



EXPLOATERINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
TRAFIKKONTORET

2009-04-28
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE

Mårten Frumerie
Exploateringskontoret
Telefon: 08-508 262 39
marten.frumerie@expl.stockholm.se

Martin Schröder
Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-508 266 28
martin.schroder@sbk.stockholm.se

Andreas Burghauser
Trafikkontoret
Telefon: 08-508 266 29
andreas.burghauser@tk.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2009-05-14
Dnr E2009-400-00676
Stadsbyggnadsnämnden 2009-05-14
Dnr 2005-08976-54
Trafik- och renhållningsnämnden 2009-05-12
Dnr T2009-400-01119

Slussen – Ställningstagande inför fortsatt arbete

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger exploateringskontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.
2. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd för Slussenområdet i enlighet med riktlinjer och ställningstaganden i detta utlåtande.
3. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.

Krister Schultz

Arne Fredlund
tf

Magdalena Bosson

Bilaga 1: Utvärdering av arkitektuppdrag

Bilaga 2: Nedgrävning av tunnelbanan, utredning avseende teknik, genomförbarhet och ekonomi

Bilaga 3: Allmänhetens synpunkter, sammanfattning av synpunkter på de fem förslag som varit utställda på stadsmuseet

Tjänsteutlåtandet med bilagor finns att tillgå på www.stockholm.se/slussen

Innehållsförteckning

	Sid
Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Tidigare beslut	5
Kommande beslut	5
Dagsläget	6
Stadens mål	6
Beskrivning av de fem förslagen	6
Kontorens synpunkter på de fem förslagen	13
Kontorens samlade bedömning av de fem förslagen	20
Andra inkomna förslag	26
Tidplan	31
Risker och osäkerhetsfaktorer	32
Ekonomi	34
Samarbete mellan förvaltningar	36
Måluppfyllelse för staden	36
Kontorens förslag till fortsatt arbete	36
Kontorens förslag till beslut	38

Sammanfattning

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. I december 2007 togs beslut i SBN att trafiklösningen inom förslaget Nya Slussen skulle gälla, men att utformningen skulle studeras vidare. Våren 2008 gjordes en öppen upphandling av ytterligare fyra arkitektkontor utöver Nyréns som ritat Nya Slussen och som vann tävlingen 2004 om Slussens framtida utformning och gestaltning. Under resterande del av 2008 har fem förslag tagits fram för hur en utformning kan se ut. Dessa fem förslag har sedan utvärderats ur en rad olika aspekter. Förslagen har varit utställda i Stadsmuseet, och det har varit stort intresse från allmänheten.

I den analys som gjorts har en framflyttad stadsfront med en anslutande bro ansetts vara den bästa lösningen för platsen. På detta sätt finns en enkelhet i trafiken, med ordentlig kapacitet för både gående och cyklister förstärkt med kopplingen längs tunnelbanebron, något som lyfts fram av tre av förslagsställarna. Vidare skapar den framflyttade stadsfronten skyddade platser i söderläge som kommer att bli ett välkommet tillskott i stadsstrukturen. Genom ny bebyggelse finns också möjlighet att få till ett intensivare folkliv på platsen. Byggnaderna är flexibelt utformade så att de i framtiden kan innehålla en mängd olika verksamheter. Förslaget med bro frigör också mycket vattenyta, vilket är positivt.

Kontoren 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 är också robust i den bemärkelsen att det klarar bearbetningar och utvecklingar som följer i den fortsatta planprocessen utan att dess grundkoncept för den skull går förlorat.

Kontoren har vidare översiktligt analyserat andra förslag från allmänhet och privatpersoner som inkommit. Kontoren finner inte att något av dessa förslag bör utredas vidare. Förslaget som innebär en nedgrävd tunnelbana, och som är det förslag som fått mycket medial uppmärksamhet, har i samarbete med SL utretts översiktligt. Genomförandet av en nedgrävning visar sig innebära avstängningar eller inskränkningar i tunnelbanetrafiken mellan Slussen och T-Centralen i minst 12 månader i olika omfattning. Detta innebär att de negativa konsekvenserna för de

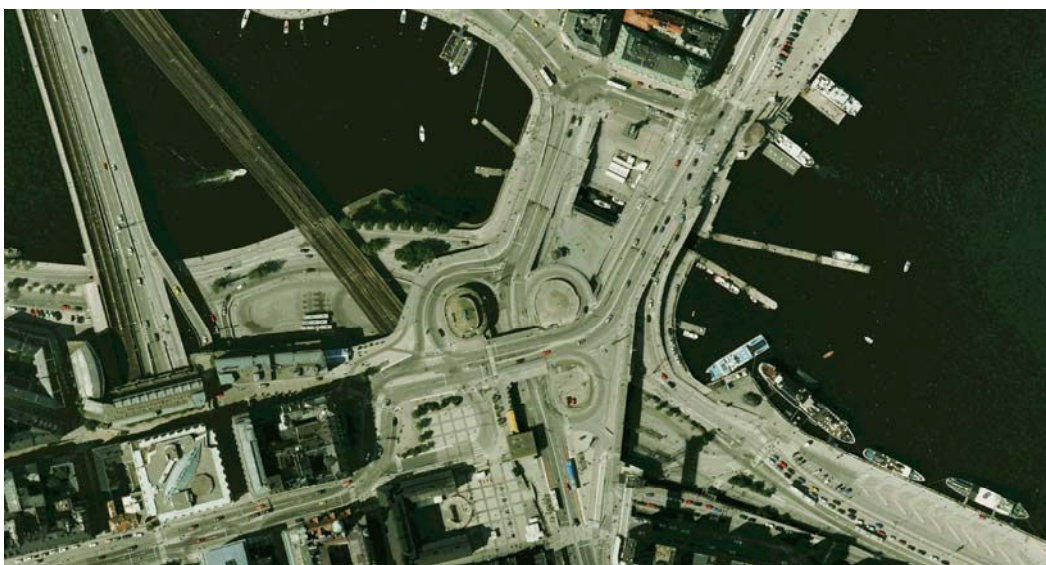
300 000 resenärer som dagligen passerar platsen med tunnelbana skulle bli alltför stora. Vidare uppgår merkostnader för en nedgrävning av tunnelbanan till mellan 7 000 – 12 000 mnkr, utöver de kostnader som projektet i stort omfattar.

Bakgrund

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. Den idétävling som hölls i början av 1990-talet ledde inte till genomförande. Ytterligare en tävling hölls 2003-2004 då ett vinnande förslag framkom, med Nyréns Arkitektkontor som upphovsman. Detta förslag omarbetades sedan till Nya Slussen. Därefter togs också ett referensalternativ fram, Nybyggt bevarande. Dessa bägge inriktningar var under hösten 2007 föremål för ett programsamråd, där beslut om fortsatt inriktning togs i stadsbyggnadsnämnden i december 2007. Inriktningen för det fortsatta arbetet är en nybyggnation av Slussen där utformningen har studerats vidare under 2008.

Parallellt med planarbetet bedrivs utredningar som grund för en miljödom enligt miljöbalken där tillstånd behövs för byggande i vatten. I samband med ombyggnation av Slussen bereds också möjlighet att kunna tappa ut mer vatten ur Mälaren vilket leder till att en ny reglering av Mälaren måste utarbetas, som även den fordrar miljödom. Ett första samråd för detta hölls under senhösten 2007.

Ett inriktningsbeslut har gemensamt fattats av Stockholms stad, Nacka kommun och SL om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen. En redovisad sammanlänkning mellan tvärbanan och Saltsjöbanan i Henriksdalshamnen innebär att dagens station vid Slussen ersätts med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget vid befintlig OKQ8-mack.



Ortofoto Slussen



Tidigare beslut

- I mars 2004 utsågs det förslag som idag kallas Nya Slussen till vinnare i den 2003 utlysta tävlingen.
- I oktober 2004 beslöt nämnderna att ge kontoren i uppdrag att ta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen.
- Under slutet av 2005 fattade kommunfullmäktige inriktningsbeslut om att de två framtagna förslagen skulle utgöra grunden för ett programsamråd och miljöprövning.
- I december 2007 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att klöverbladen ej ska återuppbyggas utan att förslaget Nya Slussen ska bearbetas vidare. Uppdrag gavs även om framtagande av nya förslag på utformning av platsen, resultatet av detta arbete redovisas i detta utlåtande.
- I mars 2008 fattade exploateringsnämnden beslut om att markanvisa 35 000 m² under mark för handel.
- I december 2008 fattade exploateringsnämnden reviderat inriktningsbeslut utifrån bedömda investeringsutgifter om ca 6 300 mnkr. Projektet beviljades också en budget om totalt 115 mnkr för framtagande av underlag till genomförandebeslut.

Kommande beslut

Målsättningen är att i samband med plansamrådet kunna presentera projektet som helhet för genomförandebeslut, vilket beräknas kunna ske under tredje kvartalet 2009. Normalt sett fattas genomförandebeslut efter ett systemhandlingsskede då projektets utformning bestämts och projektets kostnader kan kalkyleras med större säkerhet. Systemhandlingarna kommer inte att vara klara vid denna tidpunkt, men mot bakgrund av att det i samband med samrådet ska bestämmas en utformning av Slussen är det då också aktuellt att koppla detta till ett genomförande. Genom bedömning av risker och osäkerheter bedöms ett tillräckligt gott kalkylunderlag kunna tas fram.

Kommande beslut är de eventuella markanvisningar som kan bli aktuella för byggrätter ovan mark. Kommande beslut finns också rörande detaljplaneprocessen.

Dagsläget

Slussens konstruktioner förfaller alltmer. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt och underhållskostnaderna har under de senaste åren legat mellan 10-15 mnkr per år. Detta avser endast åtgärder för att hålla Slussen vid liv fram till rivning. För närvarande utförs förstärkningsåtgärder under Katarinavägen för att säkra denna fram till dess att ombyggnationen av Slussen startar. Slussen inspekteras löpande för att identifiera behov av förstärkningsåtgärder alternativt avstängningar av trafik.

SL utreder, tillsammans med staden och Nacka, möjligheterna till en alternativ lösning av Saltsjöbanans/tvärbanans dragning till Slussen. Stockholms stad har dock i arbetet med Slussen tillsvidare förutsatt en station i Katarinaberget i väntan på nya beslut.

Stadens mål

I och med bygget av nya Slussen är målsättningen att:

- Skapa en mötesplats i världsklass med en mångfald av aktiviteter.
- Skapa en framkomlig, tillgänglig och säker anläggning för alla trafikslag.
- Skapa en modern, funktionell och effektiv kollektiv knutpunkt.
- Skapa en kostnadseffektiv anläggning över hela livscykeln.
- Skapa en attraktiv utbyggnad av staden som tillgängliggör vattnet och skapar trygga platser för vistelse.
- Säkra Mälaren och förhindra översvämningar genom utbyggnad av nya kanaler.

Beskrivning av de fem förslagen

Inför arkitektuppdraget som staden genomförde under 2008 fanns följande programförutsättningar uppställda:

- Den trafiklösning som fanns i det vinnande förslaget från 2004 skulle i huvudsak följas, inkluderande ett nytt läge för bussterminalen. Bearbetad lösning från Tyréns fanns med som underlag.
- De platsspecifika karaktärerna skulle tillvaratas och tillskapandet av attraktiva mötesplatser skulle ske.
- Den framtida ökade avbördningskapaciteten från Mälaren skulle omhändertas.

Trafiklösningen ska i framtiden ha en kapacitet motsvarande flödet genom platsen i början av 2000-talet. 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. Denna lösning är densamma i alla fem förslagen.

Eftersom stora ytor under mark frigörs när trafikanläggningen förenklas, finns möjlighet att fylla dessa med nytt innehåll. Slussen bedöms lämplig för handel och de fem förslagsställarna har inrymt en handelsplats inom projektet. Denna bör ligga i anslutning till kollektivtrafiken, i överensstämmelse med den tidigare gjorda markanvisningen.

Eftersom det, utöver handelsplatsen, inte fanns ett tydligt innehållsmässigt program för uppdragen har staden fått in fem förslag som i utformning och innehåll ser ganska olika ut. För utförligare redovisning av de fem förslagen samt bilder se Bilaga 1.

Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement (Nouvel)

Förslagsställarna vill tydliggöra Gamla Stan och Södermalm som två öar med låga kajer och mycket frilagd vattenyta. Broarna (Skeppsbrons förlängning, tunnelbanebron och Centralbron) som tecknar kopplingen över vattnet bebyggs och blir starka element i stadsbilden. Broarnas påbyggnader ges olika innehåll och funktion. Skeppsbrons förlängning har ovanpå körbanenivån en upplyft nivå för fotgängare som bebyggs med mindre lokaler för butiker, restauranger etc. Denna övre fotgängarnivå landar en nivå ovanför Ryssgården, på taket till nuvarande tunnelbaneentré. Tunnelbanebron överdäckas och en ny koppling mellan Södermalms-torg och Gamla Stan skapas. Här finns bland annat plats för kulturella verksamheter, internetcafé eller liknande; -stadens vardagsrum. Ovanpå Centralbron föreslås en parkanläggning med bland annat fotbollsplan och joggingspår.

Stadsgårdsleden är tillbakadragen söderut jämfört med Tyréns trafiklösning, som ingick i det vinnande förslaget från tävlingen 2004. 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 trafikföring samt att kunna flytta trafikleden mer söderut för att skapa större yta vid vattnet för fotgängare. Bussterminalen blir en fristående byggnad,

här föreslagen som en mjukt rundad form, som en lägre volym framför KF- och Glashuset då de enligt förslaget representerar Södermalms förkastningsbrant.

En fristående teaterscen, byggd som en flyttbar 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.



Flygvy mot norr

Bild: Ateliers Jean Nouvel och Habiter Autrement

BIG (BIG)

Detta förslag bygger på att kopplingen mellan Södermalm och Gamla Stan formas som ett näs där kajerna på Södermalm och Gamla Stan ges en mjuk linjeföring som övergår i ramper som leder bil, cykel och fotgängare över vattnet. På Södermalmstorg respektive framför KF-huset föreslås två stora byggnader med publikt innehåll, 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 gestaltningskoncept.

Byggnadernas tak föreslås kunna utformas till att bli publika platser som kan skapa nya utblickar över staden och vattnet. 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. 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 kollektivtrafiken på Stadsgårdskajens och Mosebacke, en höjdförflyttning på närmare 40 meter.



Flygvy från nordost

Bild: BIG

Foster+Partners och Berg Arkitektkontor (Foster)

Detta förslag redovisar en tydligt framflyttad stadsfront, mycket frilagd vattenyta mellan Gamla Stan och Södermalm samt broar som tecknar kopplingen mellan norr och söder. Skeppsbrons förlängning innehåller alla trafikslag och kopplar direkt upp mot Södermalm respektive ned till Stadsgårdsleden. Väster om denna bro finns en gångbro utformad som en knut. ”Knuten” 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.

Längs kajen på södermalmssidan skapas ett större promenadstråk. Mellan broarna längs kajpromenaden föreslås ett stort evenemangstorg. Torget, som i sin storlek är

jämförbart med Mariatorget, ligger placerat mellan och under ”knoten” och Skeppsbrons förlängning. Det större evenemangstorget möter den nya stadsfrontens fasader med mindre butiker. Öster om torget finns en direkt koppling in till gallerian och kollektivtrafik. På den övre nivån skapas två torg, ett utsiktstorg mellan Centralbron och tunnelbanan samt ett nytt Södermalmstorg med koppling till gångbron (”knoten”) över vattnet till Gamla Stan. Även i slutet av Götgatan föreslås ett torg med trädplantering. Mellan KF- och Glashusen och den nya bebyggelsen mot vattnet föreslås en mindre stadspark, och i förlängningen av den en trappa ned till Stadsgårdskajen.

Stadsfronten är framflyttad över Stadsgårdsleden för att täcka den underliggande trafikleden samt skapa verksamheter i fasaden mot kajpromenaden. 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 den nya tydliga fronten mot vattnet. Stadsmuseum föreslås få en tillbyggnad på Ryssgården som en pendang med ett glastak mellan för att skapa en klimatiserad innergård.



Flygvy från nordost

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Nyréns Arkitektkontor (Nyréns)

Förslaget syftar till att skapa stora ytor vid vattnet och bevara utblickarna där man kommer ut ur dagens stadsstruktur och möter de stora vattenrummen, så som Slussen i stora drag är idag. Förslaget innehåller en bred bro, ett näs, över vattnet med terrasser som större avsatser ned mot omgivande vattenytor. Näset och terrasserna

bildar ett stort torg i olika nivåer kring slussfunktionen. Avsätserna bildar platser nära vattnet där uteservering och evenemang kan ske. Man kan passera under näset på bägge sidorna och två lägre broar placeras på vardera sidan om näset som binder samman Gamla Stan med södermalmssidan. I Götgatans, Hornsgatans och Katarinavägens förlängning föreslås trappor ned till kajnivån.

En byggnad uppförs vid Södermalmstorg och en framför KF-huset. Bägge innehåller kulturella inslag såsom konserthall, konferens, museum eller galleri. Byggnadernas placering gör att det mesta av utsikten från Ryssgården och Katarinavägen bibehålls och siktlinjen längs Hornsgatan är fortsatt fri. Byggnaden vid Södermalmstorg sträcker sig ut över tunnelbanebron och markerar sig i stadsfronten sett från Söder Mälarstrand. Från torgnivån ned till de lägre nivåerna finns trappor via tre glastorn. Tornen ska ge ljus ned till de lägre nivåerna och skapa visuella samband samt även vara annonsplatser på torget. 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 föreslås. En vattenspegel föreslås vid Skeppsbrons förlängning vid dess norra fäste på södermalmsidan.



Flygvy från nordost

Bild: Nyréns Arkitektkontor

Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter (Wingårdhs)

Förslagsställarna skapar en tydlig ny stadsfront som står mot kajpromenaden och låga gångbroar. Förslaget bygger på att mycket vattenyta friläggs samt att goda utemiljöer i sydväst lägen skapas, både i anslutning till vattnet och i den tätare byggda strukturen. 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 som kantar stadsfronten mot kajen samt till kollektivtrafiken i de nedre planen.

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 planen 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. 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.

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



Vy från Munkbron mot söder

Bild: Wingårdh Arkitektkontor och Tema Landskapsarkitekter

Kontorens synpunkter på de fem förslagen

Utvärdering av de fem förslagen har gjorts inom flera olika områden, vilka redovisas här nedan. Utvärderingsarbetet har gjorts av en grupp tjänstemän från de tre berörda förvaltningarna samt med hjälp av extern expertkunskap inom vissa sakområden. För utförligare redovisning av utvärderingen se Bilaga 1.

Stadsbyggnad och stadsbild

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 och Nyréns). Den andra gruppen redovisar ny bebyggelse i form av en framflyttad stadsfront och övergången över vattnet med tydliga broar och frilagd vattenyta (Foster och Wingårdhs). En tredje form är bebyggda broar där övergångarna mellan Södermalm och Gamla Stan och Riddarholmen ges funktioner i form av bebyggelse och vistelsesytor (Nouvel).

BIG och Nyréns har likheter i sina grundkoncept, men skiljer sig ändå tydligt åt. Nyréns tillvaratar platsens befintliga öppenhet och adderar ny bebyggelse i kanterna av platsen. Detta får till följd att stora torgytor skapas som terrasseras ner mot vattnet. Dessa ytor riskerar att bli alltför stora och eventuellt uppfattas som ödsliga. BIG placerar sin bebyggelse längre fram och skapar rumsligheter mellan nya byggnader och befintliga bakomliggande. Dock finns också i detta förslag det stora näset med ytor som kan komma upplevas som alltför stora. Stadsbildsmässigt är BIG:s föreslagna byggnader intressanta och skulle kunna addera något intressant till stadsbilden både lokalt runt Slussen, men också till staden i stort.

Wingårdhs och Fosters framflyttade stadsfronter förhåller sig lite olika mot sin omgivning. Fosters front är mer tillbakadragen, lägre och mer dämpad i sitt uttryck. Wingårdhs å andra sidan har redovisat en mycket kraftigt framflyttad bebyggelsefront och höga kvarter vid Södermalmstorg samt en arkitektur som är mycket uttrycksfull. Detta ger sammantaget att Wingårdhs förslag blir mycket påtagligt i stadsbilden utan att tillföra några direkt mervärden.

Nouvel's förslag med bebyggda broar skulle tillföra något helt nytt till staden, både stadsbyggnads- och stadsbildsmässigt. Dock blir de bebyggda broarna alltför kraftfulla element och bryter effektivt av sambandet mellan Mälaren och Saltsjön, något som är en del av Slussens allra viktigaste och tydligaste karaktärsskapande element.

Kulturhistoria

Slussen är platsen där Stockholm växte fram, i brytpunkten mellan landvägen och sjövägen. Detta historiska läge i staden bör omhändertas och avtecknas på något sätt i den framtida stadsstrukturen vid Slussen.

Av de fem förslagen är det Nyréns som bäst tillvaratar platsens historiska kvaliteter i form av att skapa en öppen entréplats till Gamla Stan, att minimera ny bebyggelse framför stadsmuseet samt att bibehålla näsets dominans över slussfunktionen, på så sätt som det alltid varit historiskt. Även BIG utgår från näslösningen men en av deras föreslagna byggnader bygger helt för stadsmuseet och möjligheten att se detta från Gamla Stan. Dock kan BIG:s abstrakta byggnadsvolymer och dess arkitektur göra det lättare att läsa den bakomliggande bebyggelsefronten på Södermalm jämfört med om man närmat sig denna arkitektoniskt i den nya bebyggelsen.

Fosters förslag med den sammanhållna stadsfronten är intressant och bidrar till att lyfta fram Södermalms platå samt visa hänsyn till den bakomliggande topografin. Den stora gångbron ("knuten") är helt främmande i miljön. Wingårdhs framflyttade stadsfront tar för sig mer av rummet mellan Södermalm och Gamla Stan, vilket är negativt. De fria siktlinjerna ut över vattnet från gatorna på Södermalm i Wingårdhs och Fosters förslag är positivt.

Nouvel's förslag innebär ur kulturhistorisk aspekt en mycket negativ påverkan på kulturhistoriska värden och går tvärtemot Stockholms tradition och identitet.

Biltrafik

Förslagsställarna har i princip hållit sig till de trafikförutsättningar som gavs. Vissa avsteg har gjorts från given gatustruktur vilket ofta gett svårigheter att klara lutningar. Av de fem förslagen är Nyréns och Wingårdh de som bäst lyckats med lösningar för samtliga trafikslag. Nouvel har flyttat Stadsgårdsleden söderut vilket innebär snäva radier samt branta lutningar i tunneln Söder Mälarstrand-Stadsgården. Landskapsmodelleringen i BIGs förslag innebär större flexibilitet i trafikytorna mellan Gamla Stan och Södermalm men branta lutningar i tunneln. Fosters har minskat huvudbrons bredd vilket innebär att den ej kan inrymma alla efterfrågade funktioner utan breddning. Även Fosters har problem med lutningarna i tunneln.

Slussens komplexitet med flera olika plan som griper in i varandra kräver fortsatta geometriska studier i plan och profil för att skapa en optimal lösning. För att skapa god funktion krävs noggrannhet i detaljer såsom angöring, tillgänglighet, varudistribution, parkering mm. Fullgod angöring redovisar inget av förslagen. Varudis-

tribution har Wingårdhs löst på ett bra sätt, övriga förslag redovisar ej tillräckliga ytor. Bilparkering redovisas främst av Wingårdhs.

Cykeltrafik

Wingårdhs, Nyréns och BIG har bra cykellösningar. BIGs landskapsmodellering kan göra cykellösningen svårorienterad. Fosters gång- och cykelkopplingar över vattnet fungerar ej då de är för smala och branta. Foster, Wingårdhs och Nouvel har redovisat en ny cykelkoppling längs tunnelbanebron. Denna koppling är mycket intressant då den dels ger kortare resväg, dels minskar konflikterna mellan cyklister och gående på Munkbron. Cykelparkering redovisas endast av Nouvel.

Gångtrafik

Wingårdhs har bra gångkopplingar med goda möjligheter att befolka ytorna. Nouvels komplicerade brolösning med flera nivåer gör det svårt att orientera sig samt befolka platserna. De två nya gångstråken, ovanpå Centralbron och tunnelbanebron, är dock intressanta. Framför allt stråket på tunnelbanan har potential att bli en intressant koppling. BIGs landskapsmodellering har svagheter avseende tydlighet i stråk samt trygghet i undre planet. Samtidigt ger de många ramperna god tillgänglighet mellan planen. Tillgängligheten över vattnet är låg i Fosters förslag då broarna är för smala och branta. Det identifierade stråket från Götgatans förlängning mot Gamla Stan är dock intressant. Nyréns stora torgytor blir svårorienterbara.

Kollektivtrafik

De fem förslagsställarna har hanterat bussterminalen på olika sätt. De avvikelser som skett från stadens förslag bedöms ej ha tillfört något väsentligt utan istället skapat problem. BIG och Wingårdhs har utformat bussterminalen på det sätt som angavs i trafikförutsättningarna. Kopplingen mellan bussterminalen och tunnelbanan är dock oklar i BIGs förslag. Nouvel har placerat bussterminalen på mellanplanet vilket innebär två vertikalförflyttningar istället för en. Nyréns har sänkt bussterminalen vilket ger en bättre profil i tunneln och en bra koppling för gångtrafik mellan bussterminal och tunnelbana men en sämre gångkoppling till kajen. Fosters har redovisat en bussterminal i två plan vilket innebär branta ramper samt sämre flexibilitet. Nyréns och Wingårdhs redovisar bra gångkopplingar mellan buss och tunnelbana jämfört med de övriga förslagen

Båttrafik

För båttrafiken innebär de fem förslagen inga skillnader sinsemellan

Avbördning

En förutsättning för alla förslag har varit att få ut tillräcklig mängd vatten från Mälaren. Denna vattenmängd är ännu inte beslutad, flera alternativ har diskuterats. Vad som avgör är den risknivå som kan accepteras för översvämningar kring Mälaren, samt var vattnet ska tas ut. Södertälje kanal har också diskuterats som en möjlig lösning.

Det troligaste scenariot är att ytterligare 1 200 m³/s ska kunna tas ut genom Slussen, jämfört med dagens knappa 300 m³/s. Detta klaras i alla förslagen. Nyréns, Wingårdhs och BIG använder kanallösningar. Foster och Nouvel använder öppnare lösningar som också har möjlighet att ta ut en större vattenmängd, vilket skapar flexibilitet i det fortsatta arbetet. Denna lösning bedöms vara billigare än kanallösningen.

Konstruktion och grundläggning

Alla förslag förefaller i grova drag vara tekniskt genomförbara, men i princip alla förslag innehåller tekniska svårigheter. Svårigheterna gäller framförallt området i anslutning till tunnelbanan, byggande under grundvattenytan samt byggande intill känsliga byggnader.

Gemensamt för alla förslagen är att de ligger nära Stadsmuseet och kv Överkikaren. Särskild vikt måste i framtiden läggas vid denna utformning. För de förslag som placerat byggnader över bussterminal och tunnelbana kan det finnas problem med lastnedföringar som noggrant måste studeras i det fortsatta arbetet.

Generellt kan också sägas att ju mindre ingrepp i kajer som ett förslag gör, desto enklare är det. BIG och Foster är de som ändrar kajlinjen mest. Den ändrade kajlinjen är dock inte en förutsättning för grundstrukturen i dessa förslag.

Stora underjordiska anläggningar för parkering och inlastning såsom redovisats av Wingårdhs och Nouvel är tekniskt möjliga att genomföra men samtidigt väldigt kostsamma i och med att de ligger under grundvattenytan.

Genomförande

Genomförandemässigt gäller för de olika förslagen även mycket av det som nämns under det konstruktiva ovan. Alla förslagen är genomförbara, men vissa ställer större krav i och med de känsliga moment som nämns ovan.

Gällande att kunna nyttja befintliga konstruktioner under tiden är Nouvel sämst i och med att de har en svängd bro som korsar båda de befintliga. Nouvels förslag



har också stora utmaningar i överdäckningen av broarna som ställer stora krav på entreprenören i och med att trafiken behöver vara i drift under tiden.

De mest rationella förslagen är Fosters och Wingårdhs, vilket också leder till ett enklare genomförande för dessa. Ytterligare förenkling har gjorts av Foster genom deras kanallösning.

Det förslag som väljs behöver en genomgripande analys av hur genomförandet kan ske på bästa möjliga sätt.

Trygghet och stadsliv

Det framtida Slussen måste utformas så att platsen blir en trygg, intressant och upplevelserik del av staden. Dagens utformning av Slussen har stora brister med otrygga och obehagliga gångstråk, prång och en miljö som helt domineras av biltrafik.

BIG:s, Fosters, Nyréns och Wingårdhs förslag bidrar samtliga till en ökad orienterbarhet på platsen samt tydligare och tryggare gatu- och stadsrum. Dessa förslag utgår också från en enklare struktur jämfört med dagens lösning, där förslagen till stor del blandar trafikslag och skapar urbana stråk kantade med bebyggelse och olika verksamheter.

Även Nouvels förslag innehåller nya stråk som kantas av bebyggelse med ett blandat innehåll. En tydlig skillnad i detta förslag jämfört med de fyra övriga är en ambition att tydligt separera gångtrafiken från övriga flöden i huvudstråket mellan Gamla Stan och Södermalm i Skeppsbrons förlängning. Här föreslås ett fotgängarstråk upplyft ovan körbanorna, vilket får till följd att de stora flödena separeras och skiljs åt i olika nivåer. Ett stort problem i dagens Slussen är de många olika nivåerna som skapar känsla av otrygghet och dålig orienterbarhet. I Nouvels förslag finns en risk att dessa problem byggs in på nytt i en ny struktur.

I övrigt kan nämnas att det är viktigt att koppla den nedre nivån och kajstråket på södermalmssidan på ett tydligt sätt till övriga delar av platsen för att detta ska aktiveras och bli en tydlig del av nya Slussen. Allra bäst lyckas Wingårdhs genom sin låga gångbro som sedan fortsätter i Slussenlyftet. Även Foster har en bra möjlighet att aktivera den södra kajen genom att en av broarna i ”knuten” når till kajnivån. Slutligen bör också BIG:s lösning med ett enda stråk i nord-sydlig riktning över näset, dit alla flödena koncentreras, lyftas fram. Detta visar på bra integrationsvärden i omgivande struktur och kan således bli ett välaktiverat och tryggt stråk.

Buller och luftmiljö

De två huvudprinciperna, bro med framflyttad stadsfront eller näs, har delvis olika förutsättningar vad gäller buller och luft. Det är bra om buller går att undvika vid torg och platsbildningar. Detta går lättast att lösa i förslagen med framflyttad stadsfront i och med att skyddade utrymmen bildas bakom bebyggelsen. Näslösningen skapar platser mellan Gamla Stan och Södermalm, men dessa blir då bullerstörda. Vad gäller Nouvels lösning överdäckas här mycket av trafiken vilket bidrar positivt till att skapa ett bra ljudklimat.

Den största belastningen vad gäller partiklar finns vid tunnelmynningar. Alla förslagen har i någon mån tunnelmynningar där det kan vara svårt att förlägga vistelse- ytor. I det framtida arbetet kommer vidare bearbetning av dessa ytor att ske. Generellt gäller att tunnelmynningar bör förläggas så långt ifrån de centrala delarna av Slussen som möjligt.

Kommersiella förutsättningar

Alla förslagen redovisar utrymmen för handel. I fyra av förslagen ligger dessa utrymmen i de två undre plan som skapas under torg- och trafikytorna.

I Nouvels förslag ligger dessa utrymmen istället under den upphöjda bussterminalen. Dessa utrymmen kan i och för sig skapa intressanta rumsligheter, men ur ett handelsperspektiv ligger de avskilda och det är svårt att få ett bra flöde av människor genom dem. Butiksytor på Slussenbron ligger med fin utsikt, men det är en liten yta, och de ligger heller inte i ett huvudflöde enligt gångflödesanalysen.

BIG och Nyréns har liknande utrymmen under mark, men medan Nyréns har en renodlad tvåplanslösning, arbetar BIG med ramplösningar, vilket gör dessa ytor mer svårorienterade. Det är dock jämfört med de andra förslagen relativt stora utrymmen i och med att de bygger ut under näset, men farhågor finns att dessa utrymmen blir avklippta i och med att Stadsgårdsleden skär genom anläggningen.

Foster har framförallt kommersiella utrymmen ovan mark. En för smal bebyggd remsa norr om Stadsgårdsleden kan skapa problem i och med att det kan vara svårt att hitta lämpliga hyresgäster för dessa lokaler.

Wingårdhs har den mest genomarbetade lösningen för handel, med sammanhängande ytor, tydlighet i flöden och entréer, samt möjligheter till inlastning.

För att skapa bra entréer till de undre delarna är det viktigt med bebyggelse i torgplan. Därför är de förslag med ordentlig bebyggelse att föredra ur detta perspektiv.



Påverkan på angränsande fastigheter

Alla förslagen påverkar angränsande bebyggelse på något sätt. Viss större påverkan kan komma att behöva tas bort i förslagen, så att de därigenom likställs. Exempel på detta är för stor utgrävning under tunnelbanan och schakt för nära kv Överkikaren.

Byggnader/kvarter som kommer att påverkas genom byggandet av Slussen är:

Kv Överkikaren	Djup schakt utanför huset. Delvis nya angränsningsförhållanden.
Stadsmuseet	Kan bli aktuellt med nya ytor intill byggnaden i undre plan Angöring under byggtid kommer att störas.
Ormen 9	Djup schakt intill fasadliv. Angöring under byggtid kan komma att störas.
Tunnelbanenedgången	Ny ingång ska byggas underifrån
Tranbodarne 11	Byggnaden kommer att integreras i projektet. Fastighetsägaren har fått kommersiell markanvisning. Angöring under byggtid kommer att begränsas. Framtida angöring behöver göras om.
Tranbodarne 12	Framtida angöring behöver göras om.
Kv Achilles o Medusa	Schakt i närhet av byggnader
Hilton	Ev ändrad angöring

Utöver detta kommer det att bli vibrationspåverkan på omkringliggande fastigheter. Detta kommer att omhändertas i det fortsatta arbetet.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Kompensation är inte aktuell i detta projekt, men i det fortsatta arbetet kommer möjligheten till kompletterande växtlighet att studeras.

Näringsliv och jobb i regionen

Historiskt har platsen under flera århundraden varit en betydande handelsplats och enligt utredningar från Affärsförädling och HUI finns det i alternativet Nya Slussen goda möjligheter att åter skapa en riktigt bra handelsplats. Denna skulle kunna bli en målpunkt/destination i regionen och dra folk till platsen genom sitt förnämliga kollektivtrafik läge.

Påverkan på barn/tillgänglighet

Antalet nya barn i regionen kommer inte att påverkas i nämnbar grad i och med den nya exploateringen. Påverkan på barnens vardag och möjlighet till rörelse och framkomlighet är enbart positiv i och med att trafikfaror byggs bort och rörelsemönster förenklas. Detsamma gäller för tillgängligheten. Båda dessa frågor kommer att utvecklas vartefter detaljeringsgraden ökar i projektet

Kontorens samlade bedömning av de fem förslagen

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 byggnadsvolymer. 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. Här 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 trafiklagen 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 lo-

gistiken 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 resenärer som byter mellan buss och tunnelbana behöver göra två nivåflyttningar 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. Vidare 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 svårläst 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 i staden i direkt anslutning till en av de tydligaste och mest uppskattade kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet.

Inom den nya strukturen finns flera olika platser med olika karaktärer och plats-specifika kvaliteter. Södermalmstorg med uteserveringar i bra solläge, kajtorget nära vattnet och utsiktspunkterna på gångbron. Dock uppstår några tveksamheter, framförallt rörande kajtorget och dess vistelsevärden. Torget ligger i norrläge och nås inte självklart från södermalmssidan. Gångbrons 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 inte redovisad på ett sätt som är möjlig 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 utgångsvärderna, 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 torget 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 föredömligt. 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 att bli 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 planerna 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 planerna 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 södermalmssidan 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.

Andra inkomna förslag

Slussen är en plats som engagerar många. Många är därför de olika synpunkterna kring platsen och hur den bör utformas och nyttjas. Flera olika privata initiativ har tagits och många, mer eller mindre bearbetade, förslag har inkommit. Nedan redovisas några av de mer genomtänkta, som också fått mest plats i media.

Ny syn på Slussen

Förslag ställt av Svante Forsström, Torsten Westman, Monica Andersson, Kjell Forshed och Ulla Joneborg.

Förslaget har sin utgångspunkt i en nedgrävd tunnelbana mellan Tegelbacken och Medborgarplatsen/Mariatorget. Förslagsställarna påpekar att staden nu har en unik möjlighet att gräva ner tunnelbanan och skapa en attraktiv och vacker stadsmiljö runt Slussen. Denna möjlighet till nedgrävning finns endast nu innan andra anläggningar på Slussen byggs och grundläggs. I detta påstående har förslagsställarna rätt. Grundläggning av framtida byggnader och anläggningar på Slussen kommer att försvåra en sänkning av tunnelbanan i partiet mellan Mariatorget respektive Medborgarplatsen till T-Centralen.

Genom nedgrävning skapas andra förutsättningar för Slussen, främst i form av ändrade höjdförhållanden. Dagens två stationer vid Slussen respektive Gamla Stan

föreslås ersättas med en gemensam station i ett läge under vattnet med uppgång i norr till Gamla Stan och uppgång i söder som når Slussen.

SL har uppdragit åt konsulter att studera de tekniska förutsättningarna för en nedgrävning samt vilka konsekvenser ett sådant genomförande skulle få. Utredningen är översiktlig. En mer detaljerad utredning bedöms ta minst ett år till i anspråk. En sammanställning av utredningen avseende nedgrävning av tunnelbanan redovisas i Bilaga 2.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det tekniskt är möjligt att genomföra en nedgrävning av tunnelbanan. Det får dock mycket stora konsekvenser rent praktiskt för den befintliga tunnelbanetrafiken förbi Slussen under byggtiden. Dagligen passerar omkring 300 000 resenärer sträckan mellan Slussen och T-Centralen. Att gräva ner tunnelbanan skulle innebära att delar av eller hela denna sträcka skulle behöva stängas av i omgångar eller sammanhängande i minst 12 månader, enligt SL troligen längre eller betydligt längre. Att lösa alternativa färdssätt för 300 000 personer dagligen innebär enorma satsningar och åtgärder. Bara under högtrafiktimmen morgon respektive eftermiddag skulle man behöva förfoga över 480 buss-transporter per timma för att ta hand om alla resenärer. Det innebär en buss var 8:e sekund under högtrafiktimmen. Rent praktiskt ser kontoren det som mycket svårt att lösa detta. Framkomligheten för en så stor mängd nya bussrörelser mellan söder och norr på befintligt gatunät blir mycket begränsad.

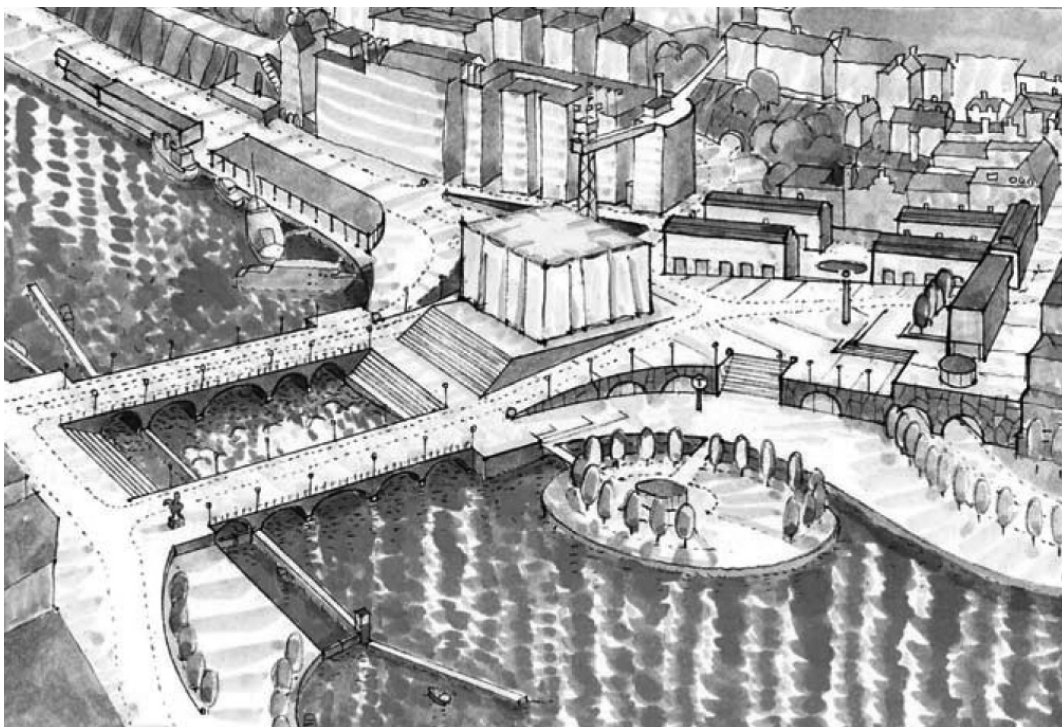
Vidare innebär en avstängning av tunnelbanetrafiken att SL endast kan trafikera tåg fram till Skanstull respektive Hötorget på gröna linjen och Mariatorget respektive Östermalmstorg på röda linjen. All trafik norrifrån kan inte nå fram till T-Centralen beroende på växlar och tidsåtgång att vända tåg. Att frikoppla delar av tunnelbanesystemet från T-Centralen, som är nätets största bytespunkt, ses som mycket problematiskt. Vidare måste tunnelbanevagnarna efter 3-5 veckors trafik genomgå regelbunden service i någon av SL:s depåer. På gröna linjen finns depåer i Skärmarbrink och Högdalen för södra delen och i Alvik för centrala och västra delen. På röda linjen finns endast en depå, Nybodadepån, söder om avstängningen vid Slussen. Detta innebär att röda linjens tåg norr om avstängningen i praktiken inte blir möjliga att använda efter 3-5 veckor. Således kommer avstängningen på röda linjen att gälla hela centrala och norra delen av linjenätet, från Mariatorget till Ropsten respektive Mörby Centrum.

Kostnaderna för en nedgrävning av tunnelbanan uppskattas till 7 000 – 12 000 mnkr, vilket är utöver övriga redovisade kostnader för ombyggnationen av själva

Slussenområdet. Anledningen till det stora kostnadsspannet är de stora osäkerheter som i dagsläget finns kring förslaget.

Det är också viktigt att påpeka att det som förslagsställarna redovisar som en samhällsekonomisk vinst i form av kortade restider i och med en station mindre på linjenätet inte överensstämmer med SL:s uppfattning. En station mindre kan i och för sig minska restiden något, men enligt SL är det framför allt turtätheten som är avgörande för snabbheten på nätet, och turtätheten begränsas av signalsystem på röda respektive gröna linjen, inte primärt av antal stationer på linjerna. Detta innebär således att de redovisade samhällsekonomiska vinsterna måste ses som grova antaganden. Vidare kommer eventuella tidsvinster varje enskild resenär till godo, men kostnaden för nedgrävningen som sådan kvarstår helt och hållet hos den som finansierar denna.

Sammanfattningsvis anser förvaltningarna att förslaget inte ska utredas vidare.



Flygvy från nordväst

Bild: Kjell Forshed

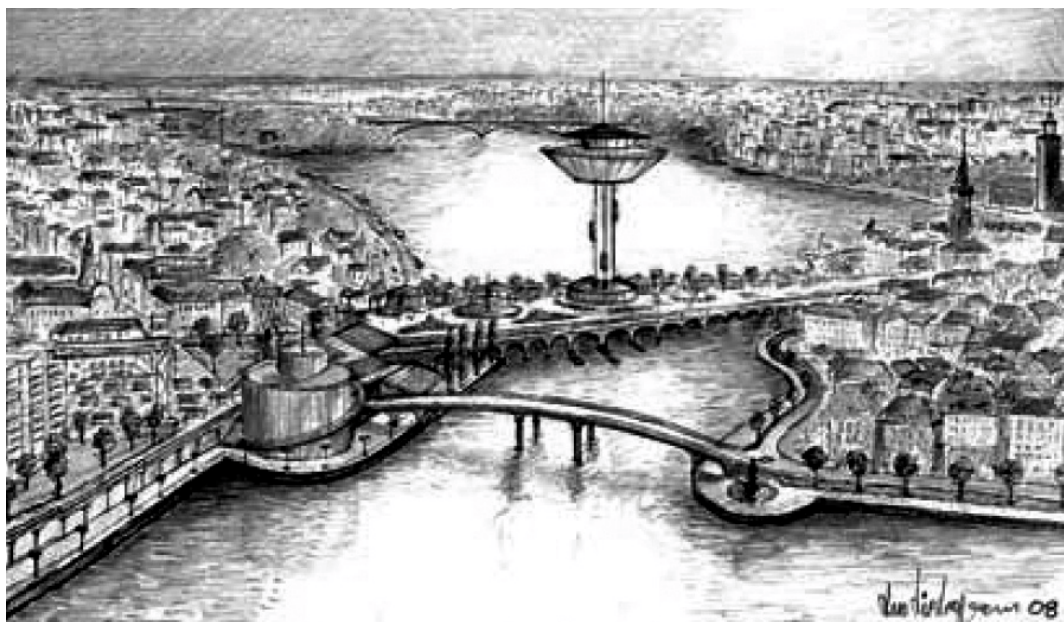
Knutpunkt Slussen

Förslaget är ställt av Olle Markstedt mfl, och bygger på en överdäckning av tunnelbanebron och Centralbron. På denna yta finns både möjlighet till bebyggelse och parkanläggningar. Det befintliga läget för slussen flyttas till uppströms Cen-

tralbron och detta möjliggör friläggande av vattenspegeln mellan Södermalm och Gamla Stan. Trafikmässigt görs Gamla Stan bilfri genom nedgrävande av Munkbroleden och genom en liten bro i Skeppsbrons förlängning. En stor kollektiv knutpunkt läggs mellan tunnelbanebron och Centralbron. En av de stora fördelarna med förslaget menar förslagsställarna är att genomförandet kan göras utan att störa trafiken runt omkring i särskilt stor utsträckning.

Kostnaderna för anläggningen har förslagsställarna själva uppskattat till 20 000 mnkr. Från detta ska dras värden för byggrätter som beräknas kunna säljas för 8 000 mnkr. Nettot för Staden skulle därmed grovt räknat vara -12 000 mnkr. I denna kostnad är då också inkluderat byggande av nya tysta spår i det läge som Tredje Spåret förut var tänkt. Förslagsställarna menar att Citybanan inte behövs i det fall dessa spår byggs.

Kontoren menar att Citybanan är ett beslutat projekt som nu börjar byggas, och detta blir då en förutsättning för det fortsatta arbetet. Kontoren kan se fördelar med en minskad bullernivå i området till följd av överdäckningen, men överdäckningen medför också stadsbildsmässiga problem i och med blockeringen av vyerna mellan vattenrummen. Trafikmässigt blir det andra rörelsemönster genom enkelriktning av trafik runt Gamla Stan och en minskning av trafiken i detta snitt gör att andra delar av staden belastas ytterligare.



Flygvy från öster

Bild: Lars Liedegren

Kontoren ser ingen stor nytta med den flyttade slussfunktionen i och med att tillräcklig avbördningskapacitet redan finns i nuvarande läge genom de av staden framtagna förslagen. En flyttad slussfunktion innebär också omfattande spontningsåtgärder längs Gamla Stans och Södermalms kajer för att förhindra att grundvattenytan sänks med de oönskade konsekvenser som det medför.

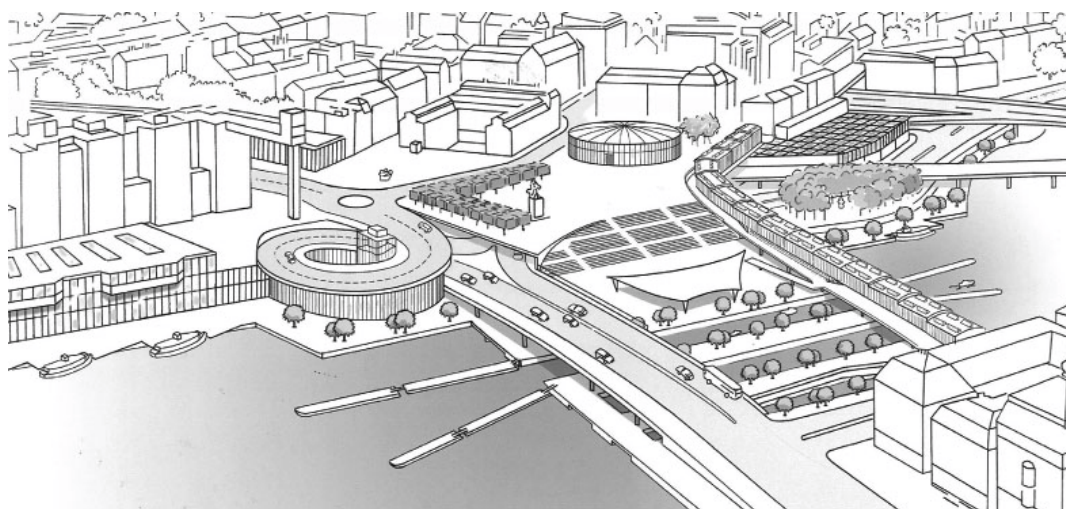
Slutligen är det ekonomiskt ett väldigt omfattande projekt med stora investeringar från stadens sida som enligt kontorens mening inte tillför den extra nytta som motiverar denna extra investering. Intäktssidan synes också överskattad i och med att intäkten motsvarar mer än 3 000 nya bostäder.

Förvaltningarna anser att förslaget inte ska utredas vidare.

Utblick Slussen

Utblick Slussen är framtaget av Ulf Christerson, och bygger till stor del på samma tankar som staden har kring utformningen av Slussen, men tar mycket fasta på de trafiktekniska förutsättningarna. Förslagsställaren menar att huvudbron bör utformas välvd och inte lutande, och föreslår istället att höjdskillnaden tas upp via en snurra. Påpekande finns också om att vissa lutningar i stadens föreslagna trafiklösning är för branta jämfört med de krav man borde kunna ställa på en ny anläggning av denna sort.

Vidare föreslås en överbyggd bro, en inomhusgata, för gångtrafik mellan Gamla Stan och Södermalm. Förslaget visar upp stora öppna ytor och en väldigt sparsam bebyggelse.



Flygvy från nordost

Bild: Ulf Christerson

Kontoren menar att det är ett väl genomarbetat förslag med många positiva anslag, men att det inte tillför någon ny aspekt som inte redan är belyst i de av staden framtagna förslagen. Stadens trafiklösning kommer framöver att detaljeras så att fullgod standard kan uppnås.

Förvaltningarna anser att förslaget inte ska utredas vidare.

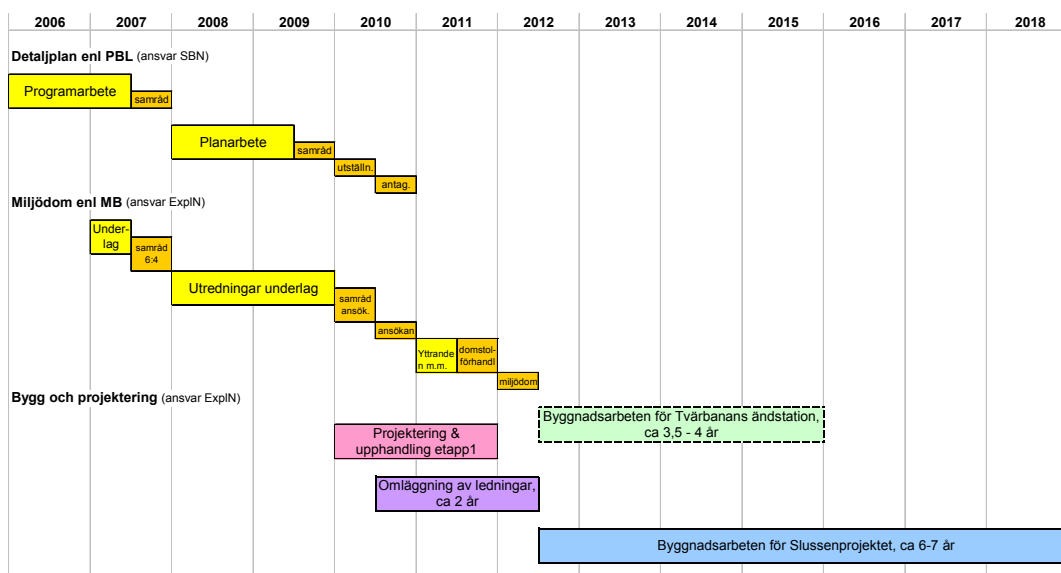
Tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer antas under 2010 i kommunfullmäktige efter att den godkänns i stadsbyggnadsnämnden.

Parallellt med arbete med detaljplan löper också ett arbete med miljödom för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Ett första samråd hölls i slutet av 2007, och en ansökan om miljödom beräknas kunna lämnas in i början av 2010.

Under förutsättning att ledningsarbeten kan komma igång 2010 kan byggnadsarbetena starta 2012. Slussen beräknas sedan kunna stå klar 2018.

Inriktningsbeslut fattades av kommunfullmäktige i slutet av 2005. Reviderat inriktningsbeslut fattades av Exploateringsnämnden i december 2008. Genomförandebeslut bedöms kunna tas under tredje kvartalet 2009.



Översiktlig tidplan

Risker och osäkerhetsfaktorer

Slussenprojektet inrymmer en mängd risker. Här behandlas de risker som bedöms påverka ekonomi och tid.

Trafik

Befintliga trafikrelationer ska i största möjliga mån kunna fungera under byggtiden vilket ställer stora krav på planering av etapper och provisorier. Mycket viktigt är att goda kollektivtrafik-, gång- och cykelförbudsdelar finns under hela byggtiden. För att kunna dimensionera den nya bussterminalen behövs ett beslut om Saltsjöbanan/snabbspårvägen. Dröjer detta besked längre än hösten 2009 finns risk att bussterminalen dimensioneras för ett felaktigt framtida behov alternativt att det blir förseningar i Slussenprojektet. Bussterminalens finansiering är heller inte löst. I den ekonomiska kalkylen har förutsatts att SL bekostar terminalen. Projektet har vidare förutsatt att den nya stationen för Saltsjöbanan/snabbspårvägen hamnar i Katarinaberget. SL utreder nu andra lokaliseringar. I det fall att stationen ska inrymmas inom projektet innebär detta troligtvis tidsförskjutningar samt att presumtiva byggrätter tas i anspråk av en stationsbyggnad.

Förberedande arbeten

För att bygget av Slussen ska kunna starta 2012 krävs att vissa förberedande arbeten då är klara. Det gäller främst omläggning av de ledningar som idag passerar mellan Gamla Stan och Södermalm under Slussenbroarna. Detta ledningspaket är tänkt att läggas på sjöbotten ca 70 m uppströms Slussen. I och med att detta är arbete i vatten erfordras en miljödom. Med tanke på Miljödomstolens arbetsbelastning i dagsläget finns det risk för tidsförskjutning.

Grundförhållanden

Stora delar av Slussenområdet har mycket dåliga grundförhållanden. Det är den största anledningen till att Slussen behöver byggas om. Den nya anläggningen kommer att säkras genom modern grundläggningsteknik. Vid arbete intill befintlig bebyggelse som ska behållas finns risk för oönskade sättningar om inte dessa byggnader/konstruktioner grundförstärks. Detta arbete kan bli både dyrt och tidskrävande. Kontoret utreder frågan vidare inför genomförandebeslutet.

Miljödom

Miljödom behövs för att utföra arbete i vatten mellan Gamla Stan och Södermalm. Miljödom behövs också för den nya reglering av Mälaren som möjliggörs i och med de nya planerade kanalerna. Regleringen av Mälaren berör väldigt många parter och stor risk föreligger därför att denna process drar ut på tiden. Om dessa båda domar bedöms vara förknippade med varandra föreligger en risk att arbetet i vatt-



net inte kan starta förrän det finns en dom om reglering. I det fall Miljödomstolen anser att domarna måste samprövas riskerar detta att försena projektet.

Mälarens avbördning

Parallellt med befintliga kanaler vid Slussen idag ska nya kanaler byggas för att möjliggöra ökad avbördning från Mälaren. Hur stora dessa kanaler ska vara är fortfarande under utredning. För att komma vidare i denna fråga behövs en samsyn mellan berörda kommuner kring Mälaren om hur mycket vatten som bör kunna tas ut genom Slussen samt hur dessa kanaler ska finansieras. Den ekonomiska kalkylen är baserad på att Staten står för dessa kostnader. I det fall Stockholms stad själv måste bekosta kanalerna belastas projektet med ytterligare 500 mnkr i det minsta alternativet för kanalutbyggnad. I det maximala utbyggnadsalternativet kan merkostnaden uppgå till 800 mnkr. Utöver den ekonomiska risken är det även en tidsrisk då frågan måste vara avgjord innan ansökan om miljödom kan göras. Exploateringskontoret arbetar vidare med frågan om finansieringens fördelning tills dess att en statlig förhandlingsman utsetts.

Prisutveckling

Stor osäkerhet finns i den framtida prisutvecklingen. I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en liten procentuell förändring stort genomslag på den totala slutkostnaden. En årlig prisutveckling om 5% har antagits, om denna utveckling förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 500 mnkr. Ett halvårs försening av projektet medför en fördyring om 160 mnkr med antagen prisutveckling.

Driftekonomi

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 (270 - 530 m). Förutsättningarna är därmed mycket oklara och framtida kostnader är i detta skede svåra att förutsäga.

Sammanfattning av risker

- Grundförhållanden
- Avbördningskapacitet från Mälaren
- Miljödomens tidsinverkan
- Ledningsflyttens tidsinverkan
- Beslut om Saltsjöbanan
- Finansiering av avbördning
- Finansiering av bussterminal
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande

Ekonomi

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.

Investeringsanalys

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar från beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

Mot bakgrund av den kalkylerade kostnadsnivån och redovisade risker i projektet kommer det fortsatta arbetet att inriktas på att minimera risker, söka kostnadsbesparingar, säkerställa medfinansiering och pröva möjligheten att ytterligare öka exploateringsintäkterna i projektet. Vidare kommer externa konsulter att anlitas för att granska kalkylen inför ett genomförandebeslut. Successiv kalkylering kommer också att tillämpas för att väga in de olika riskmomenten. Detta kommer tillsammans med förslag på den slutliga utformningen av Slussen att ligga till grund för ett genomförandebeslut.

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 överäckta broar är inte medräknat. Detta kostar ca 1 500 mnkr i penningvärde hösten 2008. I nedanstående index förutsätts en årlig prisutveckling om 5%. Värdeuppräkningen på intäkterna är satt till 2% årligen.



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 (m2)					
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
Värdeuppräknings	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

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

Driftbudget

Efter genomgång av förslagen bedöms skillnaderna inte vara så stora vad gäller framtida utgifter för drift och underhåll. Kostnaden för drift- och underhåll bedöms ligga i storleksordningen 40-45 mnkr/år för samtliga förslag. Spridningen mellan förslagen är inte större än 10 %, vilket i detta skede av projektet kan antas ligga inom felräkningsmarginalen. I redovisat belopp ovan ingår inte drift- och underhållskostnader för de överdäckningar för tunnelbanebron och Centralbron som redovisas i Nouvels förslag.

Den bedömda totalkostnaden för drift- och underhåll redovisas i detta sammanhang som en årlig genomsnittlig kostnad. I realiteten belastas driftbudgeten med större utgifter då de punktvisa underhållsinsatser, som står för den absoluta merparten av kostnaderna, genomförs. Driftkostnaderna, som är i storleksordningen 10-20 % av totalkostnaden, belastar driftbudgeten årligen från första året anläggningen är i drift.

Budgetkonsekvenser

Skillnaderna mellan de olika förslagen bedöms inte förändra budgeten under de kommande tre åren.

Samarbete mellan förvaltningar

De tre kontoren arbetar i nära samarbete med projektets framdrift. Kontakt finns också med Södermalms stadsdelsnämnd. I och med projektets långa tidshorisont är en långsiktighet i organisationen av vikt.

Då projektet medför en utgift över 50 mnkr har samråd skett även med stadsledningskontoret.

Måluppfyllelse för staden

På denna unika plats med fantastisk vattenkontakt kan Stockholm skapa en mötesplats i världsklass för såväl boende i Stockholm som turister. Den otrygghet som idag finns på platsen kan byggas bort till förmån för en ny attraktiv stadsmiljö som är en ren, vacker och trygg knutpunkt i staden med en mångfald av aktiviteter och upplevelser.

Kontorens förslag till fortsatt arbete

Efter genomgång av samtliga utvärderingsparametrar finner kontoren att det förslag som, trots vissa brister, är mest utvecklingsbart är det som är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor. För att testa utvecklingsbarheten har denna konstellation fått bearbeta sitt förslag utifrån nedanstående direktiv:

- Anpassning av trafiklösningen, främst vad gäller lutningar, bredder och höjder
- Förenkling av den vridna GC-bron.
- Tillvaratagande av södervända platser för vistelse
- Borttagande av blockerande byggnad framför Stadsmuseet.
- Bussterminal i ett plan.



Flygvy från nordost

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor



Vy över gångbron och Kornhamnstorg

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor



Vy från Kornhamnstorg mot öster

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

På den korta tid som bearbetning skett har det tydligt gått att utläsa hur förslaget utvecklats till det positiva och detta tyder på en stark grundstruktur i förslaget. Kontoren föreslår att denna starka grundstruktur bearbetas vidare. I den fortsatta bearbetningen bör följande punkter belysas ytterligare:

- Vidare bearbetning av trafiklösningen för att denna ska bli så funktionell som möjligt.
- Vidare studier av GC-flöden och tillgänglighet.
- Optimering av avbördningskanalerna.
- Optimera den bebyggda ytan intill befintliga byggnader.
- Studier av flöden genom anläggningen med hänsyn till kollektivtrafik och handel.
- Utveckling och planer kring innehåll och funktioner i den nya bebyggelsen.

Kontorens förslag till beslut

I och med det dåliga skick som Slussen befinner sig i idag är det av yttersta vikt att projektet framskrider som planerat. Kontoren kan konstatera att Slussen är ett stort och komplicerat projekt med många intressenter, vilket gör att projektet påverkas av många externa beslut. Det är därför viktigt för genomförandet med ett brett deltagande i projektet.

Det förslag som bäst motsvarar stadens krav är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor. Kontoren föreslår därför att detta förslag vidare bearbetas inför plansamråd i slutet av 2009. Kontoren föreslår vidare att de externt framtagna förslagen inte studeras vidare.

Slut