



Anders Roman
Innerstad
Telefon: 508 28 520

2005-10-06

Slussen
okt 2005
Bilaga 5

Jämförelse mellan Slussen idag, "Nybyggt bevarande" och "Nya Slussen "

Med de kriterier som använts vid granskning av tävlingsförslagen har även Slussen idag , "Nybyggt bevarande" och "Nya Slussen" värderats. Omdömena är här starkt sammanfattade. Den fullständiga värderingen framgår av bilagorna 2,3 och 4 .

	Slussen idag	"Nybyggt bevarande"	Nya Slussen
<i>Stadsbild och stadsliv</i>	Nyttoanläggningar har alltid präglat stadsbilden på näset. 1930-talets anläggning är helt inriktad på landtrafiken och själva slussen används mest för turist- och nöjesbåtar. Slussen är en av stadens viktigaste kommunikationsnoder där stora mängder människor passerar dagligen. Betydligt färre går hit för att det är trevligt att vistas här. De vistelseytor som finns är i stor utsträckning störda av trafikbuller.	Förslaget har en fördel i den inbyggda Stadsgårdsled som frigör kajerna för stadslivet till fots och möjliggör en bättre bussterminal. Den yttre formens bundenhet till trafikfunktionen gör att denna fortfarande dominerar. Torg och gångstråk underordnas biltrafiken, även om villkoren i form av omgivande lokaler, lutningar m.m. förbättrats.	Förslagets styrka är greppet med en inbyggd Stadsgårdsled, behandlingen av de olika stadsrummen och i utformningen av innehållet under däckat. Trafikfunktionens roll som formbärare tonas ner till förmån för platser för stadsliv till fots med förbättrad kontakt med Mälarens och Saltsjöns vatten
<i>Bil-, cykel-, och gångtrafik</i>	Biltrafiken har en bra framkomlighet, men det finns brister i säkerhet, orienterbarhet och fri höjd. Cyklisterna har en knappt godtagbar situation. För de gående finns avsevärda brister i orienterbarhet, framkomlighet och tillgänglighet.	Biltrafiken har en bra framkomlighet, en relativt bra orienterbarhet och en knappt godtagbar säkerhet. Brister i angöring och varumottagning. Vissa relationer är bortvalda. Cyklister och gående får i huvudsak förbättrade villkor	Överlag en bra orienterbarhet och framkomlighet. Bra kopplingar i kajplanet för cyklister och för gående bra kopplingar mellan de olika nivåerna och en bra tillgänglighet. Kajerna på Södermalm är fredade från biltrafik.

S

sid 2(6)

Trafikytor

Slussen idag



Stora trafikytor

"Nybyggt bevarande"



Något mindre trafikytor

Nya Slussen



Väsentligt mindre trafikytor

	Slussen idag	”Nybyggt bevarande”	Nya Slussen
<i>Kollektivtrafik</i>	Gångarna för dem som byter mellan stadsbussar och underliggande bussterminal är trånga och ger ett otrivsamt intryck. Stadsbussarnas hållplatser är trånga och det finns säkerhetsbrister. Bussterminalens koppling till tunnelbanan är kort, men har många brister. Trångt och otrivsamt med dålig miljö.	Villkoren för stadsbussarna är huvudsakligen oförändrade. I förslaget finns förutsättningar för en trevlig vistelseplats för väntande resenärer, men följderna av att Stadsgårdsleden lagts mellan tunnelbanan och terminalen har medfört långa gångavstånd mellan terminal och tunnelbana vilket drar ner bedömningen. En förstklassig kontakt med ev båtar vid kajen	Bearbetningen ger goda förutsättningar för ett kollektivt resande med innerstadens stadsbussar och en bra lösning av bussterminalen med ljusa resenärsutrymmen inomhus och bussutrymmen under tak. Goda kontakter mellan de olika kollektivtrafikslagen
<i>Sjöfart</i>	Karl Johan-slussen är öppen sommartid och betjänar främst nöjestråfik. Maskinerierna kärvar på grund av sättningar i hela konstruktionen	Slusslösning lika dagens. Det stora tillskottet av avbördningskanaler måste utformas med hänsyn till färjetrafiken. Färjeläget mot Söder intressant, men inte problemfritt. Birka terminalens bussangöring måste beaktas framöver.	En bra slusslösning. Färjeläge mot Söder är en intressant idé värd att utreda vidare
<i>Avbördning</i>	Avbördningskapacitet är otillräcklig med för små marginaler mot översvämning	En mycket god kapacitetsökning i en bra lösning, som är väl genomarbetad.	En god kapacitetsökning med potential till mer. Något komplicerad teknik.
<i>Konstruktion och grundläggning</i>	Den tekniska utvärderingen visar att merparten av konstruktionerna måste rivas och byggas upp från grunden. Stora sättningar som fortfarande pågår.	I allt väsentligt väl valda lösningar med förbättrade förutsättningar för en rationell och säker förvaltning.	En större konstbyggnadsyta än idag. Bedöms vara genomförbart. Väl avvägda förslag till grundläggning.

S

sid 4(6)

	Slussen idag	”Nybyggt bevarande”	Nya Slussen
<i>Kommersiella förutsättningar</i>	Självklart ett bra kontorsläge. Även för hotell- och konferensanläggningar ett utmärkt läge. En mycket god tillgänglighet för kunder som reser kollektivt. Dagens köpcentrum är emellertid för begränsat för att attrahera andra än omstigande resenärer eller de som bor och arbetar i närområdet	Förslaget har från kommersiell synpunkt lokalytor som är alltför splittrade, delvis alltför stora och därmed riskfyllda. Ytorna för kultur och evenemang är högriskytor, likaså är många av ytorna för detaljhandel svåra att kommersialisera till goda hyresnivåer. Däremot kan en välprofilerad mindre galleria fungera, likaså butiker för resande och lokaler för bio/konferens	Under torgplanet finns möjlighet att etablera en bärkraftig handelsplats - ett köpcentrum som kan bli en destination. Vid Södermalmstorg lokaler som är väl lämpade för restaurang-, utställnings- och/eller konferensverksamhet
<i>Trygghet</i>	Befintlig utformning bedöms ha genomgående låg kvalitet avseende trygghet för människor. Både stora öppna ytor och trånga gångar som är otillräckligt befolkade.	Som helhet ett godtagbart förslag. Anläggningarna under torg- och brodäcken blir betydligt tryggare och mera trivsamma än idag. Torgytan ovanpå och fotgångar- och cyklistytorna i kajplanet har blivit något bättre ur trivsel- och trygghetssynpunkt. Orienterbarheten kan förbättras och klotterrisker finns.	Gångstråken är generellt gena och den nya bebyggelsen förtydligar stråken. Butiker är en tillgång vid kopplingarna mellan kollektivtrafikslagen. De nya torgen har goda egenskaper. Avsevärda förbättringar i kajplanet.
<i>Buller och luftmiljö</i>	Bullersituationen är mycket dålig och platser med nivåer under 60 dBA återfinns endast på museigården. Miljökvalitetsnormen för luftkvalitet överskrids på ett flertal platser genom avgasexponering .	Bullerläget förbättras något generellt genom den indragna leden, men på torgytorna är det oförändrat. Luftmiljön utomhus i stort oförändrad. Inomhusterminalen för bussar och biltunneln lär kräva mekanisk ventilation	Bullerläget förbättras något jämfört med dagens höga nivåer och luftmiljö blir i flera delar bättre. Biltunneln behöver mekanisk ventilation.

	Slussen idag	”Nybyggt bevarande”	Nya Slussen
<i>Drift och skötsel</i>	Idag en svårstädad plats, där nedskräpning, klotter och olaga affischering är påtagliga inslag i stadsbilden. Många trappor, trånga och mörka gångar och ytor under söndervittrande betongdäck, bidrar till en upplevelse av smutsig och otrivsamt stadsmiljö.	Större ytor än dagens Slussen med utökade gångytor, t ex under broarna vid slussarna. Risk för mycket skräp på ytorna runt slusskanalen och det nya torget vid Sjöbergsplan. Gradänger i parken ned mot vattnet försvårar parkskötseln. Glasfasad vid Gula gången måste bevakas för att hindra klotter, affischer. Trappornas antal synes ha ökat jfr med idag (svårt med ansvarsgränser och skötsel (manuell städning alt. skottning).	Merparten av ytorna är lättstädade. Några anläggningar kräver särskild skötsel
<i>Årskostnader</i>	Den årliga totalkostnaden för normal drift, skötsel och underhåll av allmänt tillgängliga ytor är idag 7-8 mnkr. Under de senaste 15 - 20 åren har därutöver säkerhets- och förstärkningsarbeten kostat 3-5 mnkr/år.	Drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik beräknas till 8,7 mnkr, vilket är högre än dagens kostnader.	Drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik beräknas till 7,4 mnkr, vilket motsvarar dagens kostnader exklusive de senaste årens extraordinära kostnader
<i>Kulturhistoria</i>	Riksantikvarieämbetet har uttalat att Slussen är ett viktigt uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande. Kulturhistoriska värden har även Södermalmstorg - en del av 1600-talets stadsplanestruktur, resterna av en vallgrav från 1500-talets mitt, rester av Polhems-slussen från 1700-talets mitt och Nils Ericsonsslussens bevarade slussränna från 1850-talet.	Efter en inventering av 1930-talets Slussen har stadsmuséet medverkat till en prioritering till vägledning för förslagsställarnas arbete. Denna värdering hävdar att det är utformningen från 1935 som har det största bevarandevärdet. Förslaget är upprättat i samklang med denna värdering.	1930-talets anläggning tas i allt väsentligt bort. Katarinahissen, Karl Johan-slussen och Nils Ericsons slussränna bevaras och Södermalmstorg är kvar med en förändrad gestaltning. Förslaget betonar syftet att synliggöra de rester som finns av Polhems sluss.

	Slussen idag	”Nybyggt bevarande”	Nya Slussen
<i>Samlade omdömen</i>	Förvaltningarna delar expertgruppens värdering och finner sammanfattningsvis att den anläggning som byggdes för den framväxande bilismens epok idag har så allvarliga brister att den inte fyller tidens krav på och önskemål om ett funktionellt och trivsamt stadsliv. Trafiken härskar över livet på Slussen.	Förslagets natur är ett bevarande av 1930-talets utseende och den tidens funktionskrav. Förslaget har en fördel i den inbyggda Stadsgårdsleden, som frigör kajerna för stadslivet till fots och möjliggör en bättre bussterminal. Det uppvisar förbättringar för gående, cyklister och kollektivresenärer. Låsningen till klöverbladslösningen ger i stort oförändrade trafikförhållanden och trafikytor. Lokalytorna är väl stora med oroväckande hög andel riskytor.	Förvaltningarna finner att bearbetningen har resulterat i goda lösningar på de funktioner som blivit allt svårare att tillgodose i den nuvarande geometrin. Goda förhållanden för kollektivresenärer, gående och cyklister samt kapacitet för dagens biltrafik. En tilltalande stadsmiljö som kombinerar tydliga stråk, lugna platser och en nära vattenkontakt med vida utblickar. Ett område med innehåll och egenskaper att söka sig till under en större del av dygnet och året än idag. Allt väl ägnat att främja kommande generationers stadsliv i Slussenområdet