

SLUSSEN

GESTALTNINGSPROGRAM

2011-04-15

Dp 2005-08976-54

I brytpunkten mellan Mälaren och Saltsjön ligger Slussen. Bilden på detta uppslag visar en interiör från en av de centralt placerade nya byggnaderna på Södermalmstorg med utsikt mot Gamla stan. Nedanför ligger det nya Slusstorget med öppnade vattenytor och ny slussränna där mötet mellan Mälaren och Saltsjön lyfts fram.

De nya vattenytorna på respektive sida om slussrännan är så kallade avbördningskanaler som kommer att användas för en ökad kapacitet av avtappning av vatten från Mälaren. Genom detta minskas översvämningsrisken i hela Mälardalen.

Vattnet manifesteras på platsen, både genom dess funktion som kommunikationsväg mellan de olika vattenområdena i öst och väst, men också genom dess attraktivitet där det utgör en bärande del av upplevelsen av centrala Stockholm och en grund för ett socialt liv nära vattnet vid Slussen.

Kontakt

Gestaltningsprogrammet för detaljplan för Slussen, Dp 2005-08976-54, är en del av planhandlingarna för Slussen. Gestaltningsprogrammet är framtaget av stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret samt Foster+Partners, Berg Arkitektkontor AB, White Arkitekter AB samt Spacescape AB. Frågor om detaljplanen besvaras av:

Martin Schröder

ansvarig planarkitekt, stadsbyggnadskontoret
08-508 266 28
076-122 66 28
martin.schroder@stockholm.se

Victor Hoas-Ströman

planarkitekt, stadsbyggnadskontoret
08-508 266 98
076-122 66 98
victor.hoas-stroman@stockholm.se

Frågor om detaljplanen besvaras också av:

Mårten Frumerie

projektchef, exploateringskontoret
08-508 262 39
076-122 62 39
marten.frumerie@stockholm.se

Andreas Burghauser

bitr. projektchef, trafikkontoret
08-508 266 29
076-122 66 29
andreas.burghauser@stockholm.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	5
-----------	---

STADSBYGGNAD

HISTORIA	8
SLUSSEN - EN LÄNK MELLAN NORR OCH SÖDER	12
SLUSSEN SOM KOMMUNIKATIONSPUNKT	14
SLUSSEN SOM MÖTESPLATS	16
PLANFÖRSLAG - TRE BÄRANDE FUNKTIONER	19

OFFENTLIGA RUM

RIKTLINJER FÖR DE OFFENTLIGA RUMMEN	24
SLUSSENS PLATSER	27

ARKITEKTUR

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR	42
RIKTLINJER	44
BEFINTLIG BEBYGGELSE	46
BYGGNADSUTFORMNING	49

KÄLLFÖRTECKNING BILDER	61
------------------------	----



INLEDNING

Bakgrund

Slussens framtid har diskuterats under flera år. Under 2007 genomfördes ett programsamråd som redovisade två olika alternativ: Nybyggt bevarande som var en nybyggnation med nuvarande Slussens form- och funktionsprinciper som utgångspunkt samt Nya Slussen som var en vidare utveckling av det vinnande förslaget från Slussentävlingen 2004. När programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i december 2007 gav nämnden i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen ska utgå från Nya Slussen. Därmed beslutades också att klöverbladsprincipen från 1935 kommer att försvinna när Slussen i framtiden byggs om.

Plansamråd genomfördes under januari-mars 2010. Förslaget, framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor på uppdrag av staden, redovisade en lösning med en ny trafiklösning, ny bebyggelse, öppnade karter och nya offentliga rum samt en ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Resultatet av samrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i juni 2010 som fattade beslut att gå vidare med planarbetet inför den avslutande sista fasen i planprocessen, den s.k. utställningen.

Läsanvisning gestaltungsprogrammet

Gestaltungsprogrammet är ett hjälpmedel för styrning och samordning av den yttre miljöns utformning. Detta gestaltungsprogram är framtaget som en del av planhandlingarna för Slussens framtida utformning. I gestaltungsprogrammet sammanställs översiktligt frågor som rör intentionerna för de olika delarna inom projektet Slussen. Gestaltungsprogrammet är uppdelat i tre kapitel; Stadsbyggnad, Offentliga rum samt Arkitektur.

Gestaltungsprogrammet presenterar grundläggande tankar och avvägningar för de tre delarna och ska utgöra den grundläggande nivå för vad som kommer att byggas på platsen i framtiden. Mer detaljerade handlingar för framför allt delarna Offentliga rum respektive Arkitektur kommer att tas fram i den vidare processen, när t.ex. användning är tydligare fastlagd för byggnaderna. I denna kommande process ska detta program utgöra grunden för att säkerställa de värden som Slussen ska innehålla vad gäller det offentliga rummets gestaltning, material, utrustning, vegetation, belysning m.m. Så kommer också att ske för de arkitektoniska frågorna.

Kapitlet Stadsbyggnad beskriver framtida Slussen ur flera olika aspekter med tonvikt på stadsbyggnadsprincip och hur Slussen interagerar i befintlig stadsväv i ett större sammanhang samt med andra viktiga pågående stadsutvecklingsprojekt i staden. Kapitlet redovisar också Slussen som kommunikationspunkt och framtida mötesplats.

STADSBYGGNAD

HISTORIA

Slussen är en plats med lång och viktig historia för Stockholm och Sverige. Förutsättningarna för Stockholms uppkomst och utveckling har styrts av platsens naturförutsättningar och man kan tydligt avläsa hur stadsutvecklingen präglats av topografin med vattnet, sundet och åsarna.

Vattenförbindelser till Mälaren vid Gamla stan fick allt större betydelse och Birger Jarl insåg det strategiska värdet i Stadsholmens läge för Mälaren. Han lät i mitten av 1200-talet uppföra en ringmur och anlägga en stad på ön. Över Söderström och Norrström byggdes broar. Båtarna fick dras eller stakas i vattenströmmen vilket med tiden blev både farligt och opraktiskt.

Drottning Kristina lät anlägga den första slussen, vilken stod klar 1642. Under denna tid började också Södermalm bebyggas. 1600-talets stadsplanestruktur har haft stor betydelse för innerstadens utformning och den vittnar om stormaktstidens imponerande ambitioner för huvudstadens utveckling och utformning. Denna struktur är tydligt avläsbar vid Södermalmstorg varifrån två av huvudgatorna på Södermalm, Götgatan och Hornsgatan, utgår.

1755 invigdes en ny och större sluss konstruerad av Christopher Polhem vilken år 1850 ersattes av en sluss konstruerad av ingenjör Nils Ericson. Polhems slusska-

nal behölls för avtappning av Mälarens högvatten. Över slussnäset anlades ett torg med en ryttarstaty av Karl XIV Johan. Stambanan drogs vidare norrut delvis i den gamla vallgraven.

Slussområdets funktion som korsning mellan den enda vattenleden till Mälaren och den enda landförbindelsen mellan norr och söder i Stockholm gjorde att trafikproblem uppkom i början av 1900-talet. Den ökande bilismen och hopkopplingen mellan det norra och södra spårvägsnätet gjorde att situationen med tiden blev kaotisk. 1935 invigdes den nuvarande trafiklösningen och den nya slussrännan, Karl Johanslussen.

Stadsbilden har varit i stort sett oförändrad sedan 1935 trots att många funktioner förändrats. Tunnelbanan har tillkommit liksom bussterminalen. Genomfartstrafiken med bil har minskat kraftigt sedan 1960-talets maxnivåer till följd av tillkomsten av Essingeleden, Centralbron och Söderleden. Karl Johanslussen används varje år av många tusen båtar. Utöver slussning av båtar tjänar platsen som en mycket viktig anläggning för regleringen av Mälarens vattenstånd.

Slussen genom århundradena:

- 1 1642
- 2 1733
- 3 1885
- 4 1940







1

1 Målning av Slussen, 1780.



2

2 Slussning i Nils Ericson-slussen, 1909.



3

3 Lokaler under gator och broar i nuvarande Slussen, 1935.



4

4 Slussning i Karl Johanslussen, 1960.

SLUSSEN - EN LÄNK MELLAN NORR OCH SÖDER

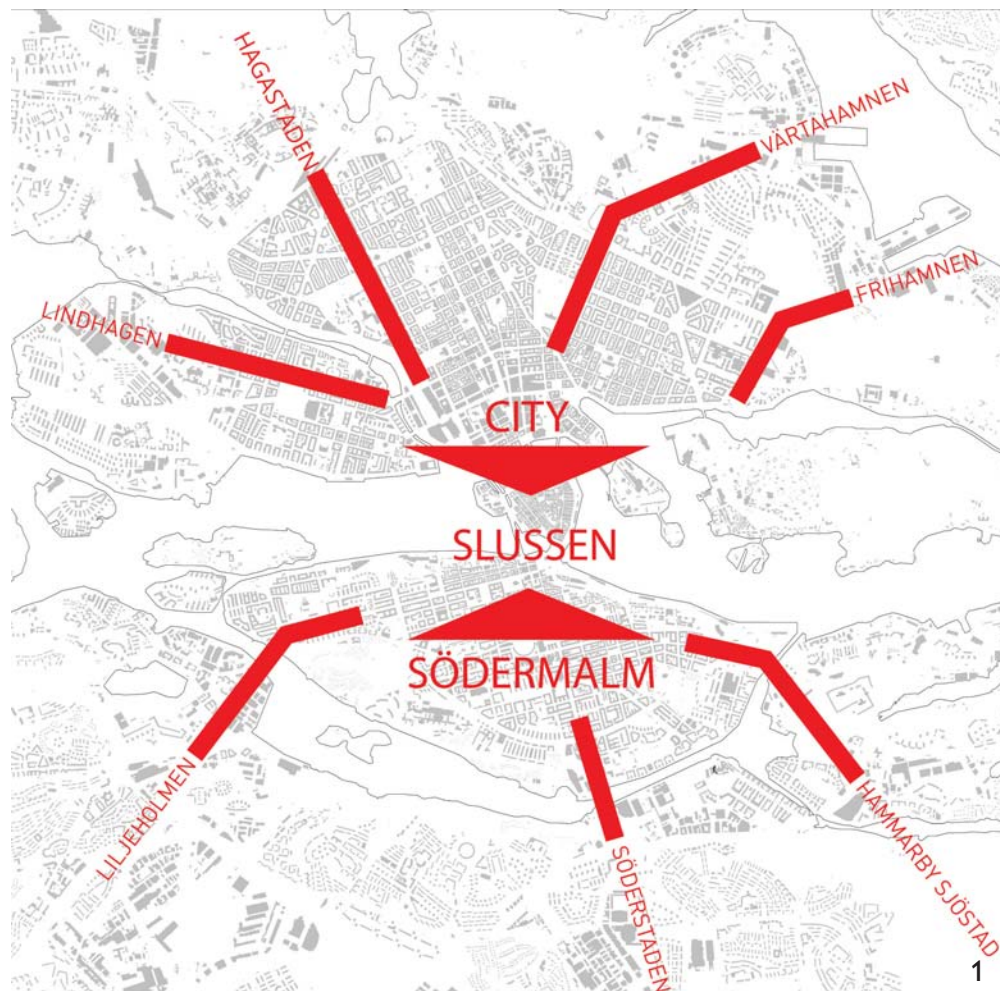
Slussens läge i relation till resten av staden och sin näromgivning är alldeles unik. Som ingen annan plats i innerstaden, möjligen med undantag för Tegelbacken, kombinerar Slussen idag ett synnerligen centralt läge i staden med ett ovanligt svagt samband med näromgivningen. Slussen får därmed en grundkaraktär som kan beskrivas med ordet anonymitet, vilket kan skapa en upplevelse av övergivenhet och ödslighet.

I den framtida gestaltningen av Slussen föreslås två grundläggande strategier för att läka detta glapp i stadsväven. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig, en myllrande mötesplats som man vill vistas på, sola, äta och shoppa. Sådana situationer finns på flera välfungerande platser i Stockholms innerstad; Medborgarplatsen vid Medborgarhuset och Söderhallarna, Hötorget vid Konserthuset och Hötorgshallarna, Kungsträdgården vid Hamngatans gallerior, samt Sergels Torg vid Kulturhuset och Åhléns. Man kan kalla dessa platser för urbana upplevelseplatser, där stadsväven öppnar sig och ger utrymme för offentligt folkliv och evenemang i anslutning till kultur- och handelsfunktioner. Här kan Slussen med sitt framtida utbud av kommersiell och kulturell service, terrasser, kajer och torg ge goda förutsättningar för en sådan utveckling.

Den andra strategin är att göra Slussen till en mer kompakt kommunikationspunkt och bebyggd länk. Histo-

risk sett har Slussen varit en levande plats med stark lokal förankring. Som stråk i staden stärks Slussen som den avgjort viktigaste länken mellan de norra och södra delarna av inre staden. Slussen blir ett stadsrum med direkt koppling till huvudgatorna Vasagatan, Drottninggatan och Kungsträdgårdsgatan i norr och Hornsgatan, Götgatan och Katarinavägen i söder via Stora Nygatan, Västerlånggatan och Skeppsbron i Gamla stan. Som stadsutvecklingsprojekt innebär nya Slussen att dessa långa gatustråk knyts närmare till varandra. I synnerhet skapar nya gång- och cykelbroar ett genare promenadstråk mellan Drottninggatan-Västerlånggatan-Götgatan, vilka kommer att stärkas i rollen som innerstadens viktigaste gågator.

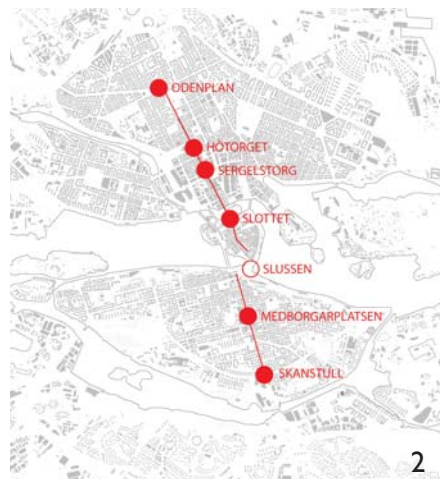
Den ökade närheten i detta långa stråk kan väntas få stor betydelse för en ökad genomströmning av fotgängare på Slussen, men även befolka Gamla stan och centrala Södermalm, och till och med få effekter för Odenplan och förbi Skanstull mot framtida stadsutveckling vid Gullmarsplan. Andra stadsutvecklingsprojekt som kan tänkas påverkas och lyftas av Slussen som starkare urban länk är framförallt Västra City men även Norra Stationsområdet i Dalagatans och Torsgatans förlängning. Så betydelsefull är Slussen som sammanbindande gatustråk och stadsutvecklingsprojekt i Stockholm.



1 Slussen har ett mycket centralt läge och länkar samman flera pågående stadsutvecklingsprojekt i de norra och södra delarna av inre Stockholm.

2 Slussen utgör idag en svag länk för gångtrafik mellan norra och södra innerstadens mest centrala gångstråk.

3 Framtida Slussen kan fungera som en viktig del i att länka samman ett långt och attraktivt stråk som kopplar Hagastaden med Söderstaden och Globen.



SLUSSEN SOM KOMMUNIKATIONSPUNKT

Slussen förenar som ingen annan bebyggd miljö i Stockholm olika trafikslag; gångtrafik, cykeltrafik, tunnelbana, spårväg, lokal och regional busstrafik, lokal och regional båttrafik, ett lokalt gatunät samt regionala vägförbindelser. Att gestalta och bringa ordning i alla dessa är en synnerligen komplex uppgift. Slussen är idag också som tredimensionell arkitektonisk skapelse förmodligen den mest komplexa platsen i Stockholm, vilket gör den ovanligt svår att orientera sig i. Främsta orsaken till detta är trafikkonstruktionen, som skapar många brutna siktlinjer och tunnlar för fotgängare och bilister där man i många fall rör sig igenom Slussen-komplexet utan överblick.

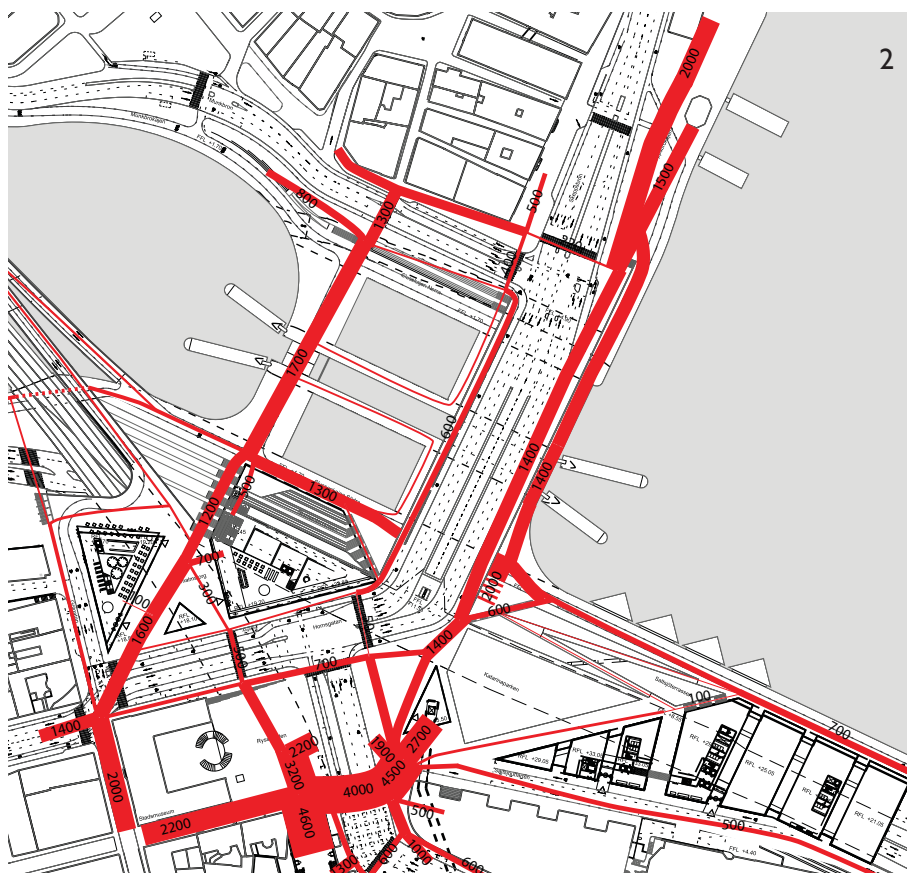
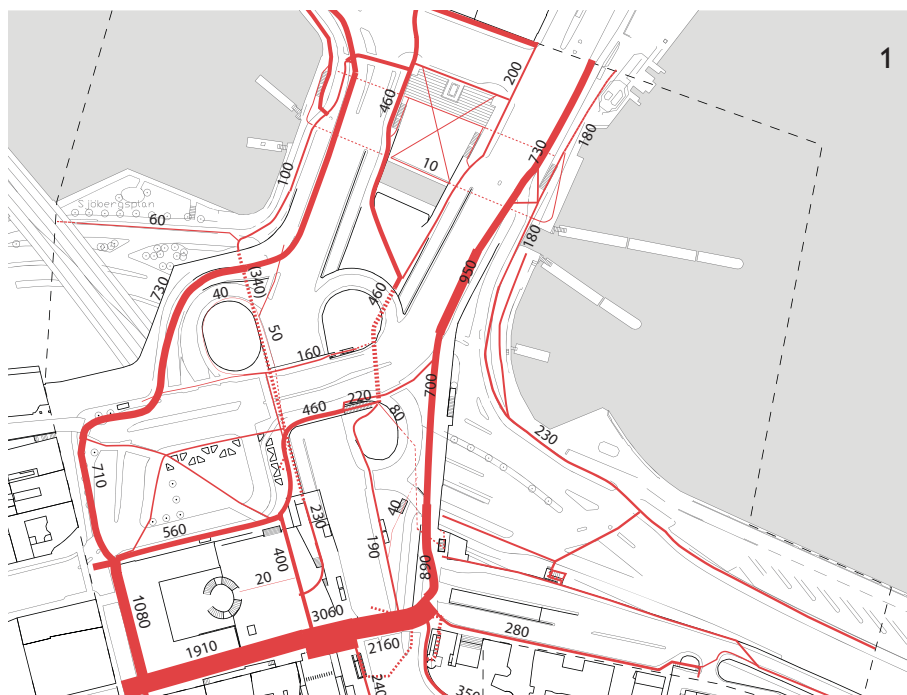
Orienterbarhet har därför varit ett ledord i gestaltningen av framtida Slussen. En prioriteringsordning som varit styrande i gestaltungsarbetet är att det lokala går före det regionala, dvs. att lokal biltrafik får en mer central placering än regional, att lokala bussar får ett mer framskjutet läge i stadsmiljön än de regionala osv.

Följaktligen har den regionala Stadsgårdsleden placerats under torgplan vid Slussen och leder fram regional fordonstrafik utan att störa Slussen som stadsrum. Kopplingen till det lokala gatunätet sker under torgplan i en enkel trevägskorsning. Den regionala busstrafiken koncentreras till en ny bussterminal som fö-

reslås placeras i ett nytt bergrum under Katarinavägen och Mosebacke, med direkt koppling till tunnelbanan och med enkla gångförbindelser till kaj och upp till torget på Södermalm. Lokala bussar stannar i huvudsak längs Katarinavägen och är placerade för bästa möjliga tillgänglighet och orienterbarhet. Tunnelbanans läge är kvar och dess perronger och spärrar görs tillgängliga genom enkla gångförbindelser och hissar från alla plan. Lokal, regional och internationell båttrafik ansluts till Slussens kajsidor. Även här får den lokala båttrafiken företräde och förläggs närmast slussenanläggningen.

För att skapa orienterbarhet för fotgängare, cyklister och lokal biltrafik har nya Slussen getts så enkla rumsliga samband som möjligt. Förbindelsen mellan Gamla stan och Södermalm har förenklats genom en bro på en övre nivå och två broar mellan kajerna, på en lägre nivå. Utöver dessa finns ytterligare en bro parallellt med tunnelbanebron som förbinder Mälartorget med Södermalmstorg. Broarna är naturliga förlängningar av omgivande huvudgatusträckningar och de lägre broarna förlängningar av kajstråken. Skeppsbrons förlängning, som utgör huvudbron, kopplar Skeppsbron till Hornsgatan och Katarinavägen.

Gångbroar mellan Gamla stan och Södermalm kopplar Stora Nygatan, Västerlånggatan och Österlånggatan till Götgatan och Hornsgatan. Dessa huvudgator, broar och



1 Observerade gångflöden i april 2006 per timme i rusningstid kl. 16-17 i befintliga Slussen.

2 Uppskattade gångflöden per timme i rusningstid i den nya stadsstrukturen.

kajer utgör stommen i Slussens nya orienterbarhet. Till denna läggs torgplatser och park, huvudentréer till tunnelbana, bussterminal och ny bebyggelse utmed väl befolkade stråk och i centrala korsningspunkter.

Ett landmärke som inte bara underlättar orienteringen på ytan i gatu- och kajplan utan även i Slussenkomplexets mellanplan är Katarinahissen som i Slussen förbinder alla plan. Detta kan förväntas bli ett viktigt rikt-

märke för de som rör sig mellan olika plan på Slussen.

Den nya entréhallen på kajplan till tunnelbana och i förlängningen till bussterminalen under Katarinavägen kommer att ge nya möjligheter till sammankoppling av kollektivtrafiken. Slutligen utgör de lokala gatorna en naturlig förlängning av Södermalms gatunät vilket minimerar antalet återvändsgränder och bakgator.

SLUSSEN SOM MÖTESPLATS

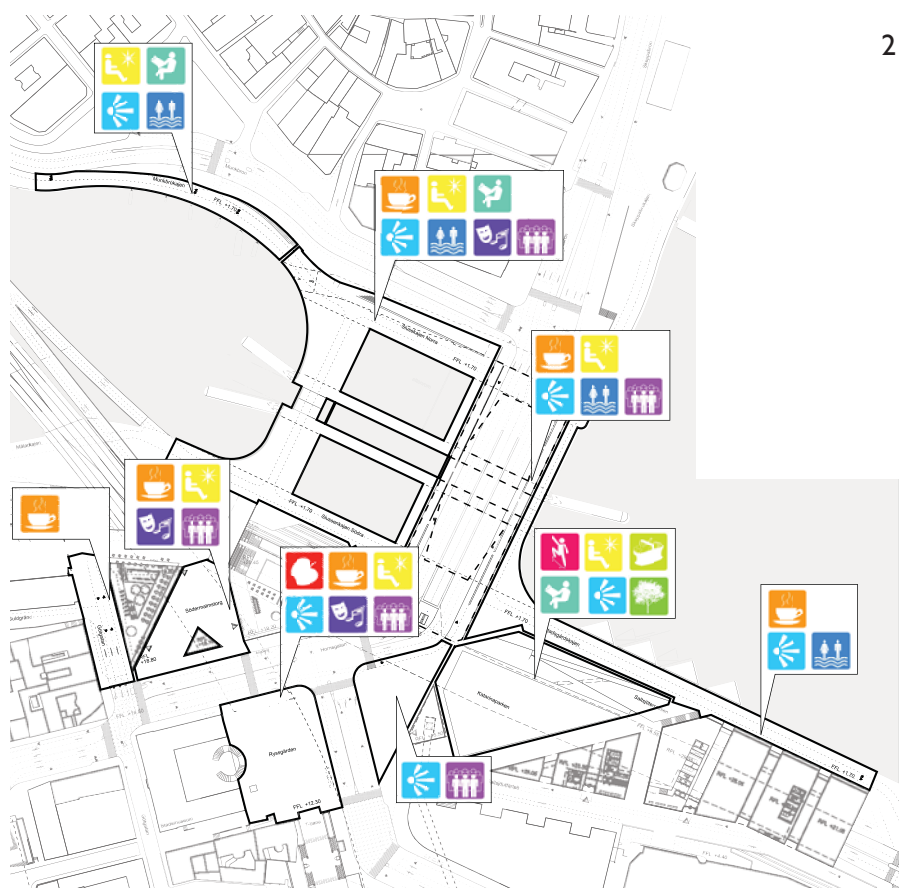
Något som i allmänhet upplevs som en stor kvalitet på offentliga platser i städer är att dessa fungerar som mötesplatser för stadens invånare. Inte nödvändigtvis genom att man springer på någon bekant utan snarare genom att människor från stadens olika delar och ute i olika ärenden, för några ögonblick delar samma rum och kan bli varse varandra. Slussen fungerar idag i hög grad på direkt motsatt sätt genom att styra mer långväga rörelser till vissa stråk och mer lokala rörelser till andra.

Slussen är 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 mötesplats idag. Undantag finns dock vid Ryssgården vid tunnelbaneentrén och Munkbrokajen vid vattnet, vilka utgör de enda fungerande mötesplatserna på Slussen idag.

I Slussens framtida föreslagna struktur integreras stadsdelsövergripande gångstråk och kollektivtrafikanter med lokala gångstråk och målpunkter i form av butiker, kaféer och andra funktioner. Det som sker med Slussen i framtiden är att nya byggnader och nya gaturum skapar nya befolkade stadsrum på själva Slussen som anknyter till övriga Södermalm och som därmed bidrar till att lokalt förankra Slussens annars starka regionala karaktär. Således ökar sannolikheten för att långväga besökare ska stöta på lokalt boende och verkamma i Slussens grannskap påtagligt.

Om Slussen stärks som lokal mötesplats kan den också radikalt förbättras som regional mötesplats. Flera träffpunkter vid kollektivtrafikentréer likt nuvarande Ryssgården tillkommer i den nya strukturen, till exempel invid Katarinahissen, Katarinaparken samt kajen nedanför parken. Slussen har stor potential att bli en viktig handelsplats givet närheten till Södermalms huvudgator Götgatan och Hornsgatan och stadens näst största kollektivtrafiknod.

I framtiden Slussen prioriteras tillgängligheten till vattnet och de fria vattenytorna men det finns också plats för evenemang etc. Närheten och det naturliga sambandet med Skeppsbron ger också möjligheter att utvidga evenemangen på Skeppsbron till Slussens kajer. Slutligen utgör läget i landskapet och utsikten över vattnet en av Stockholms starkaste attraktioner som kan locka både lokalt boende och besökare till Slussen. Slussen kan därmed utvecklas till Stockholms främsta utsiktsplats och samtidigt kombinera detta med det mesta en attraktiv stadsmiljö kan erbjuda.

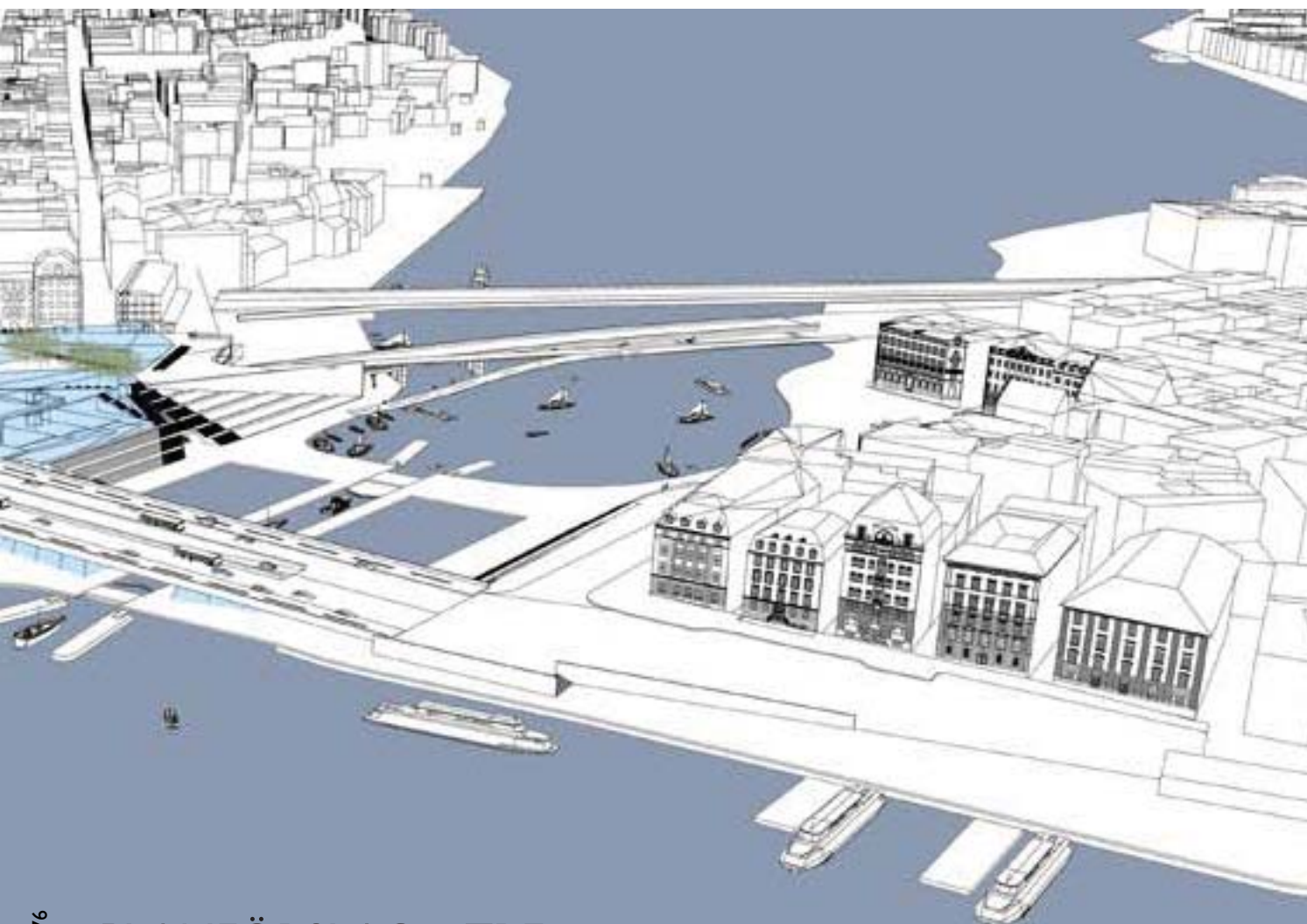


1 Sociotopkarta som visar vistelsevärden och funktioner i befintliga Slussen.

2 Sociotopkarta som visar vistelsevärden och funktioner i framtida Slussen.



Flygvy över Slussen.



PLANFÖRSLAG – TRE BÄRANDE FUNKTIONER

Planförslaget finns beskrivet i sin helhet i dokumentet Planbeskrivning, som är en del av planhandlingarna. Här nedan redovisas endast de tre bärande funktionerna från vilka planförslaget är format.

TRAFIK

Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas

Slussen idag är en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att knappt halva anläggningens kapacitet nyttjas. Framtidens Slussen dimensioneras utifrån trafiksituationen 2009 avseende biltrafik samt med utökad kapacitet för gående och cyklister samt för kollektivtrafiken. Detta innebär att trafikplaneringen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik samt att plats frigörs för nya offentliga rum och nybyggnation.

Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafiktensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och Nacka- och Värmdöbussar. Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla stan, passerar dagligen nästan 300 000 resenärer med gröna och röda tunnelbanelinjerna. I framtiden kommer en ny bussterminal byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka- och Värmdöbussar, stadsbussar, Saltsjöbanan, eventuell framtida spårvagn och båttrafik. Miljön blir attraktiv och trygg, här finns service och miljön är enkel att orientera sig i. Till Slussen ska det vara enkelt och självklart att ta sig till via kollektivtrafik eller till fots och cykel.



VATTEN

Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen

En av de stora kvaliteterna i Slussen är självklart närheten till vattnet. Stockholms innerstad är en unik miljö där urbanitet samspelar med skärgårdslandskapet. Människor, flöden och trafik i samspel med vattenrum och stadens historiska lager ger Slussen mycket speciella och unika förutsättningar. Vattnet blir en viktig del av Slussen i framtiden. Slusstorget mellan Södermalm och Gamla stan, där vattnet utgör torgytan och med slussrännan som central funktion, ges en framträdande plats. Vattnet blir Slussens hjärta kring vilka befintliga och nya funktioner samlas.

Översvämningsriskerna i Stockholm och runt Mälaren är stora. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenståndet blir för lågt i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen anpassas till att minska översvämningsriskerna runt Mälaren, för att säkra dricksvattnet för ca 2 miljoner människor samt mot för låga vattenstånd på grund av framtida klimat. Nu aktuell detaljplan ger endast fysiska förutsättningar att bygga en anläggning för att klara den ökade avbördningen. Själva frågan om den ökade avbördningen och de frågor som följer med denna omfattas i ett separat arbete som Stockholms stad driver parallellt med detaljplanen.

STADSLIV

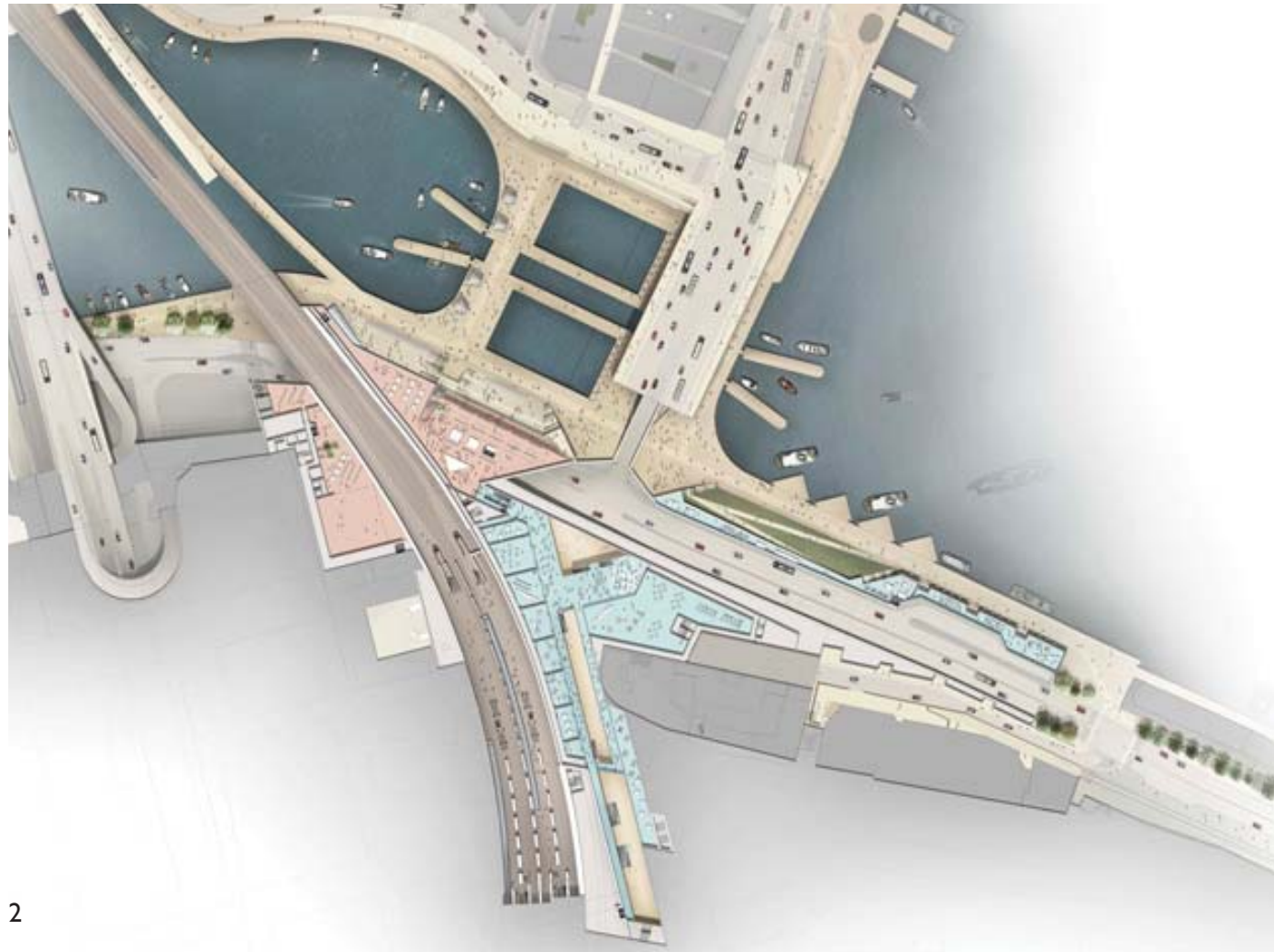
En attraktiv, trygg och levande del av Stockholm

Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk målpunkt och vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. Här finns möjligheter att skapa en mötesplats vars like inte finns i Stockholm och som också har få motsvarigheter i ett internationellt perspektiv. Slussen ska i framtiden locka till upplevelser och vistelse och detta kan uppnås genom att platsen gestaltas med intressanta torg och en park, gator och kajer samt inslag av publika verksamheter i de föreslagna byggnaderna. Slussen ska i framtiden vara en dynamisk, mångfunktionell och vacker plats där stockholmarna och besökare i staden har en självklar plats.

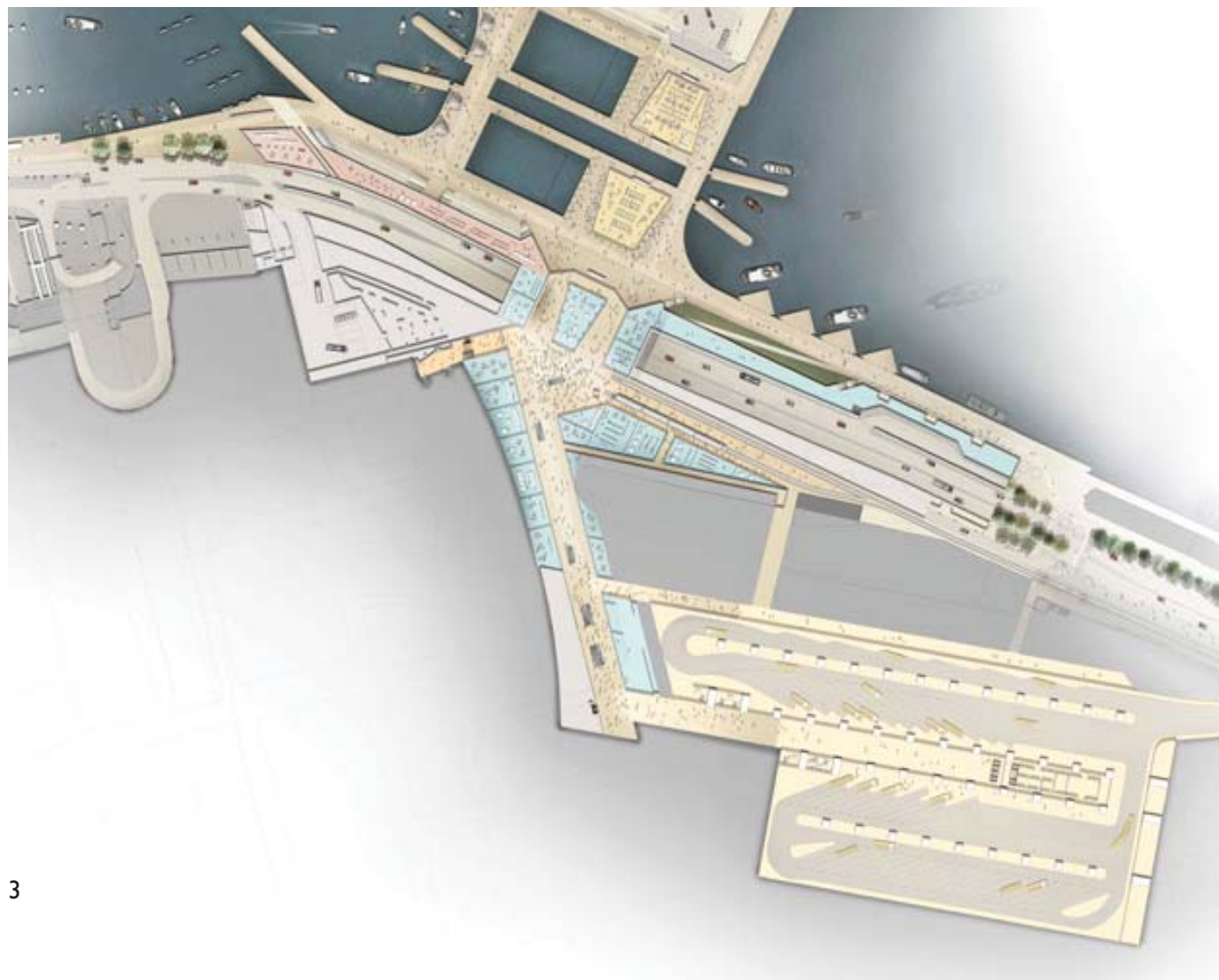
1 Torgplan.

2 Mellanplan.

3 Kajplan. Bussterminalen som redovisas i nedre högra hörnet är ett utkast, dvs. denna redovisning behöver inte vara det slutgiltiga. Bussterminalen behandlas i ett separat detaljplaneärende, Dnr 2011-01580-54.



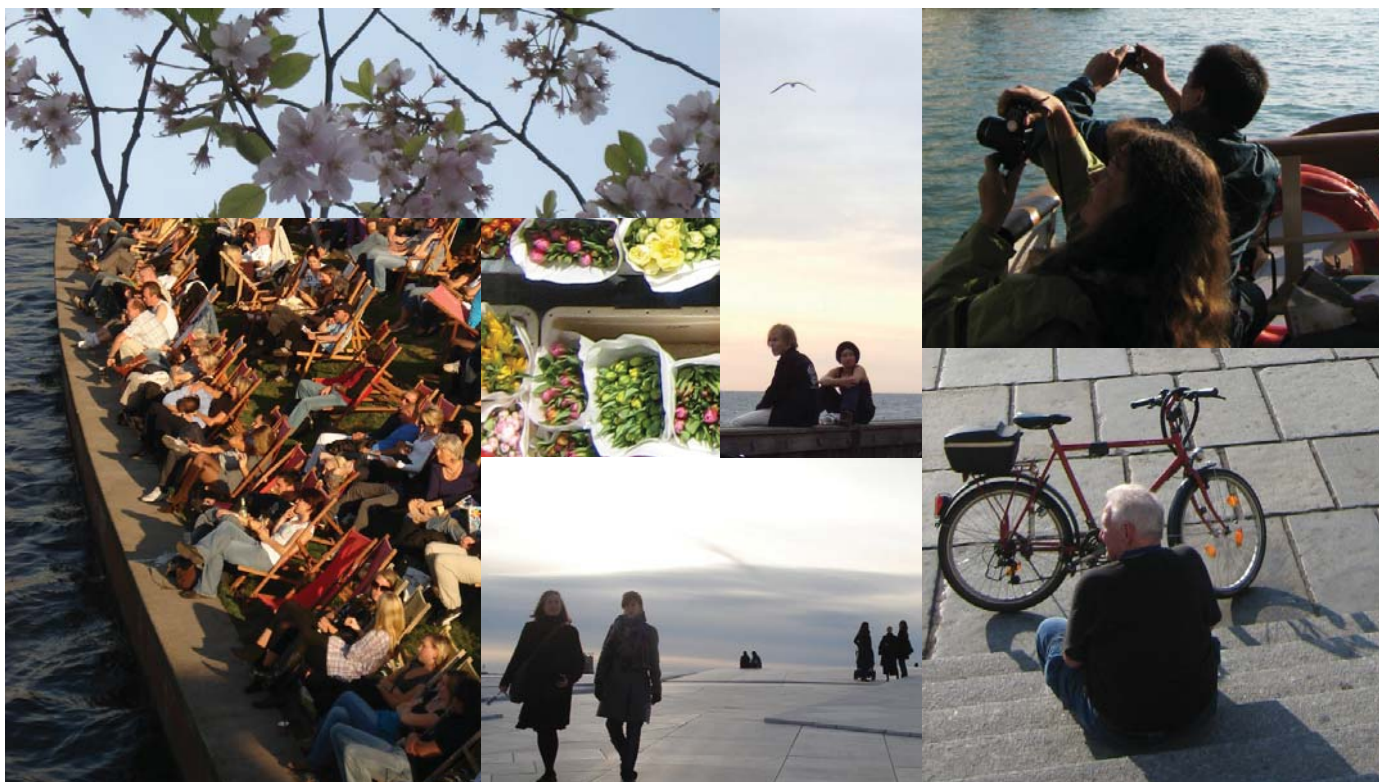
2



3

I detta kapitel redovisas ambitioner kring de offentliga rummen i framtida Slussen. Variationsrika och attraktiva offentliga rum är en bärande del i förslaget till ny gestaltning av Slussen. Här finns torg och gator, park, kajer, bryggor och terrasser. Gestaltningsprogrammet redovisar översiktligt idéer kring funktion och karaktär på dessa platser. I det fortsatta arbetet ska dessa preciseras och utvecklas.

OFFENTLIGA RUM



RIKTLINJER FÖR DE OFFENTLIGA RUMMEN

Nya Slussen är ett led i Stockholms utveckling mot en stad där gående och cyklister prioriteras. Genom att 30-talets trafikapparat med bilen i fokus rivs och ersätts kan Slussen istället formas för offentliga rum med fokus på vistelsekvalitéer och generösa rörelsestråk för gående och cyklister.

Slussen har alltid varit en plats där människor möts, på väg genom staden eller för sin verksamhet på platsen. En knutpunkt som trafikens och handelns behov genom historien har format på olika sätt. Runt kajer, slussrännor, torg och gator har bebyggelsen skapat små och stora platser och fyllt Slussens närområde med olika innehåll. Formerna har varierat men huvudkaraktären av tät mötesplats har bestått.

Slussen är en länk mellan viktiga stråk i Stockholms innerstad, men de offentliga rummen på Slussen är också närområde för ett stort antal boende och arbetande på Södermalm och i Gamla stan.

Närheten till vattnet är en självklar del av Slussens karaktär. Landskapets geologiska historia ger unika förutsättningar. Förkastningsbranten utmed Södermalm och den nordsydliga åsen är inte bara själva orsaken till Stockholms uppkomst. Idag ger de dess invånare och

besökare chansen att uppleva stora delar av den centrala staden och dess unika vattenlandskap från naturliga utsiktsplatser.

Nivåerna skiljer ut olika platser inom Slussen; kajerna och området kring Slussrännan vid vattnet och platserna på Söder drygt tio meter högre upp. Att länka nivåerna har alltid varit en huvuduppgift för de offentliga rummen på Slussen.

I förslaget till ny utformning av Slussens offentliga rum är fokus på de gående och cyklande. Ett antal olika platser med skilda karaktärer utvecklar Slussens roll som knutpunkt för transporter och centrala stråk i staden. Närheten till vattnet och landskapets geologiska grundförutsättningar ger offentliga platser stora vistelsevärden.

En attraktiv miljö för gångtrafikanter kännetecknas av trygghet, komfort och intressanta upplevelser. Huvudstråk ska vara befolkade, överblickbara, väl belysta och ha gott om entréer till anslutande bebyggelse. Trafiksäkerhet ska prioriteras i gestaltningen.

Rymlighet, det vill säga frånvaron av trängsel, ska säkerställas genom breda gångbanor längs huvudstråk,

både utomhus och under mark i terminalområdena samt välplanerade cykelbanor med tillräcklig bredd. Det ska vara lätt att röra sig dit man vill utan att behöva ta omvägar som upplevs som onödiga och krångliga. Detta behöver inte betyda kortaste vägen, men rörelser ska kännas logiska och självklara.

Sittmöjligheter ska erbjudas längs långa gångstråk samt vid utsiktsplatser, kajer och torg. Övrig möblering, som skräpkorgar, cykelställ och cykelpumpar, är också viktig för fotgängarnas och cyklisternas komfort i stadsrummet.

På Slussen är höjdskillnaderna en stor utmaning ur tillgänglighetssynpunkt. Tillgängligheten mellan torgnivå och kajnivå kommer att behöva säkerställas genom hissar och rulltrappor.

Lokalklimatet är viktigt att beakta i gestaltningen. Soliga platser som Munkbron har en naturlig attraktivitet som ska tas till vara medan andra är mer utsatta för vind.

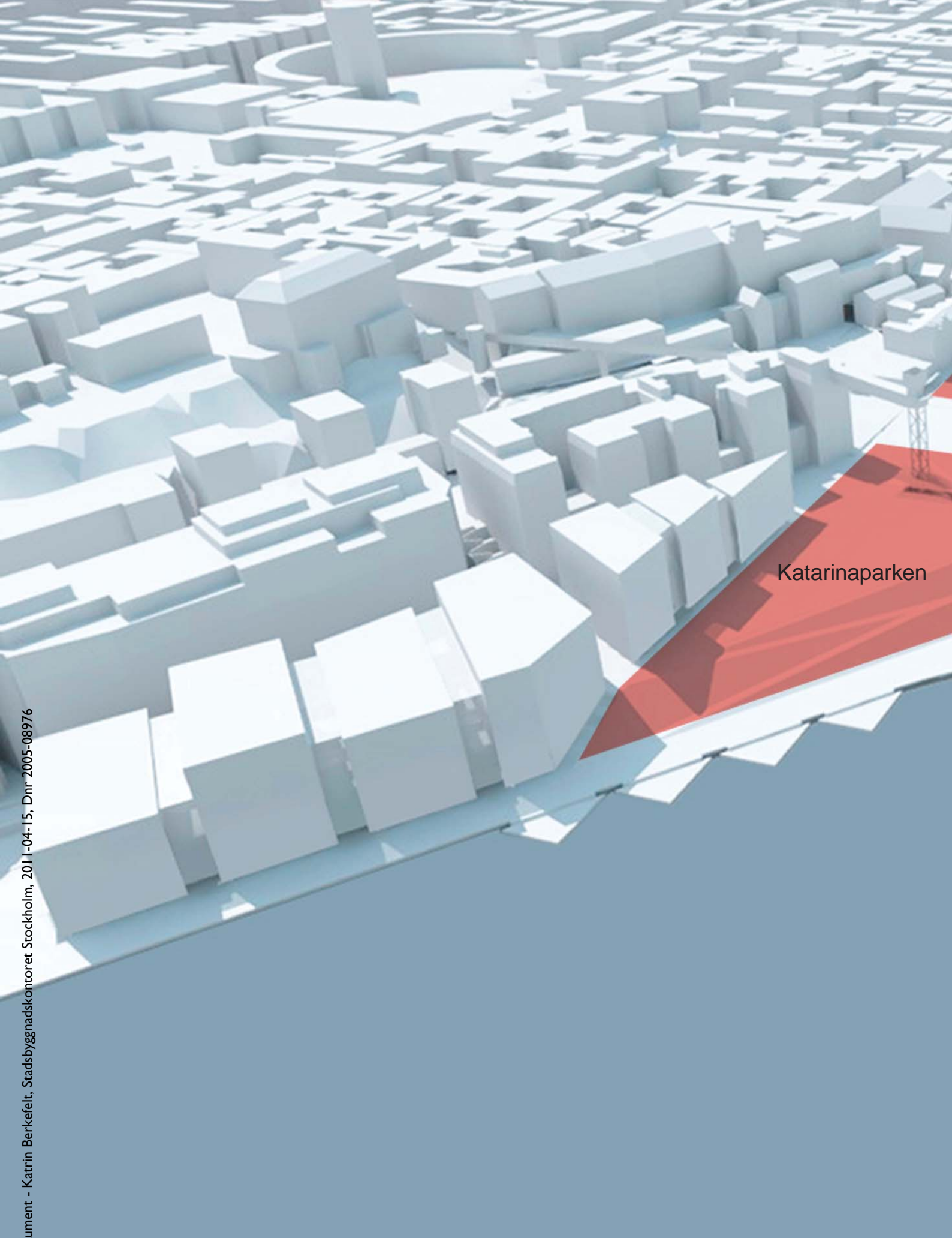
Slussen kan erbjuda både befintliga, utvecklade och helt nya upplevelser längs huvudstråken: exponerad slussning, unikt stadslandskap, torghandel, grönska och

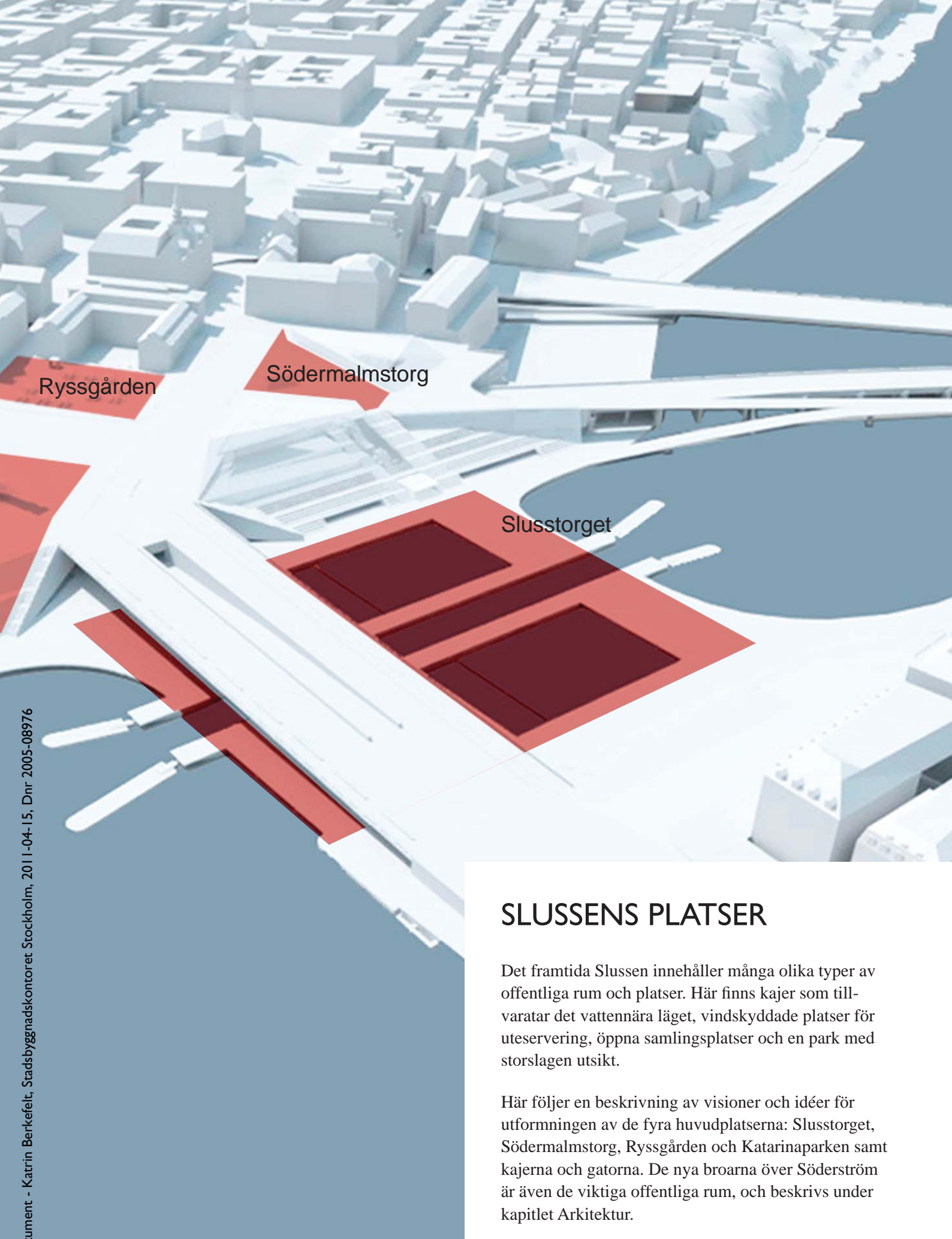
folkliv. Upplevelser som berikar Slussen som effektiv, komfortabel och attraktiv passage, samtidigt som de ger platsen stora vistelsekvaliteter.

Slussen är en offentlig plats med stort värde för Stockholm. Nya Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk vistelseplats med spännande innehåll och elegant gestaltning i ett unikt läge på historisk mark.

De offentliga rummen utgör grunden för Slussen som en attraktiv plats i staden. Deras utformning ska därför ges högsta prioritet med höga krav på såväl planering och utformning som kvalitet i material och utförande. Möjligheterna till variation i karaktär och skala tas om hand.

Konst är ett betydelsefullt inslag i stadens offentliga rum. I framtida Slussen ska den nya offentliga konsten behandlas som en integrerad del i stadsbyggandet. Ett övergripande program för offentlig konst ska utarbetas tillsammans med Stockholm Konst.

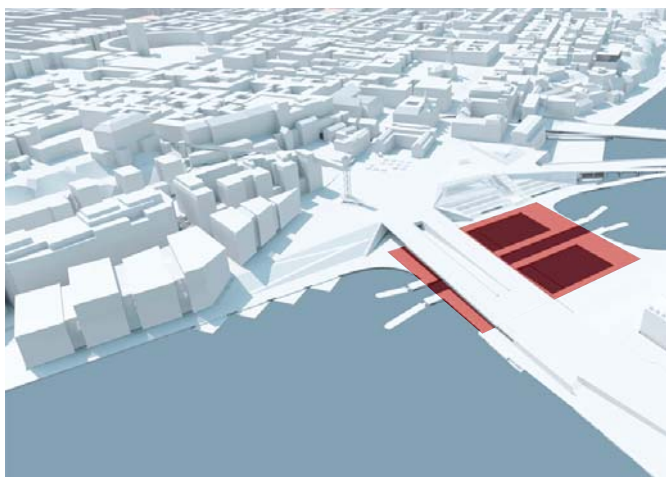




SLUSSENS PLATSER

Det framtida Slussen innehåller många olika typer av offentliga rum och platser. Här finns kajer som tillvaratar det vattennära läget, vindskyddade platser för uteservering, öppna samlingsplatser och en park med storslagen utsikt.

Här följer en beskrivning av visioner och idéer för utformningen av de fyra huvudplatserna: Slusstorget, Södermalmstorg, Ryssgården och Katarinaparken samt kajerna och gatorna. De nya broarna över Söderström är även de viktiga offentliga rum, och beskrivs under kapitlet Arkitektur.



Slusstorget

- *livet kring vattnet*

Slusstorget är framtida Slussens centrala plats vid vattnet kring slussrännan. Slusstorget är en del av vattenrummet vid Söderström.

Visionen för Slusstorget är en vistelseplats med vattnet i centrum. Många delar av Slussen erbjuder utblickar över vatten ovanifrån – vid Slusstorget erbjuds närkontakten. Slusstorget är också en del av viktiga stråk mellan Gamla stan och Slussen.

Slussrännan och det skådespel som slussningen utgör blir platsens självklara centrum och attraktionspunkt. Men Slusstorget är också en plats för planerade aktiviteter och evenemang av annan publik karaktär. Hela eller delar av platsen är också solbelyst under en stor del av dagen vilket innebär kvaliteter vid utevistelse.

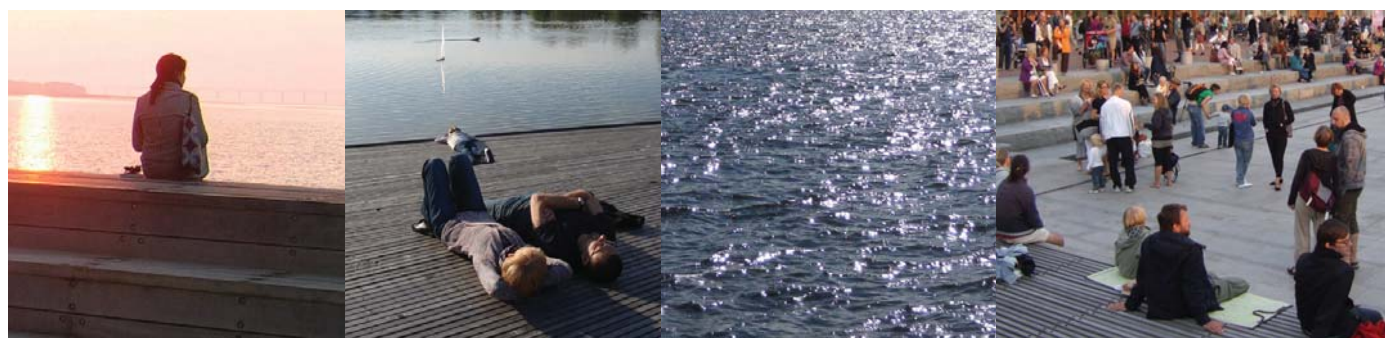
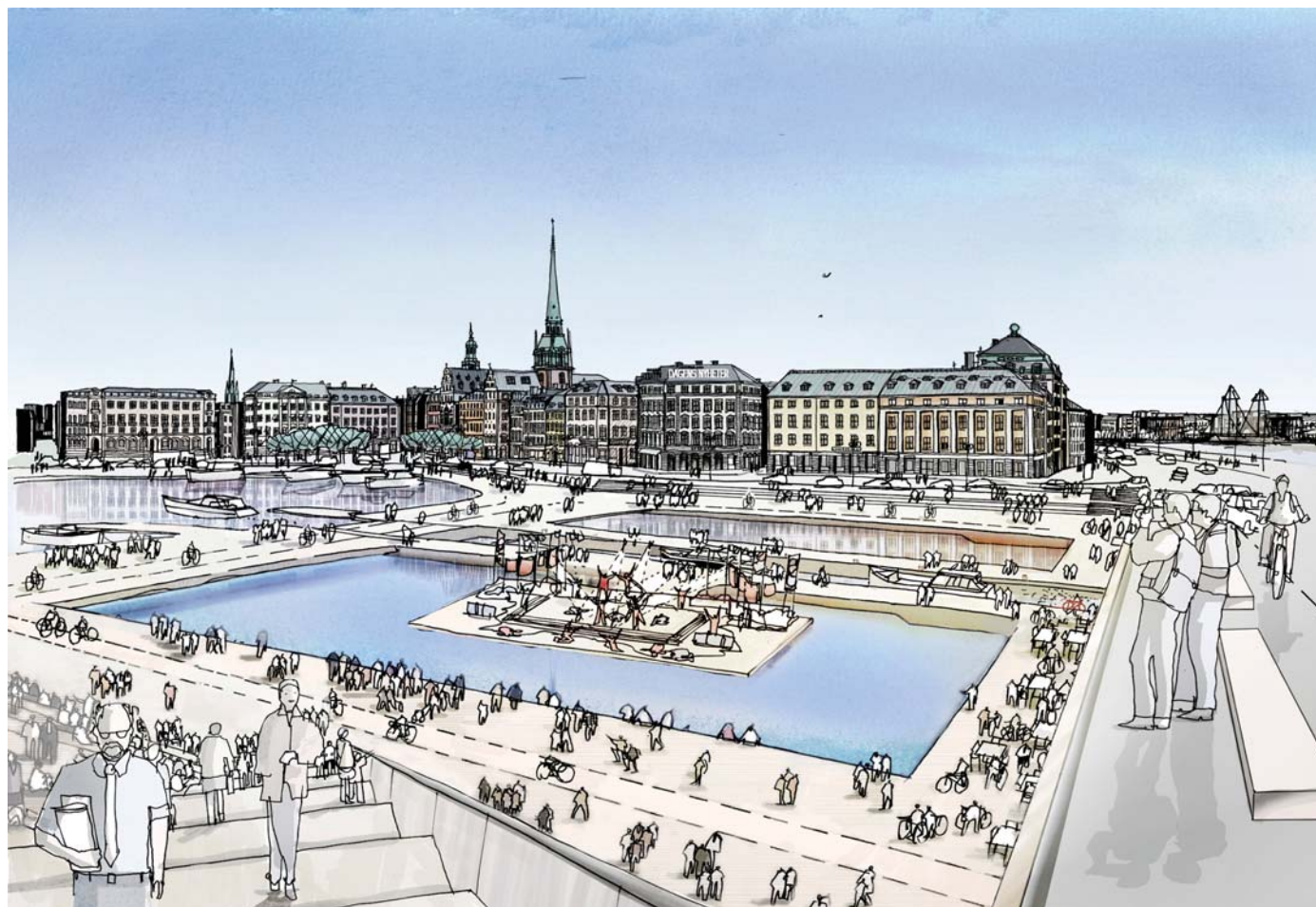
Slusstorget byggs upp av låga broar som förbinder kajerna vid Munkbron med kajerna på Södermalm. Under broarna ska Mälarens vatten kunna strömma fritt. Mellan de låga broarna bildas två öppna, rektangulära vattenspeglar: här syns nivåskillnaden mellan Mälaren och Saltsjön, en poängtering av hur viktig funktion Slussen/

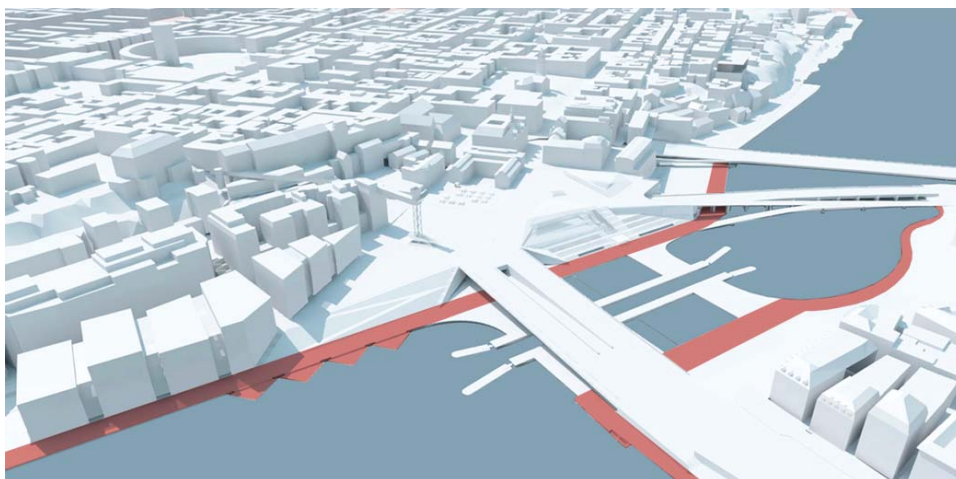
Söderström har för hanteringen av vattnet från Mälaren. De breda lågbroarna ger plats för vistelseytor och sittplatser i bra väderstreck. Gång- och cykelbanor på lågbroarna binder ihop stråk över slussrännan.

I öster avgränsas Slusstorget av den nya huvudbron. Lokaler under bron får ett mycket attraktivt läge för restaurang- och kaféverksamhet som kommer att spela en central roll för Slusstorgets offentliga rum. Kring de nya lokalerna skapas generösa ytor för vistelse i bra solläge.

Mot Gamla stan gränsar platsen mot södervända, sittbara trappor utmed Munkbrokajen. Mot Södermalm kopplar Slusstorget till terrasserna och den centrala publika byggnaden i C1-kvarteret.

Slusstorget karaktäriseras av vattenytor och broarnas ytmaterial där inslag av trä har en given plats för att skapa goda sittmöjligheter. Kajerna behåller sin tyngd med sten som dominerande material. Möblering för att ta tillvara de goda vistelsevärdena liksom säkerhet kring strömmande vatten är självklara teman för den fortsatta utformningen av Slusstorget.





Kajerna

- för stråk och vistelse

Stockholms kajer är attraktiva stråk att röra sig längs med. De är stadsbebyggelsens gränser mot vattnet, förstärkta för att stå emot erosion och byggda för den verksamhet som mötet mellan stad och vatten ger upphov till. De är tydliga kanter av det fundament som staden vilar på: Stockholms öar.

Visionen för kajerna inom Slussen är att de förutom självklara stråk också ska vara attraktiva platser för vistelse. Närbakkontakten med vattnet, goda solvärden och fria utblickar utnyttjas. Kajerna förbinds till sammanhängande stråk för gående och cyklister utmed vattnet.

Kajerna behåller sin karaktär av tyngd, byggda av gedigna och hållbara material. Natursten i olika former, från smågatssten till tunga block och hällar, är ett naturligt inslag. Kajerna kompletteras med möblering för stråk och vistelse.

Södra och norra Slusskajen

Kajerna kring Slusstorget byggs för att ge plats för många människor att sitta och ta del av det som utspelas på Slusstorget. På Gamla stansidan terrasseras höjd-

skillnaden upp mot Munkbron till en sittbar södervänd terrass. På Södersidan ingår terrasseringen som en del av den centrala byggnadens utformning. Båda kajerna rymmer även cykelstråk.

Munkbrokajen

Munkbrokajen är redan idag, tack vare sitt södervända vattenläge i närheten av Gamla stan, en av de trivsammaste lokala mötesplatserna kring Slussen. Denna kvalitet tillvaratas och utvecklas i framtidens Slussen där Munkbrokajen blir en del av vattenområdet kring Slusstorget. Kajen breddas och blir en rymligare plats för urban rekreation.

Det attraktiva läget motiverar en mer intensiv möblering än på övriga kajer med mer sittvänliga material. Platsen gestaltas så att den ingår som en del av kajerna. Möbleringens utformning, övergången från solid kaj till lågbro liksom anslutningar till Kornhamstorg och Mälartorget är viktiga gestaltungsfrågor i det fortsatta arbetet.

Skeppsbrokajen

Skeppsbron är idag ett viktigt och välanvänt rekreations- och evenemangsstråk i Stockholm. Den befintliga Skeppsbrokajen justeras i läge i den södra delen där huvudbron ansluter men förändras i övrigt inte. Däremot får den stärkt koppling till Södermalm via den östra

lågbron som ger en direkt förbindelse med Stadsgårdskajen och entrén till kollektivtrafiken.

Stadsgårdskajen

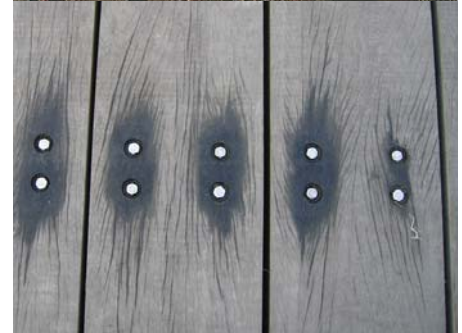
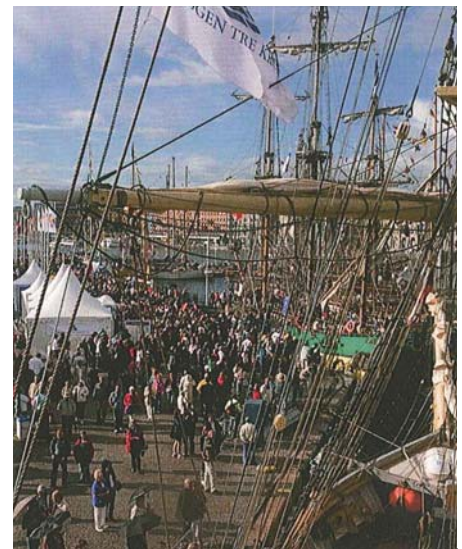
Stadsgårdskajen är norrvänd och kommer att vara viktigare som stråk än som vistelseyta. På Stadsgårdskajen leder ett cykelstråk från Slussen österut och utmed Stadsgårdskajen ligger ny bebyggelse med entréer från kajen. Här landar också Katarinaparkens terrasser och trappvägar från torgnivån. Färjeterminalen och Fotografiska museet är viktiga inslag på Stadsgårdskajen. Möjlighet för båtar att lägga till kommer att berika miljön på Stadsgårdskajen liksom ett möjligt cykelgarage i centralt läge under Katarinaparkens terrasser.

Mälarkajen

Söder Mälarstrand ansluter till Slussen via gång- och cykelstråk på kajen under Centralbron och tunnelbanans bro. Förbindelsen med torgnivån skapas genom trappor i Götgatans förlängning och ramp till den nya bron utmed tunnelbanan.

Målpunkterna i den västra delen av kajen är få, och vistelsekvalitéerna mindre än på de södervända kajerna. Däremot är den en viktig del av gång-, cykel- och motionsstråk. Här finns i framtiden möjlighet att angöra med tur- och reguljärtrafikbåtar, på samma sätt som vid Stadsgårdskajen.

Ytorna under Centralbron och tunnelbanebron riskerar att upplevas som otrivsamma och kräver därför extra omtanke vad gäller utformning och belysning.





Södermalmstorg – *en urban scen*

Södermalmstorg ligger i korsningen mellan Götgatan och Hornsgatan – Södermalms viktigaste gator. Det är en befintlig plats som får ny form av nya, lätta byggnader och bättre förutsättningar att fungera som ett aktivt, levande torg i framtidens Slussen.

Visionen för Södermalmstorg är en livfull plats för vistelse, där verksamheter i de nya byggnaderna samspelar med utemiljön genom fasader med stor transparens. En plats där förbipasserande bjuds på upplevelser genom inblickar och där inomhusmiljön i de nya byggnaderna får atmosfär genom stark kontakt med torget och stadspulsen utanför.

Verksamheter i byggnaderna samspelar med torget oavsett om det handlar om kaféers och restaurangers uteserveringar eller andra publika verksamheter som utställningar, uppträdanden etc. Södermalmstorg kan bli en urban scen i staden, en permanent plats för tillfälliga händelser.

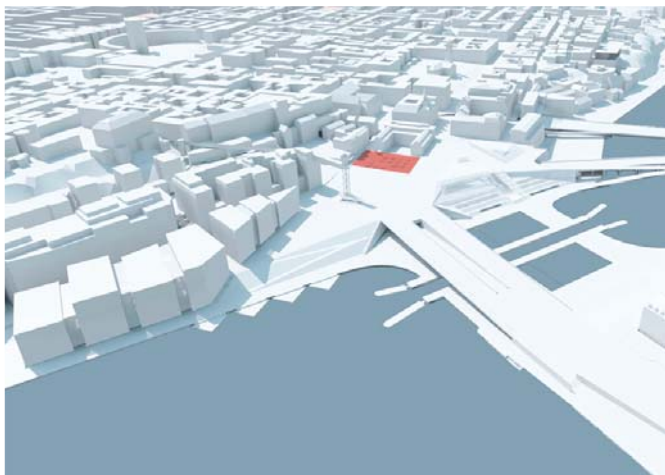
Vegetation i form av träd blir ett viktigt inslag på Södermalmstorg. En ordnad trädrad utmed Götgatan

övergår i en friare trädplacering på torgytan mellan de nya byggnaderna.

Utformningen av torgytan ska präglas av enkelhet och generalitet. Här ska olika verksamheter kunna ta plats. Stråken längs fasaderna ges gott om utrymme för att rymma såväl stora gångflöden som uteserveringar. Mellan stråken bildas en triangelformad torgyta som kan användas för olika mindre evenemang.

Utmed Hornsgatan gränsar torget mot busshållplatser. Att gestalta gränsen mot Hornsgatan är en viktig del i den fortsatta utformningen liksom ambitionen att integrera Götgatans förlängning med dess befintliga verksamheter i den nya utformningen av Södermalmstorg.





Ryssgården – mötesplatsen i mitten

Ryssgården ligger mellan Hornsgatan och Katarinavägen, Stadsmuseet och tunnelbaneuppgång Slussen. Detta livliga, befintliga torg kommer till stor del att behålla sin nuvarande utformning. Däremot gör förändringarna av de angränsande offentliga rummen att torget sätts i ett delvis nytt sammanhang med busshållplatser på Katarinavägen i samma marknivå och starka, gröna inslag av träd på såväl Södermalmstorg som i den nya Katarinaparken.

Visionen för Ryssgården är en fortsatt livlig mötesplats med inslag av torghandel, där kopplingarna mot Södermalmstorg och ut mot Saltsjölandskapet utvecklas. Viktiga utblickar från denna centrala del av Slussen bevaras.

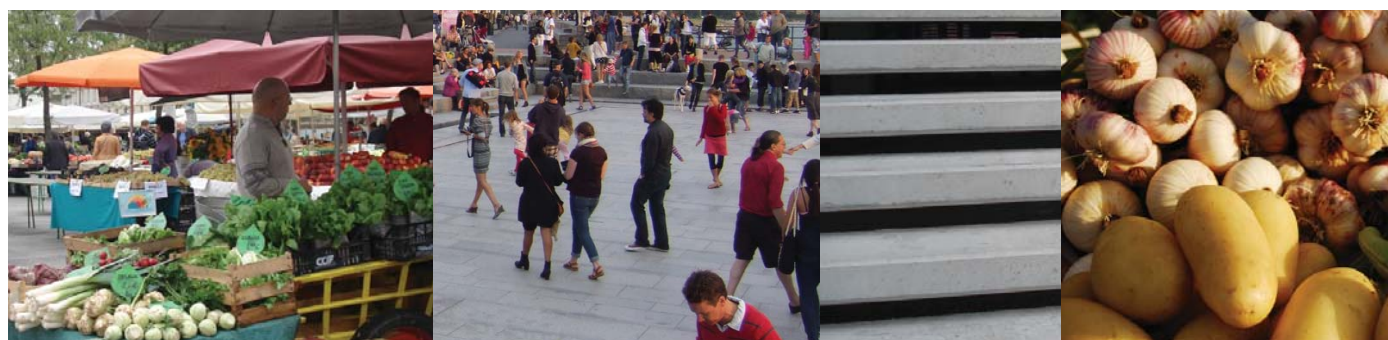
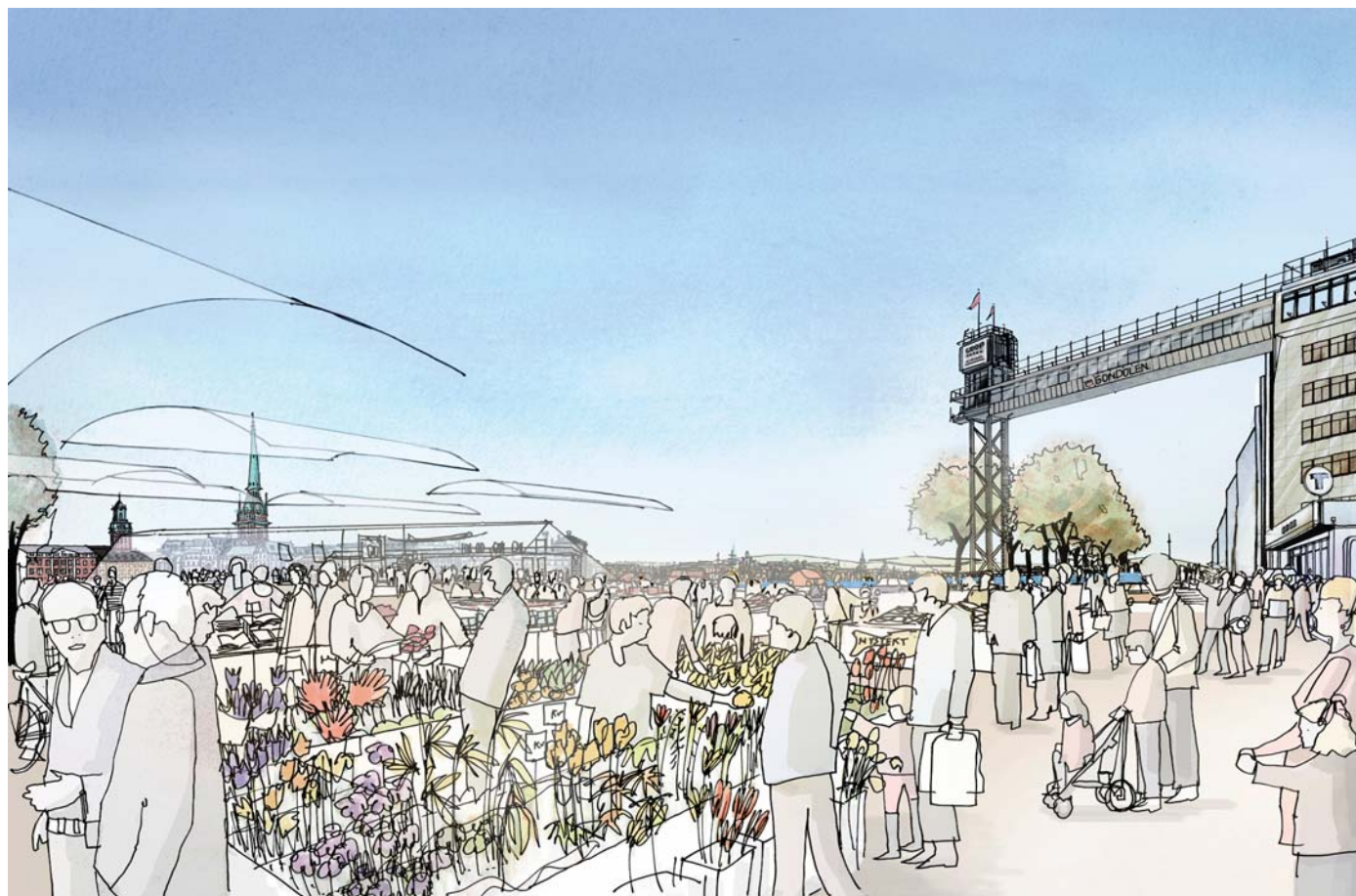
Torghandeln blir kvar, men grupperas mer samlad för att säkerställa tillräckligt utrymme för passage till bussar och omgivande platser. Kopplingen till Södermalmstorg förstärks genom att höjdskillnaden mot Hornsgatan utnyttjas för ramp, trappa och mur som tar tillvara såväl behovet av enkel passage som det goda vädersträcks-

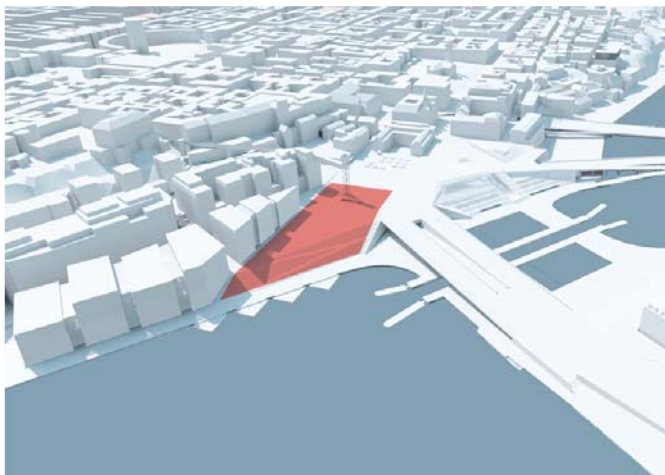
läget för attraktiva sittplatser. Kopplingen mot Katarinaparken sker genom en bred gångpassage över Katarinavägen i förlängningen av Peter Myndes backe. Här värnas också den fria sikten mot Saltsjön.

Med den överbyggda Stadsgårdsleden och den nya Katarinaparkens utformning blir Ryssgården början på en axel från Stadsmuseet ut mot vattnet, en axel som gradvis förändras; från Ryssgårdens intensivt befolkade urbana mötesplats via den fria torgytan runt Katarinahissen och Katarinaparkens öppna gröna ytor till stillsam stiliserad natur i terrasserna som tar upp höjdskillnaden mellan park och kaj.

Stadsmuseets gård, med sitt läge alldeles i anslutning till men avgränsat från det intensiva stadslivet, är en resurs som kompletterar Ryssgården

Ryssgårdens nya, starkare samband med de angränsande offentliga rummen motiverar en materialhantering och möblering som signalerar att platserna hör ihop. Utformningen av detta samt kopplingarna mot omgivande platser är viktiga delar av den fortsatta utformningen.





Katarinaparken – *park med panorama*

Katarinaparken är en helt ny plats som skapas i och med framtidens Slussen när Stadsgårdsleden byggs över. Från Katarinahissen ut mot Saltsjön skapas en ny parkyta som avslutas i terrasser som landar på Stadsgårdskajen.

Visionen för Katarinaparken är en grönskande och blommande park där utsikten mot det omgivande landskapet med Gamla stan, Skeppsholmen och Saltsjöns vattenytor ger platsen rymd och karaktär. Katarinaparken blir det tydligaste gröna inslaget på Slussen och den plats som tydligast tillvaratar Slussens unika landskapskvaliteter med överblick och utsikt. Parken blir också en viktig grön del av Slussens nya front mot vattnet.

Parken ska bjuda in till vistelse. Här ska finnas gott om möjligheter att slå sig ned, såväl på användbara gräsytor som på bänkar i bra väderstreck. Höjdskillnaden mot kajen och vattnet ska utnyttjas för att skapa vistelseplatser med unika utsiktskvaliteter.

Katarinaparken blir betydelsefull som närpark för boende och arbetande i södra Gamla stan och norra

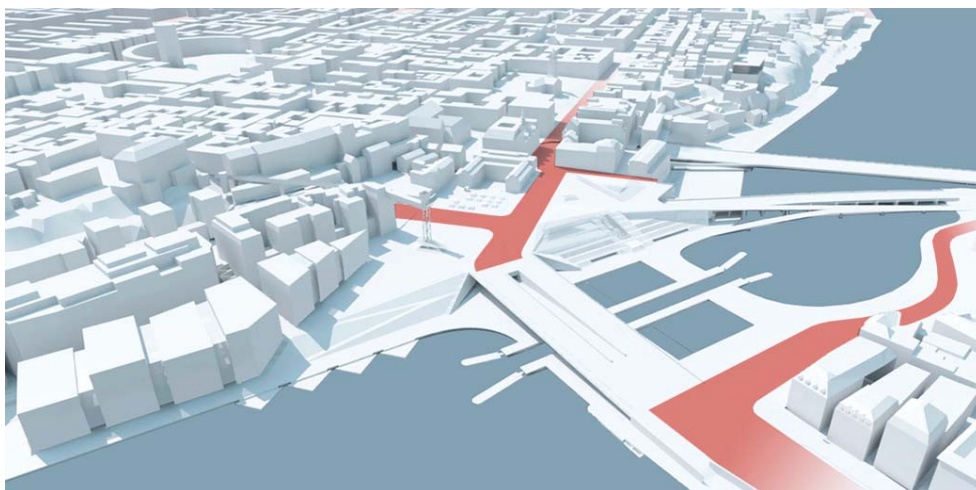
Södermalm men också som attraktion för besökare till Slussen.

Katarinaparken sluttar svagt mot norr och öppnar på så vis upp kontakten med vattenytorna i Saltsjön. Parken formas kring en öppen gräsyta som ger gott om möjlighet till aktivitet och lämnar fri utsikt mot Saltsjölandskapet. Runt om den centrala ytan skapas sittplatser av olika karaktär.

Stora träd ger platsen tydliga, rumsliga parkkvaliteter. De kan bygga ett bryn med attraktiva sittplatser och platser för lek. Blommande träd och planteringar med blommande perenner kompletterar parken med sinnliga trädgårdsupplevelser. Konst kan bli en integrerad del av parkens gestaltning som ger Katarinaparken kvaliteter av ytterligare en dimension.

Utmed angränsande nya bebyggelsekvarter finns möjlighet till uteserveringar i bra kvällssolsläge med direktkontakt med parken.





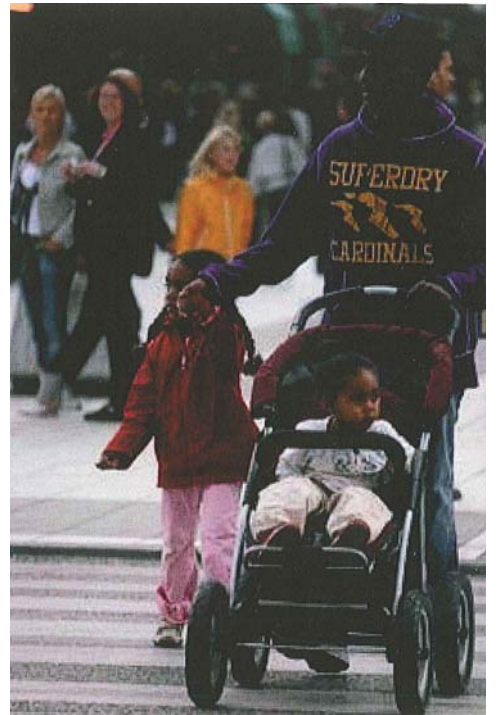
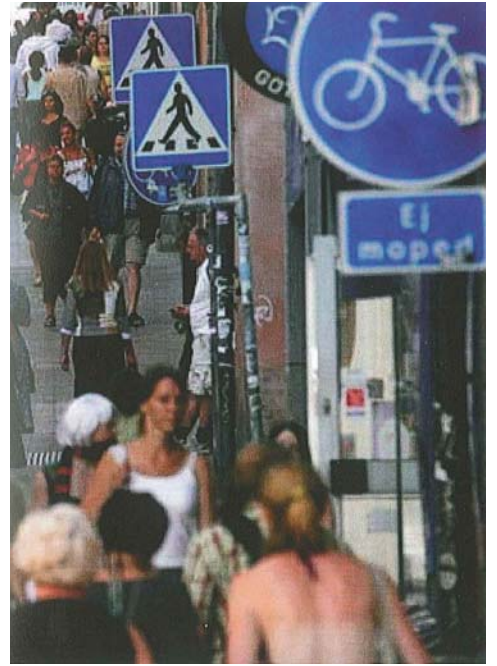
Gatorna

- trafik på platsens villkor

Slussens gator är viktiga delar av stadens gatunät och de ska formas i det sammanhanget. Men de är också en viktig del av de offentliga rummen inom Slussen. Inte minst gäller det Hornsgatan och Katarinavägen inom Slussen. Dess utformning måste påverkas av överordnade idéer om platsernas karaktär. Det betyder inte att avkall ska göras på relevanta funktionella trafikkrav och driftskrav men lösningen i detalj kan anpassas till intilliggande ytor.

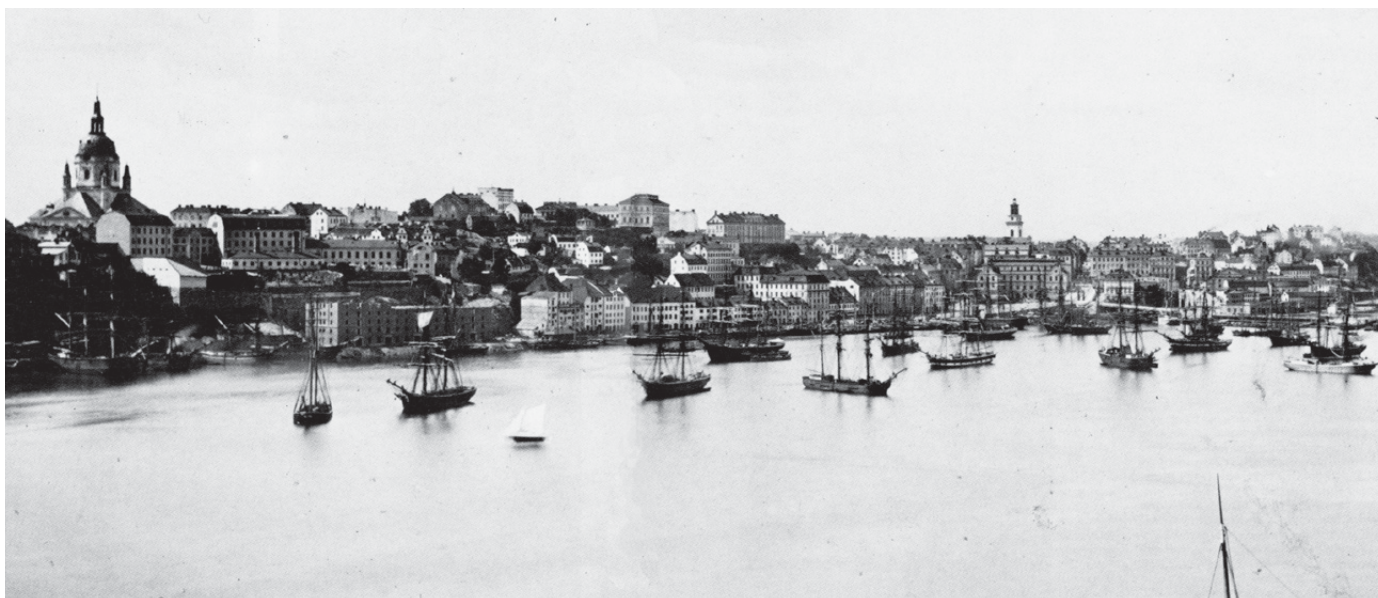
De trafiktekniska lösningarna på Slussen behöver alltså studeras noga i den fortsatta detaljutformningen av gatorna för att integrera dessa i stadsrumsgestaltningen. Detta gäller material på körbanor, kantstenars utformning och linjeföring, kollektivtrafikhållplatsernas möblering i form av skärmtak, räcken etc., samt skyltning.

Särskild omsorg ska läggas på säkra passager för gång- och cykeltrafik. Förhöjda korsningar kan provas för att binda ihop viktiga stråk t.ex. över Hornsgatan i Götgatan förlängning och över Katarinavägen vid tunnelbaneuppgången.



Offentliga platser, byggnader och broar bildar tillsammans med landskapet en helhet – en stadsdel. I detta kapitel redovisas ambitioner för bebyggelsens arkitektur och gestaltning. Nya tillägg i vår tids anda med platsen och dess historia som utgångspunkt och inspiration.

ARKITEKTUR



1

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Slussen har utvecklats under många århundraden till att bli en komplex knutpunkt i Stockholms stadsväv. Den utgör en viktig koppling mellan norr och söder, öst och väst, salt och sött.

Huvudgreppet i förslagens arkitektur är att utveckla platsens potential och dess unika läge samt att återskapa kopplingen mellan staden och vattnet. Slussen har utvecklats genom århundradena i relation till platsens strategiska läge och vattnets funktionsmässiga betydelse i relation till de med tiden ständigt förändrade behoven.

Den första slussen byggdes 1642. Den underlättade för den växande järnindustrin och platsen var den största järnexporterande hamnen i Europa. Under denna tid började Södermalm att bebyggas enligt 1600-talets rutnätsplaner. Stormaktstidens höga ambitioner för huvudstadens utveckling präglade byggnadernas utformning och de bästa arkitekterna anlätades. Stadsstrukturen är fortfarande tydligt avläsbar vid Södermalmstorg. 1641 öppnades ett ryskt handelskvarter – Ryssgården, på ungefär den plats där nuvarande Stadsmuseum ligger.

Stadsmuseum började byggas 1663 och inhyste ursprungligen kontor för export och handel m.m. Byggnadens storstilade arkitektur byggdes som

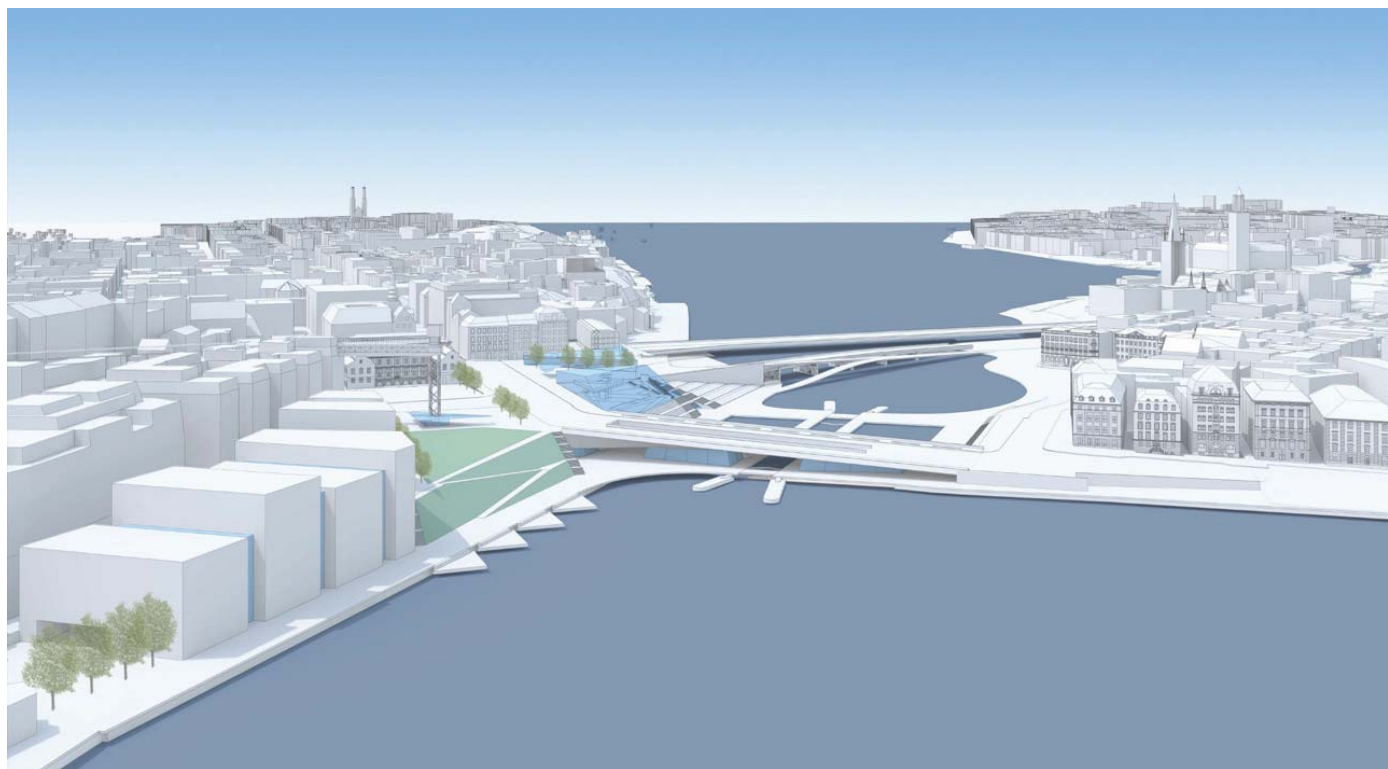
en förlängning av stormaktstidens expansion på Skeppsbron.

På 1700-talet kompletterades handelsplatsens bebyggelse med lokaler för järn- och pälsvaror, torghandel samt med verksamheter som var beroende av vattenkraft. Söder om själva slussen, i kvarteret Trehörningen, uppfördes en trehörnig byggnad med bodar på bottenvåningen och bostäder ovanpå. Träbyggnader ersattes allteftersom med byggnader av sten och tegel, ofta putsade. 1875 skedde utsprängningen av Stadsgårdskajen. Hamnen som stod klar 1891 byggdes ut och stenkajer och ny bebyggelse i sten ersatte de gamla hamnmagasinen och kajerna av trä.

På 1930-talet byggdes Slussen om till en trafikanläggning med bilarna som prioriterad funktion. En ambition i planförslaget är att lyfta fram vattnets framtida funktionella behov med skapandet av attraktiv stadsmiljö med fokus på de offentliga platserna.



2



3

1 Vy över Stadsgården 1860

2 Slussen 2010

3 Planförslaget

RIKTLINJER

Gestaltningen av Slussen är en viktig stadsbyggnadsuppgift och skapar goda förutsättningar för ett rikt stadsliv med ett samspel mellan landskap och bebyggelse, vatten och broar. Behoven av funktioner och vistelseytor, öppenhet och intimitet ska balanseras. De tre främsta utgångspunkterna för gestaltningen är vattnet, stadslivet och trafiken. De nya vistelseytorna vid vattnet med stor åtkomlighet till kajerna blir hjärtat i Slussen.

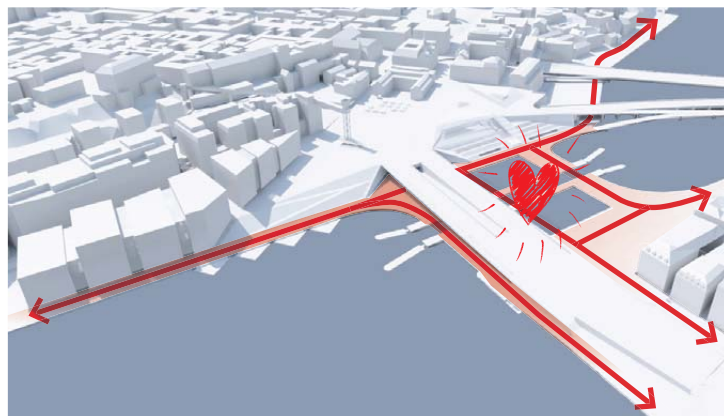
Den principiella trafiklösningen för fordonsförbindelsen mellan Gamla stan och Södermalm ligger fast alltsedan nybyggnadslösningen valdes som utgångspunkt för gestaltningen i plansamrådet.

Den starka nord-sydliga kopplingen markeras främst med huvudbron men också genom de låga broarna som förbinder de olika kajerna i Gamla stan och Södermalm.

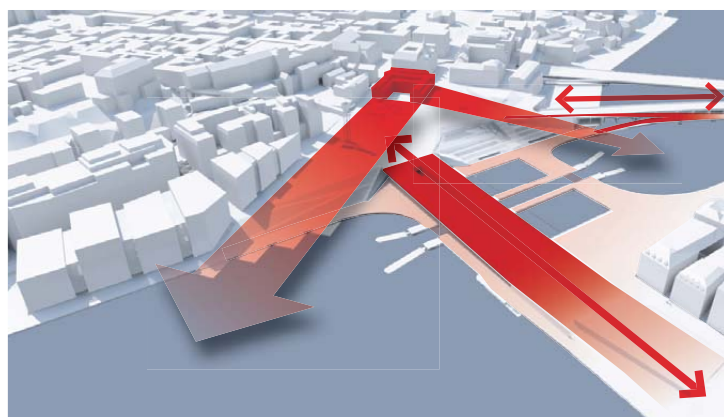
Fördelningen av byggnader, öppna platser med utblickar och gröna rekreationsytor är noga avvägd för att Slussen ska bli en attraktiv plats att vistas på samt upplevas positivt av förbipasserande. Den historiska utsikten från och vyn mot stadsmuseum förstärks i planen. Hänsyn till historiska värden, platsens topografi och människors behov av service och rekreation ingår som viktiga delar i gestaltningen.

Öppenheten på platsen behålls och den nya bebyggelsen förstärker rumsligheterna på torgytorna och i parken. Byggnaderna bildar ram till ett öppet triangelformat område som definieras i förlängningarna av Götgatan respektive Peter Myndes backe, där flera olika offentliga platser skapas. Inom detta område ligger Katarinahissen kvar men här placeras även två nya, solitära byggnader. Mot öster förstärks öppenheten mot Saltsjön med en ny park där den nya bebyggelsen förstärker parkens riktning.

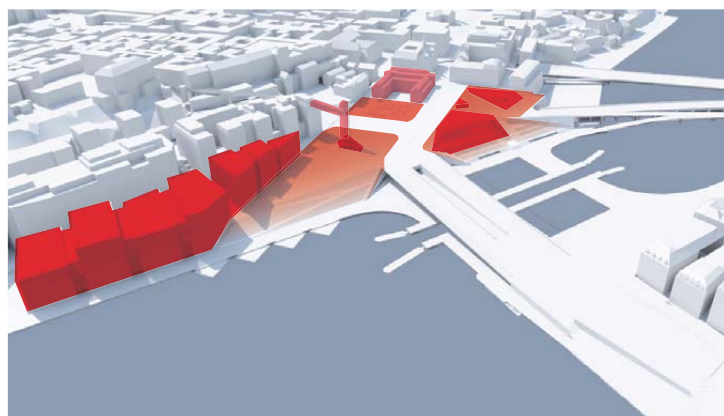
Gestaltningen ska även synliggöra att Slussen innehåller publika och kommersiella verksamheter även under torgnivån och på kajplanet nere vid vattnet.



1



2



3



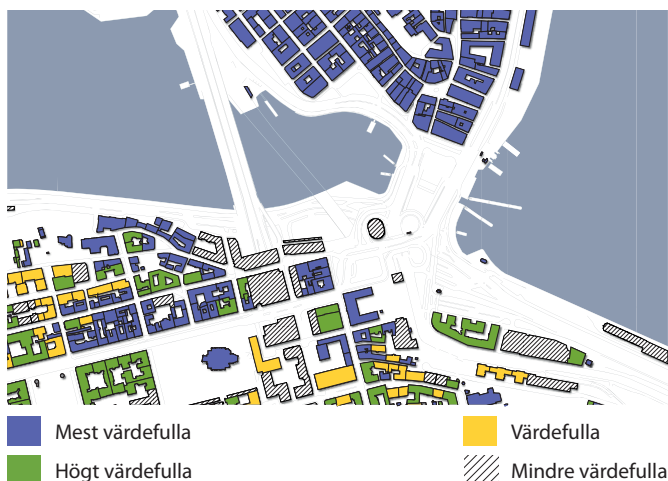
4

1 Nya gång- och cykelvägar på kajnivå gör vattnet tillgängligt

2 Öppenheten mot Saltsjön förstärks. Den nord/sydliga kopplingen tydliggörs

3 De offentliga platserna når kajerna

4 Den nya frontens byggnation når kajen och integreras i landskapet



Kulturhistorisk klassificering _Stockholms Stadsbyggnadskontor
Kartago Web

BEFINTLIG BEBYGGELSE

De befintliga byggnaderna och deras fasadgrammatik har studerats och ligger till grund för de nya tilläggen.

Mariabergets trappande bebyggelse i väster är en konsekvens av de stora nivåskillnaderna på Södermalm. Områdets karaktär kännetecknas dels av småskalig bruksarkitektur och bostäder, som står i kontrast till större byggnader med offentliga verksamheter och stora anslag såsom Münchenbryggeriet och Mariahissen. Flertalet byggnader är putsade i Stockholmsfärger och ofta med brutna svarta plåttak med takkupor. Bottenvåningarna är oftast förhöjda. Fönster ligger ute i fasadliv och läses som hål i mur.

Den västra fonden till Södermalmstorg utgörs av en gatufasad med tre byggnader ursprungligen från 1600-talet samt ett hotell byggt i modern tid.

Stadsmuseum började byggas 1663 och huserade ursprungligen kontor för export och handel m m. Byggnadens storstilade arkitektur utgjorde en förlängning av stormaktstidens expansion på Skeppsbron.

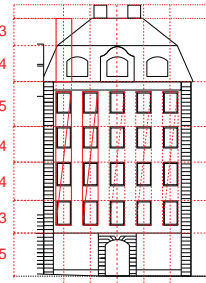
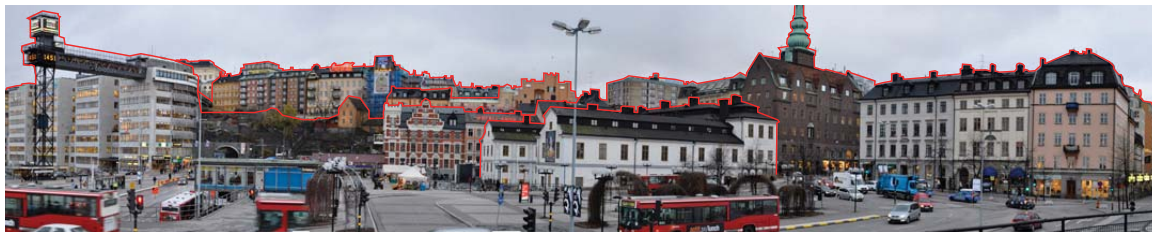
Gamla stans byggnader med sitt tydliga gavelmotiv står stadigt längs kajen på Skeppsbron och Munkbron med förhöjda sockelvåningar. Relationen mellan byggnader och gränder ger bebyggelsen en tydlig vertikalitet.

På Stadsgården präglas bebyggelsen av större byggnadsvolymer med en skala liknande den dominerade klippväggen. Hamnkaraktären i bebyggelsen blir än starkare längre österut med Birkaterminalen och Tullhuset, nuvarande Fotografiska museet. En mindre, men hög, byggnad i mörkt tegel ligger sammanbyggd med det helt uppglasade kontorshuset Glashuset från 1970-talet. Detta präglas av en knäckt glasfasad både i plan och sektion. Dess starka horisontalitet upplevs framförallt kvälls- och nattetid då hela huset är upplyst. Bredvid ligger KF-huset som präglas av en 1930-tals tillbyggnad i funktionalistisk stil. Dess stora volym är uppdelad med husgavlar mot Saltsjön. Glashuset och KF-huset har artikulerade plana tak med mindre indragna våningshöga påbyggnader.

- 1 Stadsgården
- 2 Stadsmuseum
- 3 Mariaberget
- 4 Gamla stan, fasad mot Skeppsholmen
- 5 Volymjämförelse



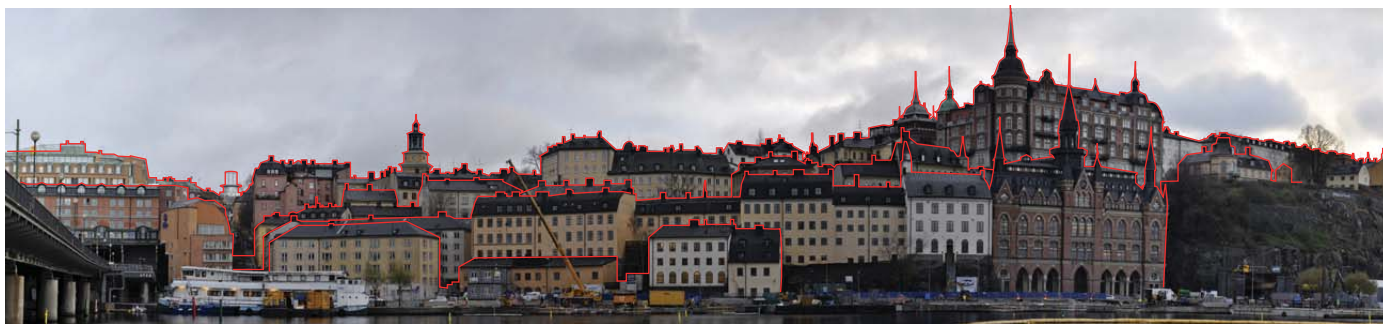
1



Takkulörer

Fasadkulörer

2



Takkulörer

Fasadkulörer

3



Takkulörer

Fasadkulörer

4

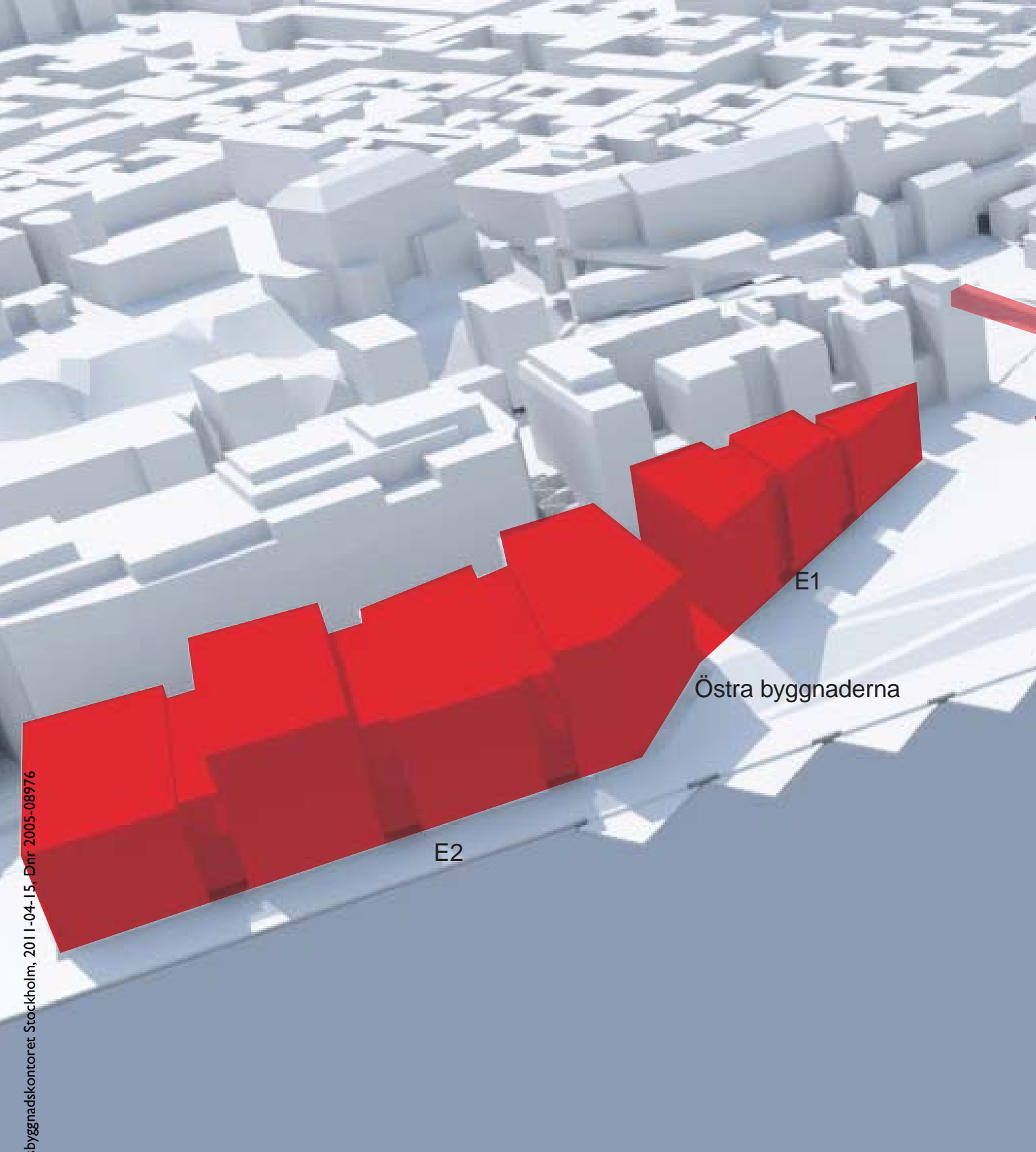


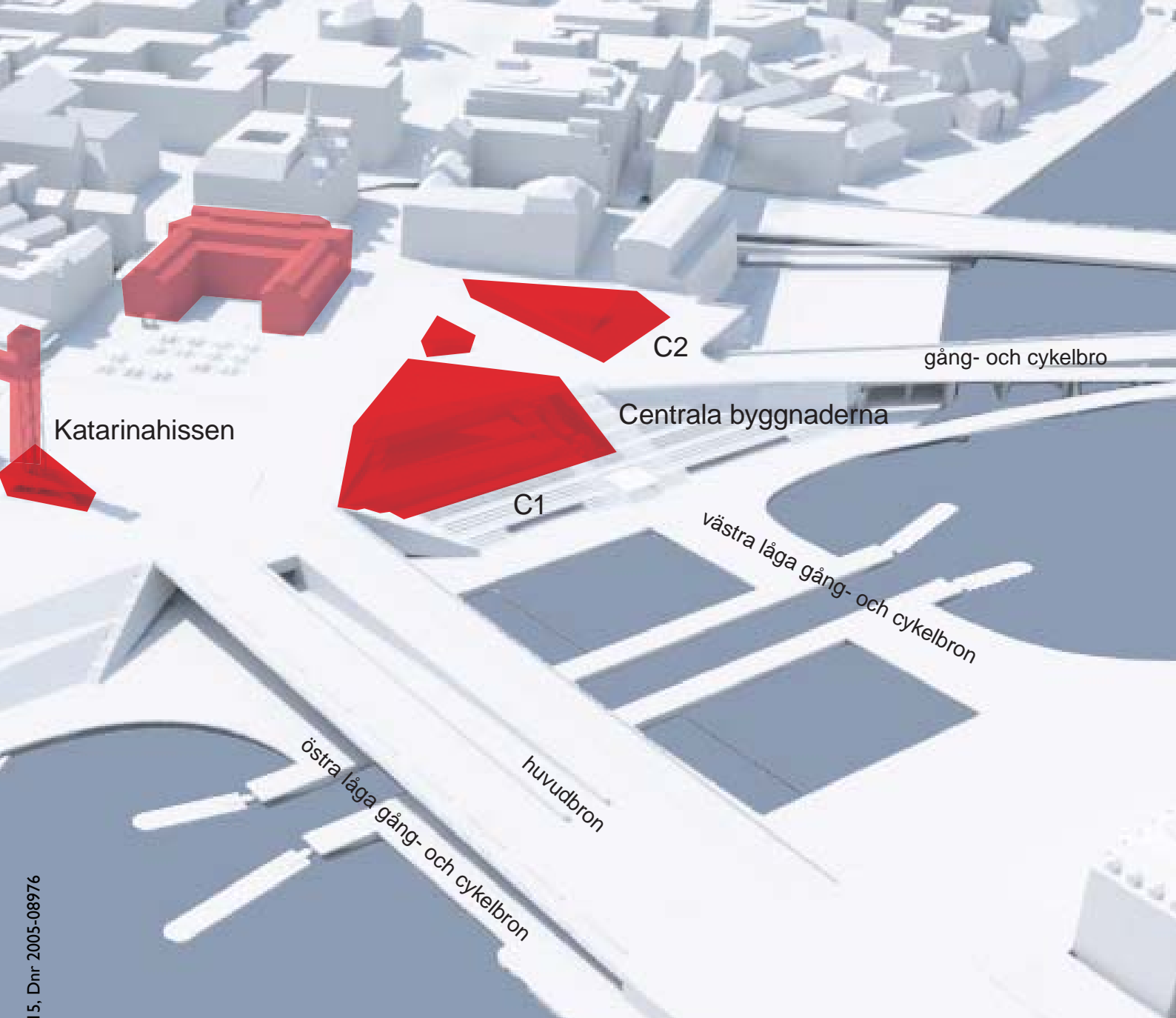
Gamla stan

5



Södermalm





BYGGNADSUTFORMNING

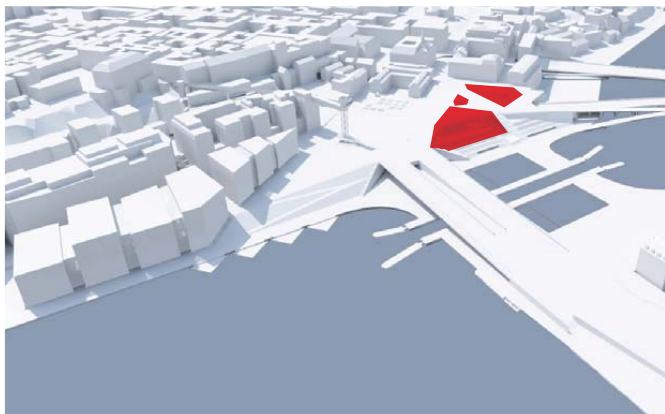
En bärande idé i framtidens Slussen är att lyfta fram vattnets betydelse. Mot bakgrund av detta görs kajerna åtkomliga för gående och cyklister. Slusstorget, den centrala platsen vid och på vattnet mellan Södermalm och Gamla stan, utgör mittpunkten med angränsande lokaler. Kontakten mellan torgplanet och kajerna förstärks genom en park i öster som når ner till kajen och en byggnad i kombination med en läktarterrass i den centrala delen.

Platsens befintliga byggnader tillsammans med de nya bildar ram kring olika allmänna platser. De nya byggnaderna gestaltas utifrån analysen av platsens befintliga arkitektur. De två centrala byggnaderna ses som solitärer men utformas med hänsyn till platsens siktlinjer och önskan om öppenhet.

Två vertikala kommunikationspunkter med hiss och rulltrappor mellan torg- och kajnivå framträder tydligt i det centrala området. Den ena placeras vid Katarinahissen och den andra i skärningspunkten mellan den centrala byggnadens terrass och gångstråket mellan Södermalm och Gamla stan.

Byggnadsdelarna under torgnivån innehåller lokaler för kulturverksamheter, funktioner för kollektivtrafik, butikslokaler samt kafé- och restaurangverksamhet under huvudbron. Dessa publika lokaler ska utformas så att de ingår i Slussens helhetskoncept.

Den östra bebyggelsen utgör en avslutande byggnadsfront mot Slussen och Katarinaparken men tecknar också en kant längs Stadsgårdskajens västra del, innan Birkaterminalen.



CENTRALA BYGGNADERNA C1 OCH C2

De centrala byggnaderna definierar med sin starka utformning unika platser både interiört och exteriört. I dessa byggnader samverkar publika och kommersiella verksamheter vilket förstärks i gestaltningen av öppna samband dels i markplan med öppna bottenvåningar dels ner till underliggande plan. Terrasserna ner till kajen utformas med läktare och entréer samt dagsljusinsläpp till bakomvarande lokaler.

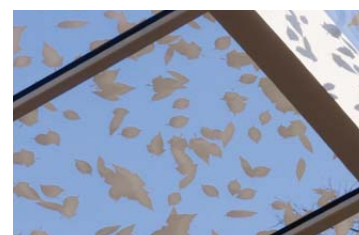
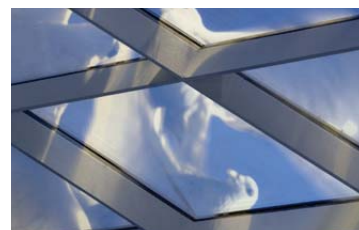
Byggnaderna är utformade som publika byggnader med hög arkitektonisk kvalitet och ges en stark identitet. Byggnadsformerna är noga avvägda för att bevara platsens utblickar och öppenhet men formerna är även anpassade efter solinstrålning och skuggbildning. Det unika formspråket tillsammans med stor transparens präglar byggnaderna som med sina friare former blir självständiga tillägg i staden. Den lilla byggnaden på Södermalmstorg, intill Hornsgatan, ges mer karaktär av paviljong eller klimatskydd med allmänna verksamheter i torgplanet. En strävan efter transparens ska prägla byggnaderna varav följer att utformningen av konstruktionen och stommens detaljer samt solavskärmning är av största vikt.

1 Referensbilder

2 Vy mot centrala byggnaden C1

3 Höjder relaterar till Stadsmuseum

4 Utblickar och sol påverkar formgivningen

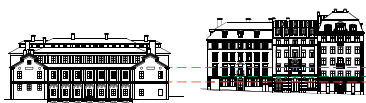
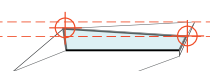
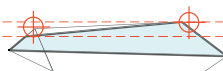
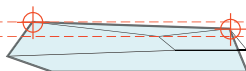




2



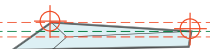
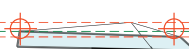
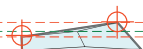
Stadsmuseum



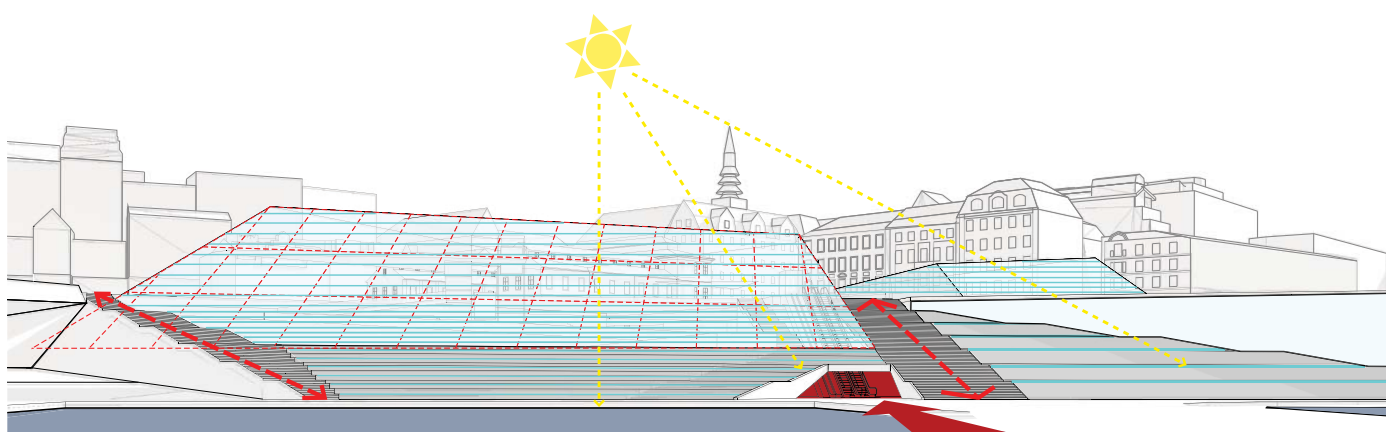
Stadsmuseum



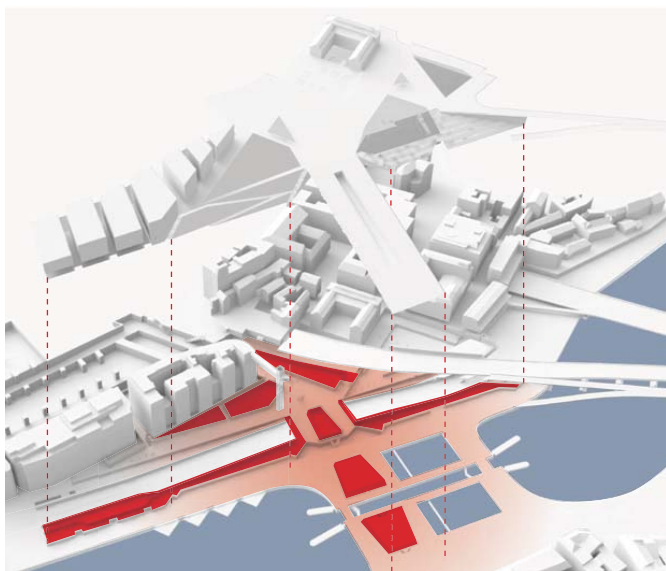
Södermalmstorg



3



4



LOKALERNA UNDER TORGNIVÅ

På torgnivån i de centrala delarna syns bara de översta delarna av all den verksamhet som sker därunder. Katarinahissen och de två centrala byggnaderna fungerar som tydliga riktmärken.

Lokalerna under huvudbron används för publika ändamål. Ytterväggar av sluttande glaspartier förstärker genomsikt och ökar kontakten mellan Mälaren och Saltsjön. Brons exponerade undersidor är vinklade med ytskikt av reflekterande material som dagtid för in extra dagsljus och vattenreflexer till lokalerna respektive på kvällstid lyser upp brons undersida från lokalernas belysning.

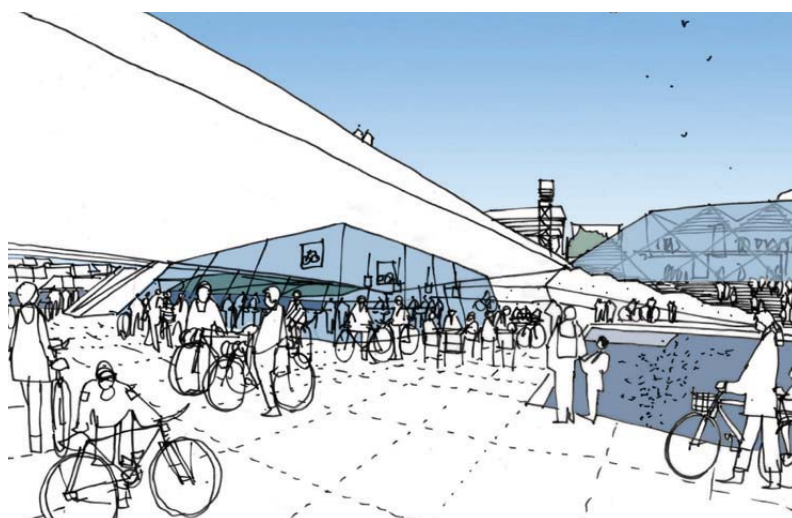
Under huvudbrons landfäste på Södermalmssidan finns en tydligt markerad entré till terminalen för kollektivtrafik. Katarinahissen i fonden gör det enkelt att orientera sig mot verksamheterna i de undre planen, exempelvis kollektivtrafiken. En rymlig hall öppnar sig med dagsljusintag vid Katarinahissen, perrongen till Saltsjöbanan, entré till tunnelbanan samt rulltrappor till ett mellanplan med butiker och vidare upp till torgplanet. Det höga entrérummet till bussarna, längre söderut mot Katarinavägen på kajplan, får dagsljus från öppningar vid Katarinavägen. Där sker vertikal förflyttningen från bussarna till tunnelbanans södra plattformar och Katarinavägen. Bussanläggningen hanteras i en separat detaljplan men ingår i Slussens helhetsgestaltning och utformas efter moderna förebilder.

Byggnad C1 öppnar sig i kajplanet med ytterligare en entré och förmedlar kontakten med torgplanet genom sina rulltrappor och hiss placerade i direkt anslutning till de exteriöra trapporna.





2

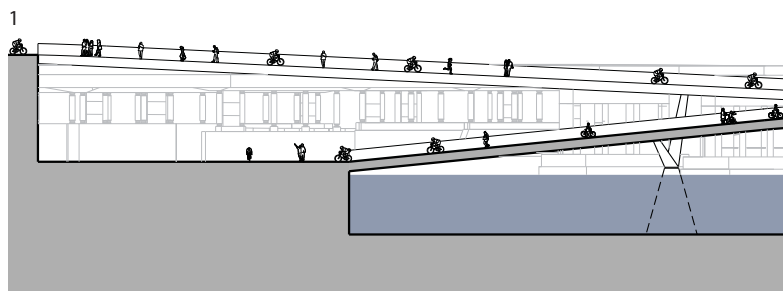
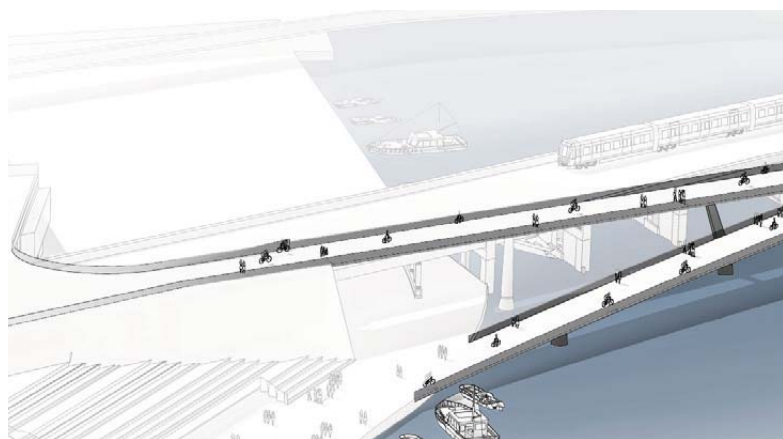
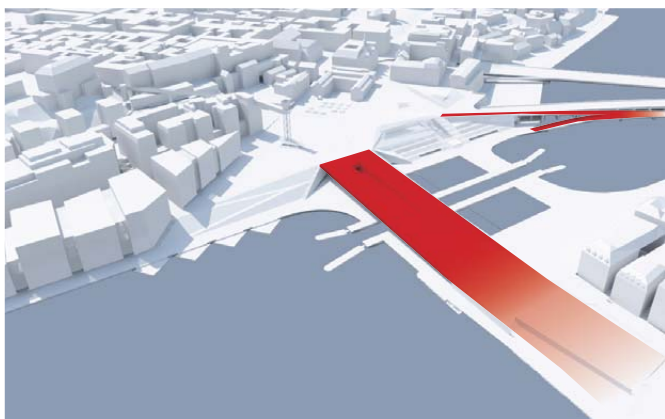


3

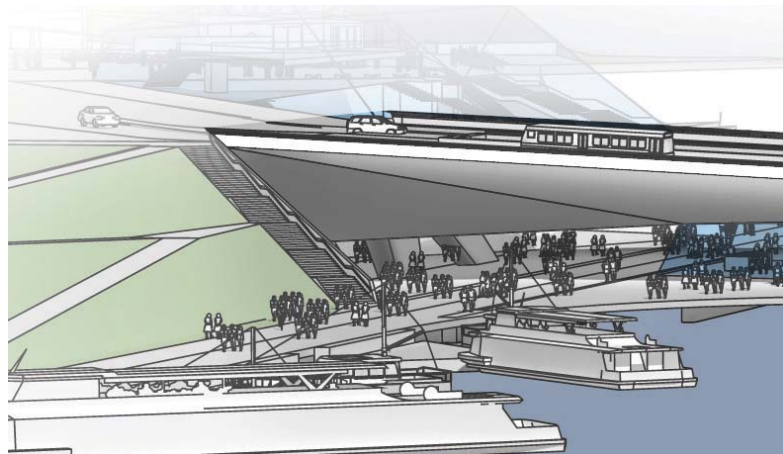
1 Referensbilder

2 Vy mot huvudbron och terrasserna

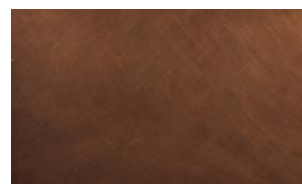
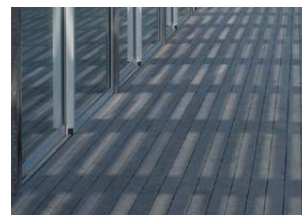
3 Cykelbar under huvudbron



2



3



4

BROARNA

Broarna kan ses som en förlängning av det publika rummet på vilka man kan stanna upp, sitta ner och betrakta livet i staden och på vattnet.

Huvudbron, för gång-, cykel- och fordonstrafik, ges en unik utformning utifrån de funktioner den ska uppfylla och det historiska motivet att binda ihop Södermalm med Gamla stan över Söderström. Den utformas med relativt tunna kanter och med solida mellanstöd delvis dolda inne i de underliggande lokalerna. Bron ges släta ytor och utan konstruktiva synliga smådetaljer förutom bärlagren på stöden som utförs med god detaljutformning. Luftledningar undviks i så stor utsträckning som möjligt på bron, undantaget eventuellt framtida behov för stadsspårvagn och vägbelysningen utförs utan höga stolpar och master.

Den nya cykel- och gångbron invid tunnelbanebron kännetecknas av sina svepande linjer och särpräglade konstruktion. Brons svepande mjuka utformning definierar vattenrummets inramning åt väster. Rampens anslutning från kaj understryker den mjuka linjeföringen.

Lyftbroarna i slussrännans ändar utformas utifrån deras funktionella konstruktioner.

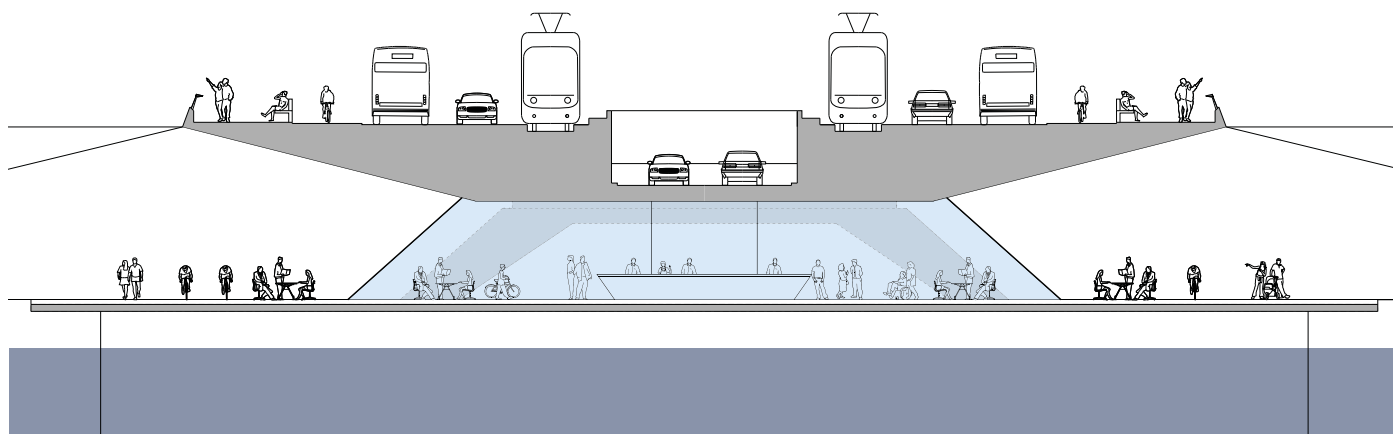
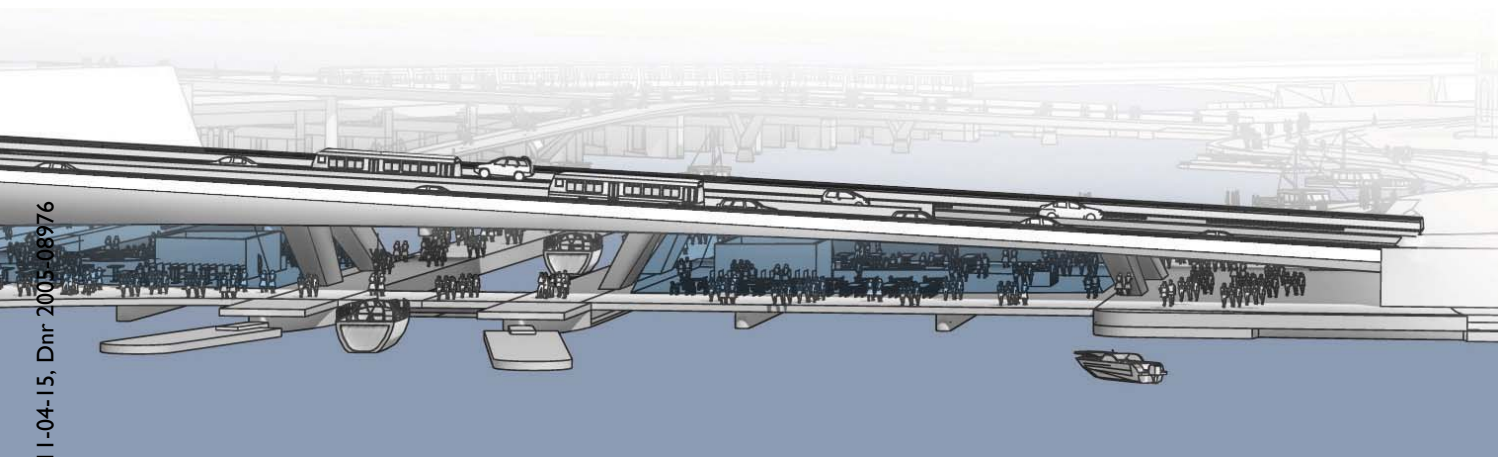
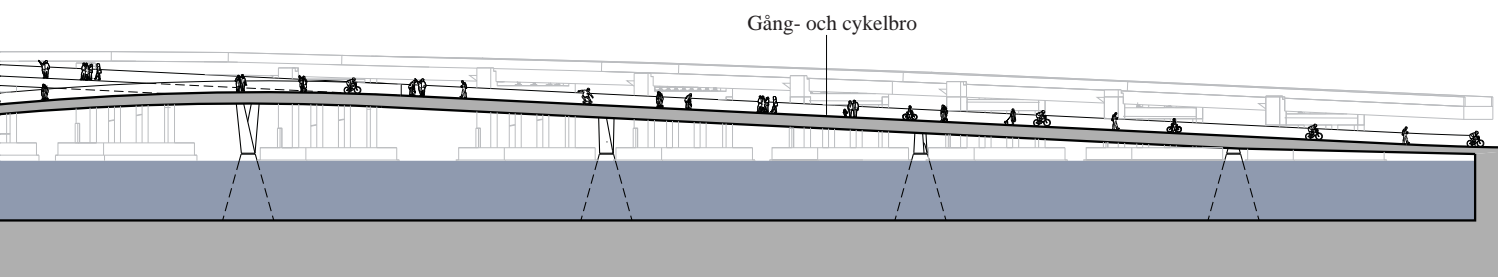
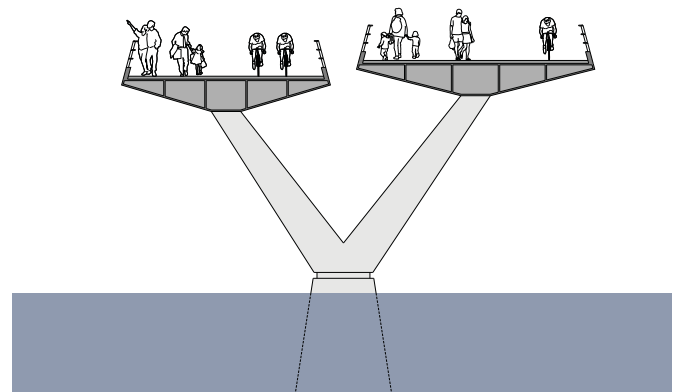
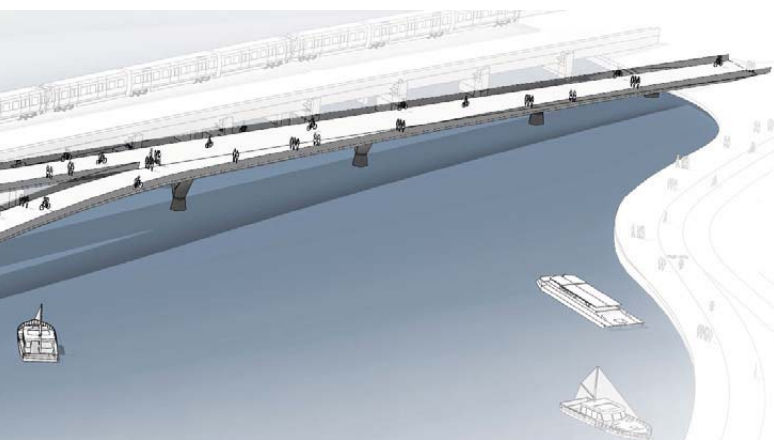
1 Illustration samt sektion genom gång- och cykelbron

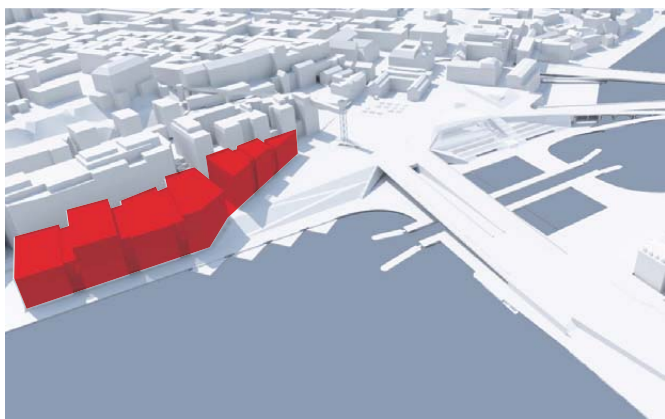
2 Sektion genom gång- och cykelbron

3 Illustration av huvudbron

4 Referensbilder

5 Tvärsnitt genom huvudbron





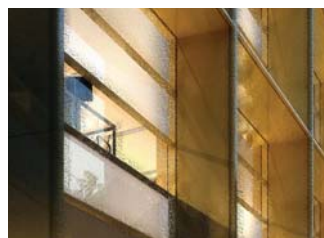
BYGGNADER I ÖSTER E1 OCH E2

De två byggnaderna i öster utformas med en nutida arkitektur förankrad i de befintliga byggnaderna - Glashusets horisontella och KF-husets vertikala arkitektoniska uppbyggnad samt den gavelarkitektur som finns i Gamla stans bebyggelse. Byggnaderna ska upplevas stå stadigt på kaj.

Fasader ges en likartad fönster- och våningsdelning och uppdelning med glasade genomsiktliga länkar och förhöjda öppna bottenvåningar för entréer och lokaler.

Fönsterpartierna inplaceras i stora öppningar i mur och relaterar sin proportionering till de omkringliggande husen. Fasaderna mot Katarinaparken utgör fond till parken och kan vara mer uppglasade och upplevas blankare än övriga.

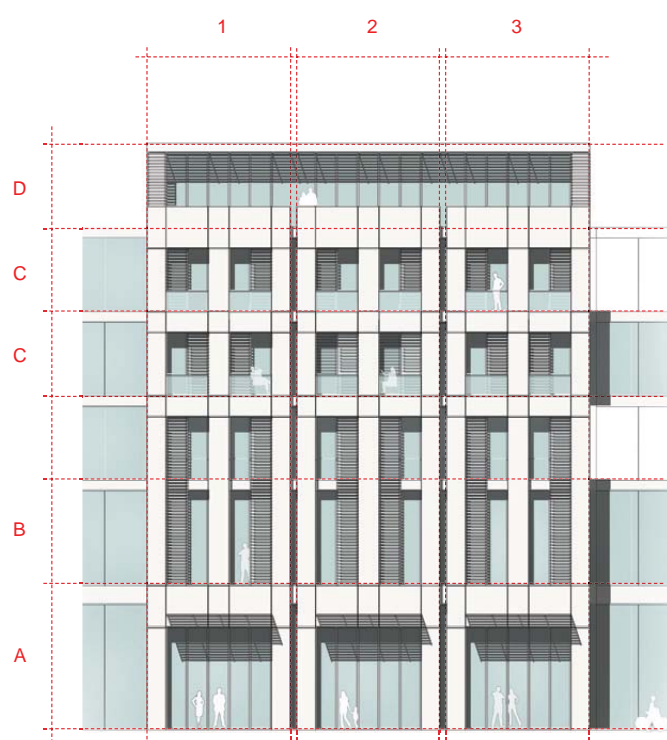
Taken är platta, grönbenvuxna och kan ha mindre indragna påbyggnader i likhet med de befintliga husen i närområdet.



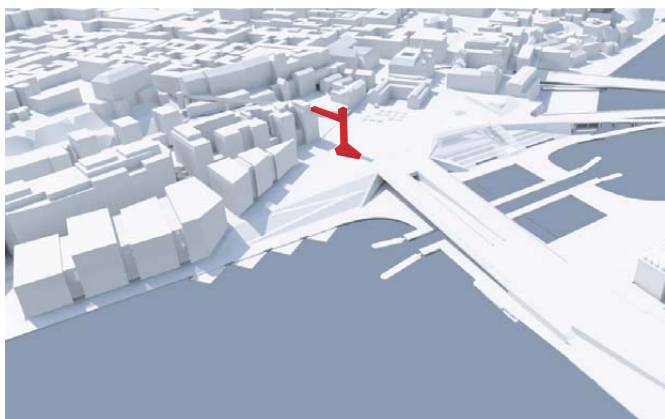
- 1 Referensbilder
- 2 Vy över kajen mot Slussen
- 3 Fasadstudier



2

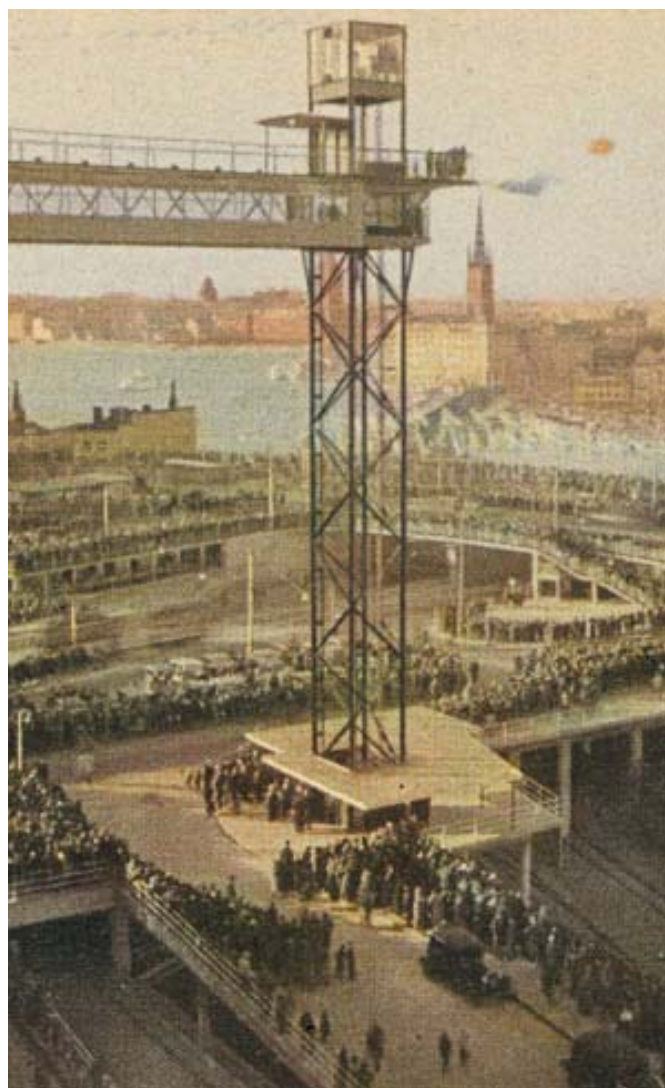


3



KATARINAHISSEN

Katarinahissen är ett landmärke av kulturhistoriskt intresse och dess konstruktion ska bevaras. Den befintliga entrébyggnaden ersätts med en ny likartad. Den utgörs av en triangulär takskiva under vilken helt transparenta och indragna väggar skyddar de olika funktionerna. I största möjliga omfattning ska dagsljus föras ner till underliggande våningar i samband med rulltrappor och hisskonstruktioner.

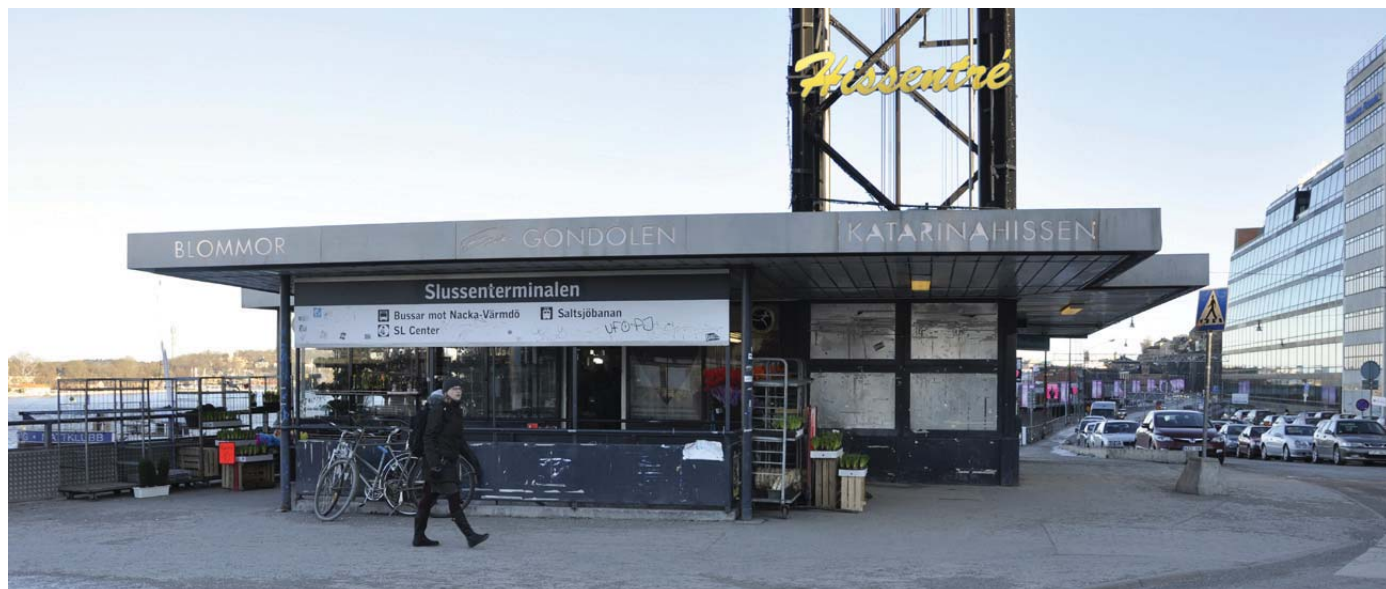


1 Invigningen av Slussen 1935

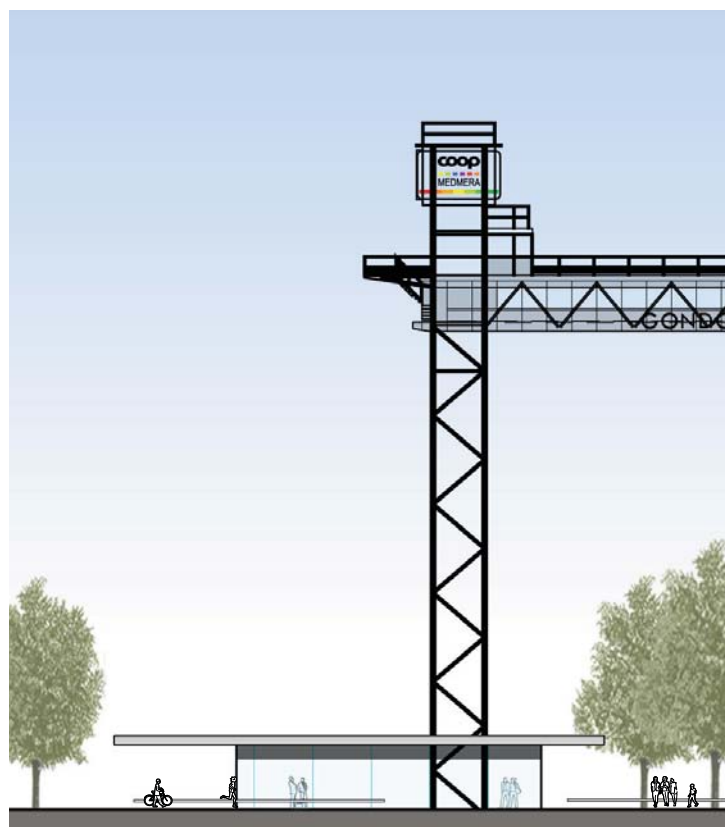
2 Dagens situation vid Katarinahissen, 2011

3 Förslag på ny byggnad vid Katarinahissen

4 Referensbilder



2



3



4

KÄLLFÖRTECKNING BILDER

sid 2-3	Foster+Partners och Berg Arkitektkontor
sid 4	Stadsbyggnadskontoret
sid 10-11	1 Anders Holm/Stockholmskällan 2 Axel Malmström/Stockholmskällan 3 Almberg & Preinitz/Stockholmskällan 4 Herbert Lindgren/Stockholmskällan
sid 13, 15, 17	Spacescape
sid 18-21	Foster+Partners och Berg Arkitektkontor
sid 24-39	<i>perspektiv</i> Foster+Partners och Berg Arkitektkontor <i>foton</i> White Arkitekter, Jens Johansson, Yanan Li
sid 42-59	<i>illustrationer, perspektiv och foton</i> Foster+Partners och Berg Arkitektkontor



www.stockholm.se/slussen