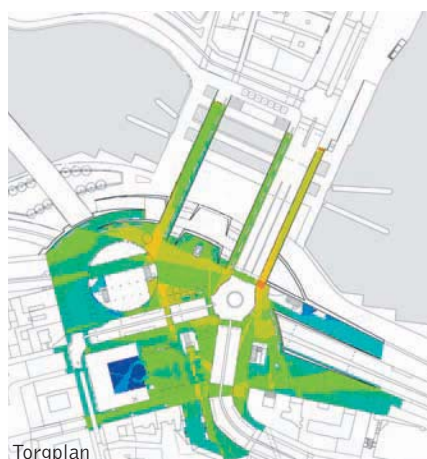
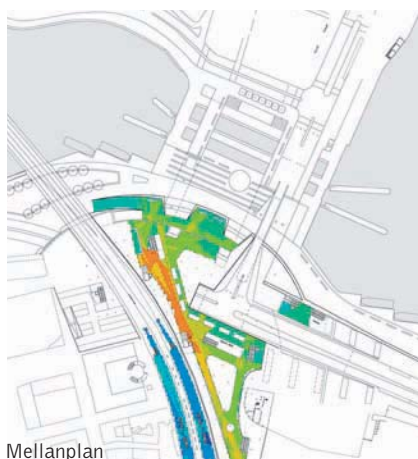


Intern orienterbarhet



Intern orienterbarhet plan för plan



## Slussen som passage

### Nybyggt bevarande - flera viktiga passager har förbättrats

Förslaget skapar generellt ett något genare Slussen jämfört med idag. Viktiga portar och målpunkter inom Slussen har kommit närmare varandra.

De viktigaste passagerna mellan Skeppsbron, Munkbron, Götgatan/Hornsgatan och Katarinavägen har förenklats, där framförallt de korsande stråken genom centrala Slussen, Blå och Gula gången, samt kopplingen mellan Skeppsbron och Götgatan/Hornsgatan, har blivit mycket tydligare. Detta har skapats genom att rätta ut stråk och lägga till trappor vid exempelvis Hornsgatans förlängning till Bussterminalens övre entré. Den undre entrén har också hamnat väl synlig.

Fotgängare från Söder mälärstrand och Stadsgården måste dock fortfarande förflytta sig genom komplicerade passager.

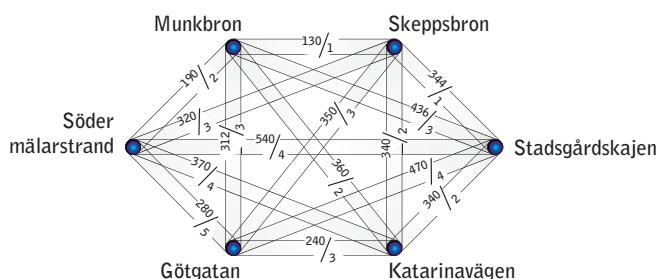
Den som rör sig i Nybyggt bevarande kommer fortfarande i hög grad att göra detta genom tunnlar och under broar, som till exempel Blå och Gula gången, vilket från ett orienterbarhetsperspektiv alltid är problematiskt.

### Nya Slussen - mycket tydlig passage

Förslaget innebär en radikal förändring av Slussen som orienterbar stadsmiljö. På det hela taget innebär förslaget att de naturligaste passagerna går ovan jord, ovanpå Slussen. Dessa stråk är också naturliga förlängningar av de anslutande huvudgatorna Hornsgatan, Götgatan, Katarinavägen, Munkbron, Skeppsbron, Stadsgården och Söder mälärstrand.

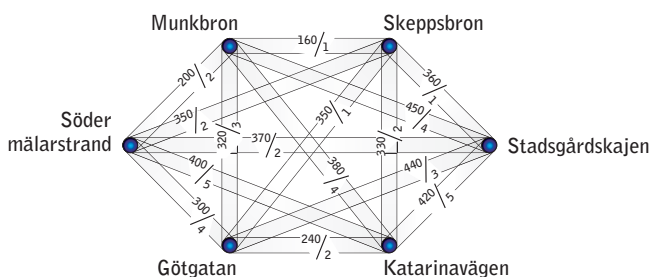
De dubbla broarna/ramperna skapar en enkel rörelse i nord-sydlig riktning. Kopplingen mellan Stadsgården och Söder mälärstrand har också radikalt förenklats genom att bebyggelsemassan i näset dragits in.

#### Fakta



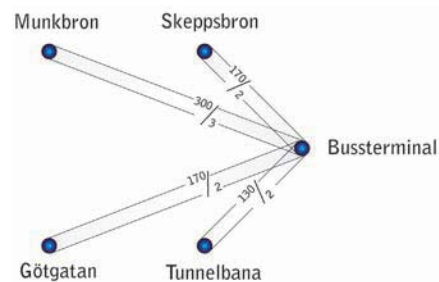
Nybyggt bevarande - Entrégator

Diagram med avstånd i meter och riktningsförändringar mellan olika entrégator.



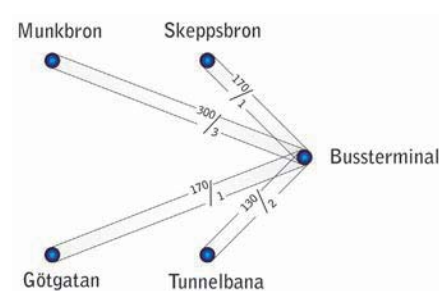
Entrégator - Nya Slussen

Diagram med avstånd i meter och riktningsförändringar mellan olika entrégator.



Nybyggt bevarande - Bussterminal

Diagram med avstånd i meter och riktningsförändringar mellan bussterminalen och olika målpunkter.



Bussterminal - Nya Slussen

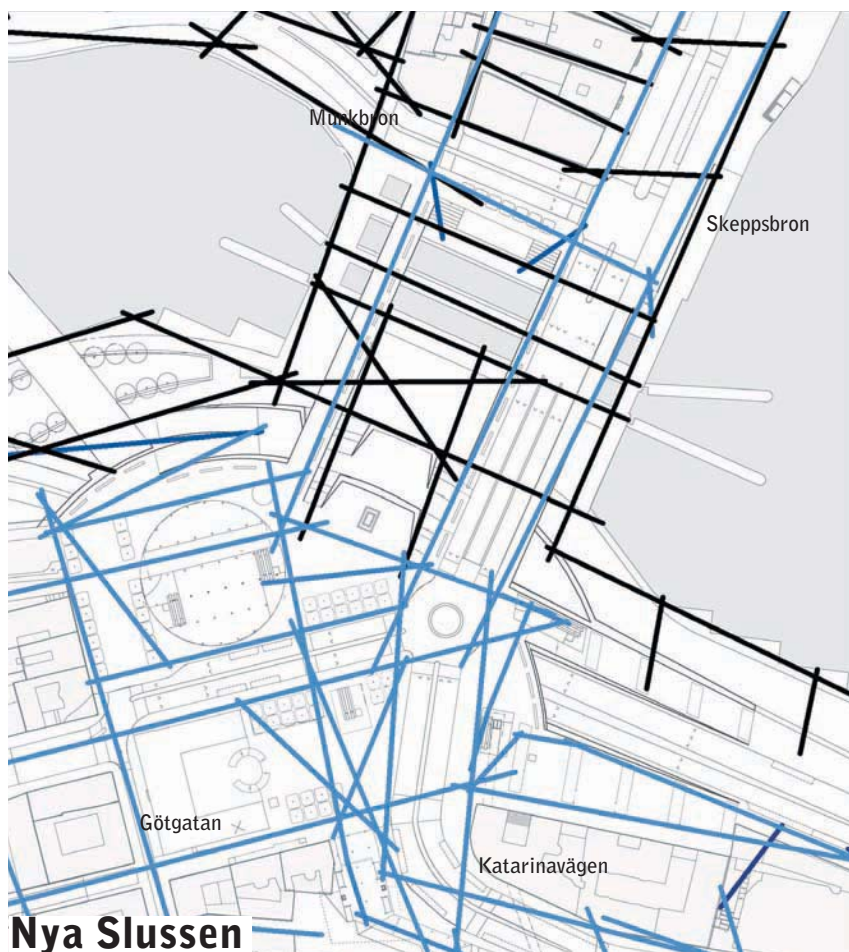
Diagram med avstånd i meter och riktningsförändringar mellan bussterminalen och olika målpunkter.





Axiallinjekarta. Visar på siktlinjer man kan gå längs med.

- Torgplan
- Mellanplan
- Kajplan



Axiallinjekarta. Visar på siktlinjer man kan gå längs med.

- Torgplan
- Mellanplan
- Kajplan

# Mötesplatser

*Stadens mål är att Slussen skall utvecklas till en av innerstadens viktigaste mötesplatser. Dels genom att människor med olika ärenden använder Slussen i sin vardag men också genom att Slussen blir en populär plats att stämman träff på. Idag använder de som passerar Slussen på väg mot Gamla Stan eller upp på Södermalm andra stråk än de som rör sig inom Slussen. Om Slussen idag separerar människor på detta sätt så gör innerstadens kvarterstad det motsatta, förenar människor med olika rörelser, vilket skapar informella möten på urbant manér. Detta kan fångas genom att jämföra olika stråks övergripande och lokala rumsintegration. Platser där man väntar på kollektivtrafik ska vara lättillgängliga och ha god överblick, vilket ofta också blir platser där man stämmer träff. För att synliggöra vilka platser som har potential att utgöra träffpunkter används en kombination av rumsanalyser och information om var målpunkterna inom kollektivtrafiken finns.*

## Överlappande rörelser och platser med överblick

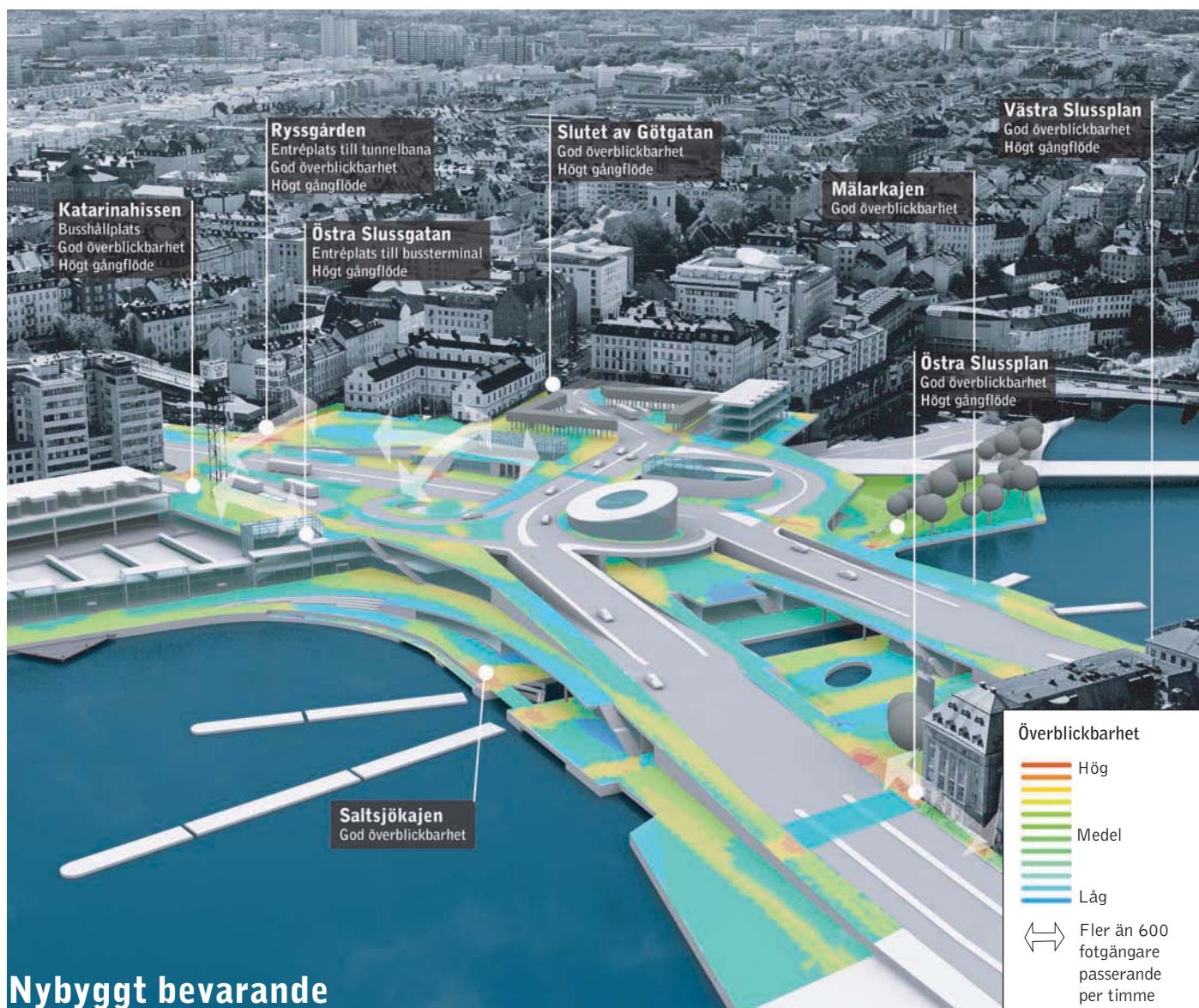
### Nybyggt bevarande - några nya mötesplatser

Förslaget skapar bättre förutsättningar för att de viktigaste stråken inom och över Slussen skall vara betydelsefulla för både längre förflyttningar, som mellan Gamla Stan och Södermalm, och kortare förflyttningar inom Slussen och dess näromgivning. Samstämmigheten mellan övergripande och lokala stråk av betydelse ökar med 20%. Särskilt betydelsefulla för sådana informella möten är vid sidan av huvudstråken Götgatan, Peter Myndes Backe och Hornsgatan med sin förlängning mot bussterminalen, även Blå bodarna-stråket och i viss mån den nya gångbanan vid Gula gången.

Förslaget skapar en serie lättillgängliga platser som även har god strategisk överblick, det vill säga platser som är lätta att nå och från vilka man har bra koll över andra människors rörelser över Slussen. Sådana platser har vid observationer av nuvarande Slussen visat sig vara typiska platser där människor stämmer träff.

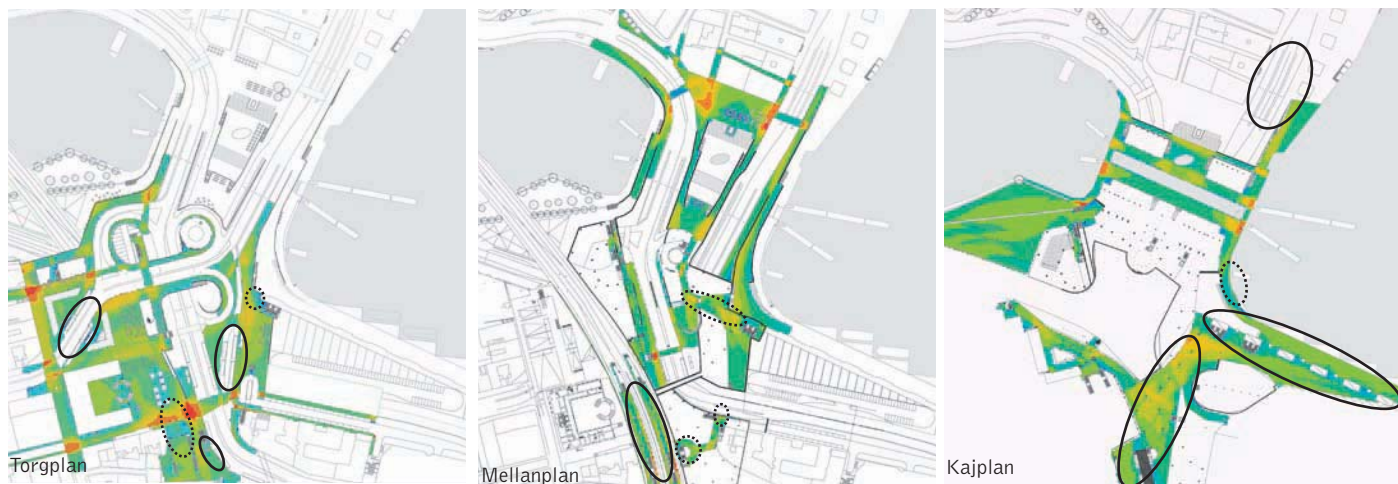
Förslaget behåller flera av de platser av detta slag som finns redan idag, som till exempel direkt utanför tunnelbaneentrén vid Ryssgården och utanför KF-huset vid Katarinavägens mynning, men skapar också nya platser med sådan potential. Särskild betydelsefulla förefaller här vara platsen vid västra slussrampens slut i Södermalmstorg och Triewalds gränds mynning vid Slussplan. En liknande potential återfinns även intressant nog i den nya angöringshallen utanför bussterminalen. Detta är platser som kan detaljformas med detta i åtanke, exempelvis genom att förse dem med bra sittplatser.





## Nybyggt bevarande

Potentiella mötesplatser



Överblickbarhet plan för plan. Väntehållplatser markeras med heldragna cirklar och entréer till kollektivtrafik med streckade cirklar.

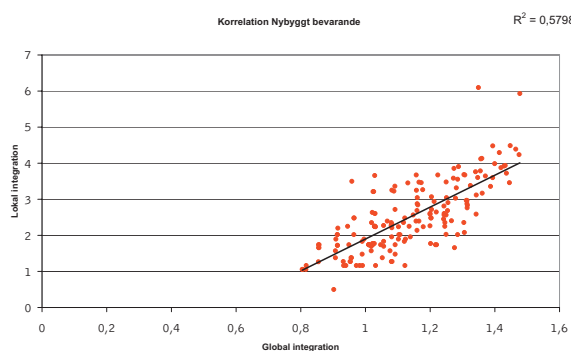
## Nya Slussen - många nya möjliga mötesplatser

Förslaget skapar radikalt mycket bättre förutsättningar för att många av stråken över och inom Slussen skall få stor betydelse både för längre och kortare förflyttningar. Samstämmigheten mellan övergripande och lokala stråk av betydelse ökar med 67%. Detta skapar en ny grund för att Slussen skall kunna utvecklas mot en urban plats med stråk som används av många olika grupper samtidigt. De flesta av de nya stråken som binder samman huvudgatorna i Gamla Stan och Huvudgatorna på Södermalm har förutsättningar att få denna karaktär. Undantag är de yttre delarna av Södermalmstorg och inomhusstråken.

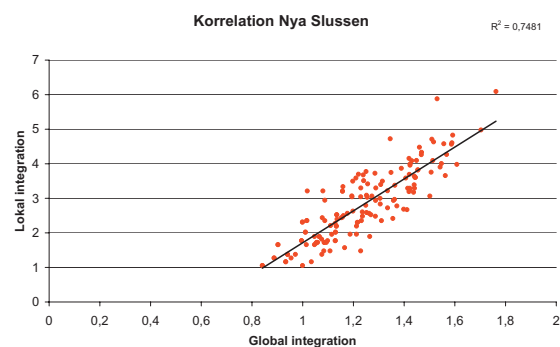
Förslaget behåller flera av de platser som är viktiga mötesplatser idag men skapar framför allt förutsättningar för nya sådana. Särskilt viktiga är västra brons mynning på Södermalmstorg och östra brons mynning utanför bussterminalen. En liknande potential återfinns även intressant nog i den nya angöringshallen utanför bussterminalen.

Den stora förändringen med detta förslag handlar dock om kajplanet, vilket får en helt ny roll när det gäller flöden över och inom Slussen. Detta bidrar till att många nya intressanta mötesplatser framträder som kan få stor betydelse när det gäller att stärka Slussens identitet. Som särskilt viktiga framträder här platserna utanför både den västra och den östra entrén till Slussens galleria. Båda dessa förefaller ha mycket stor potential att utvecklas till karaktäristiska platser i närhet av flöden, viktiga funktioner och vattnet.

### Fakta

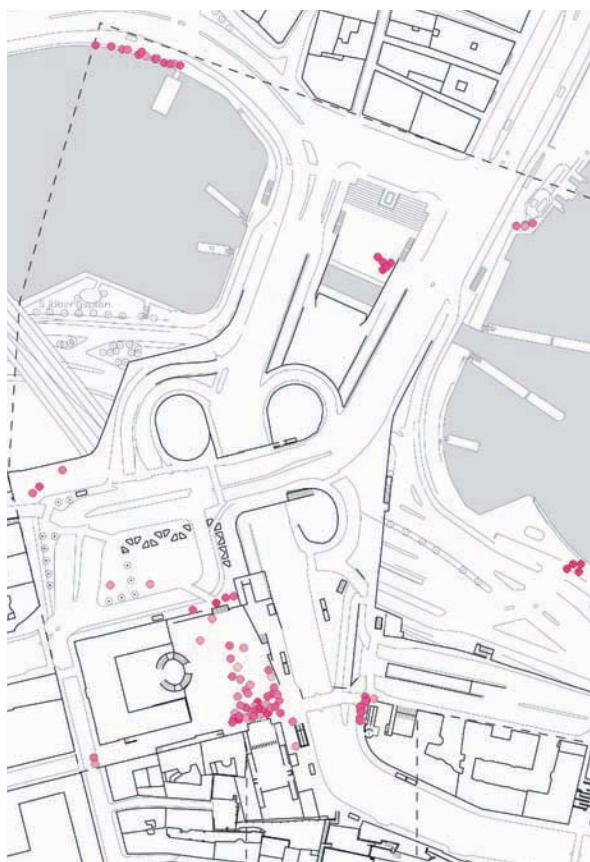


Nybyggt bevarande 0,58 (+20%)



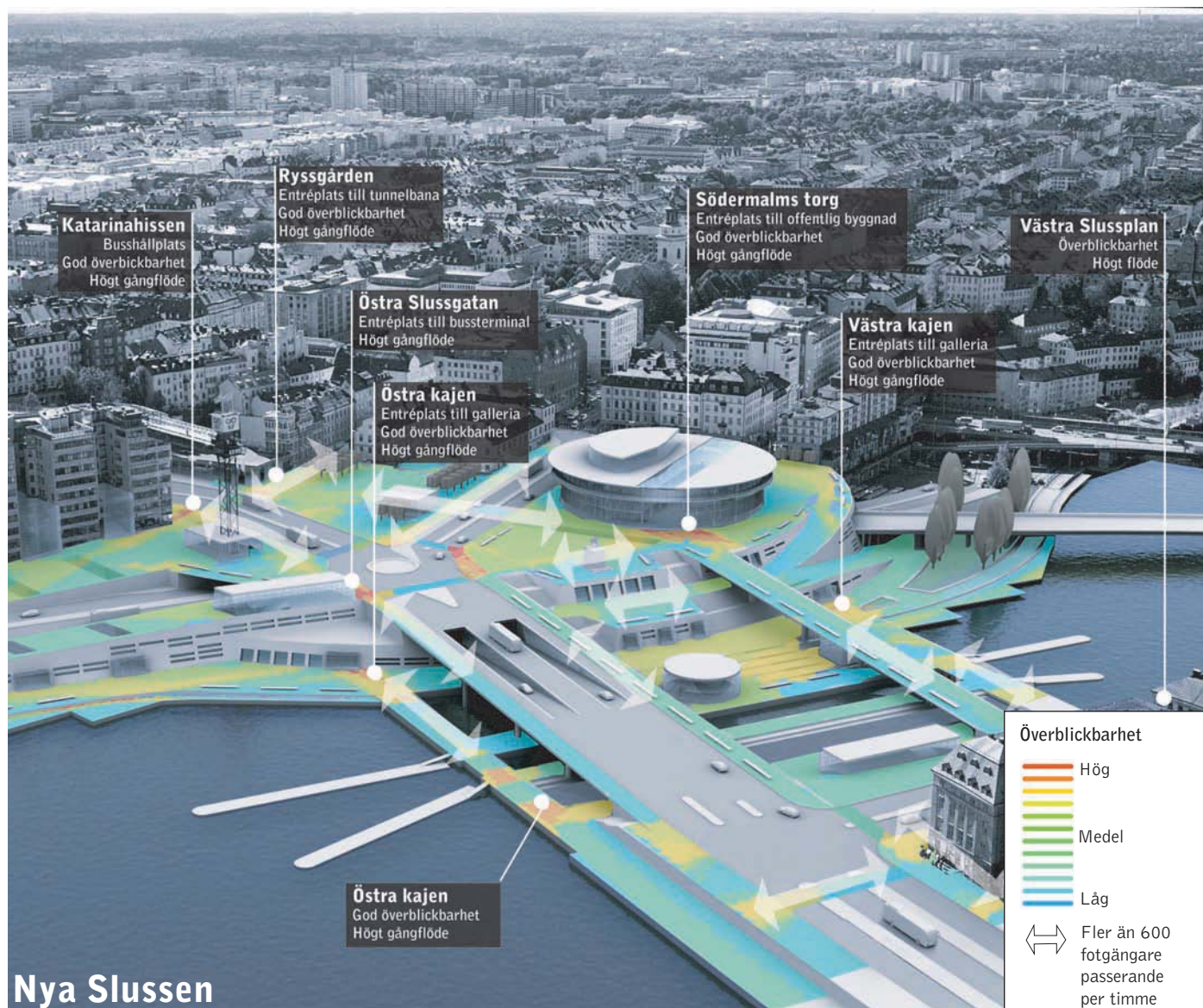
Nya Slussen 0,75 (+67%)

Korrelation mellan antalet korsande gator och närhet till staden som helhet (Förändring av korrelation i jämförelse med idag)



Observerationer av träffpunkter på Slussen





Platser med potential som mötesplatser



Överblickbarhet plan för plan. Väntehållplatser markeras med heldragna cirklar och entréer till kollektivtrafik med streckade cirklar.

# Trygghet

*För att göra Slussen till en plats som upplevs som betydligt tryggare än idag är det stadens mål att Slussen ska ha god genomströmning, särskilt i viktiga passager, att återvändsgränder och upplevelsen av instängdhet ska undvikas och att det ska finnas väl överblickbara stråk mellan viktiga knutpunkter. Gångstråk ska vidare i möjligaste mån ha aktiva entréer, helst även nattetid, och problematiska platser ska kunna stängas av nattetid.*

## Rumsliga förutsättningar för trygghet

### Nybyggt bevarande -vissa problematiska ytor kvar

Förslaget förbättrar generellt genomströmningen på Slussen men vissa viktiga passager och platser riskerar fortfarande att få en förhållandevis låg genomströmning. Främst gäller det Slusskajerna, särskilt den västra och dess förlängning i Sjöbergsplan, de nedre delarna av Karl Johans torg samt stora delar av inomhusytorna. De senare kan dock till stora delar stängas av kvälls- och nattetid.

Förslaget tar bort de flesta platser som idag kan upplevas som instängda och utsatta. De flesta av dessa återfinns inomhus och kan stängas av nattetid. Vissa ytor i anslutning till bussterminalen och tunnelbanan som hålls öppna även sent på kvällen skulle dock kunna studeras närmare. En annan plats som riskerar att upplevas som utsatt är den nyskapade södra delen av Sjöbergsplan.



Slussen idag. Kvällsaktiv entré vid Karl Johans torg.



Slussen idag. Kajplanet.

### Nya Slussen - problematiska ytor kan stängas av kvällstid

Förslaget ökar genomströmningen kraftfullt och sprider den dessutom till stora delar av Slussen. De enda platser som förefaller sakna bra genomströmning är den nya rampen från Söder Mälarstrand upp på torgplanet och delar av inomhusytorna. De senare kan dock till stora delar stängas av kvälls- och nattetid.

Förslaget skapar få ytor som direkt kan upplevas som instängda. Delar av den nya stora kajplatsen framträder som problematisk i detta hänseende, särskilt nattetid när många av entréerna här kan förväntas vara stängda. Dessa ytor kan dock förväntas informellt övervakas av de som rör sig på broarna. Det lilla mellanplan som skapas från bussterminalens entré från torgplanet måste ses över, vilken mån det kan göras mindre instängt eller alternativt stängas nattetid.



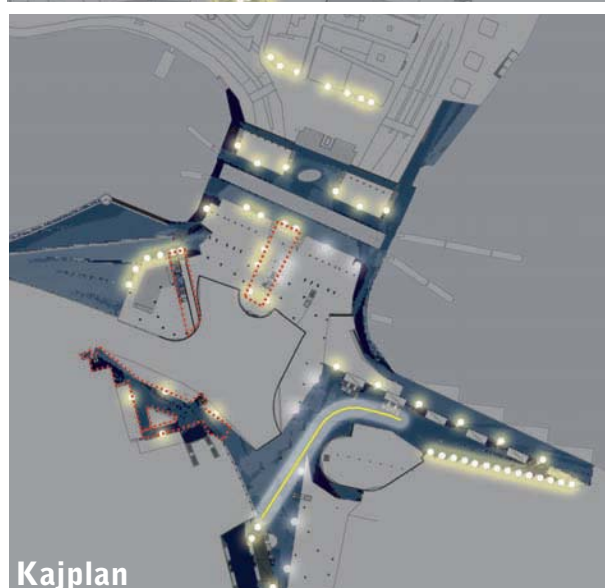
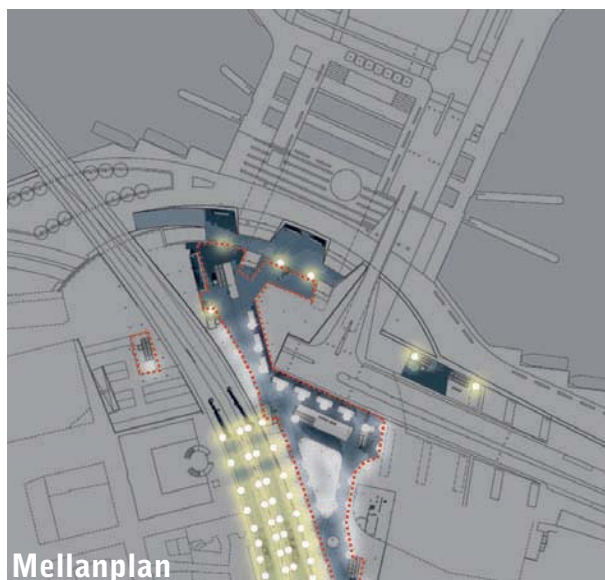
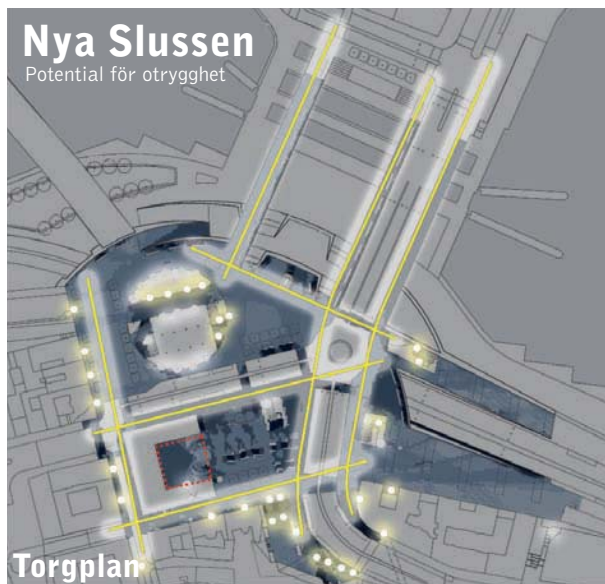
## Nybyggt bevarande

Potential för otrygghet







## Nya Slussen

Potential för otrygghet



### Potential för otrygghet

 Låg instängdhet  
  
  
 Hög instängdhet

 Stor genomströmning  
 Avstängningsbar yta nattetid  
 Kvällsaktiva entréer  
 Dagaktiva entréer

# Rekreation

*Stadens mål är att alla friytor på Slussen ska ha vistelsekvaliteter. Slussen ska ha ett stort utbud av goda sittmöjligheter: vid huvudstråk, mötesplatser, utsiktsplatser, nära vatten och där det är rofyllt. Utemiljön ska i möjligaste mån vara solbelyst hela dagen. Innemiljön bör i möjligaste mån ha kontakt med dagsljus. Goda utsiktsplatser ska tas tillvara och ligga i anslutning till huvudstråk och ha generöst med sittmöjligheter. För att skapa hög nyttjandegrad krävs både attraktion och tillgänglighet. För att skapa en mångsidighet i platskvalitet krävs att platsens unika förutsättningar tas tillvara och att en medvetenhet finns om vad som attraherar brukarna. Kunskap om detta finns t.ex. i Stockholms sociotopkarta.*

## Slussens vistelsevärden

### Nybyggt bevarande - enstaka förbättringar

Idag finns det två intensivt använda friytor på Slussen. Det är Ryssgårdens torg och Kornhamnstorgs kaj. Deras förutsättningar är god tillgänglighet och många platskvaliteter. I förslaget har förutsättningarna för utevistelse inte förändrats så mycket. Bättre flöden ökar dock användningen av vissa ytor bland annat på kajplanet.

Jämfört med idag tillkommer, vid sidan av Ryssgården och Kornhamnstorgskajén, övre Karl Johans torg som välanvänd vistelseplats.

Nedre Karl Johans torg saknar fortfarande bra förutsättningar att användas som plats för solbad och vila. De små triangulära ytor som bildar Södermalms torg i förslaget kommer sannolikt inte att nyttjas på det sätt de skulle kunna på grund av trafikstörning och skugga kvällstid. Det karaktäristiska "hålet" mitt i Slussen finns kvar och gör mittenpartiet svåränvänt.

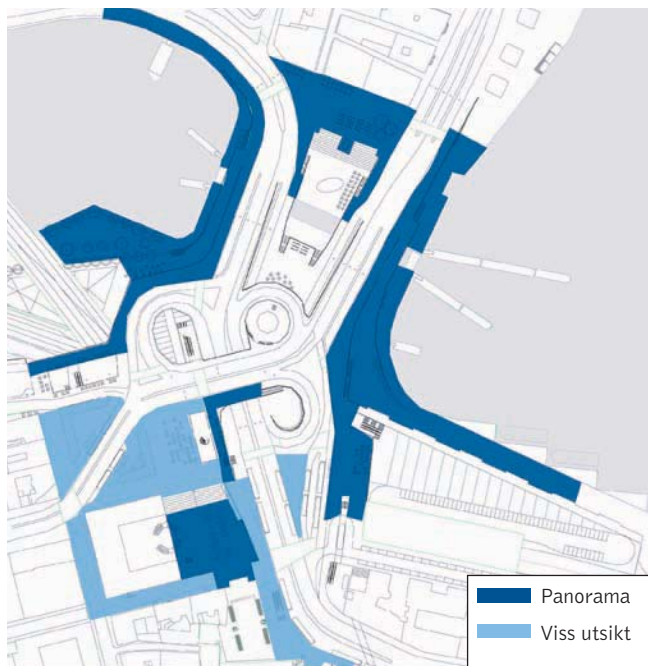
Mindre använda platser som därmed ger utrymme för mer avskild vistelse kommer att finnas på Sjöbergsplan och på kajerna.



Slussen idag. Utsikt över Saltsjön.



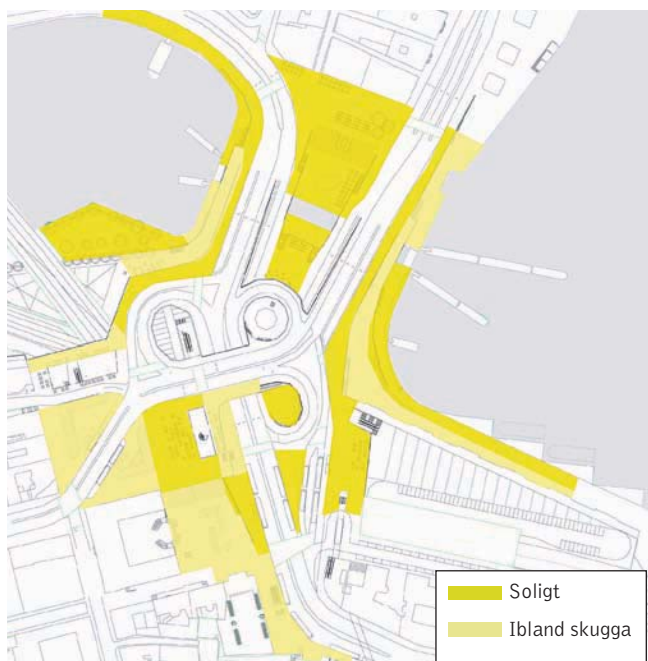
## Nybyggt bevarande



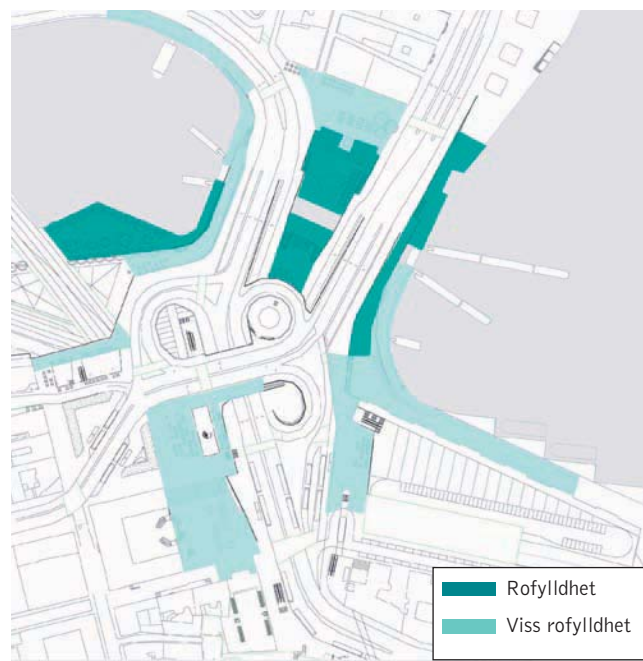
**Utsikt**



**Sittytor**



**Ljus**



**Rofyllighet**

### 5.1.2. Nya Slussen - stora vistelseytor skapas

Förslaget gör Slussen till en helt ny vistelseplats jämfört med idag. Ryssgården behåller sin höga kvalitet i dessa avseenden samtidigt som generösa vistelseytor skapas längs torgplanets kant ut mot utsikten. Utsikten har också tagits till vara på broarna genom nya sittplatser. Även många trappor är förlagda och utformade så att de blir utsiktsplatser och spontana sitttor.

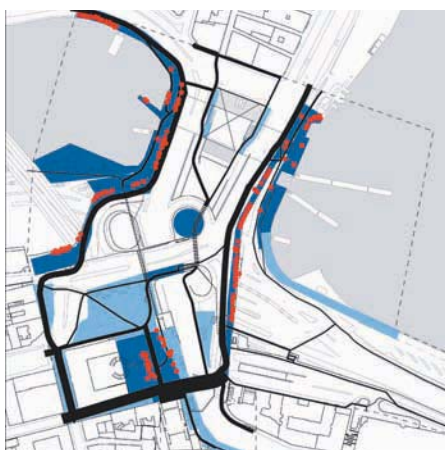
Ett tydligt torg har tillskapats på kajplanet. Tack vare hög tillgänglighet, många passerande tillsammans med vattenkontakten och utsikten skapas här en plats som kan bli något av en pendang till Kungsträdgården. En intensiv mötesplats mellan Gamla stan och Södermalm. Med den nya västra gångbron återskapas dock lite av det problematiska "hål" som finns på Slussen idag. Utan gångbron skulle landskapsrummet och utsikten bli väsentligt mycket mer närvarande samtidigt som det skulle bidra till att göra kajplanet mer befolkat eftersom huvudflödet då löper över kajplanet.

Mindre använda platser som därmed ger utrymme för mer avskild vistelse kommer att finnas på Sjöbergsplan och på kajerna mellan broarna.

#### Fakta

#### Slussens vistelsevärden och utnyttjandegrad idag

Det är tydligt att platser som ligger i anslutning till höga gångflöden också används i högre grad.



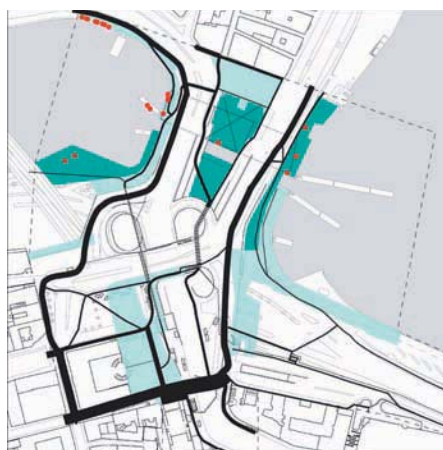
Panorama/Utsikt, gångtrafikflöden och observerade människor som tittar på utsikten.



Fasta/möblerbara sitttor, gångtrafikflöden och observerade människor som sitter ner.



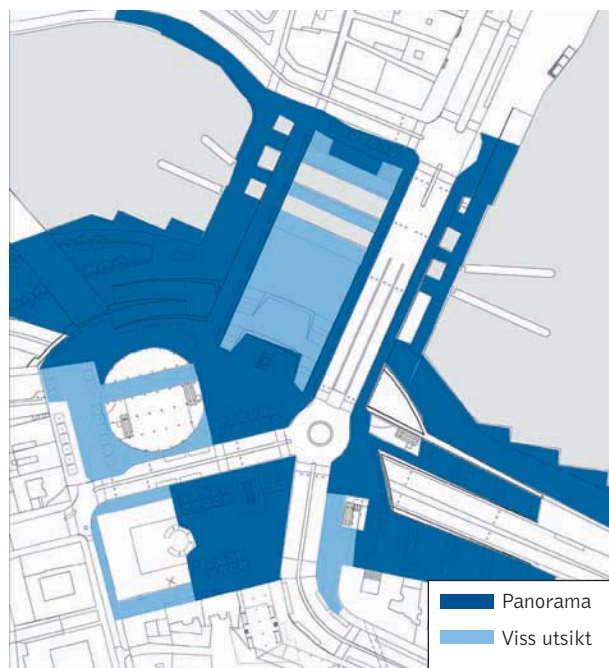
Soligt/ibland skugga, gångtrafikflöden och observerade människor som solar.



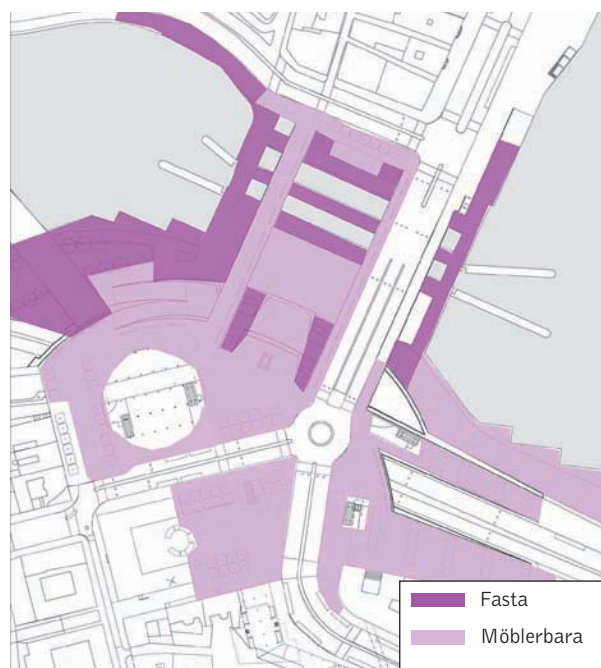
Rofyllighet/viss rofyllighet, gångtrafikflöden och människor som vistas i ensamhet.



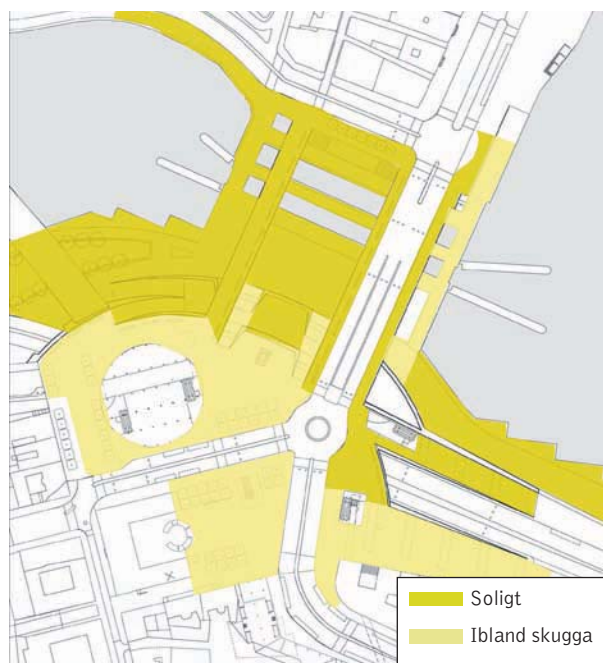
## Nya Slussen



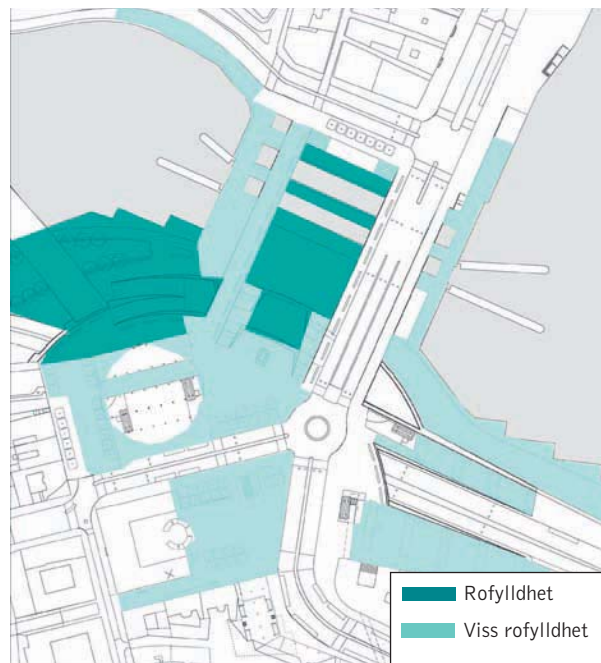
Panorama/Utsikt



Fasta/möblerbara sittytör



Soligt/ibland skugga



Rofylldhet/viss rofylldhet

## 5.2. Slussens attraktivitet

### 5.2. Nybyggt bevarande - fortfarande begränsad attraktivitet

Sett utifrån ett Stockholmsperspektiv är Slussen idag en komplex och spännande plats med många olika miljöer, både myllrande torg med panoramautsikt och undan-skymda mystiska skrymslen. Ändå visar observationerna att det finns är påfallande få platser där människor verkligen slår sig ner, detta trots Slussens attraktiva läge och stora yta, ca 5 ha. (Kungsträdgården är ca 3 ha). I korthet kan man säga att Slussen har ett överskott på avskärmad avskildhet och ett underskott på myllrande stadsliv.

Förslaget har mycket av vistelsekvaliteterna i dagens Slussen kvar, mycket på grund av klöverbladets låsande utformning. Två nya torg har dock tillkommit som ger Slussen ett viktigt tillskott av platser för rekreation, Katarinahissens torg och nya Slussenplan. Dessa ligger vid stråk med stora flöden samt har stor utsiktskvalitet. Dessa platser är tillsammans med Kornhamnstorgs kaj de enda större vistelseytor som har kvällssol. Förslaget har dock inte tagit tillvara möjligheten att utveckla andra liknande platser som dessutom har direkt vattenkontakt i någon större utsträckning.

#### 5.2.2. Nya Slussen - platsens läge tillvaratagen

Förslaget gör Slussen till en helt ny sorts mötesplats, där folkliv, utsikt, vattenkontakt och kvällssol på många sätt tillvaratagits. Genom att öppna upp västra sidan med terrasser och ett torg i kajplan tas dessa kvaliteter tillvara. Torget på kajplan har inte bara potential som aktiv evenemangplats utan kajerna längs de tre slussarna kan ge plats för viss avskildhet. Genom att ge plats för rikligt med sittplatser i olika utsiktslägen skapas både pausplatser vid intensiva stråk och platser för avskild vila.

Den västra gångbron, som så effektivt kopplar Munkbron med Södermalms torg, gör dock att panoramautsikten och kvällssolen delvis skymms på kajplanet. Kvällssolen skymms också vid nya Södermalmstorg.

#### Fakta

##### Friyta

Slussen idag: 22 800 m<sup>2</sup>

Nybyggt bevarande: 28 000 m<sup>2</sup> (+23%)

Nya Slussen: 47 000 m<sup>2</sup> (+106%)

##### Kvalitativ friyta

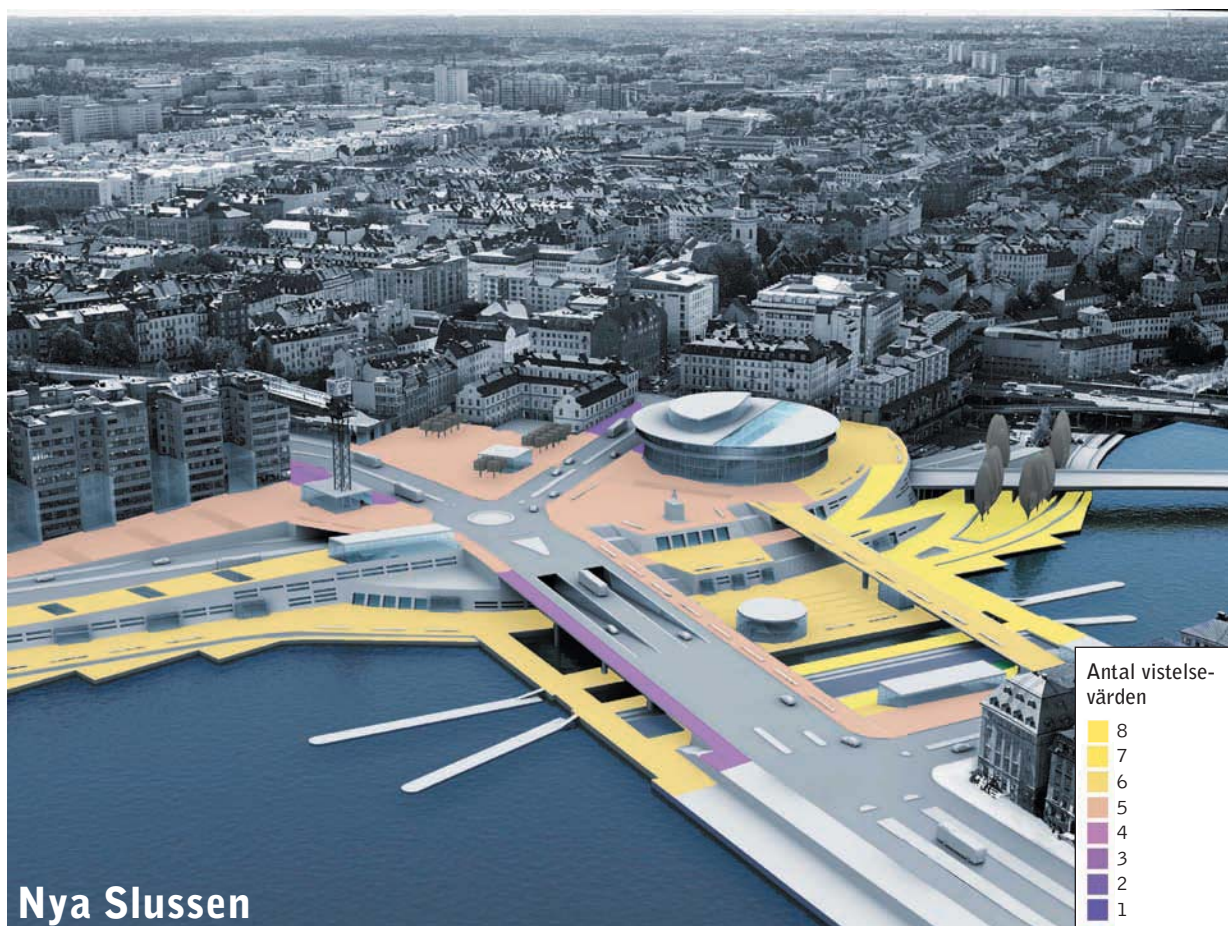
(friyta\*platsens vistelsevärden):

Slussen idag: 104 600 m<sup>2</sup>

Nybyggt bevarande: 135 100 m<sup>2</sup> (29%)

Nya Slussen: 289 700 m<sup>2</sup> (177%)





# Utvärdering av BIG/NODs bearbetning av Nya Slussen

Som ett tillägg till de tidigare analyserna följer här en förenklad analys av det förslag som på stadens uppdrag tagits fram av arkitektkontoren BIG och NOD. BIG/NODs bearbetning av Nya Slussen baseras Nyréns infrastrukturlösning, men har getts ett arkitektoniskt uttryck. Förslaget är bland annat intressant att utvärdera för att undersöka potentialen i Nyréns grundstruktur för Nya Slussen. Det som här analyseras är förslagets förmåga att utgöra ett stöd för stadslivet på Slussen enligt de målsättningar som staden formulerat.

Våra analysresultat pekar på att BIG/NODs förslag på många sätt liknar Nyréns Nya Slussen, men att det finns viktiga skillnader. Den viktigaste skillnaden är att BIG/NOD har valt att ha Slussens centrala torg ovanför kajplanet. Det ger förslaget en fördel i det att det stärker tillgängligheten nedifrån Gamla Stan och dess viktigaste stråk: Stora Nygatan, Triewalds Gränd och Skeppsbron, upp på Södermalms Torg och Ryssgården och särskilt det viktiga stråket Hornsgatan. Just detta gör förslaget bättre än Nyréns Nya Slussen och betydligt bättre än Nybyggt bevarande. Svagheten relativt Nyréns är att det skapas stora öppna ytor, som visserligen underlättar för flöden över Slussen men, som inte direkt inbjuder människor att uppehålla sig, Stora torgytor hamnar ovanför kajplanet utan vattenkontakt, samtidigt som kajer och mellanplan blir isolerade. Detta är, likt dagens situation, negativt ur trygghets- och orienterbarhetssynpunkt. En typisk Slussen-plats som BIG/NODs 'nervikta' Karl Johans torg får samma brister som idag; rumslig isolering och utan utsikt, vilket inte är eftersträvänsvärt. En framflyttat stadsfront uppe på Södermalm fram till och med BIG/NODs stora landskadsbyggnader skulle också minska många de friytor som vi befärar skulle bli relativt lite använda.

En stor kvalitet är givetvis de 'utsiktsläktare' som skapas av rampsystemet ut mot vatten, men frågan är hur väl rampsystemet kommer att användas. Dagens Slussen visar att det inte räcker med endast vacker utsikt för att skapa attraktiva välanvända platser. De östra ramperna som ansluter till Stadsgården förefaller kunna attrahera en hel del rörelser medan de västra som ansluter till Söder Mälarstrand har något sämre tillgänglighet. Även om ramperna har en relativt god tillgänglighet finns vissa frågetecken. Främst handlar det om att de i sin fulla längd utgör ganska långa sträckor att tillryggalägga, där det dessutom i nuvarande utförande är osäkert om det finns entréer eller andra målpunkter längs med dem, vilket annars är en stark rekommendation. Att ramper och torgytor också lutar gör det svårt att skapa naturliga sittplatser och vistelseytor. En risk föreligger därmed att ramperna blir underutnyttjade och vissa av de typiska brister som dagens Slussen återupprepas, det vill säga att vi återigen får en anläggning som starkt uttrycker rörelse men som i praktiken uppvisar förvånansvärt lite sådan.

Sammantaget är slutsatsen att den grundstruktur som Nyréns Nya Slussen har skapar samband och vistelseytor som på ett övertygande sätt, bland annat med torget nere i kajplan på Mälarsidan, stödjer de målsättningar staden satt upp när det gäller stadslivet. Förslaget av arkitektkontoren BIG och NOD visar dock på att en friare geometri hos utformningen, särskilt i höjdded och övergångar mellan de olika planen, ytterligare skulle kunna stärka denna grundstruktur. Den mer detaljerade utformningen och det arkitektoniska uttrycket spelar betydligt mindre roll för dessa målsättningar, vilket öppnar för stor frihet i detta avseende.





Intern orienterbarhet



Överblickbarhet



Lokal integration

# Diskussion

Vi menar att vår utredning föranleder en del eftertanke eftersom de aspekter som undersökts här, vilka kretsar kring Slussen som rumsligt stöd för stadslivet, inte varit huvudteman i den omfattande debatt som ägt rum om Slussen, även om de naturligtvis funnits med. Huvudfrågorna har istället varit Slussens stora kulturhistoriska värde samt platsens unika läge i stads- och naturlandskapet. De två förslag som analyserats här kan också ses som undersökningar av Slussens utvecklingsmöjligheter utifrån dessa frågeställningar. Nybyggt bevarande har haft som uttalad uppgift att undersöka möjligheterna att utveckla det nuvarande Slussen med i möjligaste mån bevarade kulturhistoriska värden. Medan Nya Slussen kan sägas ha gått segrande ur en tävling där den centrala beställningen från staden var att ta tillvara det särpräglade landskapsrum där Slussen ingår. När då inget av förslagen till fullo kan sägas leva upp till de målsättningar som staden satt upp för de stadslivsaspekter som här analyserats kan en orsak vara att dessa inte i tillräcklig grad funnits med som beställningar i tidigare arbete. Detta måste betraktas som en brist. Det som i slutänden gör ett nytt Slussen framgångsrikt är i vilken grad den kommer att fungera som ett stöd för Stockholmar-nas vardagsliv.

Mot bakgrund av de analyser som genomförts här förefaller då ett grundproblem vara att Slussen utgör ett rumsligt glapp i innerstadens annars kontinuerliga stadsväv, och därmed fungerar som något av en barriär mellan innerstadens södra och norra stadsdelar. Samtidigt sammanstrålar närmast samtliga viktiga kollektivtrafikförbindelser i Stockholm vid Slussen. Det är denna konflikt mellan att, å ena sidan, vara en utkant i sin näromgivning och, å den andra, vara en central knutpunkt för Stockholms innerstad som helhet, som på ett grundläggande plan medför de många problem som våra analyser pekat på. Dessa förstärks sedan av den specifika utformning som Slussen har idag där man önskat skraddarsy olika förbindelselänkar för specifika flöden.

Det finns enkelt sagt två rimliga strategier för Slussen för att läka detta glapp i stadsväven. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig, en myllrande plats som man vill vistas på, sola, äta, shoppa. Sådana situationer finns på flera välfungerande platser i Stockholms innerstad; Kungsträdgården/Hamngatans gallerior, Medborgarplatsen/Söderhallarna, Hötorget/Hötorgshallarna. Kanske kan man kalla det urbana upplevelseparker, där stadsväven öppnar sig och ger utrymme för offentligt folkliv och evenemang i anslutning till större shoppingområden. Här förefaller Nya Slussen med sin galleria, terrasser och kajpark ge goda förutsättningar för en sådan utveckling. Detta alternativ skulle också till viss del åtgärda den rådande parkbristen i omgivande stadsdelar. För att nå ända fram krävs dock noggranna studier av framgångsfaktorerna hos både kommers och utemiljö i nämnda exempel.

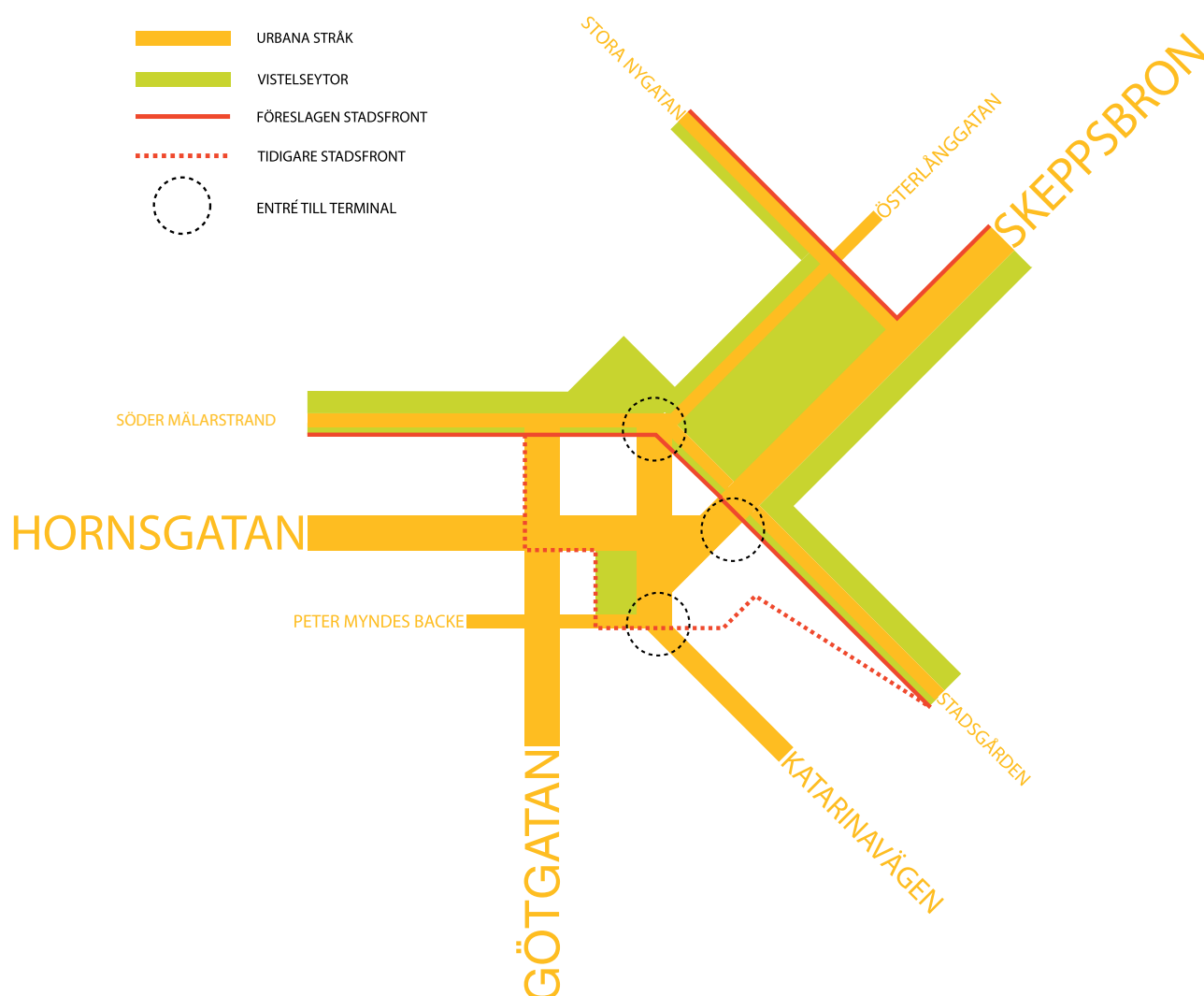
Den andra strategin, som delvis undersökts av BIG och NOD, vore att göra Slussen till en mer bebyggd länk. Historisk sett har Slussen varit en synnerligen levande plats med stark lokal förankring. Nya Slussen skulle även här kunna utgöra stomme till ett alternativ som tar sin utgångspunkt i en framflyttad stadsfront för Södermalm som ger utrymme för ett större och bredare lokalt utbud av verksamheter. Samtidigt kan Slussen-näset dramatiseras och ett långsgående utsiktsstråk i kanten på stadsfronten tillskapas. Med en sådan utgångspunkt skulle man också kunna tänka sig ett stort offentligt program, exempelvis den nya byggnaden för scenkonst som det talas allt oftare om i Stockholm. Det förefaller fullt möjligt att på detta sätt stärka de stadslivsaspekter som här studerats, utan att tekniska och estetiska kvaliteter därmed behöver eftersättas.



Det starkaste vore naturligtvis en kombination av de båda, där attraktiva uterum med stora vistelsevärden understöds av en större mängd ny bebyggelse med varierat innehåll som stärker platsen lokala förankring. Ett tydligt resultat av vår studie är att Slussens svårbemästrade läge i relation till resten av innerstaden definitivt inte skall underskattas. Vid en så omfattande nysatsning för en av stadens mest strategiska platser finns därför orsak att använda sig av alla medel som står till buds för att göra det framtida Slussen till en framgång.

Slutligen bör det understrykas att oavsett vilken väg staden väljer i sitt vidare arbete kan de resultat som kommit fram i denna rapport användas som underlag. Den grundstruktur för Slussen som särskilt förslaget Nya Slussen visar på med dess positiva konsekvenser för stadslivet är på inget sätt beroende av ett visst slag av detaljutformning eller arkitektoniskt uttryck. Den kan alltså bilda utgångspunkt för en mer fri och samtida gestaltning liksom den kan fungera för en mer traditionell lösning. Här skulle man kanske avslutningsvis kunna tillåta sig en uppmaning till staden att låta nuvarande Slussens anda leva vidare genom att låta sig inspireras av dess framåtblickande attityd.

## Konceptdiagram för Slussens utveckling



# Referenser

- Gehl Architects. 2005. *Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad*. Stockholm
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. & Xu, J. 1993. *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement*. Environment and Planning B: Planning and Design, volume 20, s.29:66.
- Hillier, Bill. 1996. *Space is the machine*. Cambridge University Press. Cambridge
- Marcus, Lars. 2000. *Architectural knowledge and urban form : the functional performance of architectural urbanity*. Doktorsavhandling KTH. TRITA-ARK-Forskningspublikationer 2000:2. Stockholm
- Stadsbyggnadskontoret. 2003. *Sociotophandboken: Planering av det offentliga uterummet med Stockholmsmarna och sociotopkartan*. Rapport SBK 2003:2. Stockholms stad
- Ståhle, Alexander., Marcus, Lars & Karlström, Anders. 2005. *Place Syntax: Geographic accessibility with axial lines in GIS*. Proceedings for the 5th International Space Syntax Symposium. Delft
- Ståhle, Alexander. 2005. *Mer park i tätare stad: teoretiska och empiriska undersökningar av stadsplaneringens mått på friytetillgång*. Licentiatavhandling Arkitekturskolan KTH. TRITA-ARK-Forskningspublikationer 2005:2. Stockholm

## Medverkande Spacescape AB

Projektansvarig: Lars Marcus

Handläggare: Alexander Ståhle

Analytiker: Daniel Koch, Henrik Markhede

Sammanställning: Tobias Nordström

Övriga medverkande: Jon Söberg, Linnea Olofsson,

Tim Stonor (konsult, Space Syntax Ltd)





STADSBYGGNADS  
KONTORET

[www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk)