SPACESCAPE

SLUSSEN

FÖRDJUPNINGS-PM
STADSLIV

april 2011

Fotograf omslag: Lennart Johansson

Innehåll

Bakgrund 5
Syfte 6
Metodik 6
- Observationer
- Intervjuundersökning
- Sociotopkartan
- Space syntaxanalys
- Place syntaxanalys
- Gränssnittsanalys
- VISSIM – gångsimulering

Analys 8
- 1. Gångflöden 9
  - Slussen idag
  - Planförslaget
  - Sammanfattning
- 2. Tillgänglighet 15
  - Slussen idag
  - Planförslaget
  - Sammanfattning
- 3. Trygghet 22
  - Slussen idag
  - Planförslaget
  - Sammanfattning
- 4. Mötesplatser 26
  - Slussen idag
  - Planförslaget
  - Sammanfattning
- 5. Rekreation 32
  - Slussen idag
  - Planförslaget
  - Sammanfattning

Diskussion 45

Sammanfattning

Utredningen om Slussens ombyggnad har i Stockholms stads regi pågått sedan 1990 och Spacescape har som stadslivs- och stadsbyggnadskonsult åt staden varit delaktig sedan 2006. En viktig utgångspunkt har alltid varit Slussen idag. Därför genomfördes en omfattande stadslivsundersökning 2006 med gångflödesräkningar och observationer som uppdaterades 2010, med en intervjuundersökning på plats. En mängd olika stadsrumsanalyser har också genomförts för att förstå hur Slussen hänger ihop med och konstitueras av omgivande stadsmiljö. De analysmetoder som använts utgår från den senaste stadsbyggnadsforskningen och vad som i olika studier visat sig förklara urban attraktivitet och hur stadsliv och gångtrafik fungerar i stadsmiljö.
Studierna av dagens Slussen visar på vissa kvaliteter, som t.ex. torgplatsen vid Ryssgården, rekreationskajen vid Munkbron, Debasers uteservering, utsikten längs ramperna, men framförallt pekar analyser och observationer på att Slussen idag har stora brister som stadsmiljö, att Slussen som stadsrum har stora problem med otrygghet, otillgänglighet, svag lokal förankring, låga flöden, dålig orienterbarhet, och få rekreationsmöjligheter. Detta beror i korthet på att dagens Slussen inte främst utformats för gående och stadsliv, som exempelvis Hötorget eller Medborgarplatsen, utan främst som en trafikkarusell för bilar. Det finns således mycket att lära av Slussens stadsliv idag, några saker att ta tillvara men många saker att undvika inför en framtida ombyggnad.
Efter samrådet 2010 inleddes ett planarbete där Spacescape bistått projektet och dess arkitekter med kontinuerliga analyser av olika skisser och alternativlösningar. I denna rapport redovisas vår analys av det slutgiltiga planförslaget under fem teman; gångflöden, tillgänglighet, trygghet, mötesplatser och rekreation. När det gäller gångflödena kommer de att öka väsentligt på grund av bättre gångnät, ökad kollektivtrafik och starkare målpunkter. Trafiksimuleringen visar att gångflödena över Slussensnittet kommer att fördubblas till 2030. Med den nya lösningen (utan gångbro) kommer detta innebära att båtslussningen måste regleras så att inte den hindrar de stora gångströmmarna mellan Gamla stan och Södermalm, i synnerhet den länk som skapas mellan Götgatan-Hornsgatan och Västerlånggatan-Drottninggatan på kajplan.
Tillgängligheten för gående kommer att öka avsevärt. Slussen blir enklare att orientera sig i - det blir färre riktningsförändringar genom Slussen. Denna kvalitet har även stor betydelse för synskadade och personer med andra funktionshinder. För rörelsehindrade och de med barnvagnar kommer Slussen också bli enklare tack vare mindre marklutningar, fler hissar och rulltrappor mellan torgplan och kajplan. Inne i den nya bussterminalen i berget kommer avstånden dock att bli längre och förflyttningar mellan nivåer och olika kollektivtrafikslag mer komplicerade. Den upplevda trygghet kommer att förbättras avsevärt i hela Slussen tack vare enklare orientering och fler verksamhetslokaler och entréer i gatuplan och längs viktiga gångstråk.
Som rekreationsmiljö kommer det finnas många nya vistelsemöjligheter, dels i den nya parken vid Katarinahissen, som kommer att bli närpark för drygt 11000 boende och arbetande, dels i terrasserna, och dels på det nya Slusstorget en helt ny öppen plats i Stockholm där man kan vistas vid vattnet som man idag gör på Munkbrokajen och samtidigt se på slussningen. Södermalmstorg blir ett nytt befolkat torg som aktiveras av omgivande byggnader. Bussterminal i berget gör att många från Nacka/Värmdö kommer att ledas direkt till Götgatan i tunnel inte befolka Slussens stadsmiljö. Mötesplatsen Slussen kommer dock att stärkas i sin helhet för att den blir både attraktivare, mer tillgänglig och tryggare än idag.
I jämförelse med dagens Slussen, utformad för ett annat samhälle där bilen stod i första rummet, kommer framtidens Slussen enligt planförslaget bli ett stadsrum i promenadstaden och kunskapsstaden Stockholm. En plats med alldeles unika kvaliteter, inte bara som utsiktsplats med breda panoraman över Stockholm, utan även som en rikare mötesplats för boende, pendlare och turister, till vardags och fest - för de som är barn nu och förhoppningsvis för flera generationer till.

Medverkande

Uppdragsansvarig: Alexander Ståhle
Medverkande: Lars Marcus, Malin Dahlhielm, Tobias Nordström, Ida Wezelius, Staffan Swartz, Jenny Hulthén, Karl Jonas Nyström, Mehdi Zakerhaghighi
Tidigare medverkande: Henrik Markhede, Jon Söberg, Linnea Olofsson, Axel Kempe, Adam Bergendahl, Alexander Boyeta Ljung
Underkonsulter: Bill Hillier (UCL), Tim Stonor, Eime Tobari (Space Syntax Ltd), Daniel Koch (Patchwork)

Bakgrund

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter mer än 70 års användning till större delen tekniskt uttjänta och måste ersättas. Under 2003 anordnades därför en tävling om Slussens ombyggnad och framtida utformning. Den 29 mars 2004 presenterade juryn vinnaren, Nyréns arkitektkontor med förslaget ”Nya Slussen”, och föreslog staden fortsatt handläggning. Efter detta följde en allmän debatt om i synnerhet Slussens kulturhistoriska värden, vilket lyfte frågan om det är möjligt att rekonstruera Slussens gestalt, bland annat med den så karaktäristiska klöverbladskonstruktionen, och samtidigt anpassa utformningen till dagens behov. För detta fick White arkitektkontor uppdraget att ta fram ett förslag som fick namnet ”Nybyggt bevarande”. Kommunfullmäktige uppdrog i december 2005 åt Markkontoret att starta ett detaljplanearbete för bägge förslagen. I mars 2006 engagerades Spacescape i detta arbete för att utreda de avgörande frågorna om stadslivets förutsättningar i de två förslagen, med Slussen idag som bakgrund. Under våren 2006 genomfördes analyser och observationer av nuvarande Slussen, samt analyser av de två förslagen. Resultatet av detta arbete presenterades i rapporten ”Slussens betydelse för stadslivet’ (070219) som blev en bilaga till programsamrådet 2007. I rapporten lyftes Slussens stora brister som stadsmiljö för stadsliv och att bygga vidare på den befintliga trafiklösningen i förslag ”Nybyggt bevarande” innebar alldeles för stora begränsningar för att utveckla en levande stadsmiljö på Slussen. Efter samrådet fattade stadsbyggnadsnämnden beslut att “Nya Slussen” ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet. Därmed beslutades också att klöverbladsmodellen inte ska bevaras.

2008 gav Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret och Trafikkontoret fem olika arkitektkontor i uppdrag att ta fram förslag på hur “Nya Slussen” skulle kunna vidareutvecklas. Förslagen presenterades i oktober 2008 och ställdes sedan ut på Stadsmuseum i fyra månader – allmänheten och sakägare fick chans att lämna synpunkter. Spacescape anlitades återigen för att genomföra en grundlig systematisk analys av de fem förslagen. Spacescapes slutsatser från analysarbetet var bland annat att det finns ett stort värde i att ”laga” stadsfronten, att bygga ihop gatunätet med broar och bryggor och att skapa stora friytor framförallt på kajplan. I maj 2009 beslutar Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden att förslaget från Foster + Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för fortsatt arbete. Spacescape engageras i utformningsarbetet tillsammans med arkitektteamet. Under perioden 25 januari 2009-29 mars 2010 når processen fram till plansamrådsskedet. Foster + Partners och Berg Arkitektkontors bearbetade förslag visas under 9 veckor för allmänheten. I juni 2010 redovisas plansamrådet för Stadsbyggnadsnämnden som ger Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att vidareutveckla planförslaget och därefter ställa ut ett slutgiltigt planförslag. Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden fattar i (februari 2010) genomförandebeslut för Slussen. Ärendet skickas sedan vidare till kommunfullmäktige som i juni 2010 fattar ett beslut om projektets genomförande. Under hösten 2010 har Spacescape fortsatt att arbeta tillsammans med arkitektteamet för att bearbeta förslaget i frågor om stadsliv. Denna rapport är en sammanställning av stadslivsfrågan till utställningsförslaget.

Spacescapes bidrag i Slussenprojektet handlar om stadslivet, ett perspektiv som i huvudsak utgörs av ett fotgängarperspektiv. Vi studerar de som går och vistas i en stadsmiljö. Det som gör Spacescapes arbetssätt unikt är att den baseras på ny forskning om stadsmiljö och stadsliv. Använda metoder, som delvis går under samlingsnamnet Space syntax, ger möjligheten att inte bara förstå nuläget, hur en stadsmiljö fungerar idag, utan även hur en framtida utformning kan komma att påverka fotgängarnas rörelse och vistelse. Forskningen har i ett flertal internationella studier visat på hur rummets form och struktur påverkar hur människor rör sig, interagerar och tar olika platser i anspråk. Som underlag för analyserna har även Stockholms sociotopkarta använts, för att förstå specifika kvaliteter i stadslivet utomhus. Här har också inspiration hämtats från den danska arkitekten Jan Gehls undersökningar och metoder. En förebild är bland annat den studie som Gehl Architects utförde i Stockholms innerstad 2005. Läsaren av denna rapport bör uppmärksammas på att det krävs viss forskningserfarenhet för att på djupet tolka och dra slutsatser utifrån vissa av de mer komplexa analysbilderna.

Syfte

Syftet med denna underlagsrapport till utställningsförslaget är att:

• beskriva hur stadslivsfrågan har behandlats i Slussenprojektet sedan 2006
• redovisa studier av stadslivet på Slussen idag (2006-2010)
• redovisa studier av utställningsförslagets konsekvenser för stadslivet
• diskutera Slussens stadslivspotential

Spacescapes utredning och utvärdering utgår från de mål som staden formulerat för stadslivet i Stockholm och på Slussen i synnerhet. Ett strategiskt dokument är framförallt programsamrådshandlingen för Slussen från 2006 (DNR 2005-08976-54). I programhandlingen står:

”Slussen skall göra sitt jobb som en länk mellan stadsdelar och hänga samman med innerstadens rörelsemönster. Slussen har resurser att bli en fantastisk vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. För att locka många till platsen krävs både attraktion och tillgänglighet. Slussen ska utgöra ett attraktivt blickfång i stadsbilden och innehålla nya lockande verksamheter. Det ska vara lätt att hitta både igenom Slussen och inom Slussen. För att göra Slussen till en trygg plats gäller det att skapa god genomströmning, upplevelsen av instängdhet och återvändsgränder ska undvikas och det ska finnas väl överblickbara stråk mellan knutpunkter. Gångstråk ska i möjligaste mån ha aktiva entréer, helst även nattetid.”

Även olika tjänsteutlåtanden, tidigare tävlingsprogram för Slussen samt Stockholms översiktsplan Promenadstaden är viktiga för målen. En av översiktsplanens stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt är t.ex. ” En levande stadsmiljö i hela Stockholm”. Den senast politiskt formulerade målbilden om Stockholm som ”Promenadstaden” är en tydlig vision som direkt adresserar Spacescapes utredning av det vi kallar stadslivsperspektivet.

Metodik

Rapporten är upplagd efter fem stadslivstema. Under varje tema redovisas a) hur Slussen ser ut och fungerar idag, b) hur planförslaget kommer att se ut och fungera, c) en sammanfattning och jämförande sammanställning. Teman är följande:

1. Gångflöden
2. Tillgänglighet
3. Trygghet
4. Mötesplatser
5. Rekreation

I det omfattande undersökningsarbete av Slussen idag och av planförslaget som ligger till grund för denna rapport har en mängd olika arkitekturanalys- och stadsanalysmetoder använts, som de flesta är förankrade i erkänd svensk och internationell arkitektur- och stadsbyggnadsforskning. Nedan beskrivs mer i detalj hur olika analyser och undersökningar har genomförts.

Observationer
Våren 2006 genomfördes två sorters gångtrafikräkningar; flödesräkningar och genusräkningar. Vistelse på Slussen studerades med systematiska observationer. Fotografier har kontinuerligt tagits under observationerna.
• Flödesräkningar: genomfördes vid 50 stationer i och i anslutning till Slussen under två dygn 2006, söndagen 23/4 och onsdagen 26/4. Tidsintervall avser täcka stora delar av dygnet:
8-9, 10-11, 12-13, 14-15, 16-17, 18-19, 20-21, 22-23. Observatören står exakt 5 min (i varje tidsintervall) vid varje station och räknar hur många som passerar, i båda riktningar. Resultaten redovisas under rubriken Gångflöden.
• Genusräkningar: genomfördes vid klockslagen 12 och 22 vid ett antal utvalda platser, söndagen 23/4 och onsdagen 26/4 2006. Resultaten redovisas under rubriken Trygghet.
• Vistelseobservationer: genomfördes vid 17 platser, vilket i princip täcker hela Slussens vistelseyta. Med systematiska platsbesök om 5 min, under två dygn, söndagen 23/4 och onsdagen 26/4 2006, där platsens användning registrerades. Tidsintervall: 9-10, 12-13, 15-16, 18-19, 21-22. Resultaten redovisas under rubriken Mötesplatser.

Våren 2010 upprepades gångtrafikräkningarna. Därtill genomfördes s.k. vägvalsobservationer för att avgöra hur passerande valde väg från olika startpunkter. Dessa observationer har varit ett viktigt kompletterande underlag till gångsimulering i VISSIM (se nedan). Resultatet av denna redovisas under rubriken Gångflöden.

Intervjuundersökning
För att studera värderingen av Slussen idag och sammansättningen av dess besökare genomfördes 26-27 april 2010, 100 korta interjuver på Slussen. En identisk undersökning genomförde 17-18 maj på Medborgarplatsen för att få en referensplats till Slussen att jämföra med. Resultatet av dessa redovisas i huvudsak under rubriken Mötesplatser.

Sociotopkartan
Friytor definieras här som vistelseytor utomhus för fotgängare. Detta innefattar torg, parker, kajer, gångbanor och trottoarer. Dessa kan ha olika socialt eller rekreativt värde. Stockholms sociotopkarta, framtagen av Stockholms stad, utgör en omfattande undersökning av Stockholmarnas värderingar när det gäller utevistelse. Följande bruksvärden är i hög grad angelägna för Slussen som vistelseyta och rekreationsplats:
• Utsikt: Detta handlar om utblickar och rymlighet, som ljus och luft.
• Evenemang: Detta behandlar allt från konserter till politiska manifestationer.
• Folkliv: Denna kvalitet kretsar kring värdet att se mycket folk och uppleva folkmyller.
• Sitta i solen: Denna kvalitet är fundamental i det svenska klimatet och årstidsväxlingarna.
• Vattenkontakt: Denna kvalitet handlar om att kunna vistas och sitta nära vatten.
• Torghandel: Detta handlar om aktiv torghandel.
• Rofylldhet: Denna kvalitet är tätt knutet till trafiken, frånvaro av buller och andra störningar.
• Picknick: Handlar om att sitta ner i små grupper, äta ute, "hänga", ofta i samband med solbad.
• Grön oas: Denna kvalitet handlar om grönskan som skapar rum och lummighet i väggar och golv.

Space syntaxanalys
Grundläggande inom Space syntax-forskningen har varit att utveckla rumsanalyser utifrån människors upplevelse av omgivande arkitektur och stadsmiljö. Syftet har främst varit att undersöka den byggda miljöns effekter på hur människor använder olika rum. Genom att analyserna resulterar i rumsliga data har stadsrummets ekonomiska och sociala effekter lättare kunnat aktiveras som beslutsunderlag och sambandet med faktisk användning kontrolleras. Space syntax-forskningen utgår från en grundläggande uppdelning i användningen av stadens rum i rörelse och vistelse. Utifrån dessa grundfunktioner har sedan olika rumsrepresentationer utvecklats; isovisten för vistelse och axiallinjen för rörelse. Axiallinjen definieras som en siktlinje som är möjlig att gå längs med, vilket gör det möjligt att mäta riktningsförändringar, dvs. vad som krävs i form av informationsarbete för att röra sig längs en viss färdväg.
• Rumsintegration: Mäter hur väl sammankopplat gångstråken är, mer precist hur nära andra axiallinjer man är från varje axiallinje, analysen fångar centralitet och orienterbarhet i ett rumsligt system.
• Överblickbarhet: Denna s.k. isovistanalys anger hur god översikt man har över sin näromgivning – hur mycket man ser eller blir sedd.

Place syntaxanalys
Denna analysmodell är en utveckling av Space syntax, och innebär att man till olika tillgänglighetsmått adderar attraktivitet så som täthet eller antal attraktioner.
• Parktillgång: Närheten i gångavstånd till parker och grönområden från varje adresspunkt i innerstaden har analyserats.
• Närheten till kaj: Närheten i gångavstånd till parker och grönområden från varje adresspunkt i Södermalm har analyserats.

Stadsrumsanalys
Ett av de viktigaste aspekterna i stadsmiljön är hur omgivande bebyggelse och fasader ansluter och öppnar sig. Detta påverkar både attraktiviteten och den offentliga karaktären i stadsrummet.
• Entrétäthet: Mest grundläggande är att de finns tätt med entréer längs en fasad. Det bidrar till både närvaro och en känsla av upplevd trygghet.
• Öppna fasader: Detta utgörs ofta av butikers skyltfönster men kan lika gärna vara en lokal för en kulturell eller kommersiell verksamhet.
• Uteservering: Denna kvalitet har visat sig allt viktigare i Stockholms innerstad och levandegör gatumiljön i gränssnittet mot byggnader.

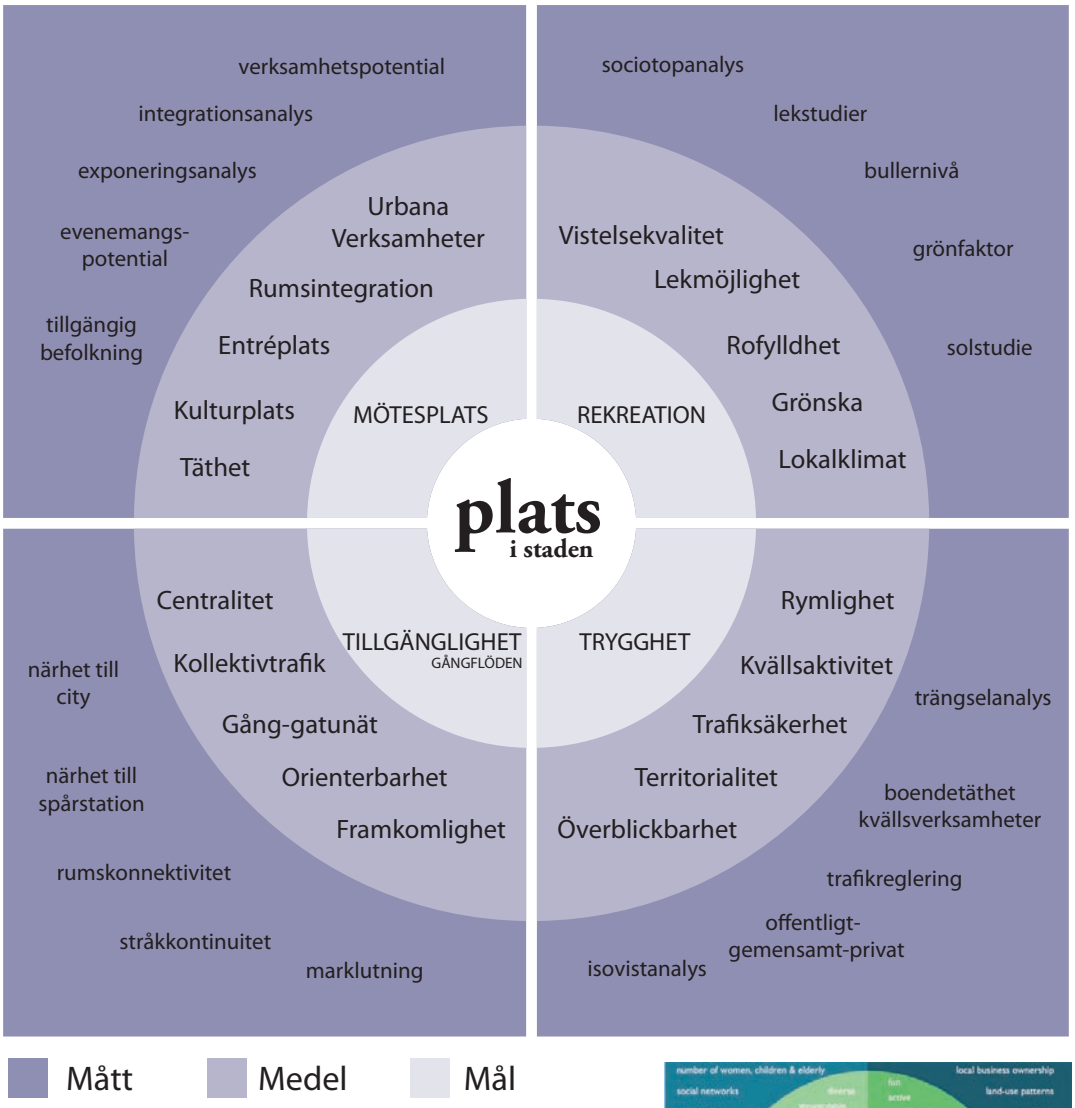
VISSIM – gångsimulering för 2030
VISSIM är en simuleringsmodell som gör det möjligt att simulera samtliga trafikflöden i en stadsmiljö. Modellen har använts för att få en så realistisk modell över framtida gångflöden 2030. Följande underlag har använts som underlag till gångflödessimuleringen

• gångtrafikräkningar (genomförda 2006, uppdaterade 2010)
• vägvalsobservationer (genomförda 2010)
• kollektivtrafikprognoser 2030 (från SL)
• målpunktsprognoser (nya kultur- och handelsytor)
• stadsmiljöattraktivitet (minskad biltrafik och fler torg och parker ger ca +25%)
• space syntaxanalyser (analys av idag och av plan - rumsintegration radius 7)

Alla dessa faktorer beräknades och ställdes samman i en OD-matris för planförslagets nya gångstråk. OD-matrisen skicakdes till teknikkonsultföretaget Tyréns som genomförde själva simuleringen. Resultatet av simuleringen redovisas under rubriken Gångflöden.

Analys

Analyser och undersökningar som har genomförts av Slussen idag och av planförslaget redovisas nedan under fem temarubriker; Gångflöden, Tillgänglighet, Trygghet, Mötesplatser och Rekreation. En grundläggande utgångspunkt för synen på stadslivet är att innefatta ”alla”, att försöka leva sig in i situationen för funktionshindrade, barn, ungdomar, äldre, kvinnor, män, utlandsfödda, turister, närboende mfl, alla som kan tänkas använda Slussen till vardags och fest.



Figuren illustrerar de mål, medel och mått som använts i stadslivsanalysen av Slussen. Efter förebild framtagen av institutet Project for Public Spaces i New York (2011).

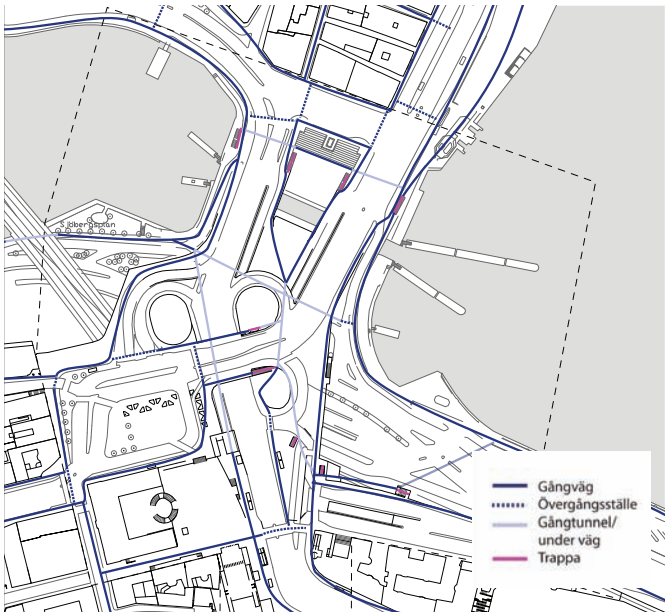
1. Gångflöden

Under denna rubrik redovisas planerade stråk för gående samt observerade och simulerade gångflöden. Slussningens relation till gångflödena redovisas. Här analyseras även rymligheten i gångstråken under t.ex. rusning, dvs om det finns risk för trängsel. Analysen av gångflöden, hur Slussen befolkas, har stor betydelse för övriga kvaliteter på platsen, i synnerhet Slussens betydelse som mötesplats.

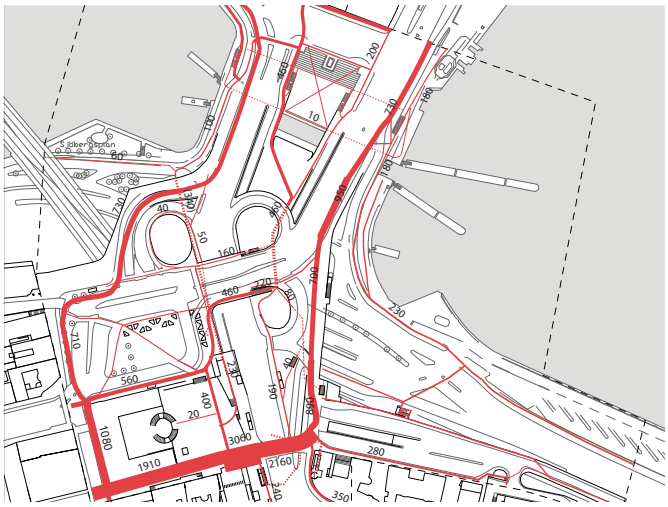
Slussen idag

Stora mängder människor passerar Slussen varje dag, men huvudsakligen sker detta till och från kollektivtrafiken. De människor som i mer egentlig mening befolkar Slussen genom att uppehålla och röra sig där är betydligt färre. Mot bakgrund av Slussens strategiska och attraktiva läge och i jämförelse med andra platser i innerstaden är därför slutsatsen att Slussen är anmärkningsvärt lite befolkad lokalt. Mest befolkade stråk är Ryssgården och de två broarna Saltsjörampen och Mälarrampen, då de är till för passage. Flödena genom gångarna och på kajplanet är anmärkningsvärt låga.

Slussen är idag en viktig omstigningsplats för den regionala kollektivtrafiken, men också omstigning för den lokala kollektivtrafiken. Det handlar om hur man som fotgängare tar sig mellan Nacka/Värmdöbussar, Saltsjöbanan, tunnelbanan, stadsbussar, Djurgårdsfärjor, Waxholmsbåtar och Finlandsfärjor. Flest människor passerar idag busterminalen som är en bullrig blåsig trafikfarlig utomhusmiljö under tak, således en mycket otrivsam miljö för gående och väntande, i synnerhet under den kalla årstiden. Påtaglig trängsel uppstår kring spärrarna vid rusning och här är det också svårt att snabbt hitta rätt. Busshållplatserna på torgplan utgör inte heller platser som uppmuntrar till vistelse – trafikstörd, få sittmöjligheter, vindutsatt och begränsad utsikt. Det mest positiva är att många stadsbusshållplatser ligger nära tunnelbaneentrén vid Ryssgården.



Gångnätet på Slussen idag.


Gångflöden på Slussen idag, passerande per timme under rusning (observerat vardag kl 16-17 april 2006)

Mälarrampen	900
Saltsjörampen	1000
Katarinavägen öv.	3000
Hornsgatan öv.	1100

Några gångflöden på Slussen (Spacescape 2006) passerande per timme i rusningstid

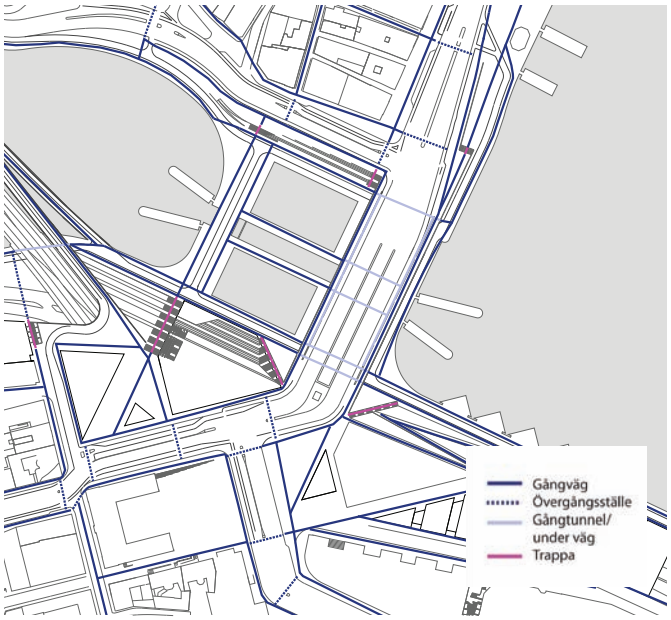
Drottninggatan	7000
Hamngatan	4000
Sergelgatan	6500
Västerlånggatan	3400
Götgatan	3000

Några gångflöden i City (Gehl 2005 passerande per timme i rusningstid

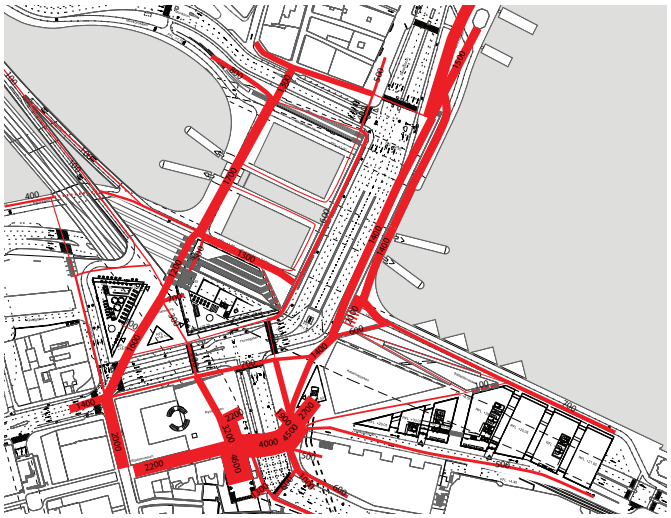
Rymlighetsanalys idag, passerande/timme/meter gångbana under rusning

Planförslaget

Gångflödena har simulerats i en VISSIM-modell där nya kopplingar och nya attraktioner beräknats. Gångflödena i planförslaget genereras av anslutande huvudgator (Götgatan, Hornsgatan, Katarinavägen, Munkbron, Västerlånggatan, Österlånggatan, Skeppsbron), kollektivtrafikens ökade till- och omstigningsflöden, samt tillkommande kultur- och handelsattraktioner. När det inte är slussning kommer kajplan att få hög genomströmning. Den raka kopplingen mellan Järntorget och Södermalmstorg knyter i realiteten ihop Drottinggatan-Västerlånggatan med Götgatan och stärker denna långa gågata, innerstadens centrala pulsåder. De raka direkta kopplingarna ner till Södermalmskajen via trappor, rulltrappor och hissar kommer också att befolka kajplan, likväl som terminalens entréer ut mot kajen. Terminalens nya entré vid Katarinahissen kommer också att befolka torg och parkytorna framför KF-huset på ett sätt som inte går att finna idag. Flödena på Ryssgården och över stora bron kommer att öka, vilket sätter högt tryck på övergångsställena över Katarinavägen. Nedersta delen av Götgatan kommer även att befolkas mer vilket gör den intresant som gågata i framtiden. Platser med lägre flöden kommer att vara terrasserna och slusskajerna, dessa får därigenom en mer rekreativ lugnare karaktär.

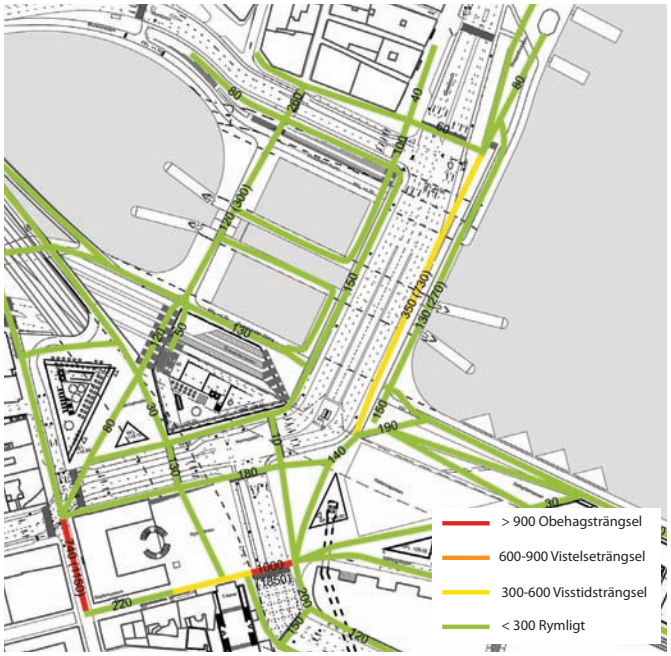


Gångnät i planförslaget



Gångflöde i planförslaget, passerande per timme under vardagsrusning

Gångflöden i planförslaget, passerande per dygn genomsnittsvardag.

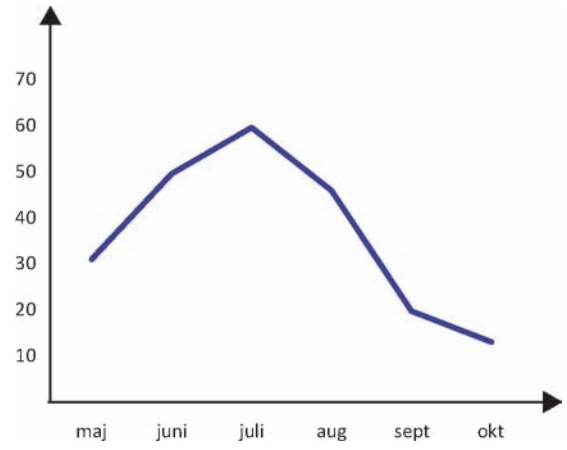


Rymlighetsanalys för planförslaget, passerande/timme/meter gångbana under vardagsrusning, helgrusning inom parentes.

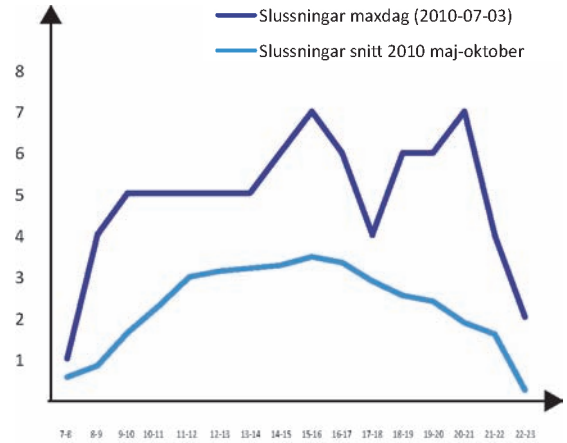
Med det nya planförslaget kommer slussningen att tillgängligöras för allmänheten genom att den blir mer visuellt synligt för människor som promenerar och cyklar på Slussen. Det kan för många bli en attraktion i sig. Förutom att slussningsförfarandet blir mer synligt kommer dess rytm att påverka möjligheterna att röra sig mellan Södermalm och Gamla stan på kajnivå.

Slussningsfrekvensen, och därmed även dess påverkan på gående och cyklande, varierar över året. Högst är frekvensen under juli månad med ca 60 slussningar per dag för att sedan sjunka till under 20 slussningar per dag efter augusti. Slussen håller stängt mellan 1 november och sista april. Idag rör sig ca 2500 människor i timmen mellan Södermalm och Gamla stan i vardagsrusningen och prognosen är att det i planförslaget kommer att handla om ca 4000 människor varav ca 3000 förväntas använda kajplan.

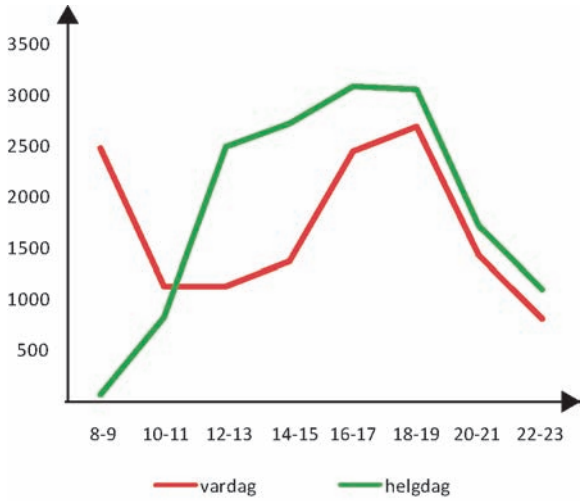
För att få en förståelse för hur slussningen i framtiden kommer att påverka de gående har tre olika slussningsscenarier tagits fram. Diagrammen på nästa sida visar slussningens påverkan på möjligheterna att passera mellan Södermalm och Gamla stan på kajnivå. Vid full slussning med tio slussningar per timme ges en väntetid för gående vid broöppning på ca 4,5 minuter. De två följande diagrammen visar gles slussning, tre slussningar per timme, med få respektive många båtar. Det ger en väntetid på ca 4,5 respektive ca 7,5 minuter. Som diagrammen visar kommer möjligheten för gående att passera på respektive kajbro att brytas under relativt stora tidsspann.



Slussningar per dag över året (2010)

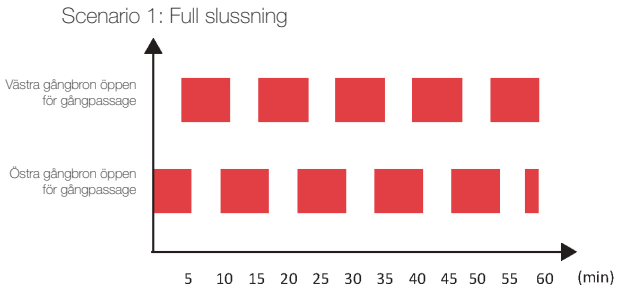


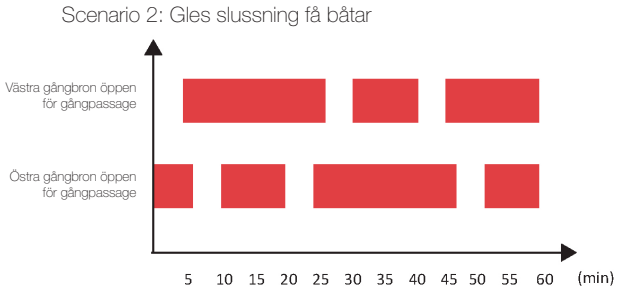
Slussningar per dag över dygnet

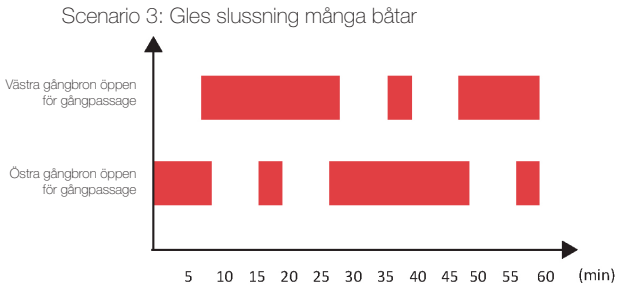


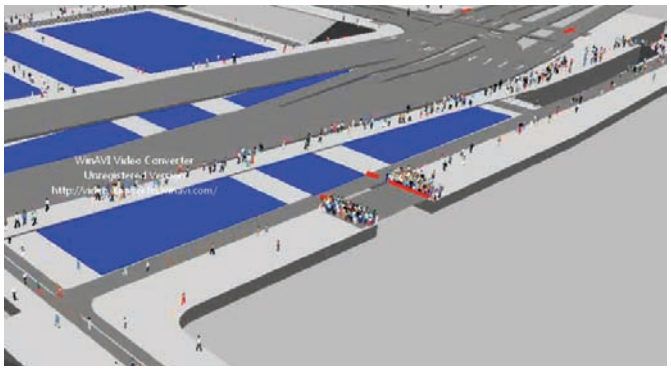
Passerande per timme över Slussensnittet över dygnet

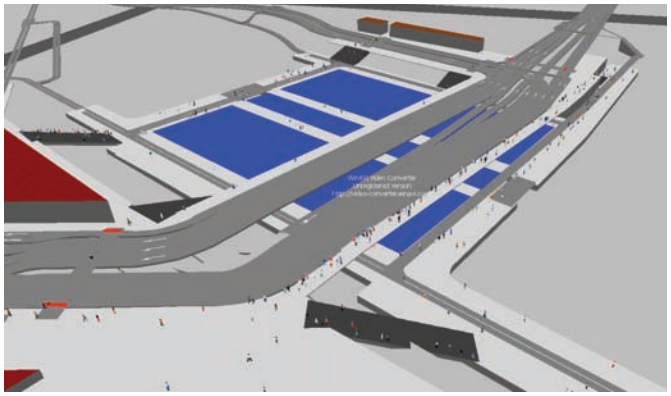
Slussningen är således att betrakta som ett mycket större hinder än övergångsställen, som har en väntetid på ca 40 sek, eftersom att de kommer att bryta flödena under minst 4,5 minuter varje gång. I de tre scenariorna kommer således kajbroarna blockeras för fotgängare under totalt ca 10-20 minuter varje timme. Det blir alltså mycket viktigt att ge tydlig information till fotgängare och cyklister så att de som inte har tid att vänta i god tid får möjlighet att välja alternativa färdvägar. Om de gående gör bedömningen att inte gå på kajplan utan över stora bron mellan Västerlånggatan och Götgatan blir det en omväg på ca 120 meter, vilket är långt i tät stadsmiljö. Möjligheterna för reglerade öppningstider bör utredas. Från stadslivets, gång- och cykeltrafikens synvinkel bör slussningen få ytterst begränsad omfattning dag- och kvällstid.









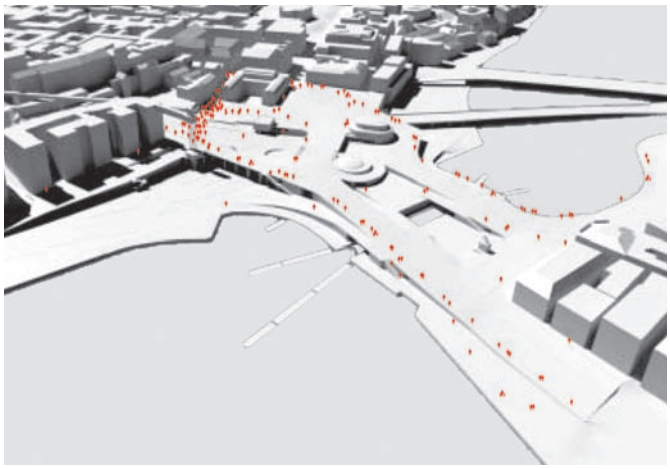


Bilder från gångsimuleringen av planförslaget. Översta bilden visar den köbildning som förväntas uppstå vid slussning

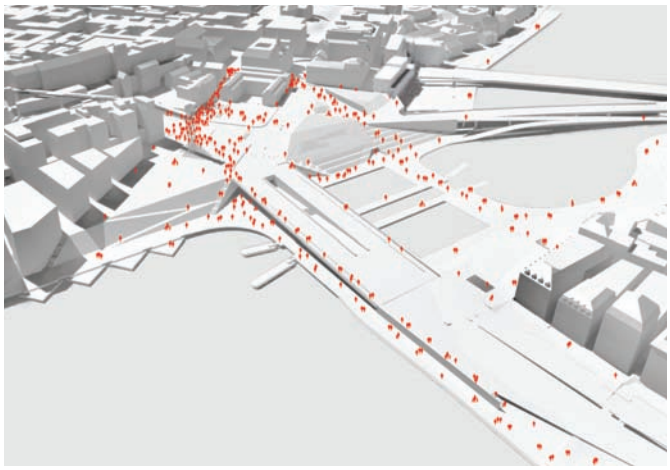
Sammanfattning

Med de nya stråken och eventuella nya kultur- och handelsattraktioner och ett ökat kollektivtrafikåkande blir Slussen en mycket mer befolkad plats än vad den är idag. På flera platser kommer flödena att nästan fördubblas. Att röra sig över en plats som bryts vid slussning blir speciellt och måste utredas vidare. Med den nya terminalen blir det trivsammare, men något mer komplicerat att byta trafikslag vid Slussen. Givet att Slussen kommer att vara en av Sveriges största omstigningspunkter är det av största vikt för både pendlare och långväga besökare att terminalen blir attraktiv.

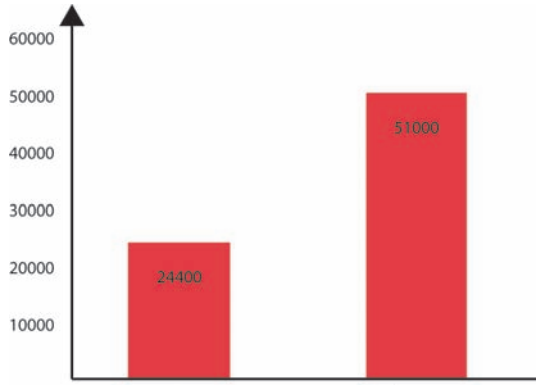
Återstår att studera är
- relationen gångflödesrytmer och slussningsfrekvenser
- rymligheten på övergångsställen, ytorna kring Katarinahissen och broarnas gångbanor
- rymligheten inne i terminalen i gångar och kring rulltrappor
- gångflöden, rymlighet och trängsel under genomförandet



Slussen är idag punktvis befolkat kring Ryssgården och längs Mälar och Saltsjöramperna, i övrigt är Slussen rekativt obefolkad.



Flödet av människor kommer att öka på Slussen och fler platser kommer att befolkas under större delen av dygnet.



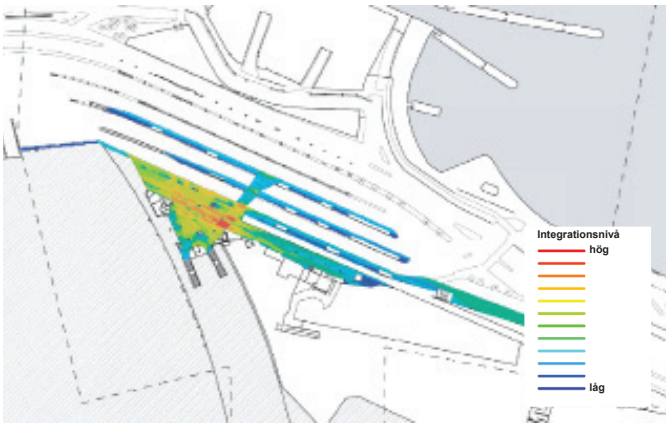
Antal gående över Slussen, mellan Södermalm och Gamla stan, kommer att fördubblas till år 2030 och säkerligen öka därefter med tanke på att Stockholm växer.

2. Tillgänglighet

Under denna rubrik redovisas hur lätt eller svårt det är att hitta på Slussen. Det görs bland annat med analys av landmärken och siktlinjer och s.k. space syntaxanalys som beräknar i vilken utsträckning siktstråk och gaturum hänger samman, och bildar sammanhängande stråk och nät. Detta har betydelse både för seende och synskadade, men även förståndshandikappade. Här redovisas också trafiksäkerhetsfrågor samt förutsättningar för att ta sig genom Slussen som rörelsehindrad. En viktig utgångspunkt är stadens handbok ”En stad för alla”.

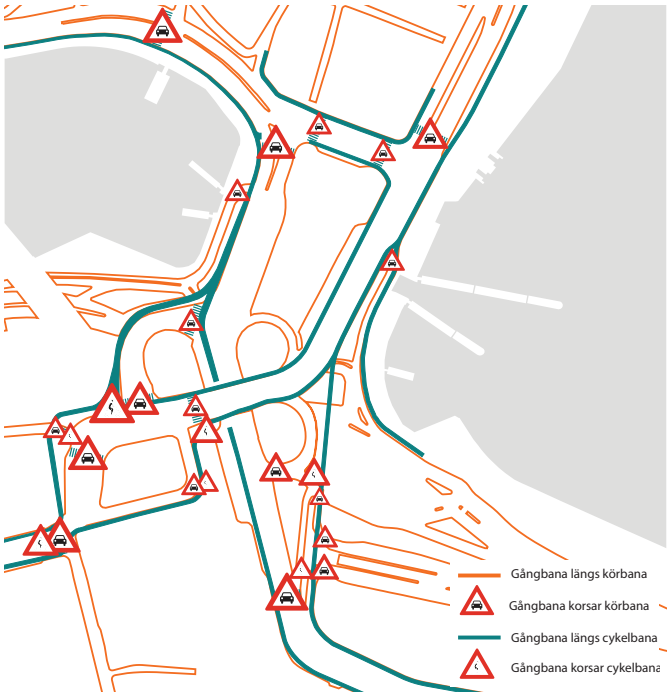
Slussen idag

Slussen är som tredimensionell arkitektonisk skapelse förmodligen den mest komplexa platsen i Stockholm som är ovanligt svår att orientera sig i, inte olik en labyrint. En grundläggande egenskap är att när man rör sig på Slussen så kan man ofta se platser utan att förstå hur man tar sig dit, vilket kan vara både förvirrande och irriterande. Främsta orsaken till detta är trafikkonstruktionen, som skapar många brutna siktlinjer och gångstråk som Gula och Blå gången, där man måste röra sig igenom Slussenkomplexet med dålig överblick istället för ovanpå med möjlighet att orientera sig. Katarinahissen är ett självklart landmärke, en fixpunkt att orientera sig kring. På grund av biltrafikens dominans så finns det en stor mängd övergångsställen som många gående måste ta sig över även om det finns trafikseparerade stråk men som inte används i lika stor utsträckning. Som rörelsehindrad finns det några avsnitt i rampsystemen där lutningen överstiger 5% vilket är stadens tillgänglighetskrav. Det är idag teoretiskt möjligt att ta sig från torgplan till kajplan med hiss via tunnelbanan som är avgiftsbelagd, men långt ifrån praktiskt.

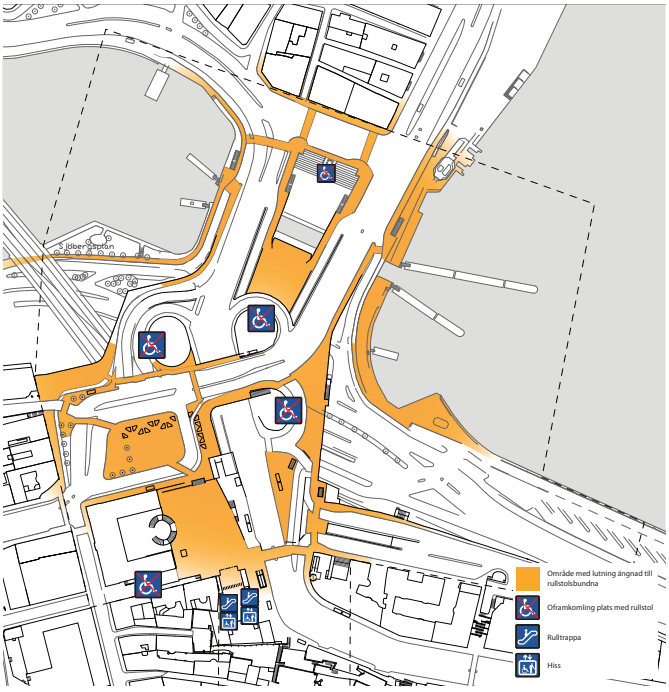


Överblickbarhet (rumskontroll) i terminalen idag

Orienterbarhet (rumsintegration) idag

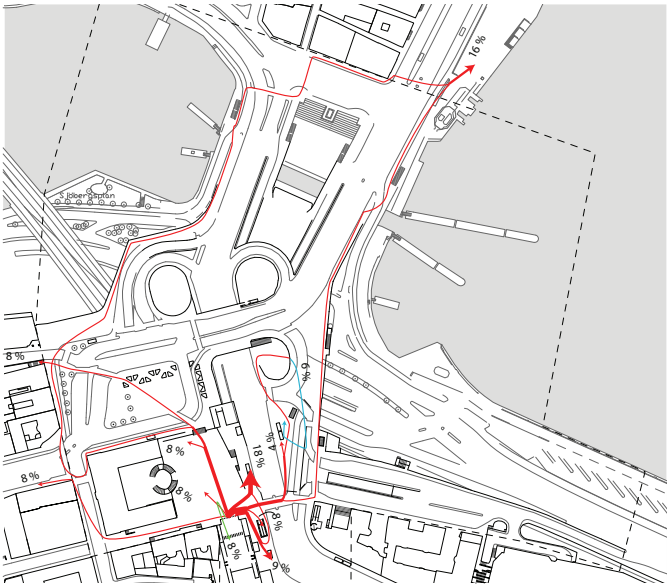


Trafiksäkerhetsbild från gåendes perspektiv idag

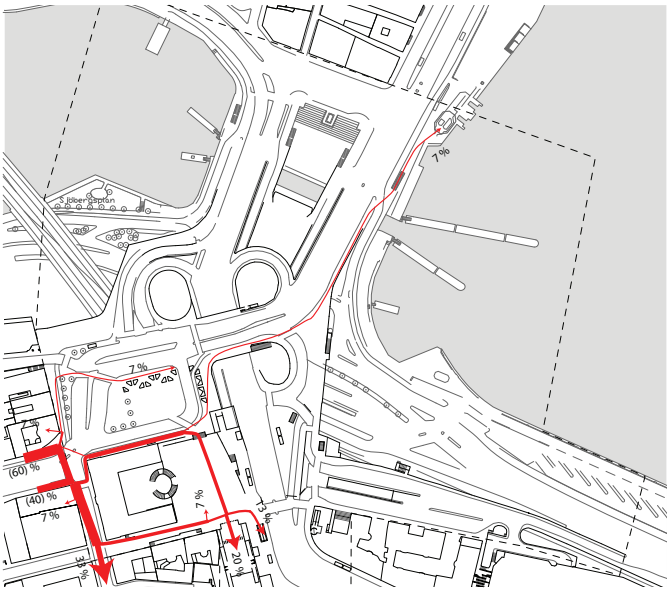


Marklutning, rulltrappr och hissar idag

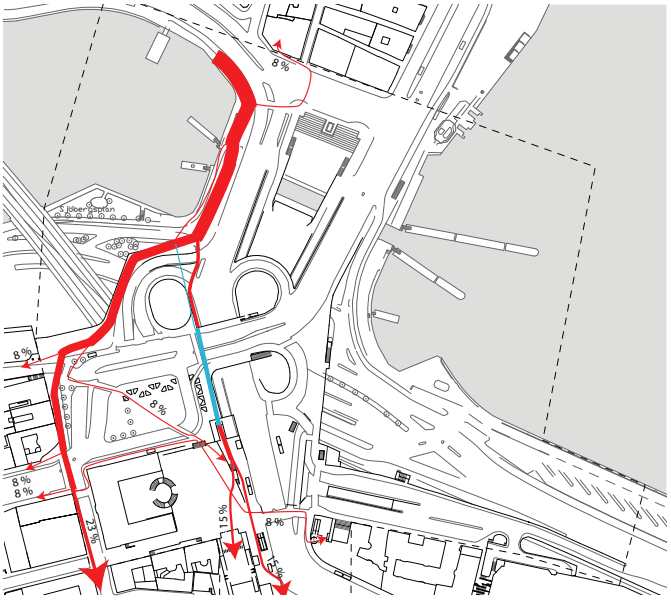
Om man tittar på hur människor idag väljer väg över Slussen så blir det tydligt hur komplext och otillgänglig denna trafikapparat är. Några utvalda vägvalsobservationer redovisas i spalten till höger.



Observerade vägval från tunnelbaneentrén på Ryssgården (april 2010)



Observerade vägval från Hornsgatan (april 2010)



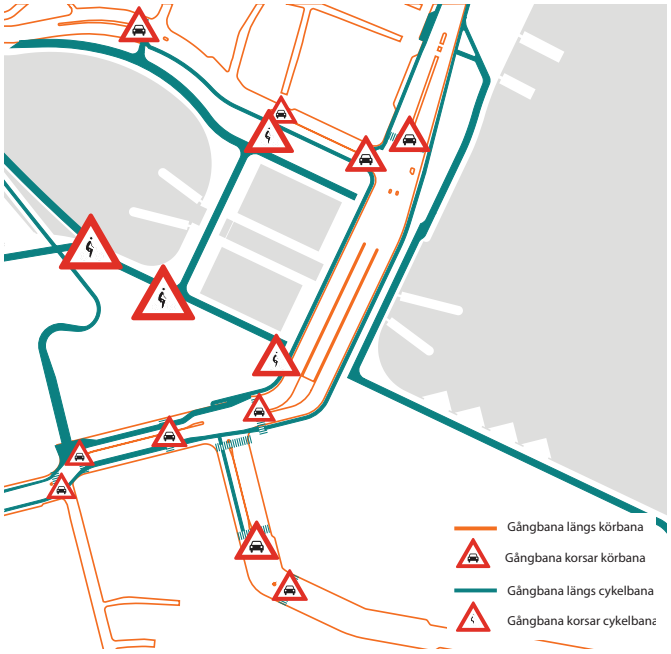
Observerade vägval från Munkbrokajen (april 2010)

Planförslaget

Planförslaget är uppbyggt av två förbindelser i kajplan och en bred bro med gångbanor på var sida över Slussens gatt mellan öarna Södermalm och Gamla stan. Bron är Skeppsbrons förlängning mot Katarinavägen och Hornsgatan. På kajplan görs två kopplingar som knyter omgivande gator till kajerna kring slussen. Västra kajbron är en direkt förlängning av de långa gatorna Österlånggatan-Västerlånggatan till Götgatan-Hornsgatan och i ett mer lokalt perspektiv mellan platserna Järntorget och Södermalmstorg. Den västra lågbron landar på Södermalmssidan vid en av terrassernas huvudentréer där man med rulltrappa eller hiss kan ta sig in i Slussens mellanplan och vidare upp till Södermalmstorg. Den östra kajbron i Skeppsbrons förlängning utgör ett direkt gångstråk rakt in i Slussenterminalens hjärta, i det atrium där Katarinahissen landar. Dessa två förbindelseriktningar eller axlar som knyter Gamla stan med Södermalm har således starka fästpunkter inne i själva Slussenanläggningen; Katarinahissens landmärke och torg i öster och Södermalmstorg och byggnader i väster. Dessa fästpunkter utgör två noder varifrån man kan ta sig horisontellt eller vertikalt inom Slussen och ut i omgivande stad. Den avsevärt förenklade orienteringen har stor betydelse även för synskadade besökare till Slussen. Marklutningarna håller stadens tillgänglighetskrav på max 5%. Nya hissar mellan torgplan och kajplan gör Södermalmskajen tillgänglig. De långa trapporna (70 steg) från torg till kajplan kommer att kräva en stor ansträngning att ta sig upp och ned för. Från trafiksäkerhetssynunkt är gränssnitten mellan gångbanor och körbanor få, vilket även gäller antalet övergångaställen. Slussen har blivit mycket gångvänligare och bifriare, i synnerhet i kajplan.

Överblickbarhet (rumskontroll) i terminalen i planförslaget för bussterminalen

Orienterbarhet (rumsintegrationsanalys) i planförslaget för Slussen



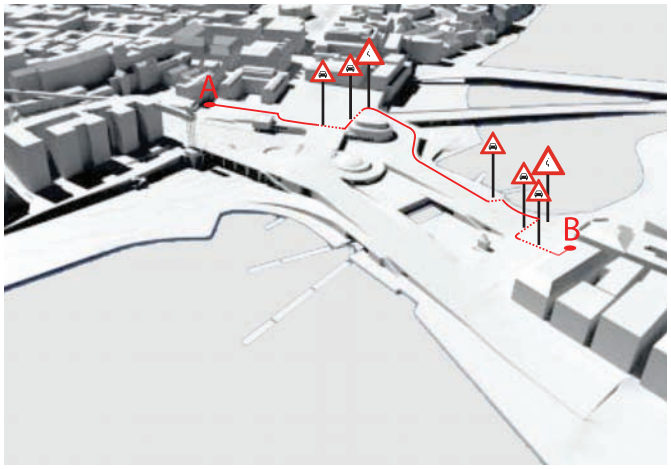
Trafiksäkerhetsbild från gåendes perspektiv i planförslaget

Marklutning, rulltrappor och hissar i planförslaget

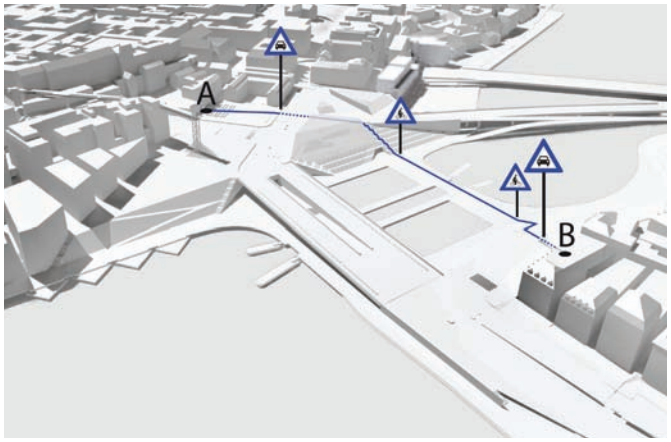
Sammanfattning

De parallella broaxlarna över Slussen och deras direkta angöring på Södermalm- och Gamla stan-sidan som skapas i planförslaget utgör en förenkling av Slussen som plats jämfört med idag. Katarinahissen kommer att stärkas som fixpunkt och landmärke tack vare att hissen kopplas starkare till funktionen att vara en vertikal koppling ned till terminalen, samt att hissen får öppna torg- och parkytor runt omkring. Det kommer att skapas ett tydligt ”nere” vid kajplan och ett tydligt ”uppe” på Södermalm, vilket idag är mycket vagare och mer flytande. Man kommer i planförslaget på ett helt annat sätt än idag kunna se både målet och vägen dit samtidigt. Kort sagt kommer dagens krökta labyrint rätas ut till något som gör Slussen mycket mer tillgänglig, visuellt och fysiskt. Trafiksäkerheten för gående kommer att öka väsentligt genom att antalet konfliktpunkter minskas. För rörelsehindrade kommer Slussen också bli en bättre plats då alla lutningar är under 5% och hissar finns i strategiska lägen. Gångavstånd och orienterbarhet mellan kollektivtrafikpunkter är dock mer begränsad inne i bergterminalen, jämfört med dagsläget.

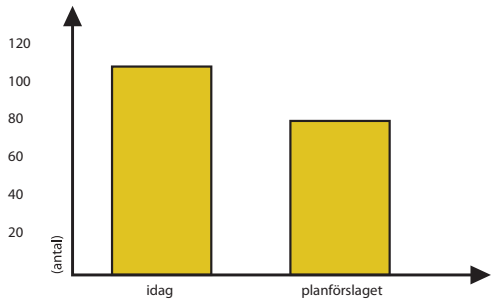
Återstår att studera
- trappor, rulltrappor och hisslösningar
- orienteringen kopplat till slussningen
- relationen och möten mellan gående och cyklister
- orienterbarheten inne i terminalen
- tillgänglighet för alla under genomförandet



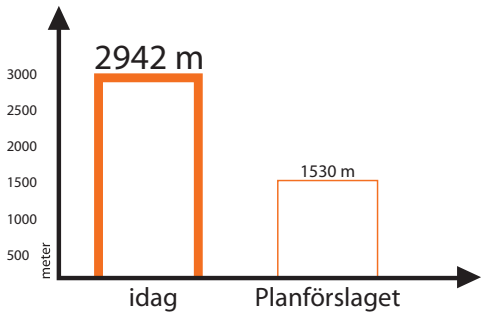
Orienterbarheten och de hinder man skall passera på sin väg över slussen är många idag.



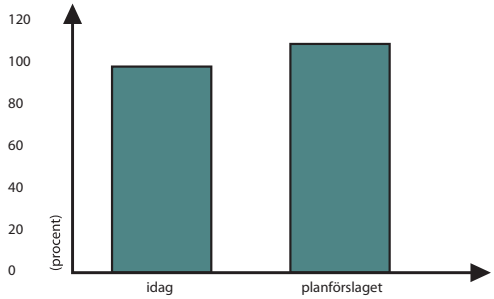
Orienterbarheten och de hinder man skall passera på sin väg över slussen blir färre i förslaget.



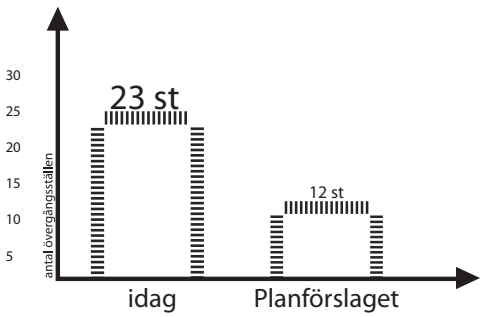
Antal axiallinjer (siktstråk) – idag och i planförslaget (många linjer innebär fler rum att hålla reda på)



Vägkantslängd idag och i planförslaget



Total orienterbarhet (rumsintegrationsnivå) – idag och i planförslaget



Antal övergångsställen idag och i planförslaget

3. Trygghet

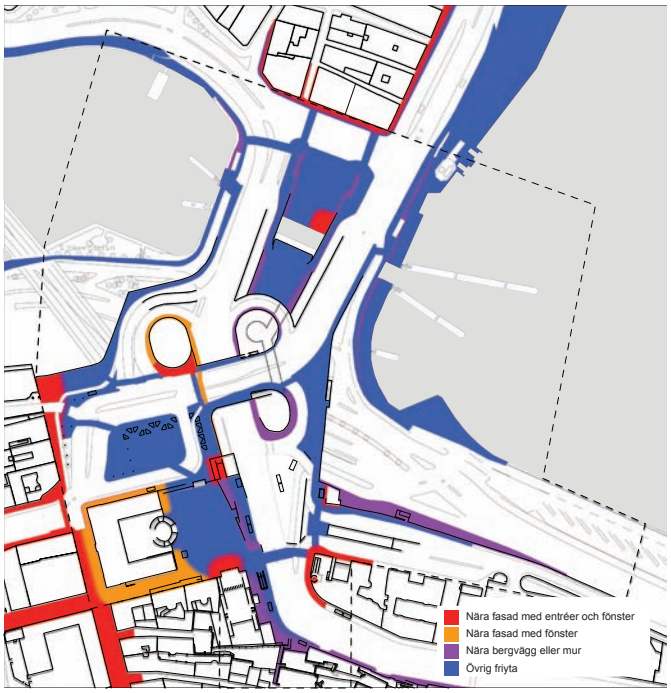
Under denna rubrik behandlas den stora svåra frågan om den upplevda tryggheten. Det är således inte förutsättningarna för brott som analyseras utan hur stadsmiljön kan upplevas som trygg, i synnerhet kvällstid. En viktig utgångspunkt är de rekommendationer och riktlinjer som redovisas i handboken BoTryggt05. Här lyfts sex avgörande faktorer för en trygg stadsmiljö.

1. Orienterbarhet (enkelhet och tydlighet, inga labyrinter)
2. Överblickbarhet (centrala platser skall vara exponerade, inga bakgårdar)
3. Många vägval (gångnätet skall ha många stråk, inga återvändsgränder)
4. Aktiva fasader (entréer och fönster mot gata, inga döda väggar)
5. Lokala aktörer i lokaler (kvällstid restauranger och bostäder, dagtid kaféer och kontor.)
6. Befolkade rum (viktiga stråk ska ligga centralt och nära målpunkter)

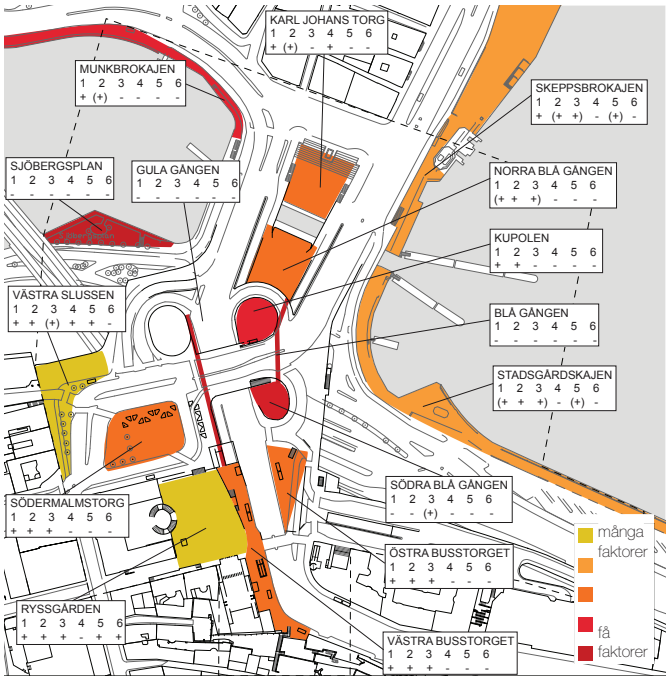
Som synes hänger dessa faktorer nära ihop med övriga kapitel, i synnerhet Gångflöden, Tillgänglighet och Mötesplatser. Rekommendationerna garanterar inte att det blir tryggt överallt, utan medger grundförutsättningar för att besökare ska känna sig sedda och inte gå vilse. Rekommendationerna betyder inte en utslätning av stadsmijön utan medger en rumslig variation. Tvärtom visar studier att det är de attraktivaste miljöerna som samlar många olika typer av människor som upplevs tryggast.

Slussen idag

Trygghetsanalysen till höger har bedömt Slussens ytor efter de sex trygghetsfaktorerna. Grad av uppfyllande ger antalet trygghetsfaktorer i analysen. Många platser och passager på Slussen har låga flöden och därmed en låg närvaro av människor, särskilt kvälls- och nattetid. Tillsammans med dålig överblickbarhet och svag förankring med närområdet gör detta att Slussen är en plats som ofta upplevs som otrygg. Främst gäller detta isolerade gångar och kajer. En stor brist är framförallt att det saknas entréer och attraktiva verksamhetslokaler längs många viktiga stråk. Gångtrafikräkningarna indikerar att kvinnor undviker Slussen nattetid, särskilt Blå Bodarna för att istället gå ovanpå torgplanet.

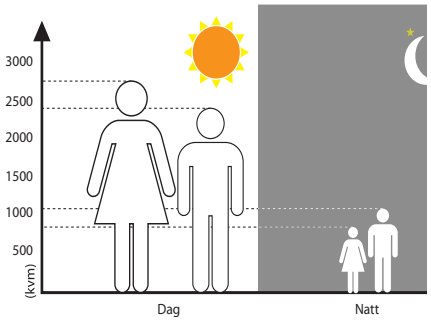


Aktiva och inaktiva fasader på Slussen idag.



Trygghetsfaktoranalys av dagens Slussen.

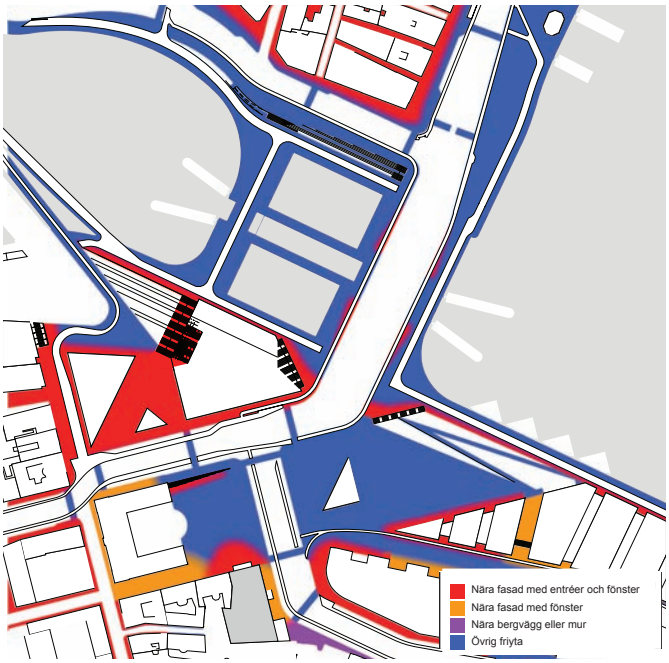
1. Orienterbarhet
2. Överblickbarhet
3. Många vägval
4. Aktiva fasader
5. Lokala aktörer i lokaler
6. Befolkade rum



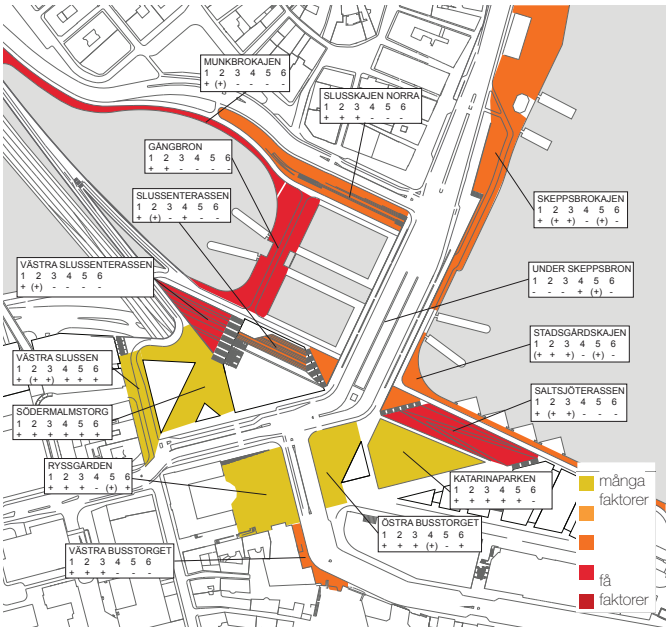
Observationer av passerande kvinnor och män dag och natt på Slussen idag (april 2006)

Planförslaget

Planförslaget har som nuläget analyserats med hjälp av de sex faktorerna utpekade i BoTryggt05. Överblickbarhet kommer att finnas i de viktigaste stråken och korsningarna, eventuellt något begränsad på kajplan. Generellt när man introducerar ett nät av gator skapas många vägval. På Slussen är detta dock svårt att tillskapa på kajplan och på broarna. Här är vägvalen färre av naturliga skäl. Det går dock minst fyra vägar att ta sig över Slussen, två på stora bron och två på lågbroarna. Tätheten av entréer kommer att variera på kajplan, följaktligen också närvaron av verksamma och boende. Detta är kanske den allra viktigaste trygghetsfaktorn på en plats. När verksamheter och handel stänger kvällstid på mellanplan kan denna stängas av utan att begränsa passagemöjligheterna över Slussen. Samma sak gäller slussningskajerna som ligger mycket avskilt. På kajplan kommer det på Södermalmsidan och under stora bron att finnas flera lokalentréer. Detta är dock inte fallet på Gamla stan-sidan och längs terrasserna kommer det förmodligen vara svårt att ha många lokaler. Terrasserna kommer dock har god överblickbarhet, dvs. det kommer vara möjligt att från många befolkade platser runt om se vad som försiggår på terrasserna. Platser som är synnerligen viktigt att befolka och ansluta med lokala entréer är under broarna, vilka annars kan upplevas mörka och trånga. I stort sett kommer hela torgplanet att vara väl befolkat stora delar av dygnet. Den lokala gatan framför KF-huset är idag en återvändsgränd för gc-trafik, vilket alltid är problematiskt, men i planförslaget får den en utgång mot kajen vilket ger fler vägval som gynnar upplevd trygghet.



Aktiva eller inaktiva fasader i planförslaget.



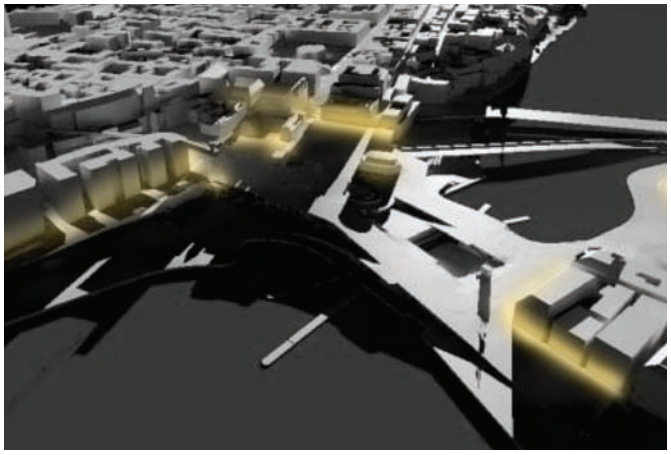
Trygghetsfaktoranalys på planförslag

1. Orienterbarhet
2. Överblickbarhet
3. Många vägval
4. Aktiva fasader
5. Lokala aktörer i lokaler
6. Befolkade rum

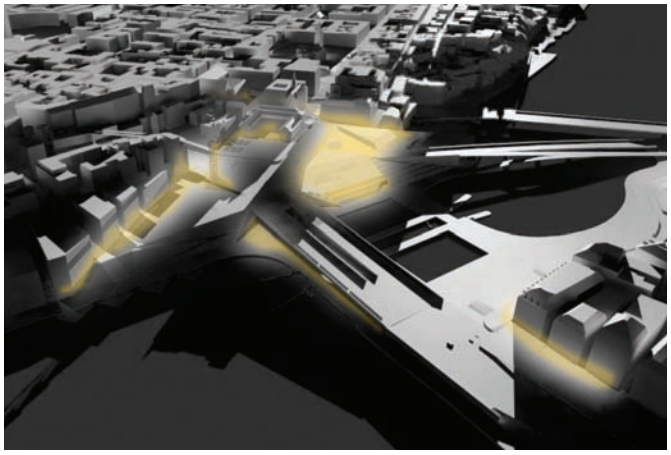
Sammanfattning

Från trygghetssynpunkt kommer framtida Slussen att bli en mycket annorlunda plats. Den otrygghet som Slussen idag förmedlar kommer inte finnas kvar. Däremot går det aldrig att fullt ut garantera att en plats kommer att upplevas trygg av alla besökare. I synnerhet nattetid kan det tänkas att områdena kring kajerna eller terrasserna kan upplevas mörka och öde. Det centrala är dock om Slussen kan bli mer av en levande och tillgänglig stadsmiljö. Otrygghet och det annorlunda är något som inte ska motarbetas med övervakningskameror och polis utan något som ska kunna samexistera på en plats. Det handlar i grunden om offentlighet. Om en plats är öppen och attraktiv för alla så finns också plats för det annorlunda. Det finns flera goda skäl till att tro att Slussen kommer att bli en mycket attraktivare och öppnare plats, tack vare bättre orienterbarhet, överblick, fler lokalentréer och mer folkliv under större delar av dygnet.

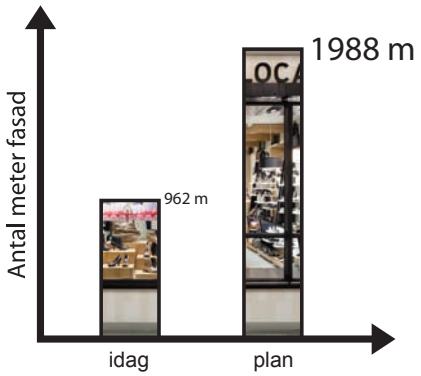
Återstår att studera
- möjligheter och utformning av entréer och lokaler i gatuplan
- utformningen av offentliga rulltrappor och hissar
- orienterbarhet och lokaler i terminalen och kring dess entréplatser
- trygghet för alla under genomförandet



Idag tvingas gående att följa stråk som är dolda och oaktiverade vilket inte främjar upplevd trygghet



I planförslaget förenklas rörelsemönstren och orienterbarheten samt många centrala stråk aktiveras av entréer och lokaler.



Antalet meter aktiv fasad som har stor betydelse för den upplevda tryggheten idag och i planförslaget

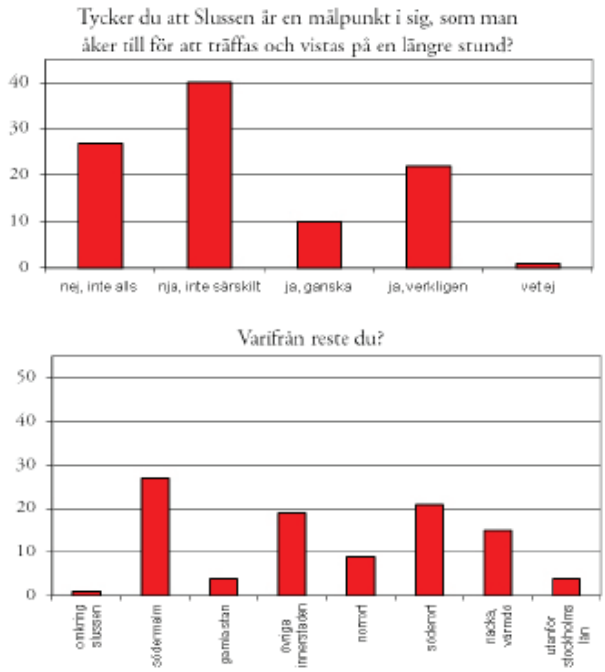
4. Mötesplatser

Under denna rubrik redovisas hur Slussen används och kan tänkas fungera som mötesplats, dvs. var och hur man träffas och umgås på platsen. Det handlar också om hur olika platser används för evenemang och olika verksamheter.

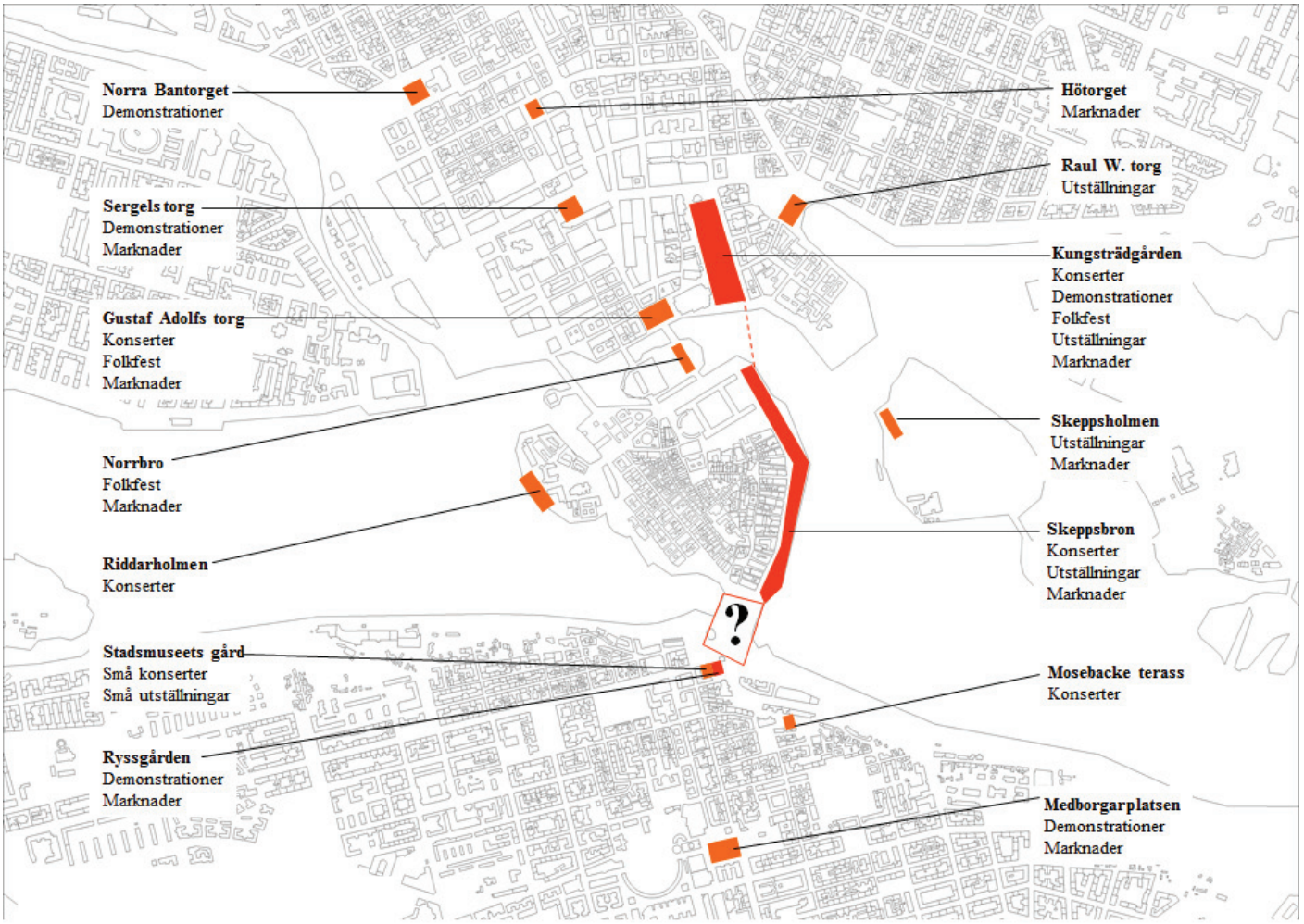
Slussen idag

Slussens läge i relation till resten av staden och sin närområdesgivning är mycket speciell. Som ingen annan plats i innerstaden, möjligen med undantag för Tegelbacken, kombinerar Slussen ett synnerligen strategiskt läge för längre förflyttningar med ett ovanligt svagt samband med närområdesgivningen. Slussen får därmed en grundkaraktär som bäst beskrivs med ordet anonymitet, vilket kan vara en attraktiv egenskap i en stor stad, men som lätt övergår till en upplevelse av övergivenhet och ödslighet. Ryssgården är dock ett torg som fungerar som träffpunkt och här genomförs även spontana politiska manifestationer varje år.

I intervjustudierna på Medborgarplatsen och Slussen synliggörs tydligt att Slussen är mer av en regional nod. Av de hundra intervjuade ansåg nästan 70% att Slussen inte är en målpunkt i sig, över 70% att de gör inget annat än passerar Slussen, bara 10% har Slussen som träffpunkt, och 20% stannar på Slussen längre en än kvart. I jämförelse är Medborgarplatsen i högre grad en lokal plats. Det illustreras av att rörelserna till och från Medborgarplatsen är generellt kortare. Det är långväga besökare som betraktar Slussen som en träffpunkt, medan Södermalmsbor betraktar Medborgarplatsen i mycket högre grad som en lokal målpunkt. Det bekräftas också av att dubbelt så många på Medborgarplatsen hade start- eller målpunkter nära Medborgarplatsen i jämförelse med Slussen.



Svar på två av tio frågor som ställdes i intervjuundersökningen på Slussen 26-27 april 2010.



Innerstadens evenemangsplatser, där Slussen skulle kunna vara central tillsammans med Kungsträdgården och Skeppsbron

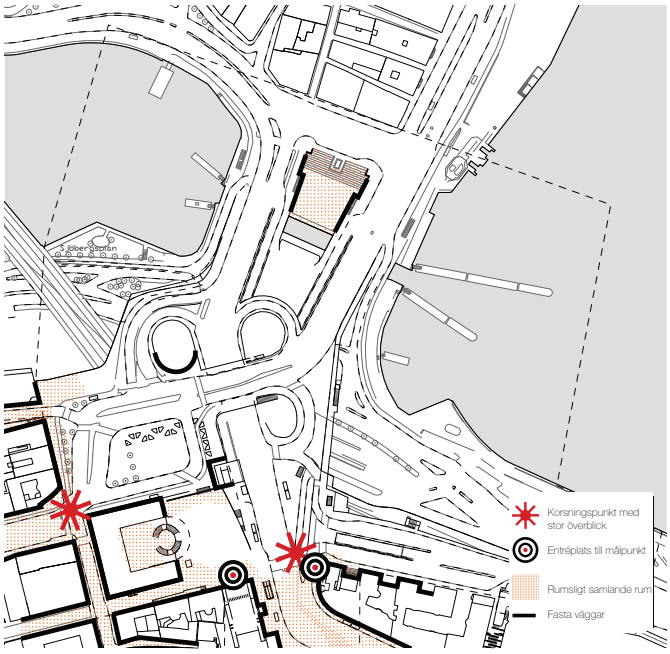
Med utgångspunkt från denna intervjustudie samt andra observationer gjordes en karta av sammansättningen av besökare på Slussen; lokala (boende), regionala (arbetande), globala (turister). Idag är Slussen som sagt mest regional men ett starkare lokalt inslag finns på Södermalmssidan i väster och ett starkare globalt inslag finns mot Stadsgården och Gamla stan.

Om man tittar på var folk faktiskt interagerar, träffas och pratar så är det kring Ryssgården. Andra mindre mötesplatser är Munkbrokajen, Debasers uteservering och hörnet vid Slussengallerians entré. Detta hörn är intressant för att man här är exponerad både från Ryssgården och stråket från Skeppsbron. En annan intressant korsning är Götgatan-Hornsgatan, en plats där det saknas vistelsekvaliteter och vars mötesplatspotential inte alls har tagits tillvara.

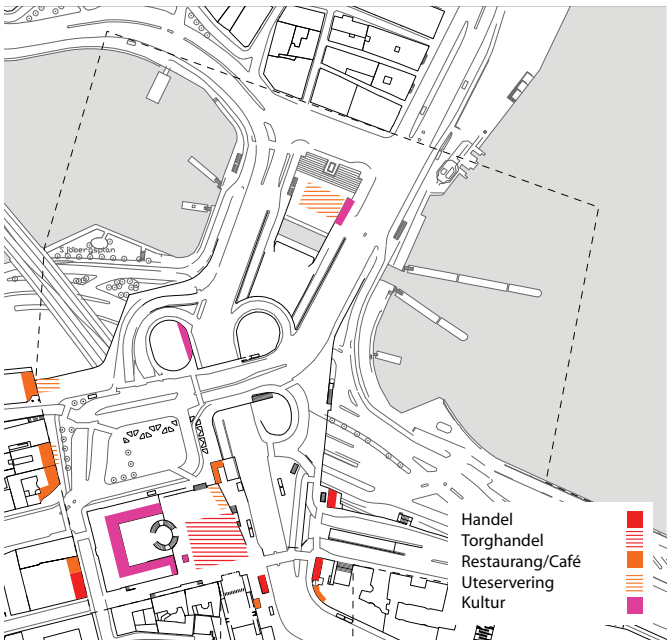
Värdet av aktiva lokaler syns t.ex. på Hötorget, Sergels torg, Östermsalmstorg eller Medborgarplatsen. Detta finns inte på Slussen mer än när Debaser öppnar sin uteserverng på Kal Johans torg. Det finns idag ett spännande men spretigt kulturutbud på delar av Slussen. Stadsmuseet har en för staden viktig mötesplats för Stockholms kulturintresserade. Den nya lekplatsen Torget i museet har också blivit viktig för barn och barnfamiljer. Stadsmuseums verksamhet är dock inte synlig eller aktiv i omgivande gaturum utan endast på museigården. Det finns två mycket populära kulturverksamheter inne i Slussenanläggningen, musikklubbarna Kolingsborg och Debaser. Där är Debaser med sin uteservering som tydligast aktiverar stadsrummet på Karl Johans torg, som övrig tid är en mycket ödslig plats, trots närheten till slussningsverksamheten.

När det gäller handel så finns Slussengallerian som lever en tynande tillvaro på grund av sitt avskilda läge och svåra lokaler. Slussen har idag ett mycket bristfälligt utbud av caféer och restauranger i jämförelse med andra innerstadstorg. Detta bekräftas också i den intervjuundersökning som genomfördes 2010 där 23 % uppgav att de saknar caféer och uteserveringar.

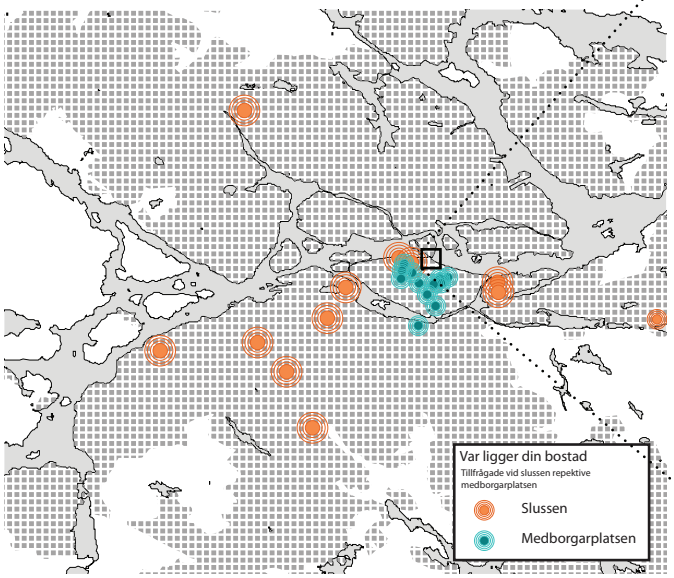
Observation av människor som interagerar (pratar, tittar på folk)



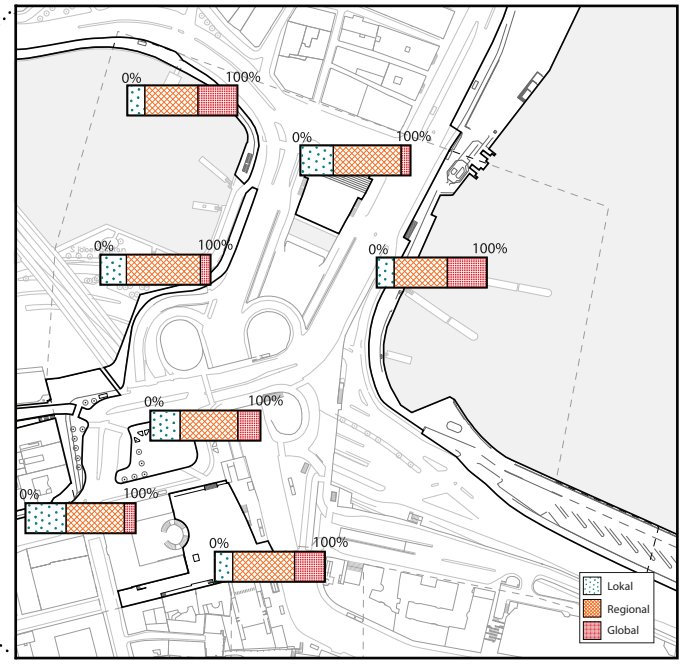
Mötesplatspotential på Slussen idag.



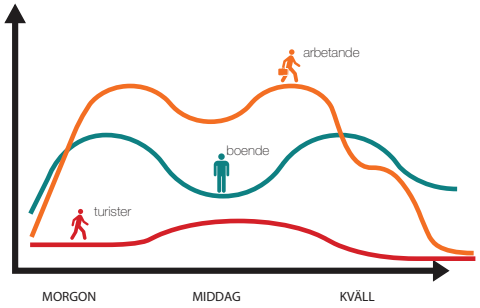
Verksamheter på Slussen idag



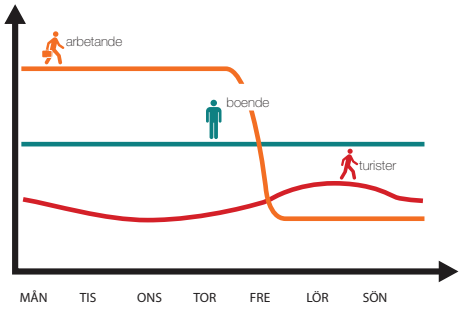
Slussens regionala respektive Medborgarplatsens lokala karraktär blir tydliga när man frågar människor på respektive plats var de kommer ifrån i Stockholmsområdet.



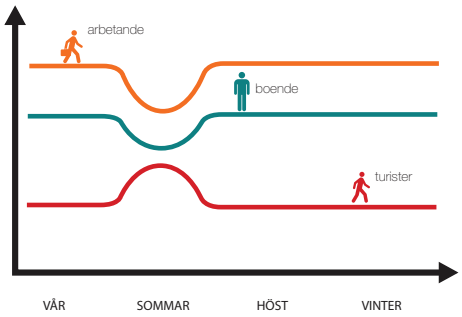
Uppskattning av sammansättningen av besökare på olika delar av Slussen



Rytmanalys under en dag på Slussen idag



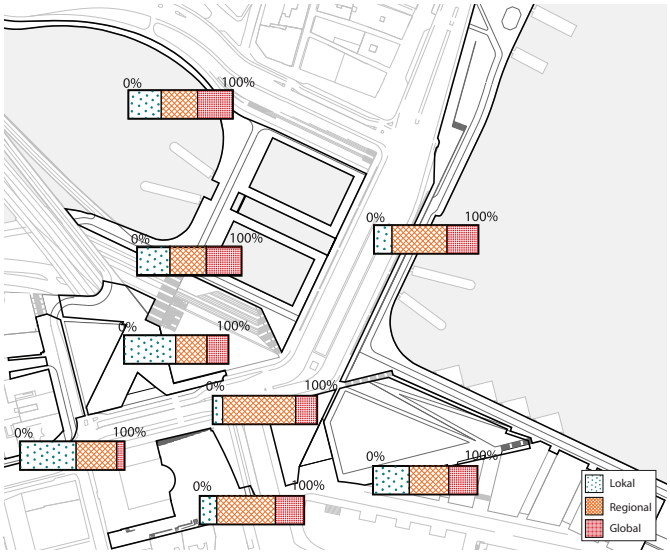
Rytmanalys under en vecka på Slussen idag



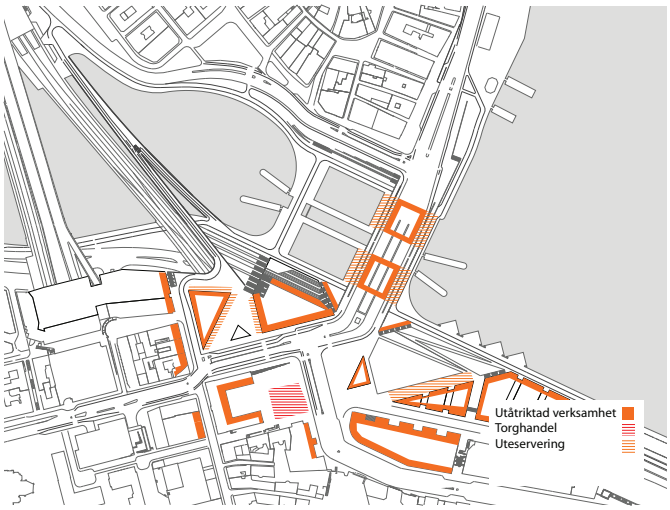
Rytmanalys under ett år på Slussen idag

Planförslaget

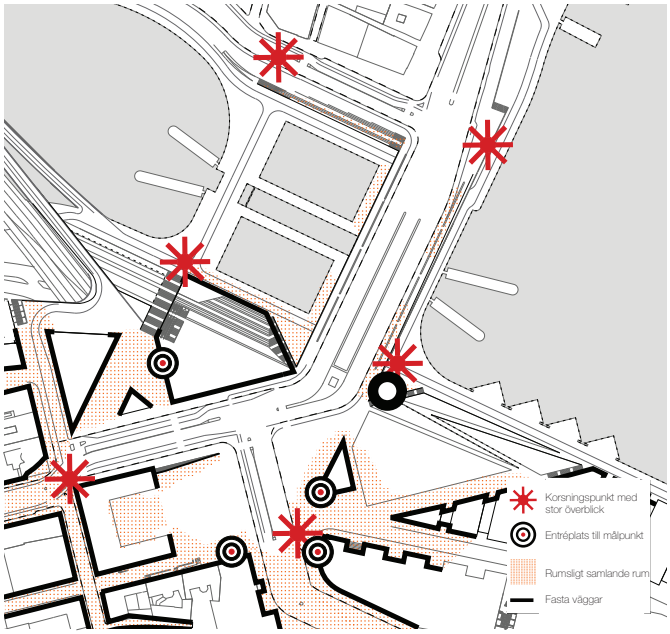
Planförslaget skapar miljöer som är komplext sammansatta av lokala och regionala målpunkter för många olika typer av besökare. Närvaron till det lokala ges dels av att Södermalms och Gamla stans gatunät knyts ihop på ett mer direkt sätt. I synnerhet är det nya kajplanet och de många nya trappförbindelserna ner till kajerna som gör att hela Slussen blir mer en naturlig del av omgivande kvarter och grannskap. Ytterligare förstärkning av den lokala karaktären ges av de målpunkter som tillkommer vilka består av Södermalmstorg, parken vid Katarinahissen, terrasserna och slusskajerna. Alla dessa nya platser kommer säkerligen befolkas av Södermalmsbor och Gamla stansbor som vill få rekreation och avkoppling i vardagen på ett sätt som gör dem lokala till karaktären. Samtidigt får Slussen en större bussterminal och blir viktigare och naturligare plats att kliva av på för dem som kommer från andra region- och stadsdelar. Busssterminalens placering inne i berget är dock inte till fördel för mötesplatsen Slussen, då folk från Nacka-Värmdöbussarna inte kommer att passera Slussens stadsmiljö utan ledas via tunnel direkt till Götgatan. Slussen kommer att stärkas som Stockholms stads entréplats. Ett utökat kultur- och handelsutbud samt evenemang på Slusstorget kan också stärka närvaron av regionala besökare. Slutligen kommer säkerligen stadsmiljön med sina nya utsiktsmöjligheter att bli en ny fixpunkt för Stockholmare och turister för att uppleva Stockholms enastående landskap.



Uppskattning av sammansättningen av besökare på olika delar av Slussen i planförslaget



Verksamhetskarta för planförslaget

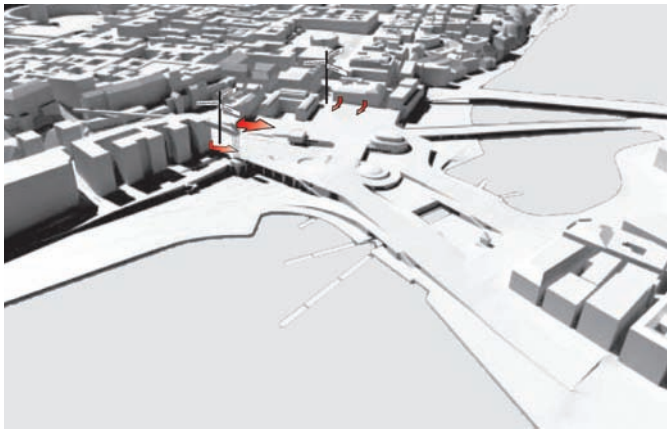


Mötesplatspotential för planförslaget

Sammanfattning

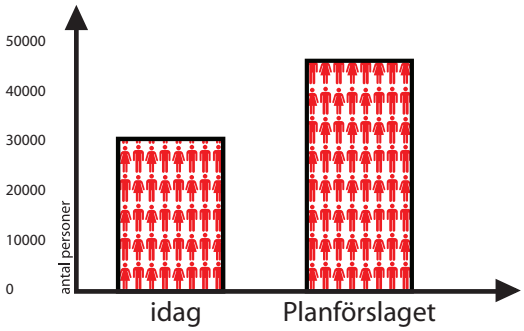
Planförslaget kommer att innebära en radikal förändring av Slussen som mötesplats, en plats som kommer att vända sig till ännu fler besökare. Genom ett stärkt lokalgatunät, en uppgraderad stadsmiljö och många nya rekreationsytor kommer Slussen att bli en viktigare lokal målpunkt för Södermalmsbor och Gamla stanbor. Mångfalden i platser från kajer, terrasser, torg och parker innebär ett bredare utbud av vistelsemöjligheter, samt ett ökat kollektivtrafikåkande kommer att öka det regionala trycket på Slussen. Busster-minalens placering inne i berget är dock inte till fördel för mötesplatsen Slussen, då folk från Nacka-Värmdöbussarna inte kommer att passera Slussens stadsmiljö utan ledas via tunnel direkt till Götgatan. Som evenemangsplats utökas Slussen, från idag Ryssgården och Stadsmuseums gård, med parken vid Katarinahissen, Södermalmstorg och Slusstorget. I och med den utökade friytan kommer fler människor att få plats på Slussen. Om var och en får en kvadratmeter så skulle det få plats ca 30000 personer på Slussen idag och med planförslaget drygt 45000. Det ökade utbudet av kultur, handel, evenemangs- och utsiktsplatser kan inte innebära annat än en större mångfald av besökare till Slussen.

Återstår att studera
- torgytorna kring Katarinahissen, torgytorna på kajplan under bron, Södermalmstorg, Slusstorget
- ståytor vid gatukorsningar som t.ex. Götgatan-Hornsgatan
- möjligheterna för olika evenemang på hela Slussen
- användningen av byggnaderna, organiseringen av lokaler för kultur, handel och service
- bussterminalens flöden, entréer och korsningspunkter
- mötesplatser och informationsplatser under genomförandet



Idag är det endast Ryssgården som fungerar som mötesplats tack vare tunnelbaneentrén, fast den saknar andra lokaler.

I planförslaget skapas nya platser, som också är aktiverade av lokaler; Saltsjöplan, Södermalmstorg och Slusstorget.



Antalet personer som skulle få plats på friytorna idag och i planförslaget om varje person får en kvadratmeter.

5. Rekreation

Under denna rubrik behandlas frågan om Slussens vistelsevärden, i vilken mån man vill stanna och vistas, sitta och vila på platsen. Det handlar om vistelseytor som kan vara både hårdgjorda och gröna, och det handlar också om deras ljud, och ljusmiljö, vind och solförhållanden, vilket även innefattar utomhusmiljöer under tak och inomhusmiljöer. Här beskrivs också möjligheten att komma nära vattnet, på kajer och bryggor. Här spelar båtlivet och slussningen också en viktig roll. Här analyseras även Slussen som utsiktsplats, vilket behandlar både utblickar, panoraman och känslan av rymd och öppenhet.

Bilder tagna samtidigt onsdagen den 26 april 2006 kl 15:00 vid 4 olika platser på Slussen. Bilderna visar tydligt hur olika Slussens platser används beroende på läge och attraktivitet.

Karl Johans Torg 15:00

Sjöbergsplan 15:00

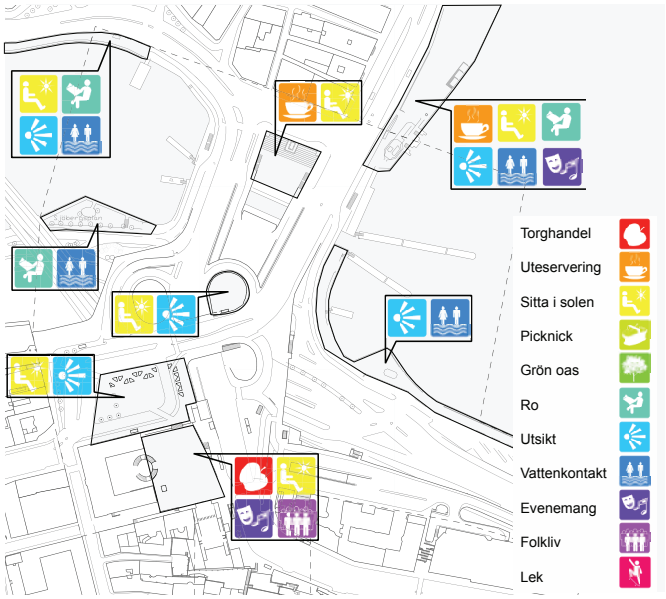
Ryssgården 15:00

Munkbrokajen 15:00

Slussen idag

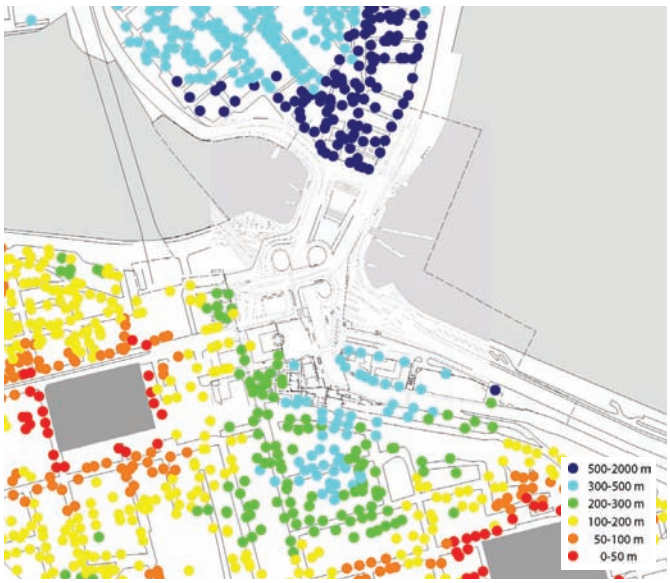
Rekreation

Slussen är idag en av innerstadens största öppna platser, dessutom i ett av stadens mest dramatiska och attraktiva lägen. Mot den bakgrunden är Slussen anmärkningsvärt lite använd som rekreationsplats. Ett fenomen som dock visar på potentialen i Slussen är den populära träbrygga som anlagts vid Munkbrokajen. Här sammanfaller flera platskvaliteter som vattenkontakt, utsikt, och goda sittmöjligheter, vilket uppenbarligen spelar ut störningarna från trafikbuller och trafikosäkerheten. Stora oanvända ytor är till exempel Karl Johans torg, Blå Bodarnas torg och Sjöbergsplan, som är Slussen enda grönyta idag. Eftersom Slussen och dess närområde saknar en riktig park så har de närboende mycket långt till närmaste park. Boende i Gamla stan saknar idag park (grönområde större än 0,5 ha) inom rekommenderat avstånd 300 meter.

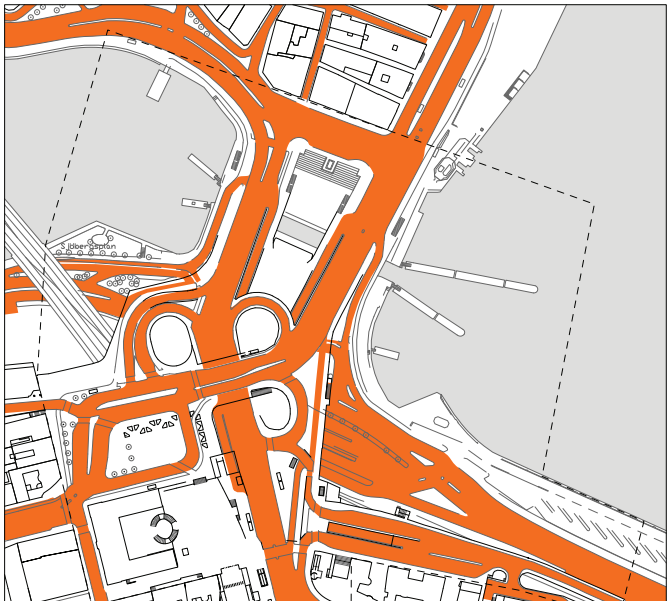


Sociotopkarta visar vistelsevärden idag

Observationer av människor som sitter (april 2006)



Gångavstånd till park från Centrala Södermalm och Gamla stan idag

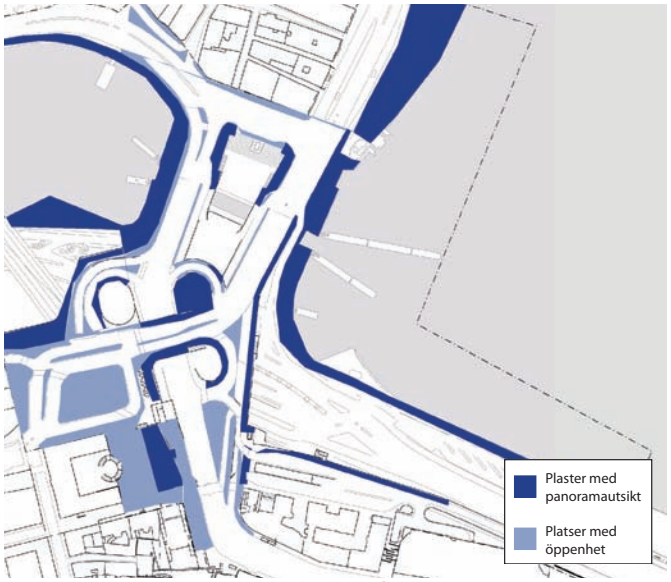


Körbana på Slussen idag

Friyta och grönyta på Slussen idag

Utsikt

Slussen är idag en stor öppen upphöjd plats mellan Mälaren och Saltsjön, och mellan Gamla stan och Södermalm – ett synnerligen extraordinärt läge i Stockholm. Det finns flera stråk och platser ovanpå Slussenanläggningen som har ett brett panorama över de öppna vattenrummen, men det är inte alla som används frekvent. Människor som uppenbarligen står och tittar på utsikten finner man längs Munkbron-Mälarrampen och Skeppsbron-Saltsjörampen, samt på Ryssgården. Högst upp på Slussenkupolen har man också ett brett panorama men här passerar mycket få, det är mycket trafikstört och det finns här heller inga naturliga kanter att stå och titta ut från. I övrigt karaktäriseras hela Slussen-platsen av stor öppenhet och rymd, ända från Hornsgatans och Katarinavägens öppningar mot platsen. Härifrån har man smala siktlinjer mot vattenspeglarna och mot Gamla stan men här är också utblickarna skymda av små byggnader, träd, buskage och trafikskyltar.



Panorama och öppenhet på Slussen idag

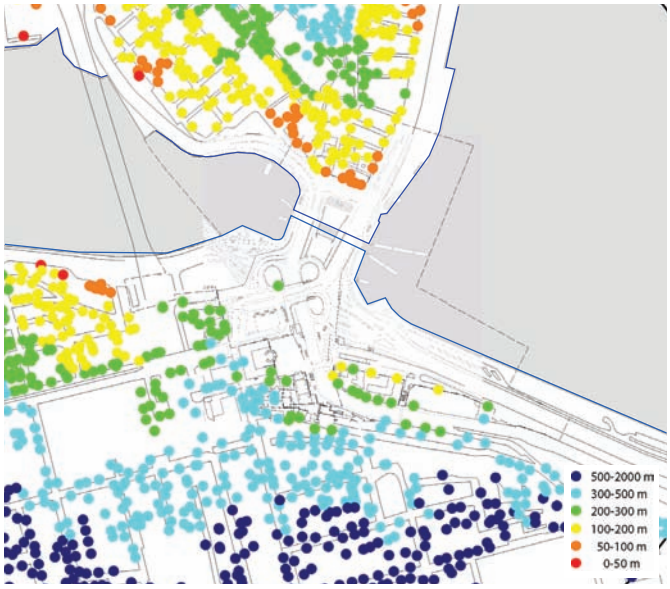
Utsikt mot Saltsjön från SLussen vid Skeppsbron

Observationer av människor som tittar på utsikten (2006)

Från torgplanets innersta delar är det idag möjligt att få en känsla av den rymd som Stockholms landskap ger.

Vattenkontakt

Slussen har ett mycket speciellt läge mellan Mälaren och Saltsjön, en plats där ”sött möter salt”. Från Slussen kan man idag ana denna kontakt, men på grund av den omfattande trafikkonstruktionen så bryts detta vattensamband och själva slussningen är dold bakom betongramperna. Kontakten mellan bebyggelsen på Södermalm och kajkanten är mycket svag då det är komplicerat att ta sig ned till kajen via trappor och ramper, kajen i sig är inte heller omhändertagen för promenader och vistelse utan domineras av trafik och trafikytor. På Gamla stansidan är situationen mycket bättre, i synnerhet vid Munkbrokajen där de nya träbryggorna används intensivt för rekreation och småbåtsliv.



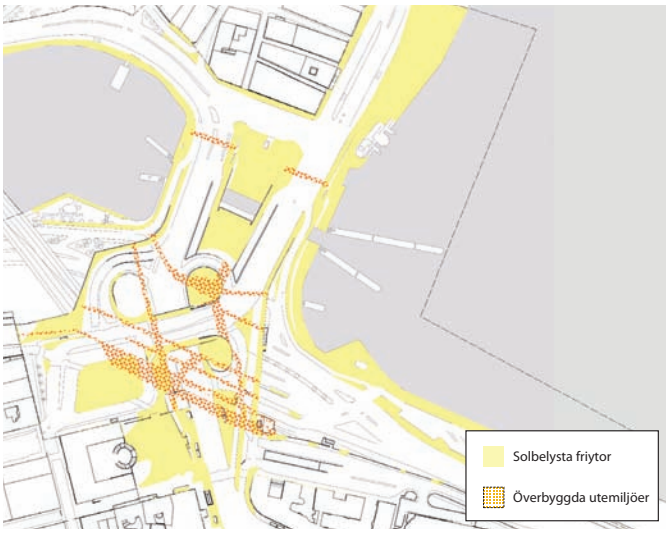
Gångavstånd till kaj idag

Riktningsförändringar till kaj idag

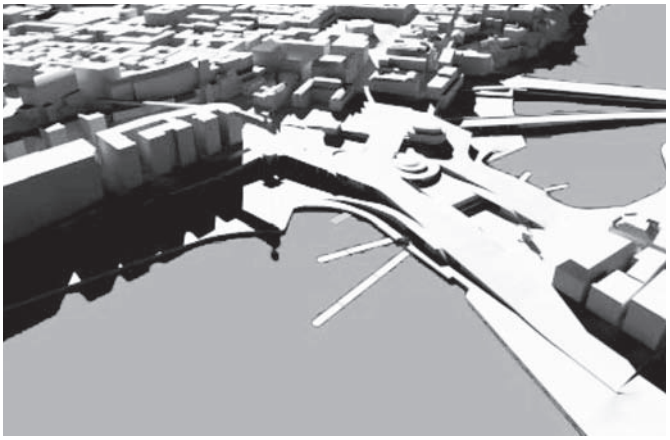
Lokalklimat

Slussen är en väderutsatt plats med sitt läge vid vattnet mellan Söders höjder och Gamla stans front. Här pressas vindarna ihop och gör att utomhusmiljön ofta upplevs blåsig. Detta kan ses som en kvalitet, att det utgör en kontrast till stenstadens slutenhet, men under den kalla årstiden är det många miljöer på Slussen som är ogästvänliga till vardags. Ett stort problem är de utomhusmiljöer som är överbyggda, så som Blå bodarna och Gula och Gröna gången. I vårt Skandinaviska klimat fungerar alla typer av överdäckade miljöer så som arkader och brovalv mycket dåligt då de blir kalla och fuktiga. I stadsmiljö blir de också snabbt smutsiga och urindoftande därför att regnet inte tvättar naturligt. Skuggigheten gör också att de inte blir attraktiva för vistelse under största delen av året eftersom solen är så viktig för utevistelsen här i norra Europa. Störst blir problemet om man som besökare tvingas vistas i dessa typer av miljöer varje dag av nödvändighet, så som i bussterminalen.

Observationer solande på Slussen (2006)



Solbelysta friytor och överbyggda utemiljöer på Slussen idag

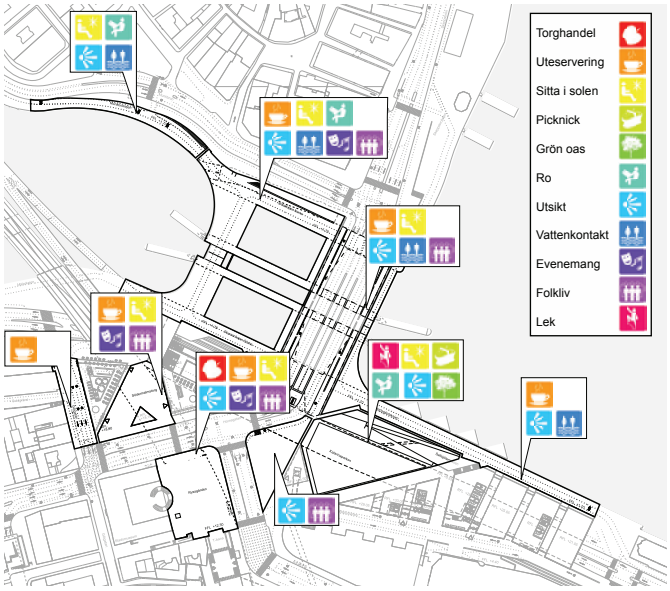


Skuggstudie, kl 15:00 vårdagjämning idag

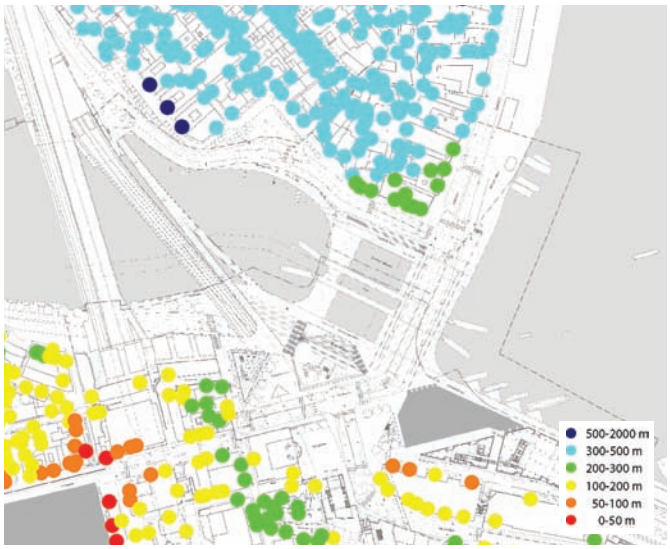
Planförslaget

Rekration

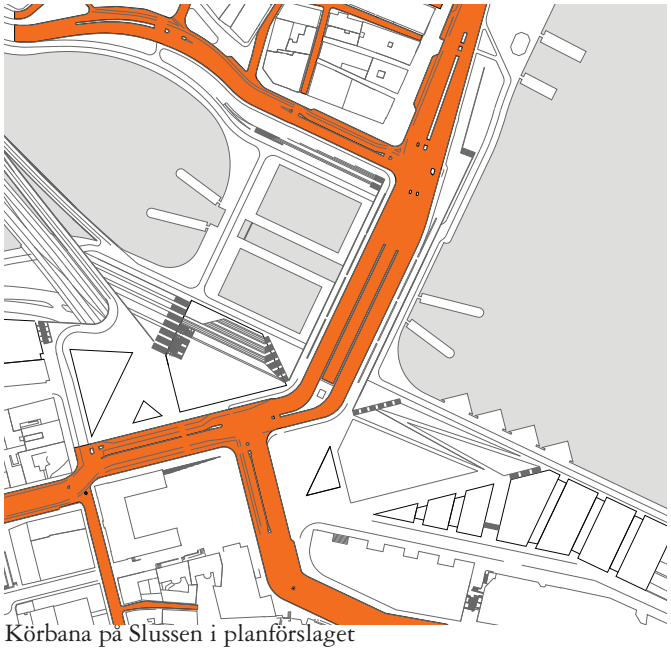
Det finns tre större vistelseytor i planförslaget, varav två är torg som i princip finns idag och en är en ny park som inte finns idag. Ryssgården kommer i princip bli oförändrad som rekreativ plats för vistelse och vila på bänkar och trappavsatser. Södermalmstorg blir mer en plats för folkliv än för avkoppling. Den nya parken vid Katarinahissen blir tillsammans med den östra terrassen till sin storlek och funktion ungefär lik Nytorget, ca 0,5 hektar och användbar för både avkoppling, picknick, sitta i solen och lek. Det som gör parken unik är terrasserna, utsikten och läget vid terminalentréen. Detta gör att parken kan få både funktionen som lokal kvarterspark och regional rekreationsplats. Parken gör också att många boende och arbetande, upp emot 11 300 personer, som idag saknar park inom 300 meter får en närpark. Övriga terrasser mellan broarna kommer få en lugnare karaktär med utsikt över slussningen och Riddarfjärden, samt med kontakt in i centrumbyggnadens eventuella kultur- och caféverksamheter. I övrigt kommer de biltrafikbefriade och relativt bullerskyddade kajerna utgöra värdefulla promenadmiljöer och platser för att sitta vid vattnet. Slusstorget med sin vattenspegel, kajsystem och slussning blir en ny öppen rekreationsplats i Stockholm, som kan ses som en utveckling av den populära Munkbrokajen idag.

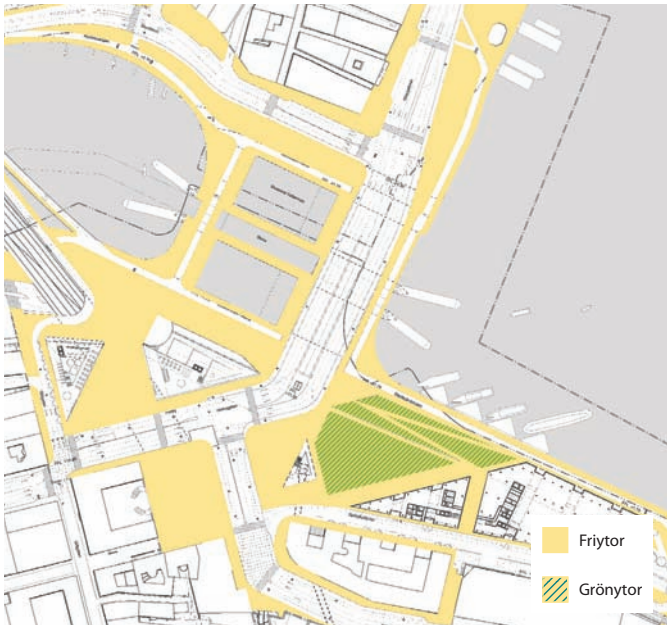


Sociotopkarta visar vistelsevärden i planförslaget



Gångavstånd till park från centrala Södermalm och Gamla stan i planförslaget

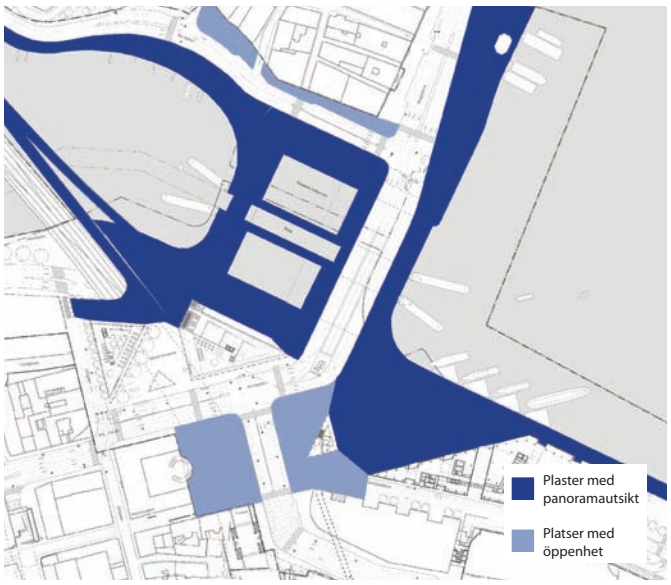

Körbana på Slussen i planförslaget



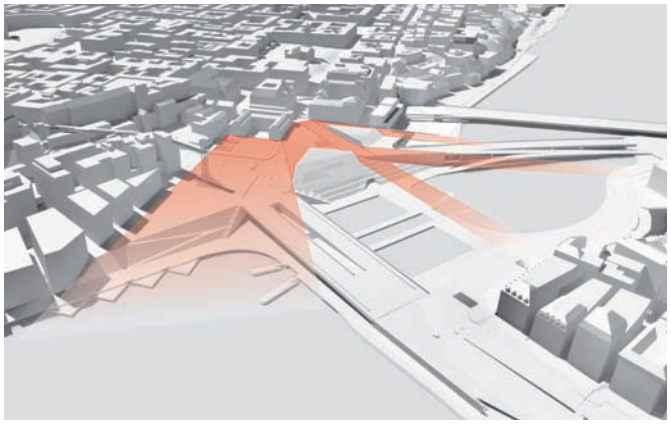
Friyta och grönyta på Slussen i planförslaget

Utsikt

I planförslaget föreslås en mängd olika nya ytor, platser och stråk med utsikt och utblickar. På en övergripande nivå så innebär planförslaget att den långa utsiktspromenaden längs Söders höjder får en stärkt länk, dvs. att man kan gå längs utsikten från Fjällgatan-Katarinavägen förbi Slussen till vidare Monteliusvägen-Skinnarviksberget. Kopplat till utsitkspromenaden ligger de nya stora terrasserna som erbjuder nya stora ytor med panoramautsikt, dels över Saltsjön och Skeppsholmen från den östra terrassen och dels över slussenanläggningen och Riddarfjärdsviken från den västra terrassen. Viktiga utsiktsstråk med vattenpanorama kommer även att finnas från stora bron. Gångbanorna har här gjorts extra breda för att ge plats för de som inte bara vill passera utan även stanna upp och se ut över Stockholmslandskapet. Södermalmstorg och Hornsgatans mynning är en plats som kommer att bli något mer sluten, där de nya byggnaderna kommer att minska öppenheten, en öppenhet som flyttats något längre ut mot vattnet.



Panorama och öppenhet i planförslaget



I planförslaget kommer utsikten från Slussens innersta delar att bli något mer inramad av bebyggelse. För att få en ostörd vy över vattnet och staden skall man dock, precis som idag, ut till kanten av torgplanet eller ner på kajerna.

Vattenkontakt

De många och långa kajpromenaderna är utmärkande för planförslaget. Till de kajer som finns idag läggs Slusstorget som öppnar upp vattenrummet mellan Södermalm och Gamla stan genom ett system av kajer, bryggor och lågbroar, som kommer att upplevas som del av kajerna. Slussningen friläggs mitt i Slusstorget och görs tillgänglig från både Södermalm och Gamla stan med två lågbroar. Vattenflödet och slussningen kommer därav bli mer synlig och aktiv i det stora nya stadsrummet Slusstorget. Att röra sig på detta kajplan och över lågbroarna betyder att man som gående och cyklist dock blir beroende av slussningsfrekvenser och broöppningar. Fler kajer kommer kunna användas för lokal färjetrafik och småbåtar. Den populära Munkbrokajen breddas och de solvända terrasserna på Karl Johans torg bevaras i princip, men nu med utökad utsikt över Riddarfjärdens vatten. Möjligheter till att vistas vid vattnet ökar således radikalt. Till dessa vistelseytor utomhus kommer nya lokaler under stora bron ”mellan sött och salt” och lokaler på Södermalmssidan i terrasserna mot vattnet. Flera nya kopplingar och trappor ner till kajerna tillkommer på Södermalmssidan. Dessa kommer att bli 7-10 meter höga, motsvarande tre våningar eller upp till 70 trappsteg, vilket blir en avsevärd ansträngning att gå i. Därför finns det även möjligheter att ta sig upp och ner via rulltrappor och hissar. Trapporna är dock viktiga utomhuspassager som gör att kajerna och terrasserna blir visuellt och fysiskt tillgängliga stadsrum.

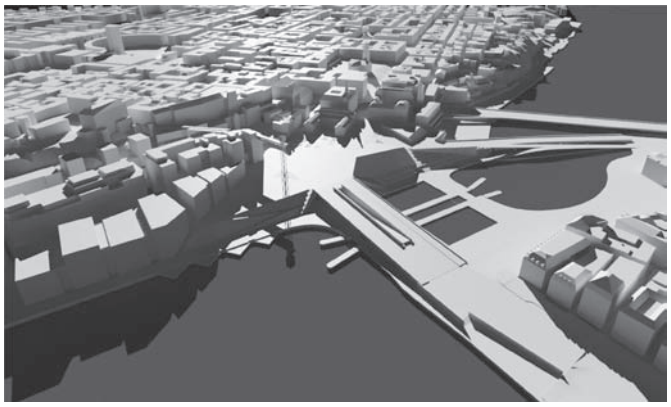
Gångavstånd till kaj i planförslaget

Riktningsförändringar till kaj i planförslaget

Lokalklimat

Solstudien av planförslaget visar att utomhusmiljön på Slussen kommer att vara solbelyst största delen av dagen, största delen av året. Det är dock ett svårbemästrat faktum att Slussens Södermalmssida är en norrsida som delvis kommer att skuggas under vinterhalvåret på grund av den låga solen. Om man tittar på utsikten från exempelvis den nya parken så kommer man under dagen fram till sen eftermiddag att ha solen i ryggen. Detta är inget som stadsbyggandet kan ändra på. Gamla stan-sidan är och kommer att vara den mest solbelysta sidan. Mängden överdäckade utomhusmiljöer reduceras till ytorna under stora bron. Framförallt stora bron kommer att ha en större yta under bron som ligger nära terminalentrén på kajpan. Denna plats som också kommer att vara vindutsatt kommer att kräva särskild omsorg och utformningen av väggar, golv och tak för att upplevas trivsam och trygg. Blåsigheten är svår att bemästra och kommer att bestå uppe på broarna. När man rör sig över Slussen på lågbroarna kan tänkas att den stora bron med sin underbyggnad kommer att avskärma en del vindar. Underbyggnaden gör det också möjligt att gå regnskyddad. De nya byggnaderna på Södermalmssidan kan tänkas skydda något från blåsten på Ryssgården och Södermalmstorg.

Solbelysta friytor och överbyggda utemiljöer kl 15:00 vårdagjämning, på Slussen i planförslaget



Skuggstudie, kl 15:00 vårdagjämning i planförslaget

Sammanfattning

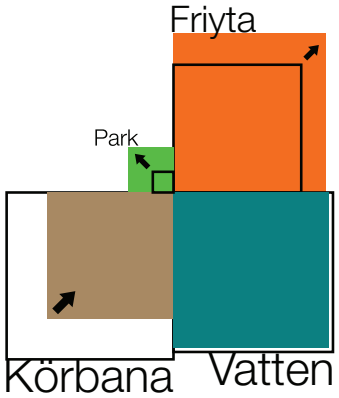
Mängden offentlig friyta för fotgängare ökar med 44%. Grönytan ökar nästan fyra gånger. Detta är således en anmärkningsvärd ökning som kommer att ge radikala förbättringar för Slussen som vistelseplats för rekreation. Dessa nya ytor får också ett läge på Slussen med vid utsikt, vattenkontakt, solexponering och relativt bullerskyddat som gör att den sammanlagda kvaliteten kan sägas öka ännu mer än kvantiteten, om man jämför med kvaliteterna i dagens friytor på Slussen. Detta gäller rekreationsytorna på Slussen överhuvudtaget, de kommer att bli fler och bättre, mycket tack vare att de nya ytorna hamnar vattennära och trafiksäkrare med vid utsikt.

I Gamla stan och centrala Södermalm innebär den nya parken vid Katarinahissen att närheten till park förbättras radikalt. Således betraktas inte Sjöbergsplan som en park i dagsläget, därför att den inte uppfyller de kvalitativa och kvantitativa kraven på park i Stockholms parkprogram. 3200 boende, varav 1900 i Gamla stan och 1300 på Södermalm får den nya parken på Slussen som närmaste park. 8100 arbetsplatser, varav 4000 i Gamla stan och 4 100 på Södermalm får den nya parken på Slussen som närmaste park. Sammantaget får ca 11300 personer den nya parken på Slussen som sin närmaste park. Den nya parken på Slussen 'reparerar' ett område som idag har allvarlig parkbrist enlig politiskt satta mål (300 m) och enligt Stockholms parkprogram (200 m).

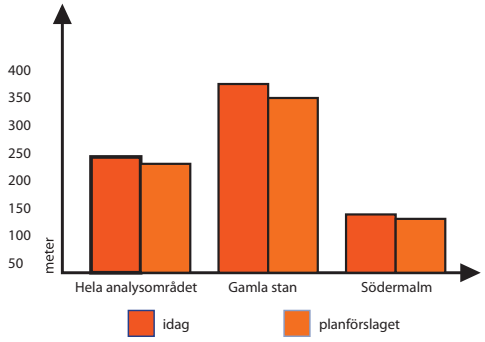
På ett övergripande plan kommer framtida Slussen att bli en helt ny sorts utsiktsplats än vad den är idag. Dels för att mängden och kvaliteten på utsiktsplatserna kommer att öka. Dels för att Slussen som helhet kommer att stärkas som mötesplats för fler, vilket gör att den omisskännliga utsiktskvaliteten på platsen kommer att bli fler människors angelägenhet, både för närboende, besökare och turister. Ytor med panoramautsikt fördubblas och den totala upplevda öppenheten och rymden ökar med 65%. Det kan tänkas att Slussens nya grundidentitet ges av själva utsiktsplatsen. Kanske blir det hit man åker för att "titta på Stockholm".

Längden kaj inom planområdet ökar med 529 meter, från 1176 meter till 1705 meter. Det är ett enkelt sätt att beskriva förändringen av vattenkontakten inom Slussenområdet. Det kommer således att bli mycket fler stråk och fler ytor att vistas vid vattnet än idag. De nya kajerna gör det också möjligt att öka lokal färjetrafik och småbåtstrafik i framtiden kring Slussen. När det gäller närheten från omgivande bebyggelse till kajkant så förbättras för Södermalmsborna men blir relativt oförändrad från Gamla stan-sidan. Från Södermalm kommer det även att finnas direktare rulltrappor ner till kaj som inte finns idag. Det blir således snabbare och enklare för framförallt Södermalmsborna att ta sig ned till vattenbrynet än idag.

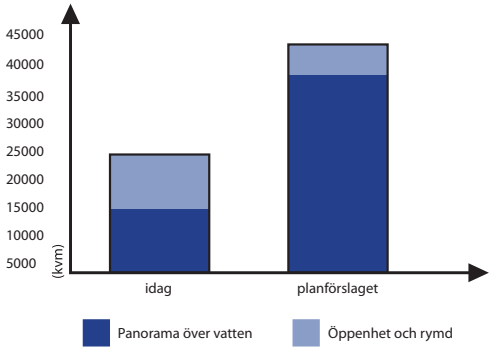
Mängden solbelysta friytor ökar på Slussen med 9%. Detta



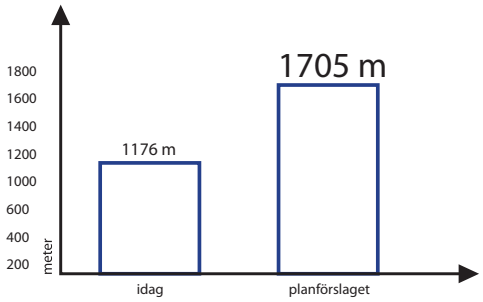
I planförslaget ökar friytorna och grönytorna samtidigt som körbanans yta minskar.



Gångavståndet till park för dom olika områdena runt Slussen minskar i planförslaget.



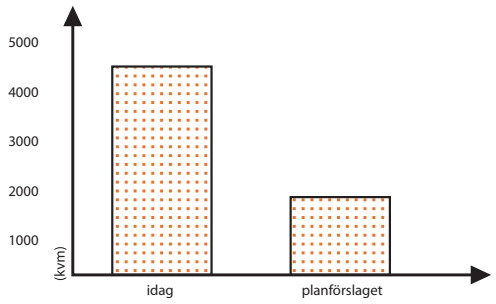
Mängden yta med panoramautsikt respektive öppenhet och rymd ökar i planförslaget.



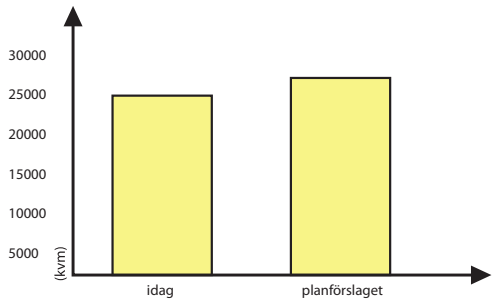
Kajlängden ökar i planförslaget från 1176 m till 1705 m.

har dels att göra med att mängden friytor ökar men också med att byggnadshöjder och terrasser anpassats till att släppa ner sol på Södermalms norrsida. Mängden utomhusytor under tak, som ofta blir smutsiga och skuggiga, minskas med 63% och det är ytor som man som Slussenbesökare inte tvingas att vistas i på samma sätt som i bussterminalen idag. Möjligheten att gå regnskyddad över Slussen finns idag delvis i Blå bodarna och Gula och Gröna gången. Denna möjlighet kommer att inskränkas i framtiden, dock kan man som fotgängare delvis gå väderskyddad halvt under stora bron på Saltsjösidan. Det stora lyftet kommer att ske i den ogästvänliga miljön som idag finns i bussterminalen. Här kommer man som resenär kunna sitta inomhus och vänta i en klimatskyddad uppvärmd terminal, med närhet till butiker och service.

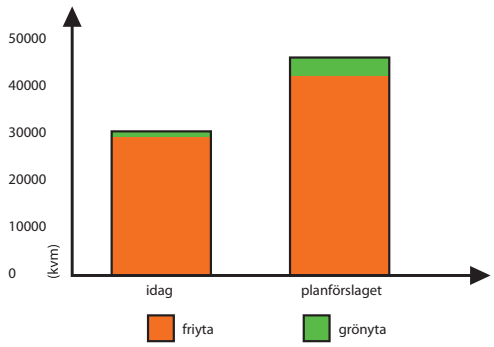
Återstår att studera
- Parkens och östra terrassens användning och utformning, möjligheter till lek etc
- Användingen och utformningen av västra terrasserna i relation till insidan
- Promenad- och sittzoner längs kajerna och på Slusstorget och vid själva slussningen
- Möjligheter att ha vistelse på stora bron, att eventuellt ta bort bilkörfält för att skapa utsiktsplatser
- Utstiktsplatser och siktstråk under genomförandet



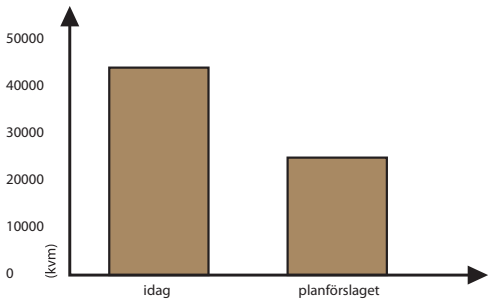
Mängden överbyggda utemiljöer, ofta med bristande lokalklimat, minskar drastiskt i planförslaget



Mängden solbelyst friyta ökar i planförslaget

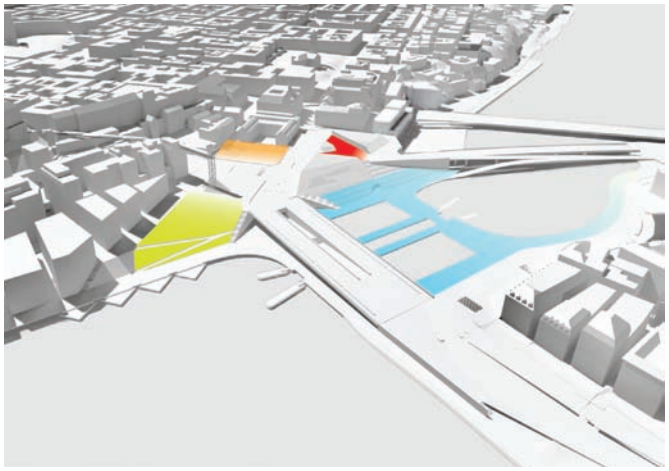


Mängden friyta och grönyta på Slussen idag och i planförslaget

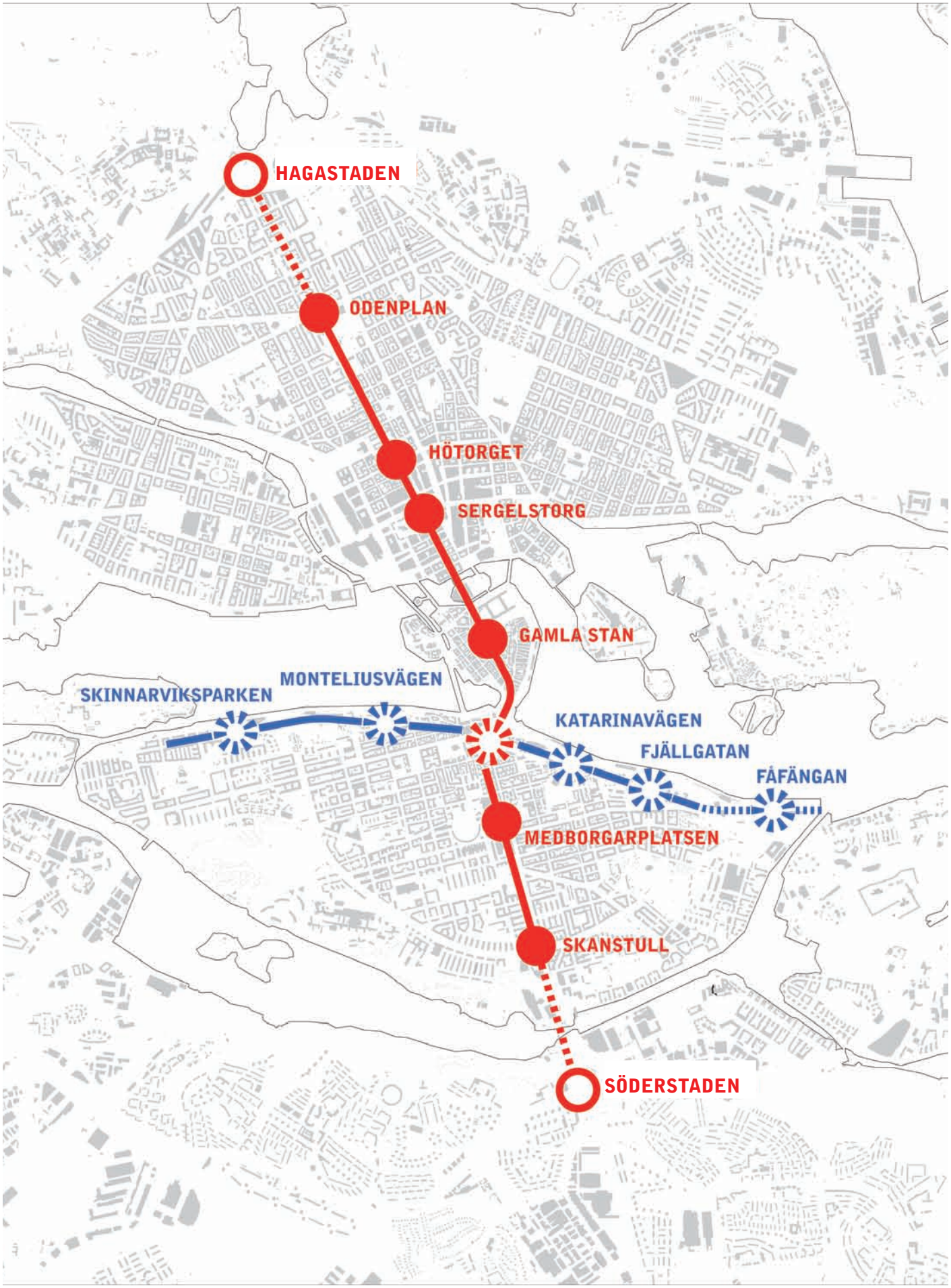


Mängden körbana på Slussen minskar i planförslaget

Idag finns två viktiga rekreationsytor på Slussen; Ryssgården och Munkbrokajen och tidvis Karl Johans torg när Debaser har uteservering där. I övrigt är Slussen en trafikstörd och ogästvänlig vistelsemiljö.



I planförslaget skapas tre nya platser för rekreation, förutom Ryssgården och Munkbrokajen; parken vid Katarinahissen, nya Södermalms torg och Slusstorget med sina terrasser i norr och söder.



Slussen som del i innerstadens långa centrala promenadstråk från Hagastaden i norr till Söderstaden i söder och samtidigt utsiktspromenaden längs Södermalms branter.

Diskussion

Slussen kommer att bli en helt ny plats i Stockholm och man kan inte, hur noga analyser som än genomförs, förutse exakt hur den kommer att fungera och upplevas. Det arbete som redovisas i denna rapport är ett försök att förstå Slussen som framtida stadsmiljö. Vi har använt oss av erkända och i många fall vetenskapligt beprövade analysmetoder, som t.ex. space syntax.

Mycket tyder på att Slussen kommer att bli en mer befolkad plats i framtiden därför att Stockholm växer, inte bara Stockholms stad utan i synnerhet de östra kommunerna som mångt och mycket landar på Slussen idag. En tunnelbana till Nacka/Värmdö direkt till T-Centralen kan tänkas minska trycket på omstigningsflödena temporärt men på sikt kommer Slussen alltid att befolkas ju mer Stockholm växer tack vare sitt centrala läge. Bussterminalens placering inne i berget är dock inte till fördel för mötesplatsen Slussen, då folk från Nacka-Värmdöbussarna riskerar att ledas via tunnel direkt till Götgatan och inte kommer att passera Slussens stadsmiljö. Slussens läge stärks med förslagets gång- och gatunät som bättre kopplat upp Slussen mot sin omgivning. Detta med nya målpunkter för kultur och handel betyder att det kommer att bli mer folk på gator och torg, vilket ger en grogrund för mötesplatsen Slussen.

Tillgängligheten kommer att öka väsentligt, dels kommer det att bli lättare att hitta för besökare och synskadade och dels kommer det att bli framkomligare med mindre lutningar och fler hissar och rulltrappor. Miljön inne i nya terminalen kommer dock bli mer komplex än idag med längre gångavstånd mellan omstigningar. Det kommer emellertid att bli mycket trafiksäkrare i och med att körbanorna reduceras och separeras gång- och cykeltrafiken. Tryggheten kommer sannolikt att öka väsentligt då Slussen befolkas mer och aktiveras av nya verksamheter. Det är också viktigt att miljön inne i bussterminalen blir överblickbar och aktiveras.

Som rekreationsmiljö kommer det finnas många nya vistelsemöjligheter på Slussen, dels i den nya parken vid Katarinahissen och terrasserna ut mot Saltsjön och Skeppsholmen, dels ger det nya Slusstorget en helt ny öppen plats i Stockholm där man kan vistas vid vattnet som man idag gör på Munkbrokajen och samtidigt se på slussningen, dels blir Södermalmstorg ett nytt torg som aktiveras av omgivande byggnader. Mötesplatsen Slussen kommer således att stärkas för att den blir både attraktivare, mer tilgänglig, och tryggare än idag. Det är viktigt att det skapas stå och sittytor där den bästa utsikten finns och att terrasserna görs tillgängliga för vistelse och t.ex. picknick. Terrassernas utformning återstår, men ska Slussen bli en bra utsiktsplats så måste det finnas gott om sitt- och ståmöjligheter i terrasserna. Den nya parken är en ny grön oas i Slussen som inte finns idag. Den kommer att bli viktig som närpark för arbetande, men också för boende.

Det återstår många frågor som ska detaljstuderas inom kommande projektering. Frågor som lyfts i denna rapport är bland annat slussningens relation till gångflödena på kajplan. Det kommer att krävas en ny reglering av båtslussningen om inte det ska bli helt stopp i det viktiga gångstråket på kajplan mellan Västerlånggatan och Götgatan. En bussterminal som ligger inne i berget skapar en mängd nya frågor skapats kring miljön för gående och kollektivtrafikanter inne i bergrummen i långa gångar och rulltrappor. Detta studeras vidare. Det gäller även de offentliga rulltrappor och hisspaket som tillkommer inom Slussen, i vilken mån de kan göras trygga och trivsamma är väsentligt för attraktiviteten i Slussen som offentlig passage. Gångtrafiksimuleringen visar att det blir hårt tryck på vissa övergångsställen, här måste bredder och trafiksignalering studeras vidare för att säkra framkomlighet och rymlighet. Antalet cyklister beräknas öka radikalt i framtiden, vilket betyder att mötet gående-cyklist måste studeras vidare, även om antalet konfliktpunkter minskar i jämfört med idag.

En viktig fråga för Slussens attraktivitet är verksamheterna, vilket i dagsläget inte är fastslaget. Det är givet att en balans mellan kommersiella och kulturella verksamheter skulle vara det bästa för Slussen. Som på Sergels torg, Medborgarplatsen, och Hötorget är det kombinationen som skapar största attraktivitet. Evenemang bör också drivas i balans mellan kommers, kultur och politik. Ett riktigt offentligt rum har plats för alla uttrycksmöjligheter. I planförslaget skapas dock inget riktigt stort torg, Ryssgården kommer fortfarande vara den största öppna torgytan. Slusstorgets och terrassernas möjligheter att ta större evenemang (på vattnet) återstår att utreda. Det är också av största vikt att alla verksamheter; butiker, restauranger, kultur mm. förläggs i gatuplan och har entréer och skyltfönster så att stadsrummet aktiveras och upplevs tryggt. Möjligheten till lek i den nya parken bör utredas. Parken är lika stor som Nytorget och bör kunna rymma samma funktioner.

Allt detta pekar på att Slussen säkerligen kommer att bli en mycket uppskattad och populär plats för Stockholmare och besökare i framtiden. Men det kräver att man fortsätter att sätt stadslivsfrågan högt på agendan för Slussen och inte gör för stora eftergifter för andra intressen, så som biltrafik eller stadsbild. Att Stockholm numer har visionen Promenadstaden enligt nya översiktsplanen stödjer detta arbete. Slussen är en pusselbit i Promenadstaden Stockholm. Slussen är en plats där Stockholm visar upp sig som stad och samhälle. Det som händer på Slussen angår inte bara söderbor, innerstadsbor och Stockholmare utan alla som har med Stockholm att göra. Det handlar också om Stockholms konkurrenskraft på en internationell scen, om att attrahera turister och arbetskraft. Slussen är och kommer alltid att vara ett ansikte utåt, och det handlar inte bara om att se bra ut utan också att vara levande och intressant.

Genomförandet och ombyggnaden som antas ta drygt sju år kommer innebära en stor belastning på alla som vill passera och vistas på Slussen under denna tid. För att ta sig förbi Slussen kommer man tidvis att behöva passera en byggarbetsplats som är 250 X 200 meter. Hur denna period ska kunna bli dräglig för fotgängare och kollektivtrafikresenärer kräver noggranna studier som tar utgångspunkt från upplevelsen i markplan.

Som stöd för genomförandeplaneringen bör fotgängarmiljön kvalitetssäkras. Gångstråk och gångbanor bör vara:

•Trygga
•Tillgängliga
•Trafiksäkra
•Tydliga
•Trängselfria
•Trivsamma

Under genomförandet bör också finnas öppna ytor för vistelse vid viktiga entréer, gatukorsningar och utsiktspunkter. I ett ombyggnadskede bör friytor säkras för:

•Mötesplatser (gatukorsningar, kollektivtrafikentréer)
•Utsiktsplatser (siktlinjer, panorama, plattformar)
•Informationsplatser (att hitta rätt, om ombyggnaden, om historia)

Under planeringen av de olika skedena rekommenderas att gångstråkens och vistelseytornas kvalitet och detaljutformning noga utvärderas och analyseras av gångtrafik- och stadslivsexpertis.

Slussen är ett viktigt stadsutvecklingsprojekt i Stockholm, tillsammans med de stora projekten Västra City, Hagastaden och Söderstaden blir Slussen en del av Promenadstaden Stockholm.

www.stockholm.se/slussen