2004

Nya Slussen

Resultat av formgivningstävling för Slussenområdet i Stockholm

Innehåll

Juryns utlåtande
Nya Slussen *sid 3* Juryns beslut *sid 4* Juryns rekommendationer *sid 5*

Juryns omdömen
Strömmar *sid 6* Luta *sid 10* Smultronstället *sid 12* Sött möter salt *sid 14*
Vidd *sid 16* Intermezzo *sid 18* Öppna platsen *sid 20* Öppna Söderström *sid 22*

Tävlingssekretariatets analys
De fullständiga tävlingsförslagen samt tävlingssekretariatets analys finns på CD.
Analysen finns även på www.stockholm.se/slussen

Slutredovisningen är framtagen av gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret i Stockholm.
Den är sammansatt av arkitekt Christian Merkel i samarbete med Huphup Design. Tryck: Thomas Broberg Grafiska
Foto och illustrationer: SBK/Infobild samt respektive förslagsställare *Stockholm mars 2004*

Juryns utlåtande

NYA SLUSSEN

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter snart 70 års användning till större delen tekniskt uttjänta och måste ersättas. En tidigare idétävling med uppgiften att bevara och förbättra dagens anläggning ledde ej till beslut om verkställande. För att få konkreta förslag och idéer om en helt ny gestaltning av Slussenområdet bjöd staden in till formgivningstävling för lag med väl styrkt kompetens inom arkitektur (A), trafikplanering (T) och konstruktion (K).

De viktigaste punkterna i programmet gällde funktionella krav på anläggningar för trafiken med bil, buss, båt, cykel och till fots och bytesrelationer mellan bussar, tunnelbana och spårväg samt avbördningen av Mälaren.

Samtidigt måste stora krav ställas på anläggningarnas utformning beträffande stadsbild och stadsliv i detta känsliga läge i staden. Vissa kvantiteter och parametrar presenterades i programmet, men de tävlande gavs stor frihet beträffande utformning.

Efter utvärdering av meriter i intresseanmälan från 36 lag inbjöds följande:

- **Arkitekt Magasinet, Wilkinson Eyre och Lindberg Stenberg (A), Scandiaconsult (T+K) m.fl.**
- **Auer & Sandås och Heikkinen & Komonen (A), AADI (T) och Mikko Vahanen (K)**
- **Fråne Hederus Malmström och General Architecture (A), Tyréns Helsingborg (T), Bjerking (K) m.fl.**
- **KHR Rundqvist (A), VIA Trafik (T), Tyréns Stockholm (K) m.fl.**
- **Möller och Grönborg och 3xNielsen (A), Atkins (T), Niras (K) m.fl.**
- **Nyréns arkitektkontor (A), Tyréns Stockholm (T) och hillStatik (K)**
- **Pontvik Arkitekter och Dissing & Weitling (A), L Örtenholm (T), Arup & Partners (T+K) m.fl.**
- **White Arkitekter (A), WSP (T+K)**

Programmet var ur tävlingsteknisk synpunkt godkänt av Sveriges Arkitekter och av Svenska Väg och Vattenbyggares Riksförbund vilka även utsett två respektive en medlem i juryn. Tävlingen påbörjades den 19 juni och inlämningen var den 24 november 2003.

JURYNS BESLUT

Uppgiften att omgestalta Slussen är svår. Tävlingen för Slussen gäller samordning och organisation av en rad komplexa funktioner i ett känsligt stadsrum. Juryns ambition har varit att till vinnare utse det förslag som har bästa helhetslösning och potential att utvecklas. Förväntningen har inte varit att finna en färdig lösning på alla de krav som denna stadsbyggnadsuppgift ställer. Självklart kräver alla förslag ytterligare bearbetning och studier innan genomförande.

Juryn har konstaterat att tävlingen har frambringat många intressanta förslag. De flesta har hämtat inspiration från platsen och dessutom strävat efter att göra en bra utformning av begärda programkomponenter och av hela anläggningen. Juryn har valt att i huvudsak framhålla sådana förslag. I andra har strävan efter nyhet och originalitet vägt tyngre än viljan att ge ändamålsenlig form åt de praktiska frågor som ställts i programmet. De har utgått från en trendig formidé i vilket begärda funktioner underordnats.

Eftersom tävlingsuppgiften har en stor estetisk och teknisk svårighetsgrad har arrangören ställt höga krav på de tävlande lagen vad avser kompetens i gestaltning, trafik- och konstruktionsteknik. Vid urval av tävlingslag har stor vikt lagts vid att respektive lag haft representanter med högsta möjliga nivå inom alla tre kompetensområdena. Juryn har trots detta funnit att vissa förslag har en ojämn nivå i sin redovisning. En sådan obalans är förstås till men för slutresultatet.

Vinnare

Strömmar har en väl studerad behandling av flera av uppgiftens funktioner. Därtill ger förslaget möjlighet att skapa ett vackert och väl fungerande stadsrum mellan Gamla Stan och Södermalm. Placeringen av Stadsgårdsleden ger förutsättningar för en bra miljö i kajnivån. Bebyggelsen på Södermalmstorg kan efter bearbetning ge attraktiva vistelseytor. De nya affärslokalerna kan göra Slussen till en ny målpunkt vilket kompletterar och förstärker norra Södermalms befintliga affärsstruktur.

Juryn har därför beslutat att utdela ett första pris om 400 000 kr till Strömmar.

Belöning

I övrigt vill juryn belöna förslag som innehåller bra lösningar i ett eller flera avseenden.

Luta för ett bra förslag avseende biltrafik, bussterminal och konstruktion.

Juryn har därför beslutat att utdela en belöning om 100 000 kr till Luta.

Hedersomnämnande

Smultronstället för vacker komposition av olika stadsbyggnadselement.

Sött möter salt för en intressant utformning av slussområdet, spännande detaljer och bra kollektivtrafikanläggningar.

Vidd för bra kollektivtrafiklösningar.

JURYNS REKOMMENDATIONER

Juryn föreslår förslaget **Strömmar** till vidare bearbetning och rekommenderar utöver programmets utgångspunkter följande:

- **Området från Slussplan i Gamla Stan till Ryssgården på Södermalm skall bilda ett sammanhängande, tillgängligt och attraktivt stadsrum.**
- **Stadsgårdsleden skall byggas in förbi Slussen för att skapa en fredad kaj.**
- **Ett attraktivt butikscentrum skall etableras vilket kräver lokaler i tillräcklig omfattning.**
- **Ett nytt Södermalmstorg skall trappas eller terrasseras för att inte ge en hög norrfasad mot kajen och för att understryka den stigande topografin i Slussenområdets stadslandskap.**
- **En attraktiv nivå nära vattnet skall skapas för vistelse samt gång- och cykelpassage mellan Gamla Stan och Södermalm.**
- **Södra kajen skall kantas av lokaler med entré från kajnivån.**
- **Byggnader i däckets kant skall föras ner till kajnivån.**
- **Attraktiva torg och platser skall ordnas både i kajnivå och på Södermalmstorg.**
- **Bebyggelse på Södermalmstorg skall skapa rumslighet, men får inte väsentligt hindra utblickar från Götgatan och Hornsgatan.**
- **En byggnad i högst två våningar skall tillföras i norra kanten av Södermalmstorg i syfte att bilda ett södervänt torg i lä.**
- **En eventuell ytterligare byggnad på torget får inte vara högre än stadsmuseet och får inte heller bryta förlängningen av museets östra fasadlinje.**
- **Möjligheten att, med respekt för KF-huset och stadsbilden, lokalisera och utforma en byggnad framför KF-huset skall studeras.**
- **För gång- och cykeltrafiken mellan Söder och Gamla Stan skall skapas tillgängliga och välbelägna förbindelser såväl i plan som vertikalt.**
- **Stadsbussarnas framkomlighet skall säkras med erforderliga busskörfält.**
- **Hållplatser för stadsbussarna skall ligga i anslutning till tunnelbanans entré.**
- **Bussterminalen skall ordnas i anslutning till Stadsgårdsleden och norr om KF-huset.**
- **Bussterminalen skall gränsa till lokaler för kommersiell service m.m.**
- **Det är bra om man från bussterminalen har utsikt över stad och landskap.**

Stockholm den 5 mars 2004

Göran Gahm
Regionchef, gfk
(ordförande)

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör,
stadsbyggnadskontoret

Helena Sundberg
Planeringsdirektör,
AB Storstockholms lokaltrafik

Mats Olsson
Stadsbyggnadsdirektör,
Malmö

Håkan Sundquist
Professor, KTH.
Utsedd av SVR.

Torbjörn Suneson
Chefsarkitekt, Vägverket.
Utsedd av Sveriges arkitekter.

Jan Söderlund
Professor emeritus, THS/Helsingfors.
Utsedd av Sveriges arkitekter.

Vinnare

Strömmar

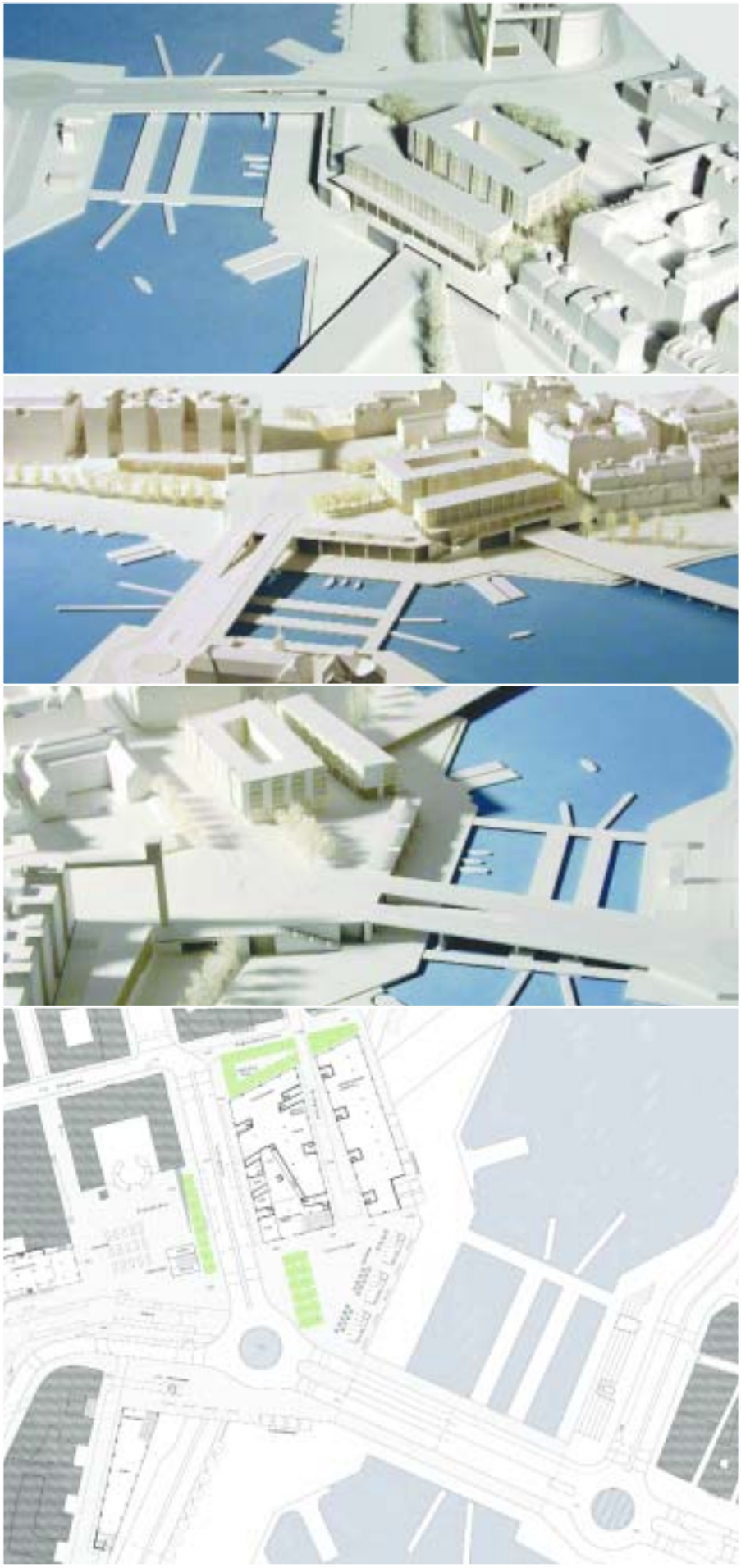
- **Bussterminalen i berget under Katarinavägen ger frihet i utformningen av resten av anläggningen**
- **Däck med treplanslösning med Stadsgårdsleden inbyggd ger fredad kaj på Södersidan**
- **En bro för fordonstrafiken, i Skeppsbrons förlängning**
- **Koncentrerad trafiklösning med korsningar utformade som rondeller**
- **Nya strömmar både norr och söder om Karl Johan-slussen**
- **Bebyggelsekvarter på Södermalmstorg och framför KF-huset**
- **Hus på Södermalmstorg med ny tunnelbaneentré till norra perrongänden, butiker, restauranger och bostäder**
- **Två våningsplan under torget med butikslokaler m.m.**
- **Butiksbyggnad framför KF-huset**

Juryns omdöme

Strömmar har en väl studerad behandling av flera av uppgiftens funktioner och gestaltning. Förslaget ger möjlighet att skapa ett vackert och välfungerande stadsrum mellan Gamla Stan och Södermalm. Förslaget bygger vidare på Söders tradition och åstadkommer bra balans mellan trafikanordningar och stadsmiljö. Förslaget är det mest avancerade med intressanta lösningar för trafiken. Stadsgårdsleden är inbyggd, vilket fredar kajen på Södermalmssidan från trafik. Förslagsställaren har skickligt tagit tillvara de möjligheter placeringen av Stadsgårdsleden ger för utveckling av stadsmiljön och stadslivet vid Slussen.

Omfattningen av lokaler är tillräcklig för att det ska kunna bildas ett attraktivt affärscentrum vid Slussen som härigenom skulle kunna bli något mer än bara en knutpunkt för trafik av olika slag. Detta affärscentrum har förutsättningar att bli ett destinationshandelscentrum, vilket innebär att den inte konkurrerar med utan kompletterar och förstärker norra Södermalms övriga butikers kundunderlag.

Förslagsställaren har bättre än någon annan förstått Slussenområdet som stadsrum. Från Karl Johan-statyn över slussen och vattnet bildas ett sammanhängande rum. Kajerna kantas av serveringar och lokaler med ett utbud av service av olika slag. Kontakterna med vattnet är bra och förslaget har en väl avvägd fördelning mellan framskjutande kajer, pirar vid slusskanalen och öppna vattenytor. Sålunda skapas en ny trivsam mötesplats i Stockholm.



Det nya bostadskvarteret på Södermalmstorg anser juryn vara för omfattande både i höjd och i utsträckning. En byggnad vid norra kanten av torget skulle ge en positiv rumslig avgränsning och skapa en bra förplats i soligt väderstreck. Den föreslagna byggnaden är dock för hög och har dålig kontakt ner till kajplanet.

Juryn anser också att bebyggelsen mot den södra kajen är för hög. Detta ger en alltför avskuggande fasad mot norr och minskar attraktiviteten på den bilfria kaj som tillskapats.

Förslaget att lägga bussterminalen under Katarinavägen ger frihet att utforma anläggningen, men är i övrigt inte lämplig. Terminalen är dyr i förhållande till de fördelar som uppnås. Utvärderingen visar att terminalen vid bergförläggning behöver ha större än volym än redovisat. Därtill skulle en sådan lokalisering av bussterminalen leda till oacceptabel trängsel för resenärerna. Förläggningen av spårvägen är en förutsättning för de tävlande och syftar till att fördela resenärer från spårvagnar och bussar till olika delar av tunnelbaneperrongen för att undvika trängsel.

Förslaget har bra gång- och cykeltrafiklösningar med mycket bra kopplingar i kajplanet och över slussen. Det finns även goda kopplingar mellan kajplan och torgplan på Södermalmssidan. Utvärdering av trafikkapaciteten visar att förslaget inte helt fyller programkraven på framkomlighet för bil- och busstrafik.

Förslaget förutsätter vissa komplicerade konstruktionslösningar, som behöver bearbetas ytterligare.

Presentationen av förslaget är föredömlig; klassiskt enkel och tydlig. Förslaget behöver dock ytterligare studeras med avseende på detaljer och slutgiltig arkitektonisk utformning.

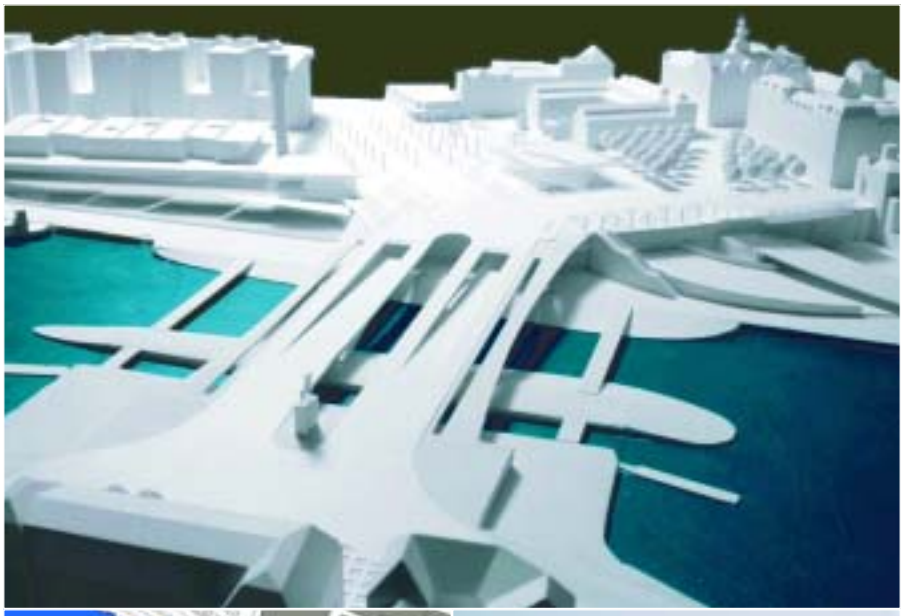
Sammanfattningsvis har förslaget väl klarat att samordna uppgiftens komplexa funktioner och skapa ett attraktivt stadsrum. Förslagsställaren har genom en innovativ tekniskt-organisatorisk lösning skapat förutsättningar för att området vid Slussen och Söderström skall bli en attraktiv plats i staden. De brister som förslaget innehåller är möjliga att vid en vidare bearbetning avhjälpa utan att kvaliteterna går förlorade.

Nettoutgiften[1] bedöms till ca 2 200 mnkr.

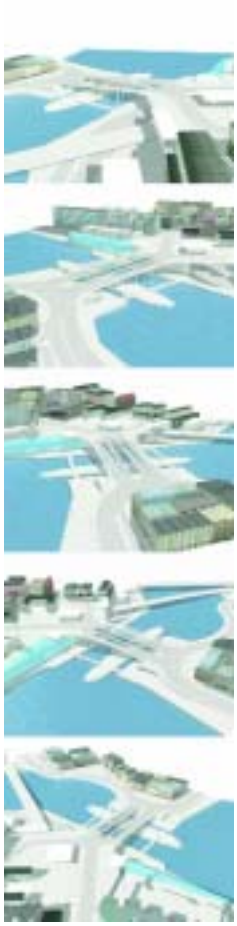
[1]Nettoutgiften är den bedömda skillnaden mellan investeringar och inkomster.

Förslaget är utfört av:

Nyréns arkitektkontor (A), Tyréns Stockholm (T) och ELU Konsult (K)



Belöning



Luta

- **Kvadratiskt torg som övergår i dubbla slitsade broar**
- **Stadsgårdsleden inbyggd under torget**
- **Delvis bilfri kaj**
- **Nytt stadsmuseum ovanpå ny bussterminal**
- **Gamla stadsmuséet blir saluhall**
- **Bussterminal mot kajen, täckt med stort böjt glastak med ljus och utsikt för bussresenärerna**
- **Ny Söderström med sluttande stränder**

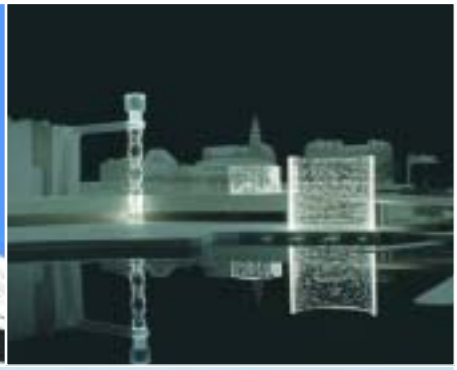
Juryns omdöme

Förslagets förtjänster ligger huvudsakligen i utformningen av trafiksystemet och busster-minalen. Förslaget har även en väl genomarbetad konstruktiv utformning. Stadsgårds-leden är inbyggd under däck, men eftersom trafikleden kommer ut redan vid Sjöbergs plan blir kajen bara delvis fredad. Mot kajen gränsar bussterminalens avgångshall och lokaler (café och bar). Bussterminalen ger en god miljö för resenärerna och blir ett huvudnum-mer både på grund av det exponerade läget och på grund av utformningen med en välvd glasfasad. Juryn är tveksam till den stora uppglasade byggnaden i detta känsliga läge.

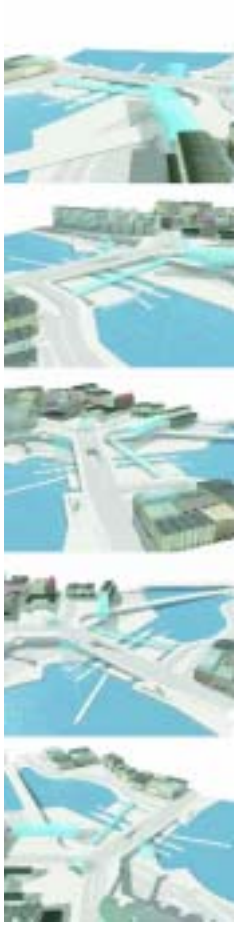
För trafiken har förslaget bra lösningar som klarar dagens biltrafikmängder, dock saknas busskörfält. För gående är lösningarna bra, dock finns det brister för cyklande. Förslagets trafikanordningar tillåts att dominera. Platserna och utrymmena under däcket har inte utformats så att de ger attraktiva vistelsemiljöer. Platserna att vistas på är störda av tra-fiken eller ligger i mörker under det omfattande bropaketet. Föreslagna ljusa mosaikbe-läggningar under brospannet för att lysa upp området räcker inte. Juryn anser att förslag-et att bygga om nuvarande stadsmuseum till saluhall vare sig är realistiskt eller motiverat.

Nettoutgiften bedöms till ca 2 200 mnkr.

Förslaget är utfört av:
White Arkitekter (A), WSP (T+K)



Hedersomnämnande



Smultronstället

- Slussen möblerad med broar, lång byggnad i kanten av Södermalmstorg samt två böjda skärmar markerande gångkommunikationer
- Bro i Skeppsbrons förlängning samt gångbro mellan Södermalmstorg och Munkbron
- Trafikled i det fria
- Bussterminal organiserad i ett plan, delvis täckt av däck
- Södermalmstorg i två nivåer med den nedre som anfang för gångbro
- Södermalmstorg med gator och trädplanterat torg
- Stor byggnad på torget med saluhall och restaurang
- Karl Johan-slussen i nytt läge och två nya kanaler
- Nytt "Slusstorg" med café
- Slussplan med trädallé riktad mot Karl Johan-statyn i ny plats på Skeppsbron
- Vidgad park på Sjöbergsplan. Guldfjärdsplan parkering för Saluhall

Juryns omdöme

Till förslagets förtjänster hör en vacker komposition med ett antal distinkta element som dock känns främmande för platsen. Trafikanordningarna erbjuder bra förbindelser för gång- och cykeltrafiken. Behandlingen av partiet vid slussen hör till de bästa bland förslagen. De begärda trafikfunktionerna har godtagbar standard med undantag för biltrafikens framkomlighet och bussterminalen som har funktionella brister och att Stadsgårdsleden ligger kvar i det fria, vilket omöjliggör användning av kajmiljön.

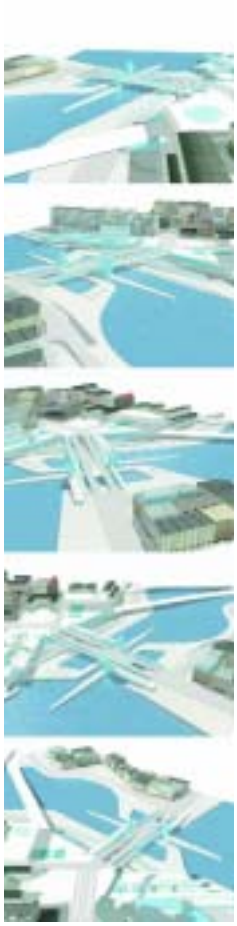
Förslaget skulle ha vunnit på en diskretare utformning av de ingående elementen; den långa byggnaden på Södermalmstorg, de stora lysande skärmarna samt gångbron. Förslaget har brister i presentationen med avseende på teknik och genomförande.

Nettoutgiften bedöms till ca 1 600 mnkr.

Förslaget är utfört av:

Auer & Sandås och Heikkinen & Komonen (A), AADI (T) och Mikko Vahanen (K)

Hedersomnämnande



Sött möter salt

- Däck från Södermalmstorg förbi kv. Tranbodarne
- Mediatek på Södermalmstorg, Ryssgårdstorg som förlängs till en färjeterminal utanför Stadsgårdskajen
- Kontorshus framför KF-huset
- Bussterminal med tillhörande servicelokaler under däcket
- Uppslitsad bro i Skeppsbrons förlängning
- Söderström vidgad med två vikar, den ena från Saltsjön, den andra från Mälaren. Ny sluss mellan dessa vikar
- Nya gångbroar med höga brotorn för kontakt mellan slusskajerna och de högre gångbroarna.
- Busstorg vid Ryssgården
- Katarinavägen i mellanplan med en rondell för kontakt med både Stadsgårdsleden och Gamla stan
- Stadsgårdsleden i det fria mellan däcket och Stadsgårdskajen

Juryns omdöme

Juryn anser att den stora anläggning som börjar vid Ryssgården och sträcker sig mot Saltsjön är dramatiskt och skickligt utformad, men främmande för platsen. Förslaget innehåller element som är intressanta såsom slusspartiet, broarna och brotornen. Till förslagets förtjänster hör utformningen av bussterminal och anordningar för stadsbusstrafiken samt att gång- och cykeltrafiken är väl organiserad.

Förslaget har, i likhet med andra förslag som koncentrerat trafiken till ett enda bropaket, bristande kapacitet för denna. Mediatek saknar programmässig förankring men tolkas i förslaget som en önskan om att berika förslaget med en byggnad på denna plats. Enligt juryns uppfattning kan en byggnad vara bra här, men måste ha ett i förhållande till omgivningen adekvat format och arkitektur.

Nettoutgiften bedöms till: ca 2 300 mnkr.

Förslaget är utfört av:

Arkitekt Magasinet, Wilkinson Eyre och Lindberg Stenberg (A), Scandiaconsult (T+K) m.fl.

broplan, 1:1000

Hedersomnämnande

Vidd

- **Ett stort bropaket med gång- och cykelbro i vid kurva mellan Kornhamnstorg och Södermalmstorg**
- **Ett brodäck med hål för att ge dagsljus till underliggande mark och anläggningar**
- **På däcket byggnader endast för entréer till bussterminal och tunnelbana.**
- **I nedersta planet bussterminal i ett plan och Stadsgårdsleden**
- **I mellanplan butiksgalleria och vertikalkommunikationer**
- **Karl Johan-slussen i bibehållet läge, med slussportar över vilka man kan gå**
- **Ny Söderström söder om slussen**
- **Nils Ericson-slussen för avtappning och även fortsättningsvis täckt**
- **Restaurang och ryttarstatyn på nyanlagt Karl Johans torg**

Juryns omdöme

Trafikens krav är det som gett form åt anläggningen. Förslaget har broar med väl formade detaljer men präglas i stort av gång- och cykelbroarnas dramatiska former med ett antal hål i bro och däckskonstruktionen. Förslagets förtjänster ligger i bussterminalen och framkomligheten för innerstadsbussarna där förslaget redovisar intressanta lösningar. Detta är det mest ytsnåla tävlingsförslaget.

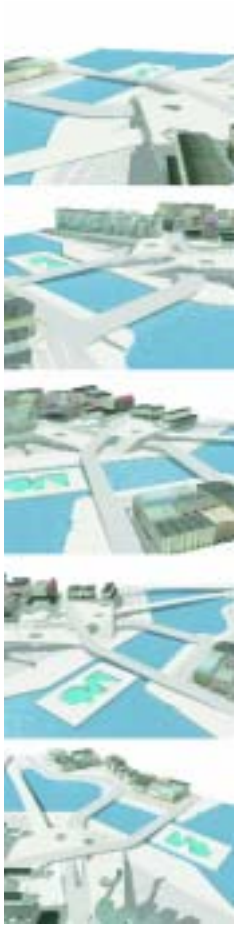
Trots att trafiken valts som utgångspunkt så visar det sig att framkomligheten för biltrafiken inte får godtagbar standard. Torgen och platserna för vistelse är det som blivit över, utan egen karaktär, störda av trafik eller dominerade av ovanförliggande broar. Förslaget har försökt att skapa öppenhet under broarna bl a med hjälp av ljusa ytskikt. Juryn är tveksam till om detta är tillräckligt för att skapa attraktiva miljöer.

Nettoutgiften bedöms till ca 1 500 mnkr.

Förslaget är utfört av:

Fråne Hederus Malmström och General Architecture (A), Tyréns Helsingborg (T), Bjerking (K) m.fl.

Intermezzo



- **Lutande kvadratiskt däck med hål för ljusintag och vertikalkommunikationer**
- **Däcket blir grön oas med gräsmattor**
- **Skeppsbron planskild över Katarinavägen**
- **Bibehållet motiv med två broar, en mot Skeppsbron och en mot Munkbron**
- **Ny ö med "hamnbad"**
- **Ny sluss mellan ön och Stadsgårdskajen**
- **Öppenhet utan nya byggnader på däcket**

Juryns omdöme

Förslaget kan ses som ett försök till ett poetiskt inlägg - en sommardröm. Det finns inget gestaltningsmässigt samband med platsen. Rumsbildningar saknas. Förslaget innehåller element som saknar realism både beträffande möjligheten att anlägga och att sköta. Trots att förslagsställarna utnyttjat stor frihet i sitt skapande har de flesta av de begärda programfunktionerna kommit till korta.

Juryn har svårt att i detta förslag finna några uppslag eller idéer som är användbara i det fortsatta arbetet med Nya Slussen. Den valda presentationen förstärker intrycket av trendig dagslända.

Nettoutgiften bedöms till ca 1 900 mnkr.

Förslaget är utfört av:

Möller och Grönborg och 3xNielsen (A), Atkins (T) , Niras (K) m.fl.

Öppna platsen

- **En däcksbyggnad över Södermalmstorg utsträckt förbi Katarinahissen**
- **Däcket vinklas av mot en hög gång- och cykelbro till Skeppsbrokajen**
- **Trafiken mellan Gamla stan och Katarinavägen på en mellanvåning, dagsljusbelyst via stort hål i däcket**
- **Trafiken från Hornsgatan och Götgatan på torget i det övre planet via ramper till en rondell under hålet.**
- **Trafikramp från rondellen för förbindelse med Stadsgårdsleden**
- **Mellanplanet i övrigt för lokaler**
- **Det nedre planet för bussterminal och för Stadsgårdsleden, vilken ligger utanför däcket**
- **Helt öppnad Söderström med bred avbördningströskel, på vilken det går en gång- och cykelbro**
- **Ny sluss på Södermalmssidan**
- **Solbryggor utanför Kornhamnstorg och Slussplan**

Juryns omdöme

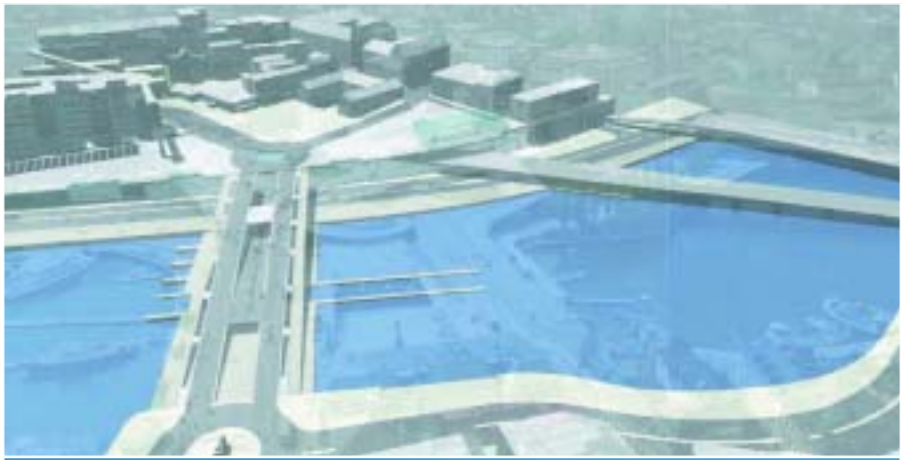
Förslaget applicerar ett stort rektangulärt betongdäck på nuvarande Slussen. Utformningen står i kontrast mot Södermalms småskalighet och tar ingen hänsyn till de lokala förutsättningarna. Hela förslaget är präglat av ett teoretiskt tänkande med stora tag och enkla grepp, utan tanke på vistelsevärden. Den öppna platån får ett utsatt och blåsigt lokalklimat. Positivt i förslaget är anordningar för sjöfart och avbördning av Mälarvatten samt de redovisade busskörfälten för stadsbussarna.

Förslaget illustrerar en mycket ödslig miljö. Bussterminalen har sämre förutsättningar för en god miljö än dagens.

Nettoutgiften bedöms till ca 1 900 mnkr.

Förslaget är utfört av:

KHR Rundqvist (A), VIA Trafik (T), Tyréns Stockholm (K) m.fl.



Öppna Söderström

- **Hyllformat däck som täcker bussterminal och omstigningsanläggning.**
- **Bro med slitsar i Skeppsbrons förlängning med landtunga under, med lokaler**
- **Breddad Söderström med bibehållen Karl Johan-sluss i mitten, med minimum av kajer**
- **Stadsgårdsleden i öppet läge kantad av 14 meters promenadkaj med trädrad**
- **Byggnader vid hyllans kant för kontor/restaurang och vertikalförbindelser**
- **Stort glastak på däcket framför KF-huset för dagsljus till bussterminalen**
- **Trafiken mellan Gamla stan och Hornsgatan, Götgatan och Katarinavägen i det övre planet med korsningar formade som rondeller**
- **Hyllans långa vägg mot norr av glas, kallad "Isväggen"**

Juryns omdöme

Förslagets förtjänst är det enkla arkitektoniska greppet om uppgiften: en hylla med en distinkt framkant, en bro mot hyllan och på ömse sidor om denna öppna vatten. Under hyllan ligger i huvudsak bara bussterminalen. På hyllan ligger gator, torgplatser och smärre byggnader. Det enkla greppet ger dock problem. Det stora betongdäcket som sträcker sig ända bort förbi det nya KF-huset riskerar att bli en ödslig miljö. Hyllan försvårar kontakten både visuellt och fysiskt mellan kajnivån och Södermalmstorg. Den 400 meter långa glasväggen kommer att bli ett främmande element i stadsrummet. Attraktiva vistelseytor vid vattnet saknas. Under bron finns lokaler som förtar den fria sikten mellan Mälaren och Saltsjön och består av lokaler som är attraktiva endast om sommaren. Bussterminalen, framkomligheten för stadsbussarna, hållplatsområdet och cykellösningarna håller inte måttet och biltrafiken kräver större anläggningar än förslagets. Förslaget har en intressant lösning för grundläggning.

Nettoutgiften bedöms till ca 2 100 mnkr.

Förslaget är utfört av:

Pontvik Arkitekter och Dissing & Weitling (A), L Örtenholm (T), Arup & Partners (T+K) m.fl.

Stockholms gatu- och fastighetskontor
Box 8311, 104 20 Stockholm
www.gfk.stockholm.se