

# SLUSSEN

## GESTALTNINGSPROGRAM

Plansamrådshandling 2010-01-18

S-Dp 2005-08976-54

## Kontakt

Gestaltningsprogrammet för detaljplan för Slussen, S-Dp 2005-08976-54, är en del av plansamrådshandlingarna för Slussen. Gestaltningsprogrammet är framtaget av stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret samt Foster+Partners, Berg Arkitektkontor AB och Spacescape AB. Frågor om plansamrådet och planförslaget besvaras av:

### **Martin Schröder**

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

### **Karl Gylje**

planarkitekt, stadsbyggnadskontoret  
08-508 273 57  
076-122 73 57  
karl.gylje@sbk.stockholm.se

Frågor om planförslaget besvaras också av:

### **Mårten Frumerie**

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

### **Andreas Burghauser**

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

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

## STADSBYGGNAD

HISTORIA	10
SLUSSEN OCH STADENS UTVECKLING	14
PLANFÖRSLAG - TRE BÄRANDE FUNKTIONER	17
SLUSSEN SOM KOMMUNIKATIONSPUNKT	20
SLUSSEN SOM MÖTESPLATS	22

## OFFENTLIGA RUM

PLATSKVALITETER OCH ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR	27
GENERELLA RIKTLINJER FÖR DET OFFENTLIGA RUMMET	29
DE OLIKA PLATSERNA	31

## ARKITEKTUR

ARKITEKTUR	45
------------	----

MEDVERKANDE	46
-------------	----

KÄLLFÖRTECKNING BILDER	47
------------------------	----







# INLEDNING

## Bakgrund

Slussens framtid har diskuterats under flera år. Under 2007 genomfördes ett programsamråd som redovisade två olika alternativ, det ena alternativet var Nybyggt bevarande som var en nybyggnation med nuvarande Slussens form- och funktionsprinciper som utgångspunkt. Det andra alternativet som presenterades var 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.

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kan principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren användas från förslaget Nya Slussen men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för att utföra uppdraget. De fem förslagen presenterades i oktober 2008 och fanns under följande fyra månader utställda på Stadsmuseet. I maj 2009 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att försla-

get från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet med planarbetet och kommande ombyggnation av Slussen.

## Planprocessen

Stockholms stad har nu i samarbete med Foster+Partners och Berg Arkitektkontor samt flera andra konsulter arbetat fram ett detaljplaneförslag för Slussens framtida gestaltning. Plansamrådet pågår t.o.m. 29 mars 2010. Därefter kommer planförslaget att revideras och utvecklas utifrån inkomna synpunkter för att sedan ställas ut under 4:e kvartalet 2010. Innan årsskiftet 2010 planeras detaljplanen att godkännas av stadsbyggnadsnämnden och under första kvartalet 2011 föreslås kommunfullmäktige godkänna detaljplanen.

## Läsanvisning gestaltningsprogrammet

Gestaltningsprogrammet är ett hjälpmedel för styrning och samordning av den yttre miljöns utformning. Detta gestaltningsprogram är framtaget som en del av planhandlingarna för plansamrådet för Slussens framtida utformning. I gestaltningsprogrammet sammanställs översiktligt frågor som rör intentionerna för de olika delarna inom projektet Slussen. Gestaltningsprogrammet är uppdelat i tre kapitel; Stadsbyggnad, Offentliga rum samt Arkitektur. Plansamrådet syftar i första hand till att redovisa, diskutera och pröva den stadsbygg-

## GESTALTNINGSPROGRAM

3 KAPITEL



### 1. STADSBYGGNAD



### 2. OFFENTLIGA RUM



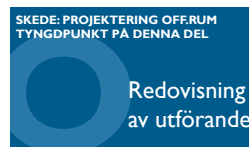
### 3. ARKITEKTUR

#### PLANPROCESS

SKEDE: PLANPROCESS  
TYNGDPUNKT PÅ DENNA DEL



#### PROJEKTERING OFF.RUM



#### PROJEKTERING ARK.



nadsform som är vald för framtida Slussen. Detaljerade utformningsfrågor kommer att avhandlas senare. Av denna anledning ligger tonvikten i detta skede på kapitlet Stadsbyggnad. Offentliga rum redovisas i form av ambitioner och intentioner för de olika publika platserna. Kapitlet Arkitektur berörs inte alls i detta skede.

I kommande arbete kommer detta program att utgöra grunden till ett detaljerat gestaltningsprogram som beskriver och säkerställer 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. Gestaltningsprogrammet kommer således att finnas i flera olika versioner. Program kan också komma att tas fram efter det att detaljplanen är antagen.

Se den schematiska redovisning på denna sida för var fokus i gestaltningsprogrammet skiftar beroende på var i processen projektet befinner sig.









*Kapitlet Stadsbyggnad beskriver planförslaget för Slussen ur flera olika aspekter med tonvikt på vald 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 ny sluss konstruerad av ingenjör Nils Ericson. Polhems

slusskanal 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 maxinivåer 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.



## Bilder

*Slussen genom århundradena:*

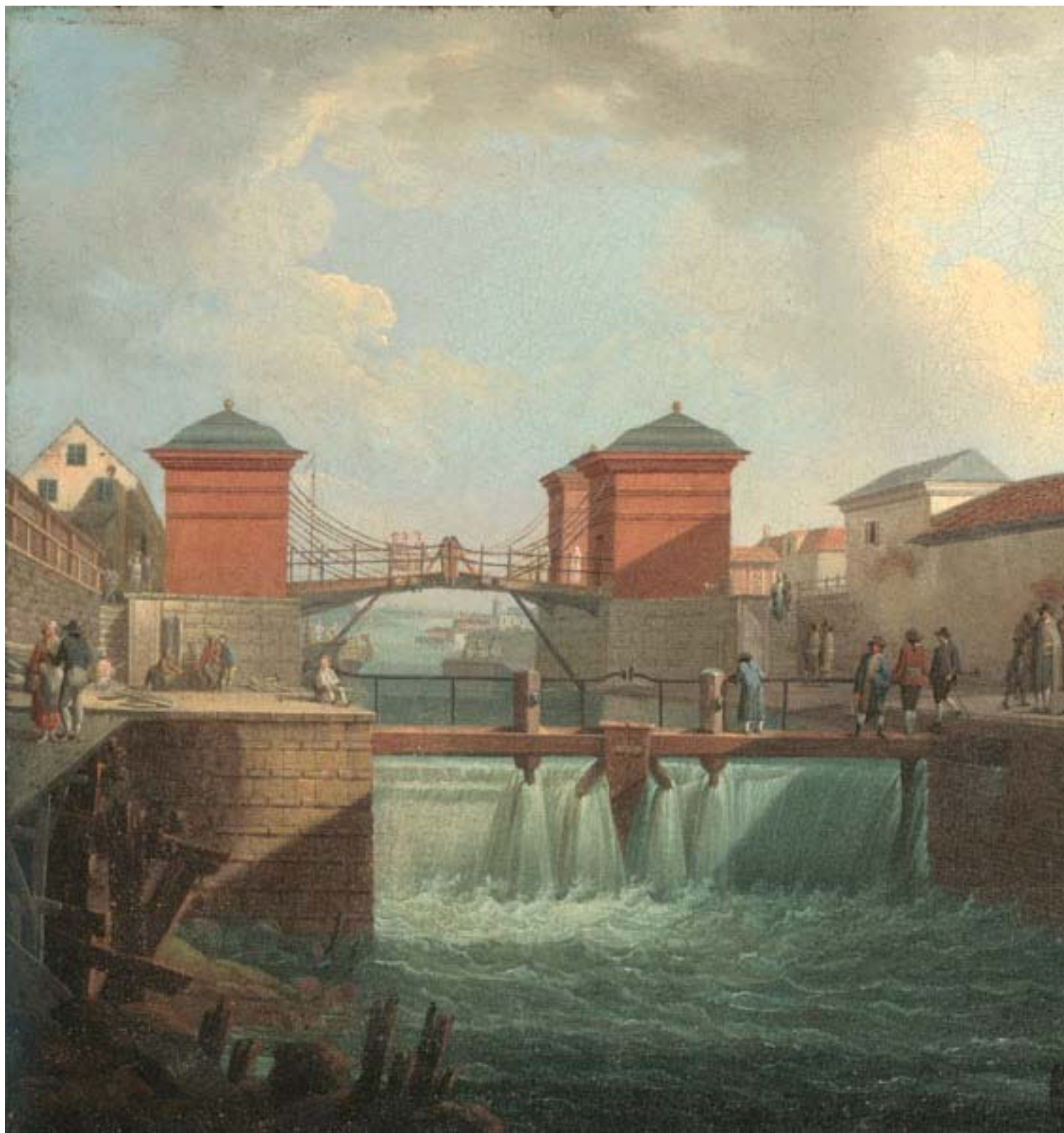
1 1642

2 1733

2 1885

2 1940









## Bilder

1 Målning av Slussen, 1780.

2 Slussning i Nils Ericson-slussen, 1909.

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

4 Slussning i Karl Johanslussen, 1960.

## SLUSSEN OCH STADENS UTVECKLING

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.

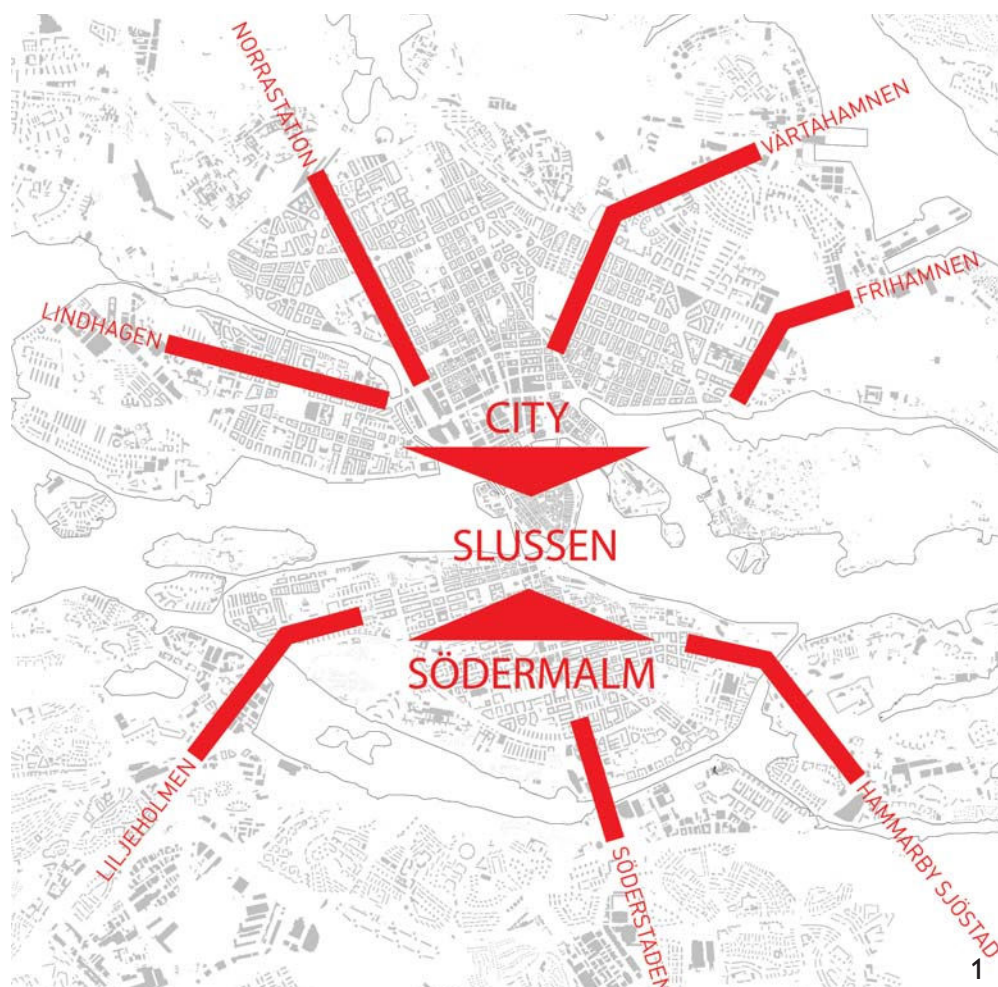
I den framtida gestaltningen av Slussen föreslås två grundläggande strategier för att läka detta glapp i stadsväven. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig, en myllrande mötesplats som man vill vistas på, sola, äta och shoppa. Sådana situationer finns på flera välfungerande platser i Stockholms 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 upplevelseparker, 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 den nya gångbron ett genare promenadstråk mellan Drottningatan-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.





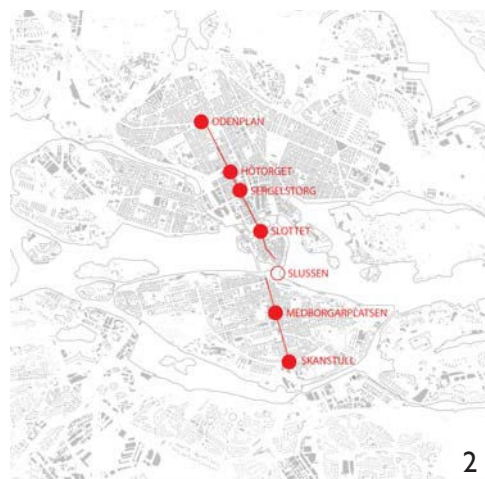
1

## Bilder

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 Norra Station och Karolinska med Globen och Söderstaden.

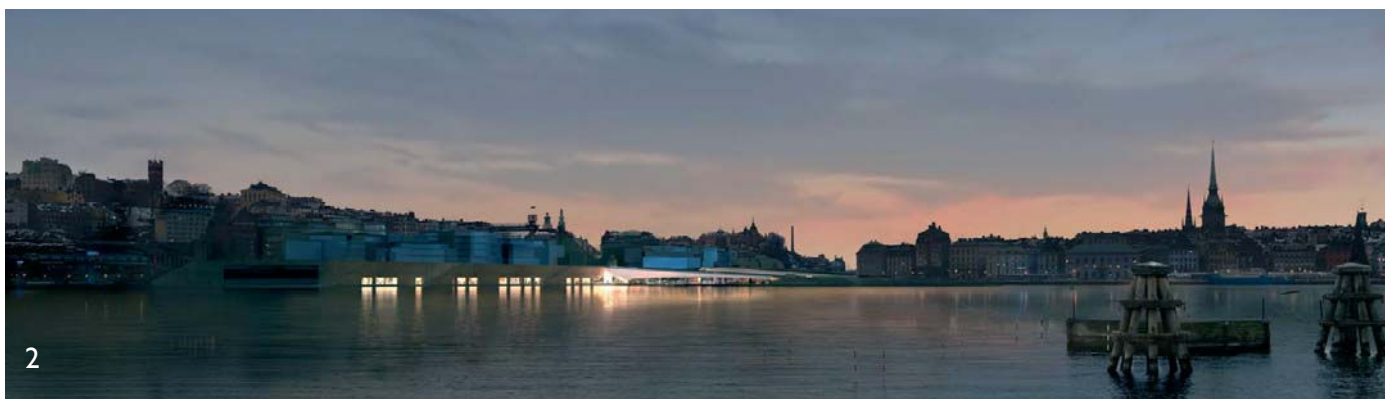


2



3









## PLANFÖRSLAG – TRE BÄRANDE FUNKTIONER

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

### TRAFIK

#### En trafikplats anpassad till framtidens situation

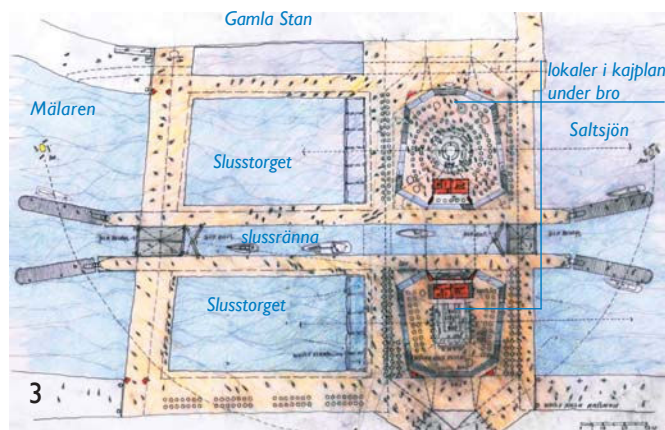
Slussen idag är en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att endast halva anläggningens kapacitet nyttjas. Framtidens Slussen anpassas till en trafiksituation där det finns utrymme för viss kapacitetsökning jämfört med 2009 års nivå. Detta innebär att trafikanläggningen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån oskyddade trafikanter och kollektivtrafik samt att plats frigörs för nya offentliga rum och nybyggnation.

#### Kollektivtrafik

Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafikintensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och Nacka-Värmdöbussar. Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla stan, passerar dagligen ca 300 000 resenärer med gröna och röda tun-

#### Bilder

- 1 Flygvy över Södermalm med Slussen i bildens mitt. Här ses Slusstorget mellan Södermalm och Gamla Stan och ny föreslagen bebyggelse på Södermalm.
- 2 Vy från Skeppsholmen.



nelbanelinjerna. I framtiden kommer en ny bussterminal byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka-Värmdöbussar, stadsbussar samt Saltstegen. 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

### Vattnets centrala roll i framtidens Slussen

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.

### Ökad avbördning från Mälaren

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

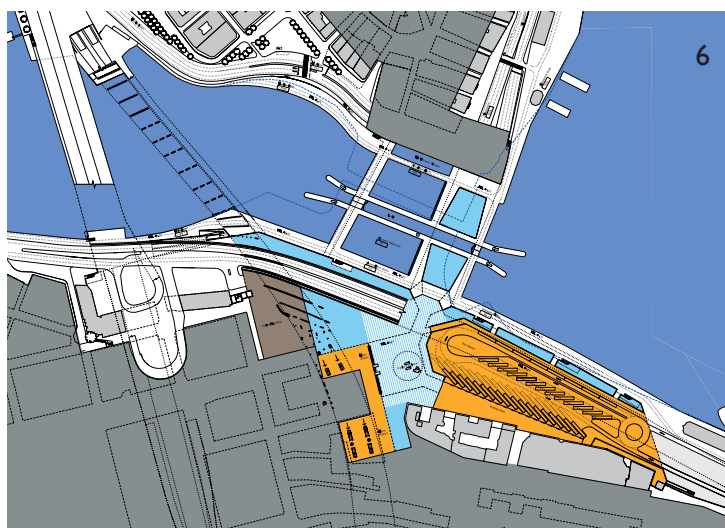
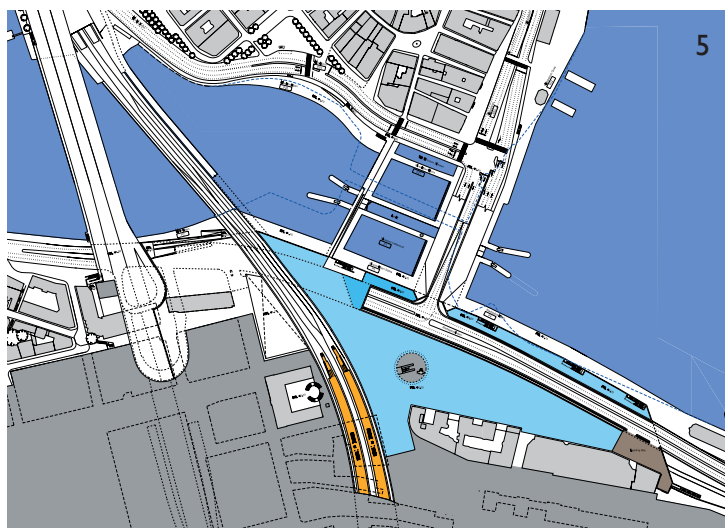
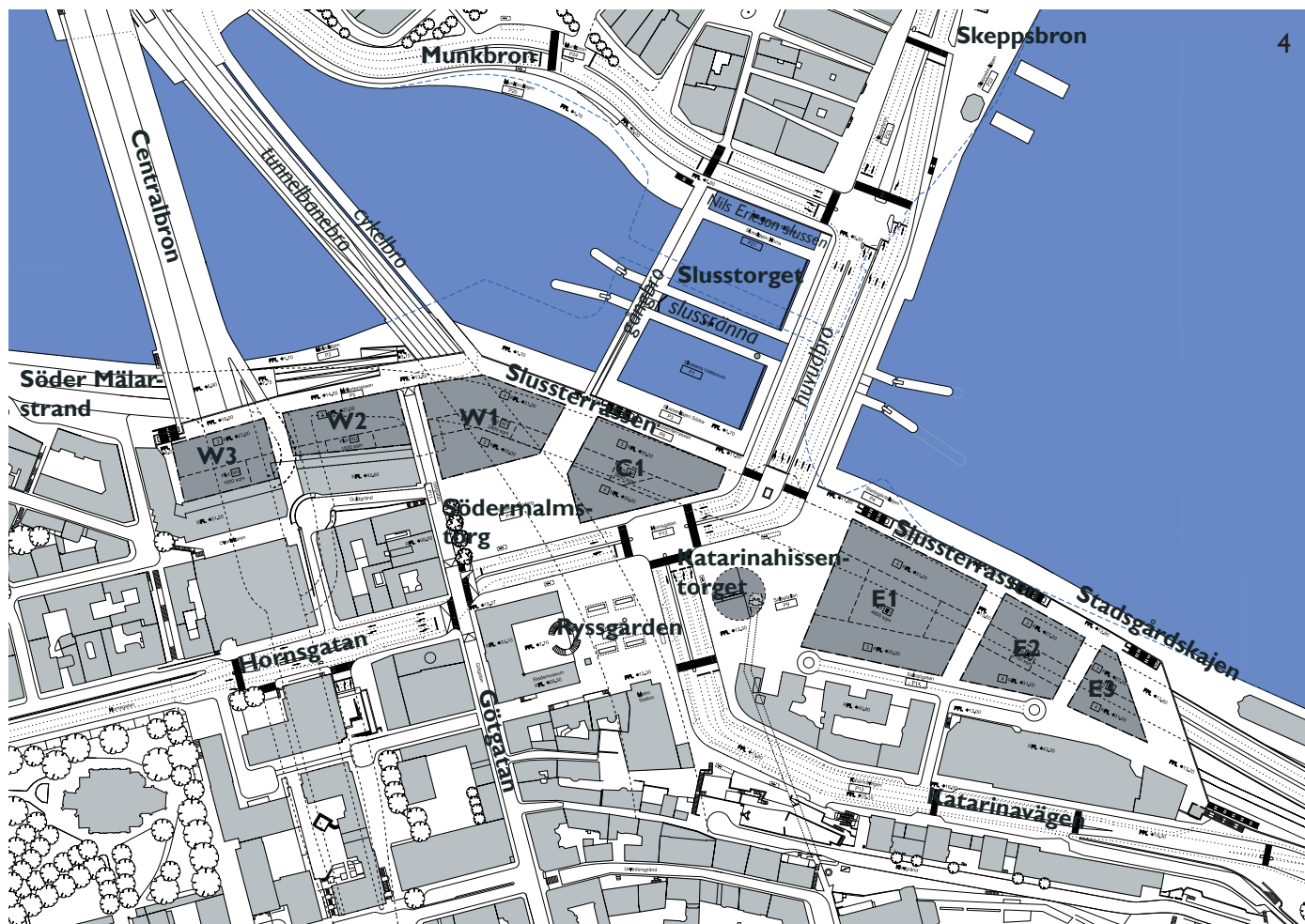
för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen anpassas till att minska översvämningsriskerna runt Mälaren till ett värde av flera miljarder kronor och för att säkra dricksvattnet för ca 2 miljoner människor, mot för låga vattenstånd på grund av framtida klimat. Nu aktuell detaljplan 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 ärende som Stockholms stad driver parallellt med detaljplaneärendet.

## STADSLIV

### En attraktiv mötesplats

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, 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.





## Bilder

- 1 Slusstorget med den nya slussrännan i mitten. Södermalm med föreslagen ny bebyggelse till höger.
- 2 Restauranger och kaféer i kajplan mot Slusstorget.
- 3 Illustrationsplan Slusstorget.
- 4 Torgplan. Föreslagen ny bebyggelse redovisas med mörkare grå ton, befintlig i ljusare grått. Den blå streckade linjen redovisar dagens kajkant. Centralt placerat ligger Slusstorget som utgör platsen mellan Södermalm och Gamla Stan.
- 5 Mellanplan. Ytor markerat med blått redovisar nya underbyggda ytor som framför allt kommer att nyttjas för handel. De gula ytorna markerar befintlig tunnelbanestation Slussen.
- 6 Kajplan. Gula ytor visar till vänster tunnelbanentré och till höger den nya bussterminalen framför KF-huset och Glashuset. Mellan dessa två funktioner finns entré till kollektivtrafiken, utgång till kajen och Slusstorget samt plats för ytterligare handelsytor. De ljusblå ytorna mellan Södermalm och Gamla Stan visar föreslagna restauranger, kaféer etc under Skeppsbrons förlängning, i direkt anslutning till kajer och Slusstorget.

## 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.

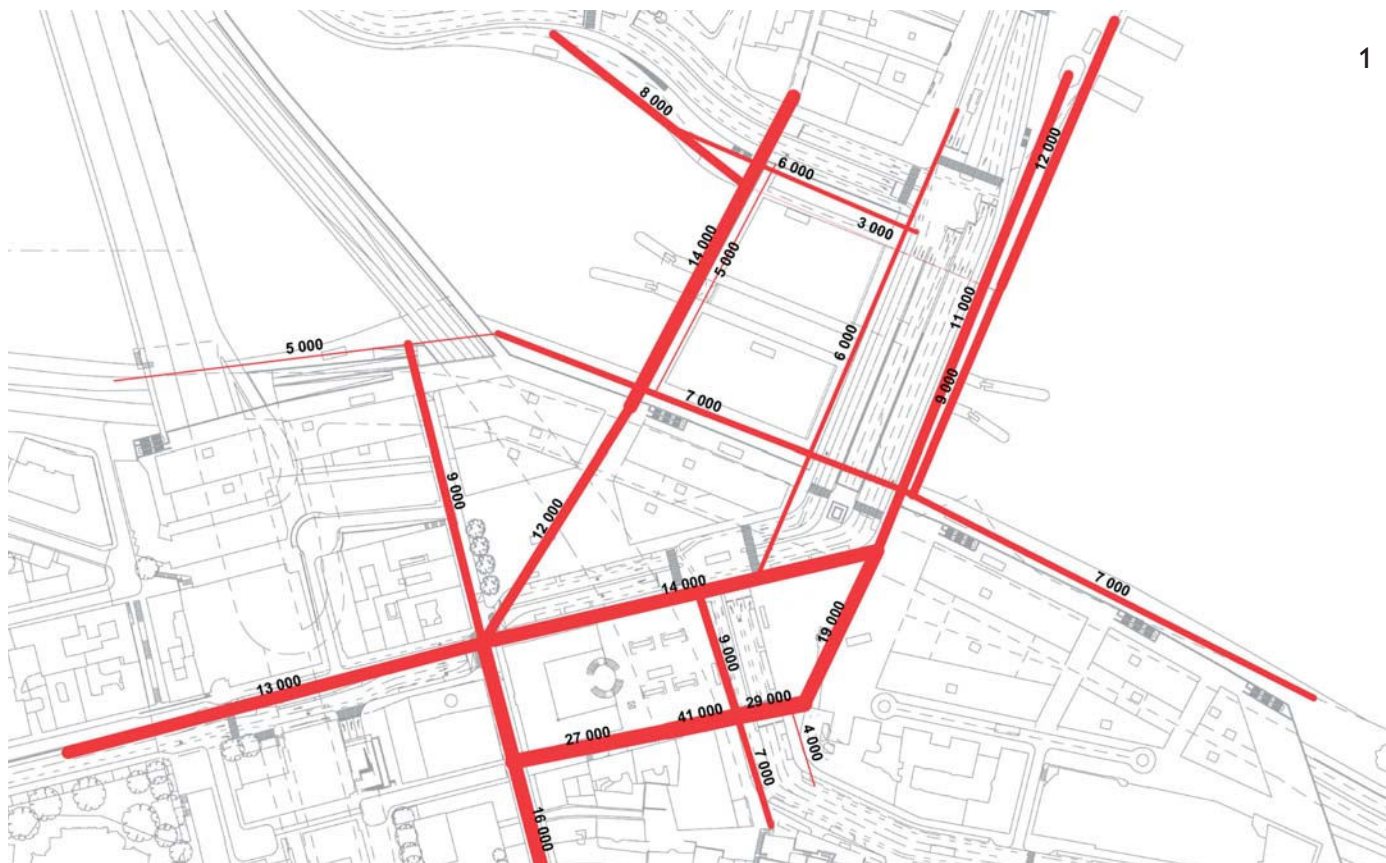
Orienterbarhet har därför varit ett ledord i gestaltningen av framtida Slussen. En prioriteringsordning som varit styrande i gestaltungsarbetet är att det lokala går före det regionala, dvs. att lokal biltrafik får en mer central placering än regional, att lokala bussar får ett mer framskjutet läge i 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 placeras längs Stadsgården, 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 två raka broar på en övre nivå och två broar mellan kajerna, på en lägre nivå. 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.

Gångbron mellan Södermalmstorg och Järntorgsgatan kopplar Stora Nygatan, Västerlånggatan och Österlånggatan till Götgatan och Hornsgatan. En cykelbro anläggs också längs den befintliga tunnelbanebron i Götgatan förlängning mot Munkbroleden och Tegelbacken. Dessa huvudgator, broar och kajer utgör stommen i Slussens nya orienterbarhet. Till denna läggs torgplat-



1

ser, huvudentréer till tunnelbana, bussterminal och ny bebyggelse väl synliga 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 riktmärke för de som rör sig mellan olika plan på Slussen. Vertikala kopplingar i form av trappor och hissar längs med nya Slussenterrassen kommer också bidra till bättre orienterbarhet på platsen.

Den nya entréhallen till tunnelbana och bussterminalen på kajplanet kommer att ge nya möjligheter till överblick av kollektivtrafiken och från terminalens vänthall utsikt över Saltsjön och färjetrafiken. Slutligen utgör de lokala gatorna en naturlig förlängning av Södermalms gatunät vilket minimerar antalet återvändsgränder och bakgator. I synnerhet kommer den nya terrassen utmed den yttre kanten på den nya bebyggelsen, vilken kan ses som en förlängning av Katarinavägens och Monteliusvägens gångstråk, ge helt ny överblick över Slussen och Stockholms stadslandskap.



2

#### Bilder

1 Uppskattade gångflöden per dygn i den nya stadsstrukturen. Gångtrafiken mellan Södermalm och Gamla Stan koncentreras till två punkter på höga och låga broar. Beräkningar som baseras på space syntax-analys samt prognostiserade flöden från kollektivtrafik och ny handelsplats visar att gångflödena mellan Södermalm och Gamla Stan ökar markant jämfört med dagsläget.

2 Observerade gångflöden (april 2006) per dygn i befintliga Slussen.



## SLUSSEN SOM MÖTESPLATS

Något som i allmänhet upplevs som en stor kvalitet på offentliga platser i stora 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.

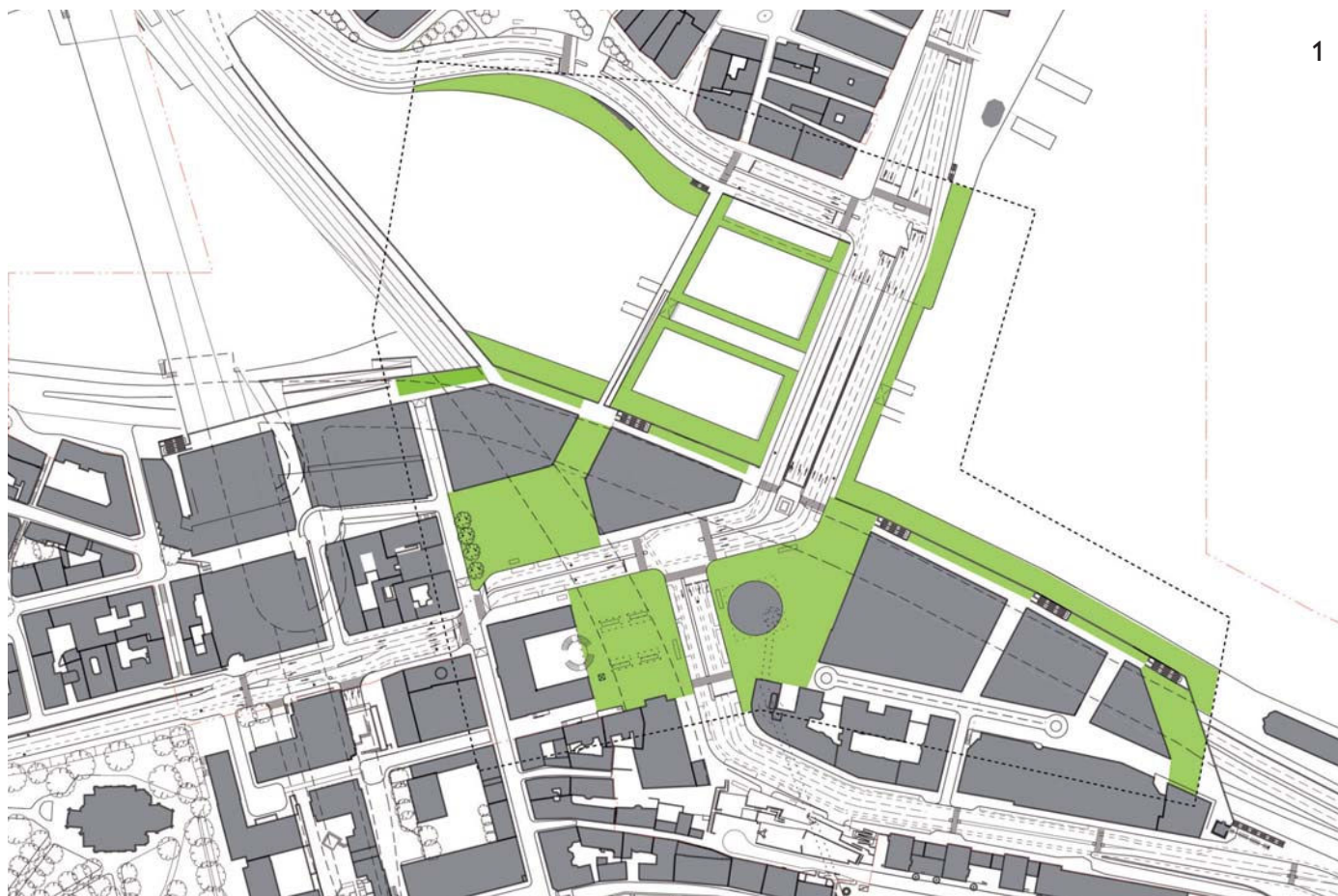
I Slussens framtida föreslagna struktur integreras stadsdelsövergripande gångstråk och kollektivtrafikanter med lokala gångstråk och målpunkter i form av butiker, kaféer och andra funktioner. Det som sker med Slussen i framtiden är att nya byggnader och nya gaturum skapar nya befolkade stadsrum på själva 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 verksamma i Slussens grannskap påtagligt.

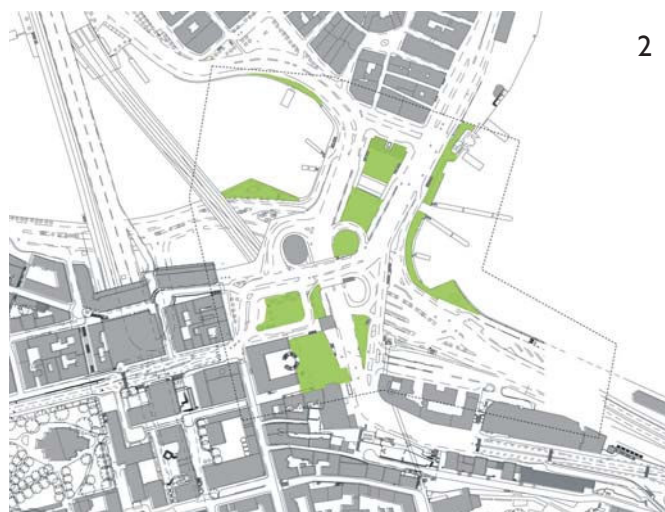
Om Slussen stärks som lokal mötesplats kan den också radikalt förbättras som regional mötesplats. Flera träffpunkter vid kollektivtrafikentréer likt nuvarande Ryssgården tillkommer i den nya strukturen, till exempel Katarinahissentorget och Stadsgårdskajen utanför bussterminalen. Även inne i t-banehallen och i bussterminalen har rum skapats för spontana möten ofta med breda utblickar över Saltsjön och i nära kontakt med kajen och färjetrafiken. Slussen har stor potential att bli en viktig handelsplats givet närheten till Södermalms huvudgator Götgatan och Hornsgatan och stadens näst största kollektivtrafiknod.

Nya Slussen prioriterar tillgängligheten till vattnet och de fria vattenytorna och men har 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



2

## Bilder

1 Vistelseytor i framtida Slussen.

2 Vistelseytor i befintliga Slussen.

3 Jämförelse mellan vistelseytor i dagens Slussen och framtida Slussen. Förslaget innebär att ytorna mer än fördubblas, bland annat tillkommer fler kajytor och Södermalmstorg respektive Katarinahissentorget blir större jämfört med dagsläget.



Nuläge



Plan

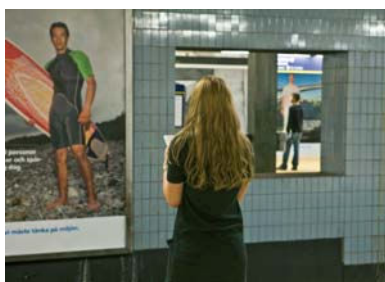
3



*I detta kapitel redovisas ambitioner kring det offentliga rummet i framtida Slussen. En bärande del i förslaget till ny gestaltning av Slussen är det offentliga rummet och variationen av detta. Här finns olika torg och gator, terrasser och kajer. Gestaltungsprogrammet redovisar i detta skede av planprocessen tankar kring olika funktioner och övergripande karaktär på dessa platser. I det fortsatta arbetet ska dessa tankar preciseras och utvecklas.*

# OFFENTLIGA RUM





## PLATSKVALITETER OCH ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR

Slussen är en offentlig plats med ett stort värde för Stockholm. Framtida Slussen har resurser att bli en fantastisk vistelseplats med ett spännande innehåll och elegant gestaltning i ett unikt vattenläge på historisk mark. För att locka många till platsen krävs både attraktion och tillgänglighet och den nya strukturen främjar ett liv på platsen och tillåter flöden av olika trafikantslag som ger förutsättningar för en mycket attraktiv mötesplats.

Framtida Slussen innehåller en mängd olika typer av offentliga rum och platser och det är dessa som är en bärande del i den nya stadsbygden. Här kan och kommer den offentliga arena att skapas som utgör grunden för Slussen som en unik och attraktiv plats i staden.

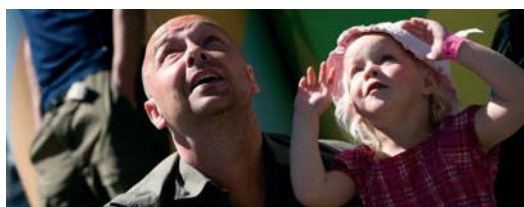
De många offentliga rummen knyter samman de nya byggnaderna och tydliggör kopplingen med Södermalm och Gamla Stan. Här finns allt från kajer och broar som tillvaratar det vattennära läget till väderskyddade torg samt en intrikat sammanvävning mellan alla dessa olika rumsligheter.

Slussen ska i framtiden gestaltas med en offentlig och representativ prägel som speglar både dåtid, samtid och framtid. Det är viktigt att de nya platserna ges en identitet som kan kopplas till nya Slussen samtidigt som de historiska lagren på platsen finns närvarande.

Det offentliga rummets betydelse ges högsta prioritet och det är rimligt att ställa höga krav på dess utformning. Det är viktigt att se helheten i området och samtidigt vårda möjligheterna till variation och olika skalor för att ge en bred helhetsupplevelse av platsen.

Konst har betydelse långt över att enbart omfatta konstverket eller den konstnärliga verksamheten. 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.

Kommunfullmäktige har beslutat att Stockholm ska bli ett föredöme i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning av olika slag. Det övergripande målet är att Stockholm ska vara en stad var världens mest tillgängliga huvudstad. I alla frågor som berör den offentliga miljöns utformning ska hänsyn tas till personer med funktionsnedsättning. Utformningen av de offentliga ytorna och gaturummen ska stärka tryggheten men inte på bekostnad av tillgänglighet eller öppenhet. Säkra gator och torg måste samtidigt också erbjuda en intressant upplevelse.





## GENERELLA RIKTLINJER FÖR DET OFFENTLIGA RUMMET

Det är idag långt ifrån trivsamt att röra sig genom Slussens offentliga rum. Fotgängarna är, som vid Sergels torg, satta på undantag där i stort sett endast grundkraven på framkomlighet har uppnåtts. För att skapa en trivsam miljö för gångtrafikanter krävs även trygghet, komfort, och intressanta upplevelser.

Grundläggande för fotgängare är en upplevelse av trygghet som till stor del kan uppnås genom god utformning. Viktigt är att huvudstråk är befolkade (av både fotgängare och bilar) och att dessa är väl belysta och överblickbara samt har gott om entréer till anslutande bebyggelse. Framtida Slussen bidrar i hög grad till detta. Det är bara på broarna man rör sig utan direkt kontakt med bebyggelse, men dessa stråk har å andra sidan stor potential att bli välanvända och har mycket god överblickbarhet. Kajerna kan tänkas få lägre gångflöden men är å andra sidan relativt väl aktiverade av anslutande entréer, bland annat från ny bebyggelse och lokalerna under huvudbron, i direkt anslutning till vattenet och kajerna. Trafiksäkerhet i mötet mellan gående och fordonstrafik är också nödvändig att beakta.

Komfort i det offentliga rummet innebär bland annat rymlighet, bekväma marklutningar, sittmöjligheter, och ett behagligt lokalklimat. Rymligheten, dvs. frånvaro av trängsel, säkras genom breda gångbanor på gatorna och breda gångstråk under mark i terminalom-

rådena. Marklutningarna överstiger inte 5 %, vilket är ett grundläggande tillgänglighetskrav. För brantare förflyttningar finns hissar. Sittmöjligheter kommer också att finnas vid långa gångstråk samt vid utsiktsplatser, kajer och torg för att ge tillfälle för att stanna upp, vila och uppleva miljön.

Vad gäller lokalklimatet så kommer Slussen inte att försämma dagens situation, men givet det vindutsatta läget så kan förflyttning ovanpå broarna säkert upplevas blåsig vid dåligt väder. Eftersom avståndet mellan Gamla Stans och Södermalms byggnadsfront har förkortats så kommer passagen ändå vara betydligt kortare än idag. Vid rörelse på de låga broarna kommer vinden att hindras av huvudbrons underbyggnad och möjlighet ges att vistas under tak. Det kommer framförallt att tillkomma nya intressanta upplevelser som berikar gångtrafikantens förflyttningar över Slussen, till exempel exponerad slussning, unikt stadslandskap, vattenspel, folkliv, torghandel med mera. Dessa upplevelsekvaiteter kommer att göra Slussen till inte bara en effektiv, komfortabel och attraktiv passage utan även en plats med stora vistelsekvaiteter.



## Bild

**1** Kartan visar föreslagna platskvaliteter inom framtida Slussen. De offentliga platsernas olika förutsättningar och särart utnyttjas på bästa sätt så att en rik och intressant stadsmiljö utvecklas. Utgångspunkten för föreslagna platskvaliteterna har varit Stockholms sociotopkarta.

## DE OLIKA PLATSERNA

För att beskriva potentialen i nya Slussens platser och de kvaliteter som kan förväntas så används här de kvalitetsbegrepp som tagits fram i Stockholms sociotopkarta. Sociotopkartan beskriver generellt de kvaliteter som gör att stockholmarna värderar och uppskattar olika offentliga platser i staden. Den nya sociotopkartan för Slussen är således en bedömning utifrån den kunskap som insamlats och sammanfattats inom stadens långa arbete med brukarstudier och stadsmiljöanalyser.

Läs mer om sociotopkartan som metod i stadsbyggnadskontorets rapport "Sociotophandboken" (SBK 2003). I övrigt har stadslivs- och stadsrumsaspekter här analyserats med utgångspunkt från samtida stadsbyggnadsforskning. Viktiga referenser är t.ex. Bill Hillier (stadsform/space syntax), William Whyte (stadsliv), Jan Gehl (stadsliv), Kevin Lynch (stadsbild), Jane Jacobs (stadsliv) och Henri Lefebvre (stadsliv).

På följande sidor beskrivs varje plats för sig utifrån dess förutsättningar och karaktär. Det som redovisas är ambitioner och tankar kring varje plats utifrån dess förutsättningar och möjligheter.

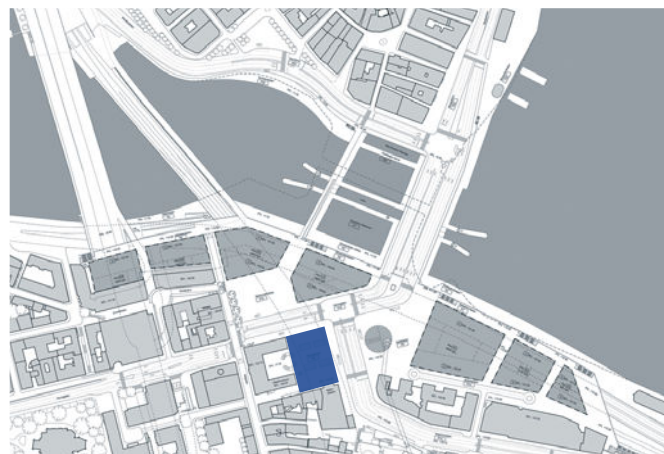




## KATARINAHISSENTORGET

Livet och flödena på detta torg konstitueras i hög grad av den starka kopplingen till bussterminalen, busshållplatserna och den underliggande handelsplatsen. Denna koppling sker primärt via den nya entré som föreslås intill Katarinahissen och som utformas som ett atrium som når genom alla tre plan; torgplan, mellanplan och kajplan. Gångflödena kommer således domineras av kollektivtrafikanter samt gående mellan Skeppsbron och Södermalm i synnerhet från Hornsgatan, Götgatan och Katarinavägen. Sannolikt kommer den nya handelsplatsen att bidra till nya flöden. I detta perspektiv kan Katarinahissentorget liknas vid Odenplan även om Katarinahissentorget har mindre friyta. Torgets och omgivande byggnaders strategiska läge ger goda kommersiella förutsättningar. Levande butiker i gatuplan kan förväntas mot torget och Hornsgatan. Torgets storlek begränsar möjligheterna för större evenemang och manifestationer. Som mötesplats kan torget förväntas bli av samma betydelse som t.ex. Ryssgården idag men med en direktare anslutning till bussterminalen. Platsen stärks av Katarinahissen som landmärke. Torgets närhet till terrassen och panoramautsikten över Slusstorget och Saltsjön gör att platsen även får goda möjligheter till vistelse och på så sätt får en särskild roll i relation till Ryssgården och Södermalms torg. Sittplatser med utsikt över det öppna landskapet och över folklivet bör tillkomma.



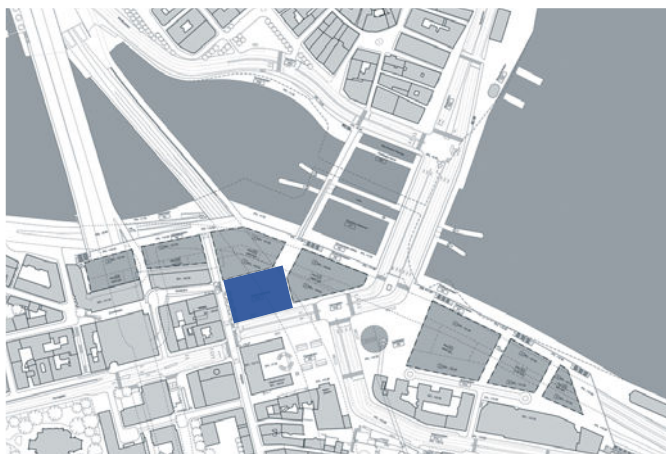


## RYSSGÅRDEN

Ryssgården är ett torg som inte kommer att förändras så mycket jämfört med dagsläget. Platsen kommer att behålla och utveckla sina befintliga kvaliteter. De höga gångflödena kommer att öka något och kommer även i fortsättningen att ha lite mer av en regional karaktär med sin koppling till tunnelbanan. Torget har begränsade kommersiella förutsättningar bortsett från torghandel. Kommersiella lokaler är inte möjliga i Stadsmuseet. Däremot bidrar Stadsmuseet till platsens kulturella karaktär och kan om det tydligare öppnas upp bidra till torgets evenemang. Ryssgården är idag kanske den enda väl fungerande mötesplatsen på Slussen. Med sin närhet till tunnelbanan, bussterminalen och Götgatan blir Ryssgården en naturlig träffpunkt för de som färdas mellan Södermalm och resten av regionen. Torget får därmed som mötesplats, som idag, en viss regional karaktär. Torget har begränsade rekreativskvaliteter förutom sittplatser i solen men viss utblick över Salt-sjön och Skeppsholmen bidrar till vistelsevärdet. Sol-exponeringen kommer att vara stark mitt på dagen men mer begränsad kvällstid.





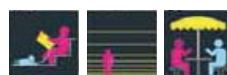
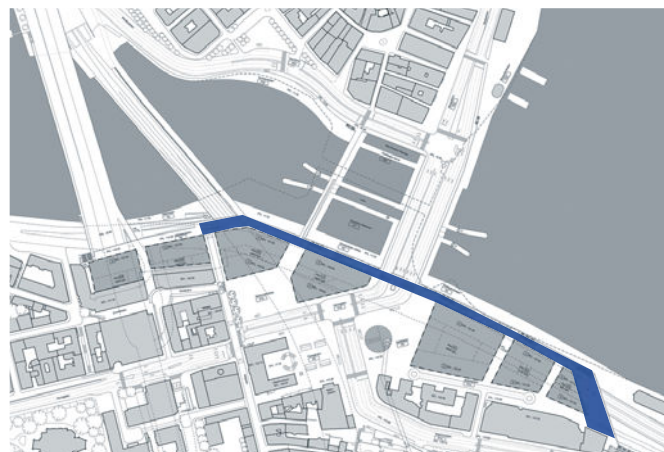


## SÖDERMALMSTORG

Torget ligger i korsningen mellan Södermalms viktigaste gator Götgatan och Hornsgatan. Samtidigt kopplar detta torg via den nya gångbron denna korsning till Gamla Stans livligaste gågata Västerlånggatan som är en förlängning av Drottninggatan. Södermalmstorg har således mycket stor potential för genomströmning av fotgängare, en potential som mycket väl kan jämföras med Stureplan eller Medborgarplatsen. Tack vare det stora fotgängarflödet finns här potential för handel och serveringar i gatuplan. Olika verksamheter i den nya bebyggelsen på platsen kommer säkerligen att kunna utveckla en stark profil. Givet det centrala läget och det höga gångflödet kan olika evenemang förväntas lokaliseras hit. På grund av den begränsade ytan kommer evenemangen vara av mindre skala, som exempelvis vid Norrmalmstorg. Som mötesplats kan nya Södermalmstorg förväntas bli mycket viktig på Södermalm och i Stockholm, återigen i paritet med Stureplan. Platsens sociala betydelse och karaktär kan komma att förstärkas av eventuell offentlig verksamheter i den nya centrala byggnaden mellan broarna som öppnar upp sig mot platsen. Torget har begränsade rekreativskvaliteter, utöver uteserveringar och sittplatser. Solexponeeringen kommer att vara starkast mitt på dagen men mer begränsad på kvällen.



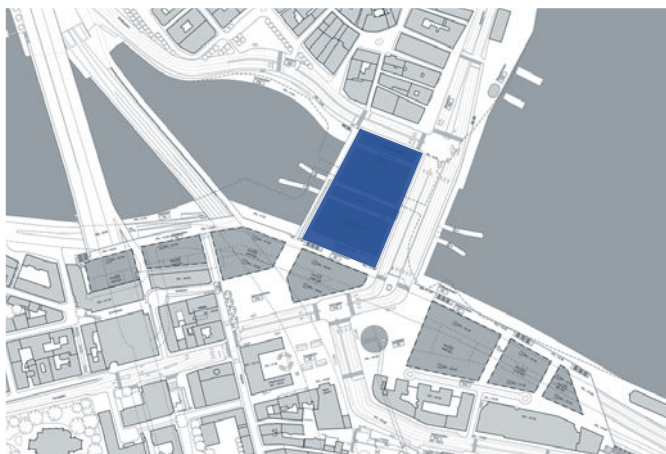




## SLUSSTERRASSEN

Terrassen längs Södermalmsbranten är ett kontinuerligt stadsrum som är väl kopplat till Södermalms gatunät. Västra terrassen ansluter direkt till Götagatan och den nya gångbron och den mellersta delen direkt till Hornsgatan och Skeppsbron. Med enkla trappförbindelser ner till södra kajen kopplar terrassen till både kajrummet och Katarinahissttorget. Kombinationen av god tillgänglighet och en enastående utsikt gör att terrassen kommer att kunna locka många besökare. Platsen blir en viktig läktare mot allt som kan tänkas ske på Slusstorget och på Riddarfjärden och Saltsjön. Som mötesplats kan terrassen förväntas bli betydelsefull på ett mer lokalt plan. Terrassen är lång och bildar ingen enhetlig träffpunkt men utgör däremot en oerhört stor attraktion som gör att kaféer och restauranger längs terrassen säkert kan få stark identitet i Stockholm. Terrassens starkaste attraktion är utsikten över Mälaren, Slusstorget och Saltsjön. Offentliga sittplatser tillsammans med uteserveringar är det naturligaste sättet att ta tillvara denna attraktivitet. Vissa avsnitt av terrassen är mer avskilda vilket även kan skapa ett värde av rofylldhet inom det långa utsiktsstråket.





## SLUSSTORGET

Gångflödena nere på kajplan kommer att vara mindre än de på broarna på grund av att de inte är starkt kopplade till stadens gatunät och målpunkter. De många trappförbindelserna längs Slussterrassen samt de låga broarna och bryggorna kring vattenrummet bidrar dock till att platsen får ett visst lokalt flöde. Kommersiella lokaler är begränsade längs södra kajen på grund av Stadsgårdsleden. Den begränsade solexponeringen av södra kajen gör att uteserveringar sannolikt också kommer vara få här. Lokalerna under Skeppsbrons förlängning kommer dock få ett synnerligen attraktivt läge vilket främjar kaféer och andra besöksinriktade verksamheter med framför allt turistprofil. Möjligheten att ha en temporär scen på vattnet skulle kunna göra platsen till en potentiell evenemangsplats där omgivande kajer och terrasser kan fungera som läktare. Slussningen och båtlivet kommer att utgöra platsens alldeles speciella attraktion. Detta betyder att platsen kan få en unik betydelse som mötesplats i staden. Om verksamheterna under östra bron tillsammans med bussterminalen och det centrala kvarteret i söder, mellan broarna, öppnas upp mot platsen kan nya Slusstorget bli en ikonplats i Stockholm i paritet med exempelvis Kungsträdgården. Rekreativsmöjligheterna på nya Slusstorget skapas i hög grad av de låga broarna och kajerna kring vattenrummet. Slusstorget skapar därigenom en förlängning av den idag så populära kajen längs Kornhamnstorg-Munkbrokajen. Att sitta ner nära vattnet har visat

sig vara en ovärderlig kvalitet i tät stadsmiljö som skapar både ro och naturkontakt i vardagen. Att dessutom ha slussning och vattenspel att titta på ökar värdet ytterligare.





## MUNKBROKAJEN

Nya breddade Munkbrokajen kommer att bibehålla och sannolikt utveckla sin befintliga attraktivitet som vattennära picknickplats. Flödena kommer att fortsätta att vara i huvudsak lokala och relativt höga tack vare kontakten med Gamla Stans gatunät och de nya lågbroarna samt den stärkta kontakten med Skeppsbron. Kajen får inte några kommersiella lokaler. Eventuellt kan kajen anslutas till Skeppsbrons evenemangsstråk. Idag är bryggorna vid Munkbron en av de trivsammaste lokala mötesplatserna kring Slussen, tack vare sitt läge nära Gamla Stan, vid vattnet och i solen. Denna kvalitet kommer att förstärkas i framtiden. Läget gör inte bara kajen till mötesplats utan även till en plats för urban rekreation. En kajyta kommer att utöka möjligheterna för picknick och rekreation som det i övrigt är mycket ont om i denna del av innerstaden. Här kan Slussen fungera lite som en park.

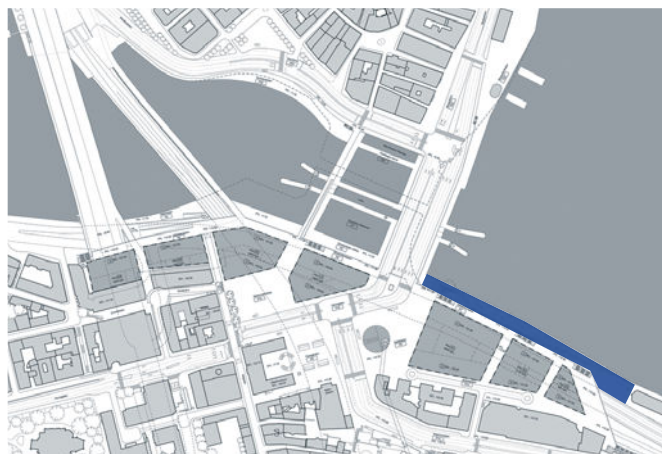




## SKEPPSBRON

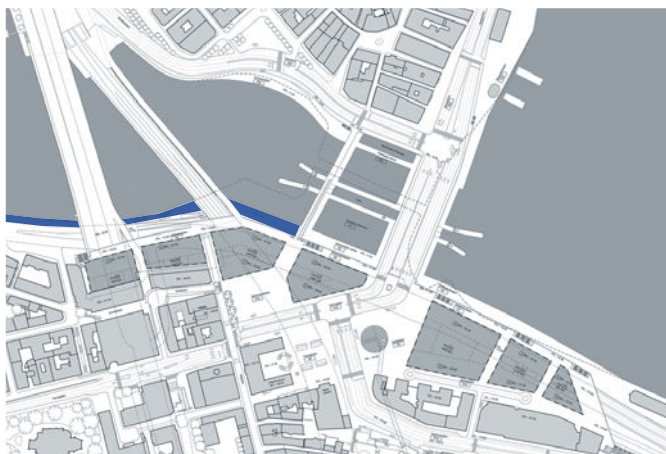
Skeppsbron är idag ett viktigt rekreations- och evenemangsstråk i Stockholm. Gångflödena är tidvis mycket höga under lediga och fina dagar. Slussens direkta förbindelse med Skeppsbron gör att kajen aktiveras ytterligare. Den nya lågbron direkt till kollektivtrafiken i bytespunkten på kajplan gör att färjetrafiken på Skeppsbron kopplas direkt till den regionala busstrafiken. De kommersiella lokaler och kaféer som finns på Skeppsbrokajen kommer att kunna utvecklas och få en ytterligare kontinuitet mot Slussen tack vare de lokaler som kommer till under Skeppsbrons förlängning, under huvudbron. Evenemangsstråket på Skeppsbron kan förlängas till nya Munkbrokajen och på lång sikt kanske även över till Stadsgården. Som rekreationsplats behåller Skeppsbron sin utsikt, vattenkontakt och sina solbelysta sittplatser.





## STADSGÅRDSKAJEN

Gångflödena på Stadsgårdskajen är i huvudsak genererade av färjetrafiken, och följer dess ankomster och avgångar. I framtida Slussen får färjetrafiken och bussterminalen en stark relation och närhet vilket skapar en intensiv terminalplats på kajen närmast Slussen. På längre sikt kan Stadsgården få en bebyggelseutveckling som gör att antal målpunkter ökar, vilket kan öka och utjämna det vardagliga gångflödet. Denna bebyggelseutveckling är starkt beroende av Slussens nya utformning och förmåga att skapa gena stråk och kopplingar till Södermalm och Skeppsbron. Cykelstråket och flödena från Nacka och Hammarby Sjöstad är relativt höga och kan också förväntas öka i framtiden. Så länge den storskaliga färjetrafiken är kvar är det dock svårt att se att det kan skapas rekreation och vistelsekvaliteter på kajen.

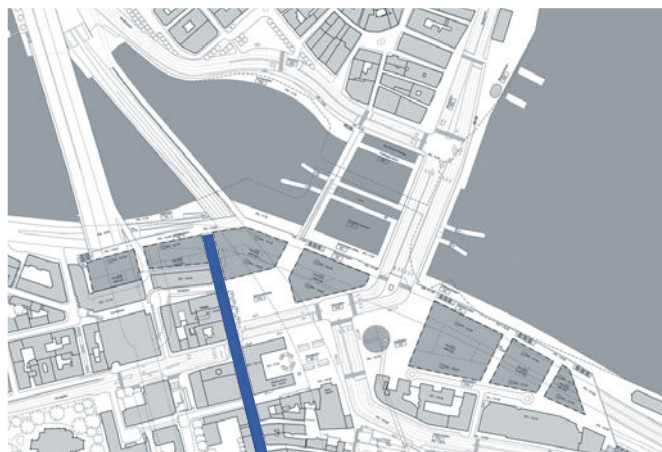


## SÖDER MÄLARSTRAND

Söder Mälarstrand har idag relativt låga flöden vilka kan förväntas öka något tack vare Slussens framtida attraktivitet och tillgänglighet. Denna kaj är dock en avskild del av Södermalm, likt Stadsgården dåligt uppkopplad mot Södermalms gatunät. Här finns inte några starka målpunkter, utan flödena har en mer lokal karaktär även om många både går och cyklar från Hornstull. Det finns vissa möjligheter till utveckling av Söder Mälarstrand. Denna utveckling och livet längs kajen är i högsta grad beroende av att nya Slussen skapar ökade flöden och starkare koppling mellan Södermalm, i synnerhet Götgatan, och Söder Mälarstrand. Kajen har begränsade vistelsevärden men har ändå stor potential tack vare vattenkontakt och utsikten över Riddarfjärden. Ytorna under Centralbron och tunnelbanebron kommer under rådande omständigheter vara svåra att göra till attraktiva stadsrum.



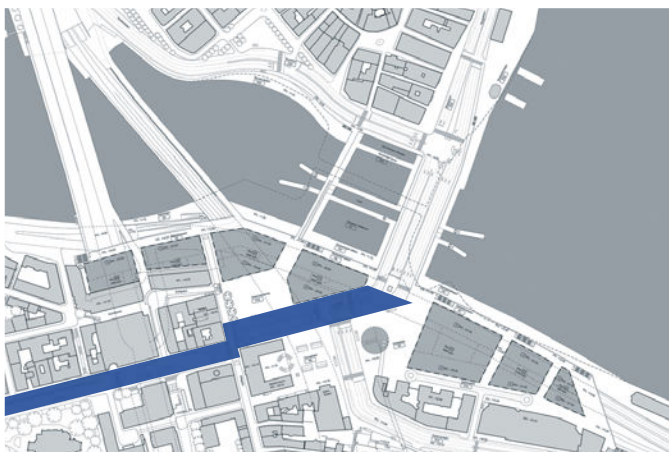




## GÖTGATAN



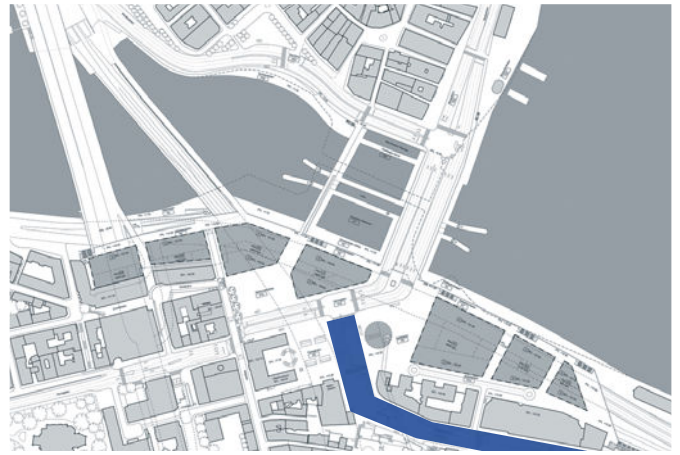
Götgatan är Södermalms viktigaste gata. Den ligger mest centralt i stadsdelen och har varit en pådrivande faktor för den sociala, kommersiella och rumsliga utvecklingen sedan många århundraden tillbaka. Det som händer på Götgatan angår hela Södermalm. Det diskuteras även att förlänga Götgatan till Globen inom projektet Söderstaden. Götgatan skulle då blir en än viktigare länk mellan centrala staden och de södra delarna av ytterstaden. I Slussen förlängs Götgatan dels via Södermalmstorg och gångbron till Västerlånggatan och dels i sin egen förlängning via ett ramssystem ner på Söder Mälarstrand och vidare längs tunnelbanebron. Med tanke på Götgatans betydelse är det viktigt att alla byggnader som vänder sig mot gatan har gott om entréer och lokaler i gatuplan.



## HORNSGATAN

Hornsgatan är Södermalms näst viktigaste gata. På samma sätt som Götgatan har Hornsgatan haft en historisk betydelse för utvecklingen av Södermalm och avses i framtiden förlängas som kompakt stadsrum över Liljeholmsbron för att vara ryggraden i stadsutvecklingen av Liljeholmen-Lövholmen. Hornsgatan får en naturlig förlängning som stadsrum i Slussen ända fram till bussterminalen och den östra bron. Hornsgatan är som Götgatan kantad av butiker, kaféer och verksamhetslokaler i hela sin längd. I Slussen fortsätter detta aktiverade stadsrum ända fram till Hornsgatans möte med Katarinavägen.





## KATARINAVÄGEN

Katarinavägen är en viktig gata på Södermalm, i synnerhet som förlängning av Renstiernas gata och Ringvägen. Katarinavägen används främst av boende på östra Södermalm som stråk till Slussen, Gamla Stan och vidare norrut. Stråket används även som rekreationsstråk med en anslående utsikt över Saltsjön. I Slussen kopplas Slussterrassen med en tvärgata till Katarinavägen så att den blir en naturlig förlängning av utsiktspromenaden, samtidigt som en ny genväg till Skeppsbron skapas. Katarinavägens sträckning förblir densamma som idag men blir tydligare definierad och får ett tydligare slut som stadsrum med fonden på den föreslagna byggnaden mellan de två nya broarna.







*I detta skede av planprocessen redovisas inget avseende arkitektur och gestaltning för nya byggnader. Plansamrådet för Slussens framtid syftar till att pröva och diskutera vald stadsbyggnadsprincip. I kommande skeden, när innehåll i föreslagen bebyggelse är bestämt, kan också gestaltningsprinciper och arkitektur preciseras. Därför lämnas detta kapitel tomt nu. Staden avser att ta fram gestaltningsprogram för de arkitektoniska frågorna när projektet kommit in i en mer detaljerad fas.*

# ARKITEKTUR

## MEDVERKANDE

Följande har medverkat i framtagandet av  
gestaltungsprogrammet:

### **Stockholms stad**

Martin Schröder, stadsbyggnadskontoret

Karl Gylje, stadsbyggnadskontoret

Elisabet Elfström, exploateringskontoret

### **Foster+Partners**

Spencer de Grey

Alistair Lenczner

Sharon Giffen

Ken Hogg

Eric Werner

### **Berg Arkitekter AB**

Svante Berg

Ulrika Berggren

Petter Eklund

Mårten Persson

### **Spacescape AB**

Alexander Ståhle

Henrik Markhede

Tobias Nordström

Lars Marcus



## KÄLLFÖRTECKNING BILDER

sid 4	Stadsbyggnadskontoret
sid 5	Stadsbyggnadskontoret
sid 12-13	1 Anders Holm/Stockholmskällan 2 Axel Malmström/Stockholmskällan 3 Almberg & Preinitz/Stockholmskällan 4 Herbert Lindgren/Stockholmskällan
sid 15	Spacescape
sid 16-19	Foster+Partners och Berg Arkitektkontor
sid 21	Spacescape
sid 23	Spacescape
sid 26	Stadsbyggnadskontoret
sid 28	Yanan Li
sid 30	Spacescape
sid 32-43	Jens Johansson, Yanan Li

