyréns förslag då den är i två våningar. Den lägre nivån, som

rymmer s.k. tidsreglering av bussarna, ligger under vattennivån medan den övre ligger på kajnivån. Den undre nivån rymmer således inga passagerarytor.

Avbördningen av vatten från Mälaren till Saltsjön utformas såsom vid Norrström med ett naturligt fall över en reglerbar kant. Slussfunktionen utformas som en smal ränna som endast kan nås för reparation och skötsel.

Bilder

1 Flygvy från nordost.

2 Situationsplan.



Bilder

- 1 Vy från Saltsjön.
- 2 Gångbron mot Gamla Stan.
- 3 Vy över gångbron och Kornhamnstorg.
- 4 Den nya bebyggelsefronten på Södermalm till höger i bild och gångbron i bildens mitt. Till vänster syns Munkbron.





Nyréns Arkitektkontor

Förslaget syftar till att skapa stora ytor vid vattnet och bevara utblickarna där man kommer ut ur dagens stadsstruktur och möter det stora rummet, såsom Slussen är idag. De två föreslagna byggnaderna placeras därför vid sidan av den befintliga bebyggelsen för att inte störa de befintliga vyerna. Byggnaderna innehåller publika verksamheter såsom teater, konferens, utställningar mm. Den stora platsen bildar ett näs över vattnet med avsatser där torgbildningar kan skapas.

Förslaget innehåller en bredare bro, ett näs, över vattnet med ramper som större avsatser ned mot Mälaren. Näset och ramperna bildar ett eget torg som samlas kring det inre vattenrummet och slussfunktionen. Avsaterna bildar platser nära vattnet där uteservering och evenemang kan ske. På vattnet, mellan näset och tunnelbanebron, föreslås att flytande scener kan placeras för sommarevenemang, t.ex. konsert och teater som då kan ses från avsaterna på näset. Man kan passera under näset på bågge sidorna och två lägre broar placeras på vardera sidan om näset som binder samman Gamla stan med södermalmssidan nära vattnet.

I Götgatans, Hornsgatans och Katarinavägens förlängning föreslås trappor ned till kajnivån. De två första trapporna anläggs i anslutning till de föreslagna bygg-

naderna medan trappa i Katarinavägens förlängning står fritt och föreslås landa vid den bron som leder vidare över slusskanalen mot Gamla stan. Via de breda ramperna eller de tre stora trapporna tar man sig gående över näset upp till Södermalmstorg eller in under däckat till handelsytorna samt buss- och tunnelbanestationen.

En byggnad uppförs vid Södermalmstorg och en framför KF-huset. Bägge innehåller kulturellt inslag såsom konserthall, konferens, museum eller galleri. Byggnadernas placering tillåter den mesta av utsikten från Ryssgården och Katarinavägen vara som den är idag och siktlinjen längs Hornsgatan blir fortsatt fri. På ramperna kan man ta sig upp och under den västra byggnaden som via en öppning leder fotgängare vidare upp till Götgatan.

En av de två föreslagna byggnaderna sträcker sig ut över tunnelbanebron och markerar sig i stadsfronten sett från Söder Mälarstrand. Eftersom byggnaderna är förlagda åt sidorna, för att inte störa siktlinjerna, adderas kopplingar från torget ned till de lägre nivåerna via tre glastorn. Tornen ska, förutom att vara platser för rulltrappor, även ge ljus ned till de lägre nivåerna och skapa visuella samband samt även vara annonsplatser på torget.



En ny byggnad föreslås även ovanpå den befintliga tunnelbanestationen som rustas. Stadsgårdsleden överdäckas inte framför Glashuset utan den föreslagna nya byggnaden står som på en skiva över leden med en mindre plats ut mot Saltsjön. Ett antal mindre paviljonger föreslås på Stadsgårdskajen för att skapa möjlighet för verksamheter och på så sätt skapa attraktiva platser för väntande resenärer samt aktivera kajpromenaden.

På den övre torgnivån adderas planteringar för att stödja gatornas siktlinjer och markera platser som statyn med Karl XIV Johan. Även en upprustning av Sjöbergsplan, på kajplan i Götgatans förlängning, föreslås. En vattenspegel föreslås vid Skeppsbrons förlängning vid dess norra fäste på södermalmssidan.

Bilder

1 Vy från Kornhamnstorg.

2 Situationsplan.





Bilder

1 Vy från Saltsjön.

2 Flygvy från nordost.

3 Platsbildningen (näset) som i förlängningen utgör kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan.

4 Vy från Södermalmstorg mot Gamla stan.

5 Interiör från det undre mellanplanet. Till höger i bild syns tunnelbanan. De stora håltagningarna upp till torgplanet innehåller rulltrappor för koppling mellan de olika planen.



Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Förslaget vill skapa en ny tydlig stadsfront som står mot kajpromenaden och låga gångbroar samt en smal kajpromenad längs Söder Mälarstrand. Man vill öppna upp vattenytorna och skapa ett stort bryggstorg vid Kornhamn/Munkbron för vistelse vid vattnet. En passage genom den nya bebyggelsen kallad Slussenlyftet skapas med entréer till verksamheterna i de undre planerna samt med koppling till tunnelbanan.

Wingårdh föreslår en bro för bil och cykeltrafik, såsom i enlighet med underlaget för trafiklösningen, i Skeppsbrons förlängning. Skillnaden är att man adderar låga gång- och cykelbroar i höjd med kajerna på vardera sida om bilbron. Kajerna föreslås att rätas ut för att markera slussrännan och kajerna på vardera sidan. Förhållandet mellan vatten, kaj, kajpromenad och bebyggelse föreslås vara av den karaktär som man finner vid Rosenbad och Norrström.

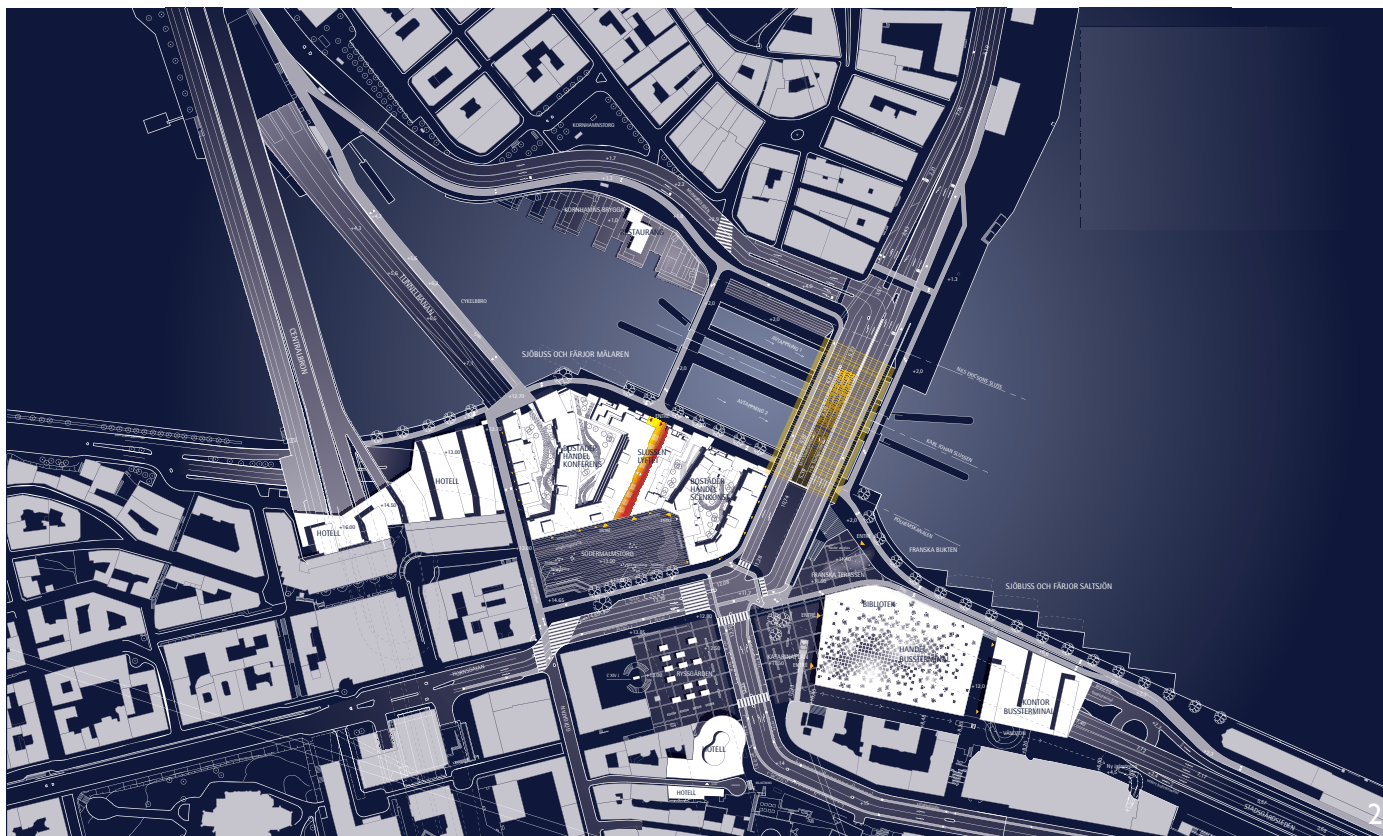
Stadsfronten är framflyttad mer än övriga förslag. Anledningen är att skapa funktionella ytor norr om Stadsgårdsleden samt ett nytt stort Södermalmstorg. De nya ytorna norr om Stadsgårdsleden i de undre planerna nyttjas för kulturella inslag i två våningar från kajpromenaden upp till det nya södermalmstorg som får en våning

handel/restauranger i bottenvåningen mot det nya torget. Där ovan, i de två kvarteren, inryms bostäder.

Bebyggelsen är formad efter den befintliga kajlinjen men främst är det en generell struktur som kan fyllas med en blandad användning av kultur, handel och bostäder. Stadsfronten föreslås vara högre norr om Stadsmuseum och lägre framför KF-huset för att Söders höjder ska vara synliga från Gamla stan och Skeppsbron samt från andra sidan vattnet t.ex. Blasieholmen, Skeppsholmen och Djurgården. Framför Glashuset föreslås tre kontorslameller.

En koppling mellan den lägre kajpromenaden och det högre Södermalmstorg föreslås som en passage genom stadsfronten via rulltrappor och trappor, det s.k. Slussenlyftet. Både lyftet och den låga bron ligger i linjen mellan Triewaldsgränd och hörnet Hornsgatan och Götgatan. Passagen består av flera nivåer med entréer in till de kulturella och kommersiella lokalerna samt tunnelbana i de undre planerna.

Södermalmstorg blir ett stort nytt torg i söderläge med tydlig inramning genom bebyggelse på alla sidor. Längs Munkbron föreslås en ny brygga som skapar mycket stora ytor vid vattnet i söderläge. Möjlighet för båtar att angöra vid bryggan och café/restaurangverksamhet som mindre paviljonger placeras på bryggan. Ryssgård-



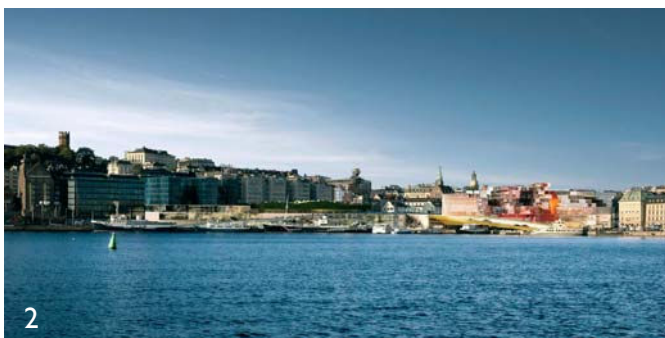
den och platsen för Katarinahissen behålls som i dagens omfattning och vid Hornsgatans förlängning norr om Katarinahissens fot skapas en ny utsiktspunkt och en trappa ned till Stadsgårdsleden.

I Götgatans förlängning, över Södermalmstorg, föreslås en gång- och cykelbro som fortsätter norrut längs tunnelbanebron och landar vid Gamla stans tunnelbanestation. Cyklister kommer på så sätt att kunna undvika att cykla förbi kajen vid Kornhamnstorg och Slussenplan vidare söderut och istället få en mer gen överfart.

Bilder

1 Vy från Skeppsbrons förlängning. I bildens mitt syns de två kvarteren som ligger mellan Södermalmstorg och kajen.

2 Situationsplan.



Bilder

1 Vy från Munkbron mot Södermalm. Den låga gångbron avslutas i det s.k. Slussenlyftet på södermalmssidan.

2 Vy från Saltsjön.

3 Södermalmstorg. Slussenlyftet mot Gamla Stan i bildens mitt.

4 Kajpromenaden framför föreslagna kvarter. I bildens borte del syns den bro som utgör Skeppsbrons förlängning.

5 Slussenlyftet upp mot Södermalmstorg.







Utvärdering

Stadsbyggnad och stadsbild

Bedömning och utvärdering genom stadsbyggnadskontoret.

Gestaltning och stadsbyggnadsutformning kan utifrån de fem förslagen klassificeras i tydliga grupper. Ena gruppen behandlar Slussen och övergången mellan Södermalm och Gamla stan som ett näs där bebyggelsen består av tydliga solitärer (BIG samt Nyréns). Den andra gruppen redovisar ny bebyggelse i form av en framflyttad stadsfront och övergången över vattnet med tydliga broar och frilagd vattenyta (Foster samt Wingårdhs). En tredje form är bebyggda broar där övergångarna mellan Södermalm och Gamla stan och Riddarholmen ges funktioner i form av bebyggelse och visuelsytor (Nouvel).

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget bygger på ett koncept där man vill förstärka Stockholms karaktär av en stad på vattnet genom att ”gräva ur” södermalmsidan och därigenom öka kontrasten mellan den låga nivån utmed vattnet och Söders höjder. Man vill nyttja de befintliga broarna till mer än bara kommunikationsytor och överdäcker dem och skapar övergångar som i presentationen refererar till Ponte Vecchio i Florens. Bron i Skeppsbrons förlängning utnyttjas till bland annat kommersiella ytor i form av butiker. Tunnelbanebron bebyggs med den s.k. Loungen som t.ex. kan rymma serveringar. Den tredje bron, Centralbron, bebyggs med en stor park som rymmer både gröna ytor och sportfunktioner.

De bebyggda broarna bygger på ett mycket tydligt sätt igen kopplingen mellan Riddarfjärden och Saltsjön, vilket på ett mycket negativt sätt tar bort en stor del av platsens specifika kvalitet. Vidare blir det en märklig situation att röra sig i en öppen kajmiljö (Skeppsbron, Munkbron) för att sedan vara i en överbyggd miljö när man korsar vattnet och där platskvaliteterna finns i form av utblickar och vattenkontakt. Stockholmstraditionen bjuder på en öppen kaj- och strandmiljö samt en påtaglig vattenkontakt i rörelsen över vattenrummen på stadens broar. Överdäckningarna av tunnelbanebron och Centralbron är intressanta, men kostnadsmässigt tunga och kan inte rymmas inom detta projekt.

Förslaget innehåller många nivåflyttningar för att nå huvudplanet på den överbyggda bron över Slussen. Denna nivå når inte heller på ett enkelt sätt torgnivån +13 på Södermalm. På Södermalm finns också en trappa som från torgplanet når ner till vattnet parallellt med tunnelbanan. Denna koppling är intressant, men riskerar att bli otrygg då den inte på ett tydligt sätt kan kan-

tas med innehåll, då åtminstone den ena sidan utgörs av en helt tät vägg i form av tunnelbanan.

Sammantaget är förslaget innovativt men missar att tillvarata de platsspecifika kvaliteter som finns. De problem som dagens Slussen lider av med separerade trafikströmmar och många olika nivåer snarare förstärks i detta förslag än förbättras, något som är en absolut målsättning med det nya Slussen.

BIG

Detta förslag har ett stort brett näs som tecknar övergång mellan Gamla stan och Södermalm. Några få solitärbyggnader blir en del av de tydliga, stora och sväpande formerna som tecknar och bygger landskapet och markplaneringen. Förslaget har flera intressanta rumsligheter, både små och stora, bl.a. Ryssgården och en mindre plats vid Södermalmstorg. Formmässigt ansluter de rundade formerna i viss mån till dagens Slussen.

Slussfunktionen är helt dold i och med det breda näset, vilket inte är bra. Vidare finns en risk att näsets stora ytor kan uppfattas som ödsliga samt att de riskerar att bli obefolkade. Förslaget ger möjlighet att forma byggnaderna som tydliga märkesbyggnader eller ikoner som kan lyfta platsen och ge den en än starkare identitet. Dock innehåller förslaget mycket publika lokaler som inte har något tydligt programinnehåll idag.

Förslaget tar ett starkt helhetsgrepp om platsen och har möjlighet att skapa något unik i Stockholm.

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Förslagsställarna presenterar en framflyttad stadsfront samt två broar i kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan. Broarna har tydliga egna karaktärer; en förlängning av Skeppsbron med alla trafikslag samlade samt en bro i form av spektakulär knut för gående. Den framflyttade stadsfronten ges ett blandat innehåll och skapar en tydlig bebyggelsekant mot vattenrummen. De fria vyerna ut över staden flyttas fram från dagens stadsmuseum till den nya bebyggelsefronten intill kajen samt på broarna.

Bebyggelsen redovisas med skala som kan anknyta till bebyggelsen både på Södermalm och Gamla stan. Dock är formspråket och arkitekturen något apart och känns främmande; historiserande utan att egentligen knyta an till en bebyggelsetradition i Stockholm. Vidare ligger bebyggelsen på en stor och accentuerad sockelvåning som tecknar de kommersiella ytorna under torgplanet. Denna sockel upplevs som ganska stum och inte riktigt i relation till de annars ganska varierade kvarterens gestaltning.

Förslaget innehåller flera olika platsbildningar, men i vissa fall finns det brister avseende dess vistelsekvaliteter. Torget vid den södra kajen ligger i norrläge och nås inte självklart via de kopplingar och stråk som finns inom området. Detta ger frågetecken kring om platsen verkligen kan bli den attraktion som förslagsställarna vill att den ska ha. Södermalmstorg redovisas som ett planterat torg, vilket kan bli en attraktiv vistelseyta.

Gångbron mellan Södermalm och Gamla stan är mycket hög och kommer tydligt att dominera platsen och vattenrummet. Den skapar också undersidor som är tydligt exponerade från Munkbron, vilket uppfattas som negativt. Att ge Slussen byggnadsverk som lyfter platsen och förstärker dess identitet är intressant, frågan är bara om bron inte uppfattas mer som sökande efter effekt än att addera bestående värden.

Nyréns Arkitektkontor

Slussen karaktäriseras i detta förslag av en mycket stor platsbildning som via ett näs kopplar Södermalm med Gamla stan. Två byggnader med publikt innehåll ligger utmed platsens sidor mot Hilton respektive KF-huset. Byggnadernas placering ger platsen en riktning och öppnar den mot Gamla stan och Saltsjön. Här ges en tydlig entréplats till den historiska staden och som också tillvaratar vyerna över vattenrummen. Möjligheten att läsa sekvensen i vattenrummen från Riddarfjärden till Saltsjön via Slussen är tydlig.

Det storslagna anslaget med platsbildningen kan vid en första anblick se ut att tillvarata mycket av platsens värden så som Slussen idag upplevs med det stora fria rummet och de vida utblickarna. Det finns dock en uppenbar risk att denna stora plats kommer att uppfattas som ödslig, stor och opersonlig. Övergången mellan Södermalm och Gamla stan kommer förmodligen att upplevas som längre jämfört med idag då man rör sig utmed vissa bebyggda kanter i dagens Slussen. Näsets utformning medger ändå platser i direkt anslutning till slussfunktionen som har förutsättningar att ges goda vistelsekvaliteter.

De glasade tornliknande upp- och nedgångarna till de undre planen upplevs som effektsökande och harmonierar inte med resten av förslaget. Den redovisade landskapsplaneringen känns något statiskt och har ganska lite med platsens karaktär att göra. De två föreslagna byggnaderna kragar ut över kanterna mot tunnelbanebron respektive Saltsjön och upplevelsen blir att byggnaderna inte riktigt tar mark utan står på en tunn skiva vilket ger ett motsägelsefullt intryck.

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Förslaget tar tydligt utgång i två broar mellan Södermalm och Gamla stan med mycket frilagd vattenyta. Broarna är dels en förlängning av Skeppsbron med alla trafikslag samt en låg bro i kajplan, närmare tunnelbanan, reserverad för gångtrafik. Gångbron mynnar i det som är ett av förslagets huvudnummer, det s.k. Slussenlyftet. Lyftet är en trappgränd med trappor, rulltrappor och hissar. Detta är ett intressant grepp som gör att man aktiverar kajplanet på Södermalm. Övergången i form av bro i Skeppsbrons förlängning har ett generellt gestaltungsproblem då rampen ned till Stadsgårdsleden omöjliggör en smäcker bro. Förslaget redovisar här en lösning där bron kläs in i ett metallräcke/ -raster och på så vis blir ett objekt mer än bara en bro. Huruvida detta är bra eller inte är svårt att bedöma.

Byggnaderna utgör vid Södermalmstorg en tydligt framflyttad stadsfront. Här är byggnaderna så pass långt framdragna att om en utvidgning av Hilton mot norr och kajen inte genomförs finns risk att de nya kvarteren hoppar ut ur strukturen alltför mycket och tar för sig för radikalt av stadsbilden. Arkitekturen på dessa kvarter är också mycket expressiv vilket gör de än mer synliga. Övrig bebyggelse utförs som två kvarter framför KF-huset respektive Glashuset. Sammantaget upplevs den tillkommande bebyggelsen som alltför osammanhängande sins emellan vilket bidrar till en känsla av otydlighet. Förslaget har dock en stor förtjänst i att den nya bebyggelsen programmerats på ett sätt som gör att gator och kajer blir aktiverade med entréer, publika lokaler och möjliga lägen för t.ex. uteserveringar.

Förslaget har flera olika platsbildningar med tydligt olika identiteter som sammantaget kan skapa en intressant och blandad helhet och bidra till ett upplevelserikt Slussen. Vidare flätas platsbildningarna samman och bildar en helhet där viktiga gator och stråk passerar. Dock kan denna flätning av de olika platserna leda till en något otydlig rumslighet på platserna.

Stadsliv

Bedömning och utvärdering genom Spacescape AB.

Spacescape är ett företag som genom studier, beräkningar och bedömningar kan redovisa en framtida stadsstrukturens förutsättningar för människors rörelsemönster, platsernas förutsättningar att bli befolkade och på vilket sätt olika stråk integreras i stadens lokala och övergripande struktur. Förutom studier av flöden genom området har man också studerat andelen fri yta i relation till föreslagen bebyggelse. På så sätt kan man se om förslaget kan komma att uppfattas som öppet eller tätbebyggt. Vidare har även andelen handel ställts i relation till den totala föreslagna nybyggnationen. Detta ger en indikation om det finns en risk att platsen kan komma att domineras av handel eller om handeln blir en del av platsen och stadsstrukturens önskvärda blandade funktioner.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget har många olika stråk mellan norr och söder fördelade på flera olika nivåer. Detta innebär att förslaget riskerar förstärka de brister som finns i Slussen idag med separerade gång-, cykel- och bilvägar vilket skapar svårighet att orientera sig som i sin tur resulterar i obefolkade platser, otrygghet mm. De nya föreslagna stråken innebär visserligen nya vägar mellan Södermalm och Gamla stan, framför allt på de överbyggda tunnelbane- och Centralbron men förslaget skapar komplexa relationer av rum med otydliga kopplingar vilket kan leda till dålig orienterbarhet. Den föreslagna förbindelsen på övre planet i Skeppsbrons förlängning lyfts fram i förslaget som en av de viktigare kopplingarna över Slussen. Denna har dock en dålig koppling till övriga gångstråk och en stor risk finns att det blir ett isolerat stråk. Stråket mynnar även ut på ett övre plan, ovanpå dagens tunnelbaneentré vid Ryssgården, vilket inte är tydligt kopplat till torgplanet i nivå med Katarinavägen respektive Hornsgatans förlängning som är en mycket stark länk. Torget på mellanplanet och Spanska trappan har även dåliga förutsättningar att bli en mötespunkt. Få entréer här gör också att miljön riskerar att bli otrygg. Den överbyggda Centralbron innebär stora ytor för rekreation, men dessa ligger avskilt från de stora flödena och har sämre förutsättningar att bli en viktig nord-sydlig kommunikationsaxel.

Förslaget innehåller mycket solbelyst fri yta (öppna platser) och andelen fri yta är också stor i relation till den tillkommande nya bebyggelsen. Mångfalden kan eventuellt bli lidande då ca 60% av föreslagen bebyggelse utgörs av kommersiella ytor.

BIG

Dagens utformning av Slussen innebär att många uppdelade flöden ger relativt lågt frekventerade stråk mellan Gamla stan och Södermalm. Detta förslag koncentrerar alla norr- södergående flöden i ett enda huvudstråk över näset. Strukturen framstår som enkel och tydlig vilket bör innebära en mycket bra orienterbarhet. Huvudstråket i Hornsgatans förlängning kantas av byggnader och viktiga platser vilket ger goda förutsättningar att bli väl aktiverat och upplevas som tryggt. Gatan är också väl integrerad med sin omgivning. Ett samlat stråk förenar både de som rör sig inom och de som rör sig igenom Slussen (regionala och lokala stråk) vilket innebär att stråket kommer att befolkas av många människor.

Förslagets utformning påminner om den mjuka linjeföring som Slussen är idag men till skillnad mot dagens utformning ges gångflödena generösa utrymmen. Dock finns en risk att överstora ytor på näset kan upplevas som för stora, vilket kräver en insiktsfull landskapsgestaltung och aktivering för att inte upplevas som ensartade och öde. Det finns också en risk att dessa stora ytor upplevs som oattraktiva vintertid.

Ryssgården har mycket bra förutsättningar att bli en mötesplats; den är överblickbar och har entré till kollektivtrafiken samtidigt som den ligger utmed det stora stråket. Förslaget innehåller mycket solbelyst fri yta. Den obebyggda ytan i relation till den tillkommande bebyggelsen är god och förslaget har förutsättningar att uppfattas som ganska luftigt. Fördelningen mellan kommersiella ytor och övrig ny bebyggelse är förmodligen bra, ca 50% vardera, vilket kan ge en bra mångfald på platsen.

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Förslaget föreslår en tydlig stadsfront mot vattenrummet. Bebyggelsekanten skapar en tydlig kant mellan två huvudnivåer. Anslaget ger upphov till tydliga och koncentrerade stråk och platser kantade av bebyggelse, både på torgplanet och på det södra kajplanet. Sambanden mellan dessa två plan är starka liksom mellan Södermalm och Gamla stan. Dock innebär de två broarna som kopplar norr med söder en risk att dela upp flödena vid Gamla stan som sedan skapar flera olika nivåer inom Slussen. Detta innebär ett problem och en del av de negativa aspekter som finns i dagens utformning kommer att kvarstå. Den södra kajen kan komma att bli lågt utnyttjad då båda broarna landar på den övre nivån på Södermalm. Dock finns en sidoordnad förbindelse inom knuten som når den nedre kajnivån. Kajen och kajtorget är i förslaget framlyft som en central plats men det finns risk att denna inte integreras på ett

fullgott sätt i strukturen och inte får den betydelse förslagsställarna önskar av kajen.

Förslaget innehåller bra publika ytor med relativt bra värden så som solbelysning. Dock ligger det stora torget på kajen i norrläge. Andelen fri yta i relation till föreslagen bebyggelse är relativt liten vilket skapar en hög kompakthet i förslaget, dvs. att den nya strukturen kan komma att upplevas som tätbebyggd. De kommersiella ytorna är relativt små, runt 35 %, i relation till den samlade föreslagna bebyggelsemassan. Detta innebär att handeln inte kommer att dominera platsen.

Nyréns Arkitektkontor

Detta förslag innehåller stora fria ytor med många alternativa vägar över Slussen. Dock innebär detta att platsen riskerar att uppfattas som otydlig med dålig orienterbarhet. De många stråken riskerar också att tunna ut flödena över Slussen, så som fallet är i dagsläget. Vidare finns få byggnader som stöder rörelsemönstren vilket understryker otydligheten och som också kan bidra till en otrygghetskänsla.

Förslaget innehåller flera publika platser och dessa är integrerade i stråk där både lokala och regionala flöden sammanfaller. De västra delarna av södra kajen är väl integrerad med resten av området och här kopplas Götgatan på ett bra sätt till vattnet. Vidare har förslaget goda inre samband mellan de olika planerna. Detta ger förutsättningar för god orienterbarhet. Avstånden mellan tunnelbanan och bussterminal är dessutom korta vilket är positivt för en effektiv bytespunkt.

Flera av de öppna platserna i förslaget har goda förutsättningar att få fina kvaliteter, så som utblickar och solbelysning. Andelen fri yta är också stor i relation till den föreslagna bebyggelsen vilket ger förslaget en låg kompakthet, dvs. en stor öppenhet. De kommersiella ytorna i relation till all föreslagen bebyggelse är stor, ca 70 %, vilket innebär att dessa kan komma att dominera platsen på bekostnad av annan verksamhet.

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Förslagets stora vinst ligger framför allt i det s.k. Slussenlyftet på Södermalm. Detta innebär att en viktig kommunikation över Slussen sker på kajplan mellan Gamla stan och Södermalm och på så sätt hjälper flödena till att aktivera båda sidors kajplan. Det andra stråket som länkar norr och söder är förlängningen av Skeppsbron. Båda dessa stråk är välintegrerade och länkade med sin omgivning och har förutsättning att bli väl använda.

Slussenlyftet bidrar till att integrera flera flöden på ett intressant sätt och skapar också möjliga entréer till handelsplatsen som på ett bra sätt blir en del av den nya strukturen. Strukturen inom förslaget är lättläst och bidrar till en god orienterbarhet. Förslaget innehåller flera mötesplatser med olika kvaliteter. Platserna ligger ofta i anslutning till både lokala och regionala stråk vilket är positivt. I en stor del av området, både på torgplan och kajer, kantas platser och stråk av entréer vilket ger förutsättningar för en god trygghet.

De kommersiella ytorna uppgår till ca 40 % av den totala andelen ny bebyggelse. Detta torde innebära att kommersiell verksamhet inte dominerar över annan verksamhet på platsen.

Kulturhistoria

Bedömning och utvärdering genom Nils Ahlberg kulturmiljö.

Slussen är platsen där Stockholm växte fram, i brytpunkten mellan landvägen och sjövägen. Detta historiska läge i staden bör enligt utredningen framträda i form av bl.a. en öppen och representativ entréplats till Gamla stan, stadens entré. Vidare lyfts sambandet mellan Gamla stans och Södermalms stadsfronter fram samt läsbarheten mellan Järntorgsgatans mynning och hörnet Hornsgatan och Götgatan. Vidare påpekas i utredningen att näset ska vara avläsbart då det genom historien haft den dominerade rollen över platsen. Platsens grundtopografi ska kunna uppfattas i form av två öar, förkastningsbranten och platan på Södermalm. Nyttillkommande bebyggelse bör hålla respektavstånd till äldre bebyggelse eller att de särskiljer sig så radikalt att de har en s.k. borttänkbarhet vilket innebär att de äldre tidsskikten är avläsbara.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

De byggda broarna bidrar till en stark barriäreffekt och dess arkitektur och påbyggnad drar till sig all uppmärksamhet. Förslaget innebär ett bristande respektavstånd till bebyggelsen i Gamla stan. Detta innebär att de tillkommande strukturerna dödar Gamla stan och alla annan bebyggelse. Näset mellan öarna försvinner och det blir svårt att läsa platsens kulturhistoria. Stadsmuseet ligger fritt och den öppna platsen på Södermalm är positiv. Sammantaget innebär dock förslaget en stark negativ inverkan på kulturhistoriska värden och grundidén går tvärtemot Stockholms tradition och identitet.

BIG

Detta förslag har en viss känsla av näs i övergången mellan Södermalm och Gamla stan, vilket är bra. Näsets utformning kopplar dock inte till historiska värden. Stadsmuseet döljs till stora delar och flera siktlinjer är borta. Byggnadernas svepande linjer ger en enkelhet som också gör byggnaderna borttänkbara. Detta innebär också att man på så sätt släpper fram den äldre bakom- och intilliggande arkitekturen. Förslaget kan sammantaget utvecklas och kvaliteter i förslaget är just byggnadernas borttänkbarhet.

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Förslagets sammanhållna stadsfront anses intressant och bidrar till att lyfta fram Södermalms platan samt visar hänsyn till topografin där bakom. Kopplingen som bron i Järntorgsgatans förlängning utgör är bra som funktion. Dock är dess form och storlek helt främmande. Vidare försvinner känslan av näset då Skeppsbrons

förlängning mot Södermalm utgörs av en bro med mycket frilagd vattenyta under. Brolösningen innebär också att den öppna platsen mellan öarna är helt borta vilket ses som negativt då stadens entré försvinner. Negativt är också att stadsmuseet är helt skymt bakom ny bebyggelse. Sammanfattningsvis är förslaget, enligt utredningen, utvecklingsbart ur kulturmiljösynpunkt. Dock är det stora förändringar som krävs, bland annat ifrågasätts stadsfrontens helhet samt brokringlan och frånvaron av näset.

Nyréns Arkitektkontor

Den stora öppna platsen mot vattnet och Gamla stan från Södermalm är bra. Här skapas en tydlig entréplats till den historiska staden. Bra är också att stadsmuseet är väl synligt i den nya strukturen. Dock innebär förslagen bebyggelse att en barriäreffekt uppstår och den visuella kontakten mellan bebyggelsefronterna på Södermalm respektive Gamla stan blir lidande. Förslaget anses dock som utvecklingsbart ur kulturmiljösynpunkt.

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Den tydliga och starkt framflyttade stadsfronten på Södermalm innebär en kraftig barriäreffekt mellan Södermalm och Gamla stan. Karaktären av den öppna platsen och stadens entré är borta. Den redovisade arkitekturen samt brogestaltningen på Skeppsbrons förlängning dödar omkringliggande bebyggelse. Stadsmuseet har en fri placering vilket är positivt. Förslaget innebär också fri sikt i förlängningen av Götgatan mot Gamla stan samt från Hornsgatan ut över Saltsjön vilket uppfattas som bra. Sammantaget innebär dock förslaget en starkt negativ påverkan på kulturmiljövärdena.

Trafik och tillgänglighet

Analys och utvärdering genom trafikkontoret.

Slussens komplexitet med flera olika plan som griper in i varandra kräver fortsatta geometriska studier i plan och profil för att en optimal lösning ska kunna skapas. För att uppnå god funktion krävs noggrannhet i detaljer såsom angöring, tillgänglighet, varudistribution, parkering mm. De fem förslagsställarna har i princip hållit sig till de givna trafikförutsättningarna och där vissa avsteg har skett har det främst inneburit svårigheter för förslagen att klara tillgängligheten med lutningar på gatorna. Den största skillnaden mellan förslagen ligger i hanteringen av bussterminalen. De varianter som avvikit från stadens förslag har inte tillfört något väsentligt utan istället skapat flera problem. Flera förslagsställare redovisar dock en ny cykelkoppling i Götgatans förlängning längs tunnelbanebron till Munkbron eller fortsatt till Tegelbacken. Denna koppling är mycket intressant då den skulle ge en kortare resväg för ett av stadens mest trafikerade cykelstråk samt minska konflikterna mellan cyklister och gående vid Munkbron.

Tillgänglighet för området är nära kopplat till den blivande gallerians funktion som kommunikationsstråk. Gallerians inre gångvägar kommer framför allt att koppla den nya bussterminalen med de lägre yttre gångstråken samt med tunnelbanans norra och mellersta uppgångar. Gångarna inne i gallerian och mellan tunnelbanan samt bussterminalen måste göras tillgängliga och trygga även under kvälls- och nattetid. Gallerian bör även ha goda vertikalförbindelser mellan Slussens nedre och övre plan.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget innebär komplicerade brolösningar med flera nivåer. Utformningen ger snäva radier och branta lutningar, speciellt i tunneln mellan Söder Mälarstrand och Stadsgårdsleden. Kopplingen för gångtrafik mellan bussterminalen och tunnelbanan innebär två vertikala förflyttningar istället för en eftersom bussterminalen ligger på mellanplanet. Sammanfattningsvis innehåller förslaget så pass många problem vad gäller strukturen att det inte kan fungera utan radikala förändringar.

Förslaget redovisar bra lösningar för cykelparkering samt bra cykelsträckning längs tunnelbanebron och två nya intressanta gångstråk; ett ovanpå Centralbron och ett ovanpå tunnelbanebron. Framför allt stråket på tunnelbanan har potential att bli en intressant koppling.

BIG

Förslagets landskapsmodellering med de många ramperna ger flera möjligheter att röra sig mellan planen men vertikalt inne i gallerian finns få och svaga kopplingar. Hela det undre planet behöver studeras närmare då det är oklart hur gångtrafikkoppling mellan bussterminal och tunnelbana kommer att se ut, dessutom behöver ytorna för varuförsörjning studeras vidare. Dock ger landskapsmodelleringen en större flexibilitet i trafikytorna mellan Södermalm och Gamla stan inför vidare bearbetning och framtida trafikslag som t.ex. spår-vagn.

Förslaget innebär branta lutningarna i tunneln mellan Söder Mälarstrand och Stadsgårdsleden. Vidare finns ett behov att komplettera med ett gång- och cykelstråk på den norra sidan av slussrännan, något som saknas i förslaget.

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Stadsfrontens läge innebär att brons ramp ned till Stadsgårdsleden blir synlig för människor som befinner sig på det föreslagna torget vid vattnet. Risken är stor att det blir för lågt i tak att passera under rampen på kajen.

Förslaget redovisar en bussterminal i två plan. SL ser inga vinster med en tvåplanslösning, istället innebär det lägre flexibilitet. De föreslagna väntutrymmena är för små. Även terminalens placering innebär en försämring jämfört med den av Tyréns föreslagna lösningen, vilket får till följd att långa gångavstånd skapas mellan bussterminalen och tunnelbanan. Vidare redovisas ytor för varuförsörjning som alltför långt bort från handelsytorna.

Förslaget visar ett gång- och cykelsystem där gång- och cykelkopplingarna över vattnet är för smala och branta samt ett Södermalmstorg där gående och biltrafik samsas (shared space) vilket inte bedöms vara trafiksäkert med tanke på mängden bussar och gående.

Sammanfattningsvis innehåller förslaget så pass många problem vad gäller strukturen att de inte kan fungera utan relativt kraftfulla förändringar.

Nyréns

Förslaget innehåller en tydlig redovisning för alla trafikslag. Bussterminalen har sänkts vilket ger en bättre profil i tunneln och en bra koppling för gångtrafik mellan bussterminal och tunnelbana men en sämre gångkoppling till kajen. Bra lösning för distributionstrafik till KF-huset. I övrigt otillräckliga ytor för distribution.

Trafiklösningen för Södermalmstorg där gående och biltrafik samsas (shared space) bedöms inte vara trafik-säkert med tanke på mängden bussar och gående.

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Förslaget följer den av Tyréns föreslagna lösningen från tävlingen 2004 och redovisar en tydlig och väl prövad trafiklösning med bra lösningar för distributionstrafik som kan stå som modell för kommande lösningar inom projektet. En lösning på bilparkering för boende redovisas då detta förslag är det enda som redovisar bostäder. En bra koppling för gångtrafik mellan bussterminal och tunnelbana, dock är gångarna inne i gallerian troligen för smala. Kajen på Södermalm behöver breddas för att klara gång- och cykeltrafiken.

Förslaget kan innebära en risk med för mycket angöringstrafik på Södermalmstorg. Bron över slussen behöver breddas samt vänthall vid bussterminalen måste studeras vidare då bredderna bedöms som för små.

Luft- och bullermiljö

Analys och utvärdering genom Tyréns AB.

Gatorna inom Slussen har stora trafikmängder vilket innebär att bullernivåerna nära gatorna är höga. Slussen har dock stora vistelsekvaliteter, men de kan bli bättre om bullernivåerna på vistelseytorna hålls låga. För att undvika separata bullerskydd som riskerar att vara negativa för gestaltning och utblickar bör bebyggelsen anpassas så att den också kan fungera som bullerskydd. Vid tunnelmynningarna för överdäckningen av Stadsgårdsleden befaras att höga halter av föroreningar kan uppstå, som t.ex. PM10. Analysen tittar på hur arkitektförslagen har hanterat överdäckningen, tunnelmynningar och vistelse ytor i dess direkta närhet.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget överdäcker Slussenbron vilket tillsammans med de föreslagna vattenridåerna troligen minskar bullernivåerna i närområdet. Stadsgårdsleden mynnar bortom den upplyfta bussterminalen vilket är bra då det är långt borta från några större vistelseytor.

BIG

Bebyggelsen skapar förutsättningar att få låga bullernivåer längs vattnet. Näset över Slussen har stora vistelseytor som kan utsättas för höga bullernivåer. De lägre nivåerna vid bron är mer skyddade.

Foster+Partners och Berg

Vistelseytor längs kajer och Södermalmstorg bör bli skyddade mot höga bullernivåer, liksom Stadsmuseets innergård. Den övre platsen ovan centralbron bedöms dock både bli bullerutsatt och få höga utsläppsvärden. Det större torget vid vattnet riskerar att bli bullerutsatt då rampen från Skeppsbron ned till tunneln mellan Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand skär igenom platsen.

Förtätning av bebyggelse vid Södermalmstorg och Stadsmuseet kan innebära en försämring av luftkvaliteten.

Nyréns Arkitektkontor

Förslaget innebär en trolig hög bullerexponering och höga halter av partiklar vid Franska bukten då det finns stora öppna ytor i närhet till trafiken. Även de stora ytor ovanpå Näset bedöms få höga bullervärden.

Wingårdh Arkitektkontor AB och Tema

Troligtvis låga bullervärden vid vistelseytor genom att en stor överdäckning av leden föreslås och att bron separeras från vistelseytor vid vattnet.

Genomförandefrågor

Analys genom ELU Konsult AB och Pleiner AB.

Arbetena med den nya Slussen är mycket komplicerade och kommer att påverka omgivningen och framkomligheten under genomförandetiden. Alla förslagen innehåller olika tekniska svårigheter, framförallt känsliga är områden i anslutning till tunnelbanan, intill befintliga byggnader samt byggande under grundvattennivån. Samtliga förslag bedöms dock vara möjliga att genomföra inom en tidsrymd av ca 6 – 7 år, från det att större ledningsomläggningar och trafikprovisorier utförts samt att Saltsjöbanan är tagen ur drift i ett tidigt skede.

Gemensamma förutsättningar för ett genomförande

I befintliga broar mellan Södermalm och Gamla Stan finns huvudledningar som måste flyttas till ett nytt läge väster om Slussen innan arbetena påbörjas. Bussparkeringen för Birka Line och stationen för Saltsjöbanan måste flyttas under ett tidigt skede av genomförandet.

En ny anslutning till tunnelbanestationen görs under den befintliga stationens grundläggning vilket kommer att påverka stationens tillgänglighet för resenärer under genomförandet. Tunnelbanans bjälklag norr om Rysstorget måste rivas och byggas upp igen. Dessa arbeten kan bara ske då tunnelbanetrafik är avstängd.

Under genomförandetiden är det nödvändigt att komplettera trafiken med temporära broar mellan Söder Mälarstrand och Munkbron respektive Stadsgårdsleden och Skeppsbron. Trafiken kommer troligen att stängas av för privatbilism under högtrafik men vara öppen för bussar, nyttotrafik, cyklar och gående.

Flera av förslagen redovisar djupa urgrävningar mycket nära Stadsmuseum samt kvarteret Överkikaren samt under dess grundläggningsnivå. Risk finns att skada befintliga byggnader genom de olika grundläggningsnivåerna samt att ledningar i Götgatan måste flyttas eller hängas upp under byggtiden.

Nya anläggningar under Katarinavägen antas bli utformade på ett likartat sätt i alla förslagen för att anpassas till befintliga anläggningar.

Karl Johan slussen kommer att stängas av (osäkert hur länge) och båttrafiken att hänvisas till andra leder.

Två principiella lösningar för avbördningen har framkommit. Antingen ett smalt sund med separerade avbördningskanaler utförda som betongkonstruktioner med skiljeväggar och tät botten eller ett bredare sund med enbart erosionsskyddad botten. Detta senare för-

slag ger möjlighet till besparing av såväl kostnader som tid men behöver studeras vidare.

Ytor för etablering och materialhantering kommer sannolikt behöva tillskapas på flytande pontoner i närområdet.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Negativa förutsättningar

Bilbron är placerad så att den inte kan byggas utan att befintliga broar påverkas vilket medför en mer omfattande trafiklösning än i de övriga förslagen, under genomförandet. Bilbron och trafikområdet görs överbyggd i flera nivåer vilket medför att det tar längre tid innan bron kan tas i trafik.

Över Centralbron föreslås byggnationer vilket kräver kraftiga konstruktioner med stora spännvidder samt omfattande arbeten över starkt trafikerad järnväg och väg. Trafiklederna måste med största sannolikhet stängas för trafik då konstruktionerna monteras. Grundläggning sker även inom Gamla Stans tunnelbanestation vilket påverkar tunnelbanans trafik. Överbyggnad görs över tunnelbanans bro mellan Södermalm och Gamla Stan med samma förutsättningar.

Stadsgårdsleden är placerad under en stor del av tunnelbanans station och plattformar, delvis under grundvattennivån samt i omedelbar närhet till befintlig bebyggelse vilket innebär komplicerade schaktnings- och grundläggningsarbeten.

Omfattande urschaktningsarbeten görs intill kv Överkikaren och Stadsmuseum samt under dess norra flygel. Utbyggnad görs även i övrigt under en mycket stor del av den befintliga tunnelbanestationen som även de medför mycket komplicerade arbeten.

Katarinahissen grundläggs ovanpå den nya Stadsgårdsleden och måste rivas under byggtiden

Övriga förutsättningar

Den befintliga ledningskulverten under Slussplan bedöms bli påverkad av ombyggnaden. Utbyggnad görs även i övrigt under en mycket stor del av den befintliga tunnelbanestationen som även de medför mycket komplicerade arbeten.

Bussterminalen ligger en våning ovan nuvarande kajplan. Nödvändiga trafikomläggningar utmed Stadsgården torde bli svårare än den av Tyréns framtagna lösningen.

BIG

Positiva förutsättningar

Förslaget innebär att näset kan genomföras med den befintliga västra bron i drift vilket underlättar temporära trafiklösningar under byggtiden.

Negativa förutsättningar

Urgrävning sker inom en mycket stor del av tunnelbanans station vilket innebär mycket komplicerade arbeten.

Stadsgårdsleden har placerats under Hilton hotell samt mycket nära hörnet på befintligt kvarter Överkikaren vilket kraftigt påverkar hotellets grundläggning samt befintliga av- och påfartsramper till Centralbron. Leden är även placerad under tunnelbanestationens norra ände och påverkar dessa konstruktioner kraftigt.

Förslaget redovisar en möjlighet till utbyggnad över en del av den befintliga Centralbron. En sådan överbyggnad är dock komplicerad att utföra på grund av svårigheten att hitta områden där det är möjligt att föra ner laster och utföra grundläggning vilket ger stora spännvidder. Arbetena förutsätter också att trafiken stängs av under de skeden då lyft och arbeten utförs över trafikområdet.

Byggnader har placerats på tunnelbanans bjälklag vilket inte bedöms möjligt utan påtagliga balkkonstruktioner som troligen påverkar byggnadernas inre planlösningar

Urgrävningar görs till nivån ca + 2 inom Stadsmuseums gårdsplan (ca 5 m under gårdsplanens nivå).

Stora arbeten ska utföras över vattenområdet.

Övriga förutsättningar

Katarinahissen monteras ner och byggs upp på nytt i annat läge över Katarinavägen.

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Positiva förutsättningar

Bilbron kan genomföras med den befintliga västra bron i drift vilket underlättar temporära trafiklösningar under byggtiden.

Få arbeten ska utföras över vattenområdet.

Negativa förutsättningar

Bussterminalen redovisas som en tvåplanslösning med ett plan under grundvattenytan samt nära befintlig bebyggelse vilket medför komplicerade schaktnings- och grundläggningsarbeten.

Byggnader har placerats på tunnelbanans bjälklag vilket inte bedöms möjligt utan påtagliga balkkonstruktioner som troligen påverkar byggnadernas inre planlösningar.

Förslaget redovisar en möjlighet till utbyggnad över en del av den befintliga Centralbron samt fram till tunnelbanebron. En sådan överbyggnad är dock komplicerad att utföra på grund av svårigheten att hitta områden där det är möjligt att föra ner laster och utföra grundläggning vilket ger stora spännvidder. Arbetena förutsätter också att trafiken stängs av under de skeden då lyft och arbeten utförs över trafikområdet.

Mycket stora urgrävningsvolymerna har redovisats under tunnelbanan och Stadsmuseum vilket inte bedöms möjliga. En föreslagen gångkulvert från Stadsmuseums gårdsplan under Götgatan vidare mot Söder Mälarstrand förefaller orealistiskt med hänsyn till de komplicerade arbeten detta medför.

Grundläggning av de svängda gångbroarna över vattnet kommer att behöva ske inom avbördningsområdet.

Parkeringsytorna under befintligt hotell bedöms orealistiska.

Övriga förutsättningar

Ny gång- och cykelbro byggs intill befintlig tunnelbanebro över Söderström

Katarinahissen byggs om till ett nytt utförande.

Nyréns Arkitektkontor

Positiva förutsättningar

Bilbron kan genomföras med den befintliga västra bron i drift vilket underlättar temporära trafiklösningar under byggtiden.

Katarinahissen bör kunna bevaras under byggtiden.

Negativa förutsättningar

Byggnader har placerats på tunnelbanans bjälklag samt den utkragande balkongen ovan tunnelbanan mot norr vilket inte bedöms möjligt utan påtagliga balkkonstruktioner som troligen påverkar byggnadernas inre planlösningar.

Stora arbeten ska utföras över vattenområdet.

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Positiva förutsättningar

Bilbron kan genomföras med den befintliga västra bron i drift vilket underlättar temporära trafiklösningar under byggtiden.

Få arbeten ska utföras över vattenområdet.

Katarinahissen bör kunna bevaras under byggtiden.

Negativa förutsättningar

Byggnader har placerats på tunnelbanans bjälklag vilket inte bedöms möjligt utan påtagliga balkkonstruktioner som troligen påverkar byggnadernas inre planlösningar.

Stora parkeringsgarage har redovisats under grundvattenytan och omedelbart intill kvarteret Överkikaren samt under befintlig tunnelbanan. Förslaget innebär komplicerade schaktnings- och grundläggningsarbeten med risk att skada befintliga anläggningar och komplicerade temporära trafiklösningar under byggtiden.

Förslaget redovisar en möjlighet till utbyggnad över en del av den befintliga Centralbron. En sådan överbyggnad är dock komplicerad att utföra på grund av svårigheten att hitta områden där det är möjligt att föra ner laster och utföra grundläggning vilket ger stora spännvidder. Arbetena förutsätter också att trafiken stängs av under de skeden då lyft och arbeten utförs över trafikområdet.

Övriga egenskaper

Osäkerhet finns hur utbyggnaden norr om tunnelbanans plattform påverkar befintliga konstruktioner för tunnelbanan.

Ny gång- och cykelbro byggs intill befintlig tunnelbanebro

Drift och underhåll

Analys av trafikkontoret.

Analysen visar att skillnaden mellan förslagen, vad gäller kostnader för drift och underhåll, är mindre än 10 % och den totala kostnaden bedöms till mellan 40 och 45 mnkr per år. I beloppen är inte inräknat kostnader för en eventuell överdäckning av Central- och tunnelbanebroarna. Den största osäkerheten i bedömningen består i hur den framtida tunneln för Stadsgårdsleden kommer att utformas.

Betongkonstruktioner

De årliga kostnaderna för drift och underhåll av betongkonstruktioner har bedömts utifrån en schablon om 1 % av investeringsutgifterna för den nya anläggningen. Då investeringsutgifterna i förslagen är i samma storleksordning blir även kostnaderna för drift och underhåll likartade. Kostnaderna bedöms uppgå till cirka 35 till 40 mnkr per år.

Bilvägar, gång, cykel och torgytor

Driften av de trafikerade ytorna består främst av barmarksrenhållning, snöröjning och belägningsunderhåll. BIG och Nyréns har större driftskostnader för de större ytorna medan Foster och Wingårdh har andra inslag som jämnar ut skillnaderna som t.ex. trappor, gcbroar, rulltrappor och rullband mm vilket jämsätter förslagen. Utgifterna bedöms därför vara mellan 3 till 5 mnkr per år

Kajer

Samtliga förslag innebär nya kajer om cirka 800 meter vilket gör att även här bedöms utgifterna vara likvärdiga. Kostnaden för drift- och underhåll innefattas av schablonbeloppet för betongkonstruktioner.

Stadsgårdsleden och tunnlar

Samtliga förslag innebär att Stadsgårdsleden kommer att ligga i tunnel. Längden på denna tunnel varierar dock stort mellan de olika förslagen, från 270 m till 530 m. Kostnaden varierar också från 1,5 till 3 mnkr. Osäkerheten är dock fortfarande mycket stor kring hur tunnarna kommer att utformas och inredas. Detta påverkar investeringskostnaden men även framtida drift- och underhållskostnader. Dagens tunnlar innehåller dock en stor mängd tekniska system som är relativt dyra vad gäller drift och underhåll.

Den största osäkerheten i kostnadsbedömningen är drift- och underhållskostnaderna för Stadsgårdsleden som i alla förslagen kommer att ligga i tunnel. Projektet

har ännu inte kommit så långt att de riskbedömningar som skall ligga till grund för tunnelns utformning vad gäller bland annat ventilation, nödutrymningsmöjligheter, brandsäkerhet mm. är genomförda. Utformningen påverkas av tunnelns längd och den varierar kraftigt i förslagen, mellan 270 m och 530 m. Förutsättningarna är därmed mycket oklara och framtida kostnader är i detta skede svåra att förutsäga. I sammanställningen har därför använts erfarenhetsvärden från befintliga tunnlar i stadens ägo.

Avbördning och slussfunktion

Kostnaden för drift- och underhåll bedöms kunna inrymmas i schablonbeloppet för betongkonstruktioner. Dock så sköts dessa funktioner idag av Stockholms Hamnar.

Ekonomi

Analys och kalkyl genom exploateringskontoret och Bygganalys AB.

Kontoren redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet utifrån de fem förslagen. I det reviderade inriktningsbeslutet från december 2008 fanns redovisat investeringsutgifter om ca 6 300 mnkr, förutsatt en årlig kostnadsutveckling om 5%. Investeringsinkomsterna bedömdes till 1 250 mnkr, detta förutsatte full extern finansiering av bussterminal samt avbördningskanaler. Försäljningsinkomsterna var redovisade till 550 mnkr.

I nedanstående tabell är kostnader och ytor medtagna inom arbetsområdet. Eventuell hotellutbyggnad framför Hilton är inte med. Ytor för kultur är i alla förslag räknat med 10 000 m². Kostnader utanför det ursprungliga området i form av övertäckta broar är inte medräknat. Dessa kostar ca 1 500 mnkr i penningvärde hösten 2008.

Från nettokostnaden ska dras investeringsinkomsterna för den externa finansieringen. Dessa är inte särredovisade för de olika förslagen men kan överslagsmässigt sättas till 1 250 mnkr för samtliga.

Investeringsutgifter (mnkr)	BIG	Foster	Nouvel	Nyréns	Wingårdhs
Summa värdeår 2008	4 792	4 514	5 177	4 656	5 007
Index	1 677	1 580	1 812	1 629	1 753
Totalsumma inkl index	6 469	6 093	6 988	6 285	6 760
Ytor (m ²)					
Handel (under mark)	49 050	39 700	29 350	45 200	45 250
Kommersiellt ovan/utanför Slussen	23 250	30 160	3 700	6 475	20 500
Kultur	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Bostäder					21 604
Summa	82 300	79 860	43 050	61 675	97 354
Försäljningsinkomster (mnkr)					
Summa	941	898	441	688	1 289
Värdeuppräkning	98	93	46	72	134
Nettoutgift för staden 2008	3 850	3 616	4 736	3 968	3 718
Nettoutgift inkl index	5 430	5 102	6 502	5 526	5 337





Ställningstagande

Ställningstagande för de fem förslagen

Här nedan följer ett sammanfattande ställningstagande för respektive förslag utifrån de i förra kapitlet redovisade utvärderingsparametrarna.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

Förslaget visar som helhet en stor innovation och ett mycket annorlunda angreppssätt vad gäller hanteringen av övergången mellan Södermalm och Gamla stan, men också av de enskilda byggnadsvolymerna. De bebyggda broarna kan skapa en attraktion i sig och ge Slussen en helt unik karaktär, både i Stockholm men också i ett internationellt perspektiv. Dock finns många problem med förslaget, av vilka följande konstaterats vara de största.

Stockholms karaktär med öppna kajer och stränder och övergångar över vattenrummen i form av broar där vyerna över vattenrummen tillvaratas är signifikant för staden. Häri ligger en stor del av upplevelsen av staden och det samspel mellan den i vissa fall dramatiska topografin, de byggda kanterna, vattnet och skärgårdslandskapet. Förslaget vänder helt mot detta och låter övergångarna bli till stora byggnadsverk där man till stor del rör sig över vattnet i en byggd miljö och där vattenkontakten inte alltid är självklar. Bebyggelsen på framför allt Skeppsbrons förlängning, men också de två andra broarna, täpper effektivt igen möjligheten att läsa kopplingen mellan Riddarfjärden och Saltsjön.

De bebyggda broarna innebär också komplikationer vad gäller rörelsemönstren mellan norr och söder. Den överdäckade tunnelbanebron erbjuder i och för sig en gen och bra koppling mellan Södermalmstorg och Munkbron men Skeppsbrons förlängning har stora brister. Den huvudsakliga gångtrafiken föreslås röra sig på

en nivå ovanpå biltrafiken vilket resulterar i att man som gående hamnar på en plats ovanpå taket på befintlig tunnelbanehall vid Slussen. För att ta sig till huvudplanet på Slussen, dvs torgnivån motsvarande KatariNAVÄGEN respektive Hornsgatans förlängning måste en nivåförflyttning göras. De stora gångflödena missar därmed de viktiga målpunkterna på södermalmssidan. Vidare innebär de åtskilda nivåerna för de olika trafikslagen att dagens situation med över- och underbyggda miljöer för gående förstärks och därmed också det som idag är ett trygghetsproblem på platsen. De många olika nivåerna och valmöjligheterna riskerar också att sprida ut flödet och minska intensiteten över platsen. Det finns också en problematik kring logistiken till och från de lokaler som planeras på Skeppsbrons förlängning respektive Loungen ovanpå tunnelbanebron.

Trafikfrågorna är i flera fall olösta eller direkt omöjliga att genomföra. För att revidera dessa till en möjlig genomförbarhet bedöms det som svårt att i vissa fall bibehålla delar av förslaget. Exempelvis är korsningen mellan Skeppsbron och Stadsgården inte fungerande så som redovisats. För att erhålla en fullgod lösning i korsningspunkten bedöms att en del av handelsytorna på kajplanet skulle behöva utgå. Vidare är bussterminalen redovisad en våning upp från kajplanet vilket innebär att bytande mellan buss och tunnelbana behöver göra två nivåförflyttningar vilket inte är önskvärt.

De olika platserna inom förslaget har kvaliteter i olika form, men sammantaget är förslagets rumsliga system relativt komplext och kan riskera att leda till sämre orienterbarhet.



BIG

Förslaget är intressant. Här finns ett nytt angreppssätt där markplanering, nya byggnader och platsens alla funktioner på ett enkelt men samtidigt välstuderat sätt skapar en fin helhet. Byggnaderna är en del av de stora svepande linjerna som tecknar marken och de rundade formerna kan också delvis associeras med dagens Slussen. Sammantaget tar förslaget ett starkt helhetsgrepp om platsen och har möjlighet att skapa något unik i Stockholm.

Förslaget tar tydligt utgångspunkt i näset som tecknar kopplingen norr-söder över Slussen. Dock är näset brett och det skapas ytor i anslutning till detta som är bristfälliga. På den övre delen av näset i anslutning till Skeppsbrons förlängning och biltrafiken upplevs näset som för stort då det bildas ytor vars vistelsevärden är tveksamma. Här finns en risk att näset uppfattas som ödsligt. Under näset, i anslutning till slussfunktionen, bildas också stora överbyggda ytor som lätt kan upplevas som otrygga. Hela slussfunktionen är också överbyggd vilket helt döljer vattnet i slussrännan. Detta är en nackdel.

Två stora byggnader föreslås samt ytterligare några mindre. Båda de stora byggnaderna innehåller publika verksamheter vilket är positivt för platsen då dess innehåll kan komma att utgöra publika målpunkter. De publika ytornas storlek gör dock att de är svåra att inrymma inom projektet vilket gör att ett annat innehåll måste till. Inverkan av detta är i dagsläget svårt att bedöma.

Byggnaderna är dock intressanta och kan i framtiden utgöra märkesbyggnader för Slussen. De förmedlar en transparens mellan verksamhet och omgivning, liknande Kulturhuset vid Sergels torg. Stadsmuseets föreslagna tillbyggnad i form av en loop är intressant, även om den av kulturhistoriska skäl kan vara svårhanterad. Vi-

dare finns tveksamheter kring den föreslagna vridningen av Katarinahissen. Denna känns kanske lite sökt, och tyvärr är kapaciteten i hissen för liten för att den ska kunna nyttjas som en viktig vertikal koppling mellan de olika underbyggda nivåerna i anslutning till kollektivtrafiken och toppnivån på hissen som ansluter till Mosebacke.

Rumsligheterna inom den nya strukturen är intressanta. Här bildar byggnadernas rundade former ett offentligt rum kring gator och platser som tecknar rörelserna ned mot vattnet och vidare mot Gamla Stan på ett intressant sätt. Kopplingarna mellan de olika platserna är också fin. Alla flöden mellan Södermalm och Gamla Stan ligger samlade i ett stråk som utgör Skeppsbrons förlängning. På detta vis får man ett starkt stråk med stora flöden. Här överlagras lokala och regionala stråk och förutsättningar skapas för en sammanblandning mellan dessa två och således också en spännande integration mellan dessa. Vidare innebär det samlade stråket med byggnader som stödjer detta en bra förutsättning både för en god orienterbarhet inom strukturen men också en hög trygghet.

Trafiken är i stort bra löst. Dock finns vissa frågetecken kring kopplingen mellan bussterminalen och tunnelbanan. Här är underlaget lite svårsläst och en förutsättning för en väl fungerande bytespunkt är naturligtvis att kopplingen för resenärerna mellan de olika trafikslagen är lättorienterad, enkel och trygg. Kopplingen som föreslås upp mot Mosebacke utmed hotellet ovanpå tunnelbaneentrén är mycket intressant. Här kan en tydlig, men brant, koppling från berget ner till Ryssgården skapas som på ett fint sätt och bättre än idag länkar fler delar av Södermalm till Slussen.



Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Förslagsställarna redovisar en tydligt framflyttad stadsfront samt öppnar upp mer vattenyta än i dagsläget. På så vis tecknar sig övergången mellan Södermalm och Gamla stan med två broar. Förslaget är tilltalande i sin enkelhet; det visar ny bebyggelse framför befintlig bebyggelsekant på Södermalm, som mycket väl skulle kunna läsas som en självklar del av Slussen. Några tveksamheter finns dock i förslaget, framför allt de olika platsernas kvaliteter och vistelsevärden samt huruvida den stora gångbron blir en kvalitet som lyfter platsen och förstärker dess identitet, eller om den inte bara uppfattas som sökande efter effekt snarare än att addera bestående värden. Trafikmässigt har förslaget också vissa brister.

Förslaget har en stor förtjänst i att dess struktur innebär en lättläst ny stadsbygd med bra orienterbarhet. Stadsfronten tecknar tydligt kajen och Södermalms möte med vattenrummen och vidare mot Gamla stan. De två broarna fångar också upp de stora stråken i nord-sydlig riktning och de har goda förutsättningar att bli välanvända och integrerade med övriga stråk i staden.

Förslaget innebär mycket ny bebyggelse vilket ger förutsättningar för en intensiv och tät känsla av den nya Slussen. Detta uppfattas positivt i den bemärkelse att platser och gator inom den nya strukturen stöds av ny bebyggelse som har publika verksamheter i bottenvåningarna och skapar trygga miljöer. Den framflyttade stadsfronten kan skalmässigt ansluta till bebyggelse både på Södermalm och i Gamla stan.

Förslaget ger goda förutsättningarna att tillvarata de platsspecifika värden som finns vid Slussen idag samt skapa nya kvaliteter i den framtida utformningen. Förslaget utgör en bra grund för en urban del av staden i direkt anslutning till en av de tydligaste och mest upp-

skattade kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet.

Inom den nya strukturen finns flera olika platser med olika karaktärer och platsspecifika kvaliteter. Södermalmstorg med uteserveringar i bra solläge, kajtorget nära vattnet och utsiktspunkterna på gångbron. Dock uppstår några tveksamheter, framför allt rörande kajtorget och dess vistelsevärden. Torget ligger i norrläge och nås inte självklart från södermalmssidan. Gångbronens ena ben når ner till torget men det finns ändå en risk att torget inte blir så befolkat som förslagsställarna önskar då en stor del av flödet kommer att passera på den övre nivån av gångbron, direkt in på Södermalmstorg.

Strukturellt är förslaget robust och har en grundform som är flexibel i sitt nyttjande, både vad gäller det offentliga rummet samt de föreslagna kvarterens innehåll och programmering.

Förslaget innehåller vissa frågetecken kring trafikfrågorna. Korsningspunkten mellan Stadsgårdsleden och Skeppsbrons förlängning är redovisad på ett sätt som inte är möjligt höjdmässigt. En konsekvens av detta är att Skeppsbrons ramp ner mot Stadsgårdsleden förmodligen måste sänkas, vilket i sin tur får till följd att denna ramp skärmar av kajtorgets utsikt mot öster och Saltsjön. Korsningspunkten mellan Katarinavägen och Hornsgatan är ändrad jämfört med utgångsvärdena, vilket innebär att hållplatsytor för stadsbussarna inte ryms i tillräcklig omfattning. Vidare är bussterminalen utformad i två plan, vilket inte är lämpligt varken avseende framtida flexibilitet eller bästa tillgänglighet för trafikanterna



Nyréns Arkitektkontor

Nyréns förslag är en vidareutveckling av det förslag som de vann tävling om nya Slussen med för fem år sedan. Förslagets stora gest är de öppna och generösa ytor som tecknar Södermalms möte med Gamla stan och förbindelsen över slussen. Ytan flankeras på vardera sida av två nya byggnadsvolymer med publikt innehåll. Det stora greppet som torgytan utgör är förslagets största förtjänst. Utifrån kulturhistoriska skäl är detta förslag det som på bästa sätt tar hand om den historiska stadens entréplats mot Gamla stan och som också bygger vidare på det näs som en gång fanns här. Förslaget utnyttjar också platsen med sina utblickar mot omgivande vattenrum; Saltsjön respektive Riddarfjärden.

De stora friytorna, som utgör förslagets största förtjänst kulturhistoriskt, blir dock också dess största problem. Detta är en kritisk fråga och det finns här frågetecken kring huruvida friytorna i sin omfattning och storlek står i proportion till platsen och nyttjandet. Det finns risk att platsen kan uppfattas som ödslig. Torget med dess olika nivåer ner mot slussen och den mycket stora yta som ligger i anslutning till Hornsgatans respektive Katarinavägens förlängning riskerar att bli karaktärlös, för stor och kan också göra att orienterbarheten på platsen blir sämre. Kontoren ser en uppenbar risk i att ytan som sådan inte kan ges de platsspecifika kvaliteter som önskas av nya Slussen. Det stora torget med dess väderutsatta läge riskerar att bli en plats som man bara hastar förbi. Vidare finns få byggnader som stödjer rörelsemönstren vilket understryker otydligheten och som också kan bidra till en otrygghetskänsla.

Den nya bebyggelsen utgörs av publika byggnader i plan ovan torget samt butiker och kollektivtrafikutrymmen i de undre planen. De två byggnaderna är placerade så att siktlinjer från både Hornsgatan och Götgatan bibehålls med vatten i fonden, vilket är föredöm-

ligt. De två byggnaderna är förlagda relativt långt ut på kanterna mot Saltsjön respektive tunnelbanebron. Detta innebär att husen delvis står på flak som inte tar mark och ger ett uttryck som blir lite motsägelsefullt; de stora byggnadsvolymer svävar på en tunn skiva ca 10 meter över kajnivån.

De glasade tornen som utgör kommunikation mellan torgnivå och de undre planen annonserar denna koppling bra. Det blir också ett lätt sätt att röra sig mellan de olika nivåerna och man hittar lätt till dessa vertikala förflyttningpunkter. Dock är gestaltningen på tornen något udda, de påminner mer om tillfälliga installationer än permanenta byggnader.

En kvalitet som förslaget har är att de platsbildningar som finns är integrerade med stråk som passerar platsen. Dessa har förutsättningar att bli väl nyttjade och också verkliga mötesplatser under förutsättning att väder och vind så tillåter. Olika lokala och regionala stråk samlas på platsen och i anslutning till dessa ligger mötesplatserna. Flera platser har också bra möjligheter till god solbelysning.



Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Detta förslag, precis som Fosters, tar sin utgångspunkt i mycket frilagd vattenyta, två broar mellan Gamla stan och Södermalm samt en framflyttad stadsfront. Förslaget innehåller många olika funktioner som flätas samman på ett bra sätt; de olika stråken integrerar platsens flöden fint och uppbyggnad och logistik i de undre planen är bra. Dock är förslaget mycket uttrycksfullt i sin arkitektur. Den långt framflyttade stadsfronten innebär en alltför stor negativ inverkan på Gamla stan och sammantaget är förslaget i dess helhet ganska spretigt med oprecisa och sinsemellan olika byggnadsvolymer och otydliga rumsligheter.

Förslaget ger vid en första anblick ett ganska annorlunda och uttrycksfullt intryck. Vid närmare granskning innehåller det också flera goda kvaliteter. Framför allt är förslaget väl löst avseende trafik, logistik och inre rumsliga samband i de undre planen som bland annat rymmer handel och kollektivtrafik. Studerar man förslaget ytterligare framstår dock den kraftigt framflyttade stadsfronten som alltför fräck och kraftfull i relation till sin omgivning. Om inte Hiltons utvidgning mot norr tillkommer innebär det att de två nya kvarteren som utgör bebyggelsen i anslutning till Södermalmstorg kommer att ligga mer eller mindre frilagda och utan relation till befintlig bebyggelse. Detta blir extra tydligt när man tänker sig dessa volymer från väster och Söder Mälarstrand, men inte minst mot Gamla stan. Dessa byggnadskvarter tar helt enkelt för mycket plats i det övergripande stadsrummet utan att ge några direkt positiva värden till stadsbilden.

Övrig ny föreslagen bebyggelse, framför KF-huset och Glashuset, har inget samband med varken den tidigare nämnda nya bebyggelsen eller bakomliggande befintlig. Sammantaget ger förslaget därför ett lite spretigt

intryck och det finns ingen tydlig röd tråd att läsa inom förslaget avseende tillkommande bebyggelse.

Förslaget har dock en tydlig uppbyggnad strukturellt och det kommer vara lätt att orientera sig i den nya miljön. Vidare har alla bottenvåningar tydliga publika lokaler som stödjer gator och platser och ger dem liv, och ökar också tryggheten på platsen. Siktlinjerna i Götgatans respektive Hornsgatans förlängning är bevarade vilket upplevs som positivt.

Det s.k. Slussenlyftet framhålls av förslagsställarna som en betydelsefull del av förslaget och som har potential att bli ett viktigt stråk med starka flöden. Kontoren instämmer i detta och har också, i sin utvärdering, kommit fram till att Slussenlyftet har bra möjlighet att bli en aktiv och intressant del i kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan. En fördel som det också har är att det passerar kajnivån på södermalmsidan innan det fortsätter över mot Gamla stan. Detta innebär en bra möjlighet att aktivera kajnivån här samt att de verksamheter som ligger i bebyggelsens front ut mot kajen blir en naturlig del av stråket och kan hjälpa till att stödja detta.

Trafiken är bra löst, även om det finns delar som måste utvecklas för att fungera helt tillfredsställande. Den föreslagna cykelbron parallellt med tunnelbanebron som kopplar Götgatan/Hornsgatan med Munkbron på ett gent sätt är bra och avlastar själva Slussen med en annars intensiv cykeltrafik som i vissa fall innebär konflikter med fotgängare. Hur en cykelbro utmed tunnelbanebron ska gestaltas är dock inte självklart. Cykelbron riskerar att bli en enda lång ramp mellan de olika nivåerna i Gamla stan och på Södermalm och kommer endast under en kortare sträcka ligga i samma nivå som tunnelbanebron.



Förslag till fortsatt arbete

Staden genom de berörda förvaltningarna anser det viktigt att välja ett av de nu fem inlämnade förslagen som utgångspunkt i det fortsatta arbetet med att ta fram detaljplan och som kan ligga till underlag för vidare projektering.

Efter genomförd bedömning och utvärdering har staden kommit fram till att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor är det som bäst uppfyller det som staden i framtiden önskar av Slussen. Det är det förslag som ger de bästa förutsättningarna att tillvarata de platsspecifika värden som finns vid Slussen idag samt skapa nya kvaliteter i den framtida utformningen. Fosters förslag ger goda förutsättningar att skapa en urban plats i staden i direkt anslutning till en av de tydligaste och mest uppskattade kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet. Förslaget har en generalitet vad gäller den föreslagna bebyggelsens innehåll, vilket ses som värdefullt.

Förslaget är också, vad kontoren ser, ett robust förslag i den bemärkelse att det klarar bearbetningar och utvecklingar som garanterat följer i den fortsatta planprocessen utan att dess grundkoncept för den skull går förlorat.

Bilder källförteckning

sid 1	Stadsbyggnadskontoret Infobild
sid 6-7	Stadsbyggnadskontoret Infobild
sid 8-11	Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement
sid 12-15	BIG
sid 16-19	Foster+Partners och Berg Arkitektkontor
sid 20-23	Nyréns Arkitektkontor
sid 24-27	Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter
sid 28-29	Stadsbyggnadskontoret Infobild
sid 42-43	Stadsbyggnadskontoret Infobild
sid 44	Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement
sid 45	BIG
sid 46	Foster+Partners och Berg Arkitektkontor
sid 47	Nyréns Arkitektkontor
sid 48	Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter



www.stockholm.se/slussen