

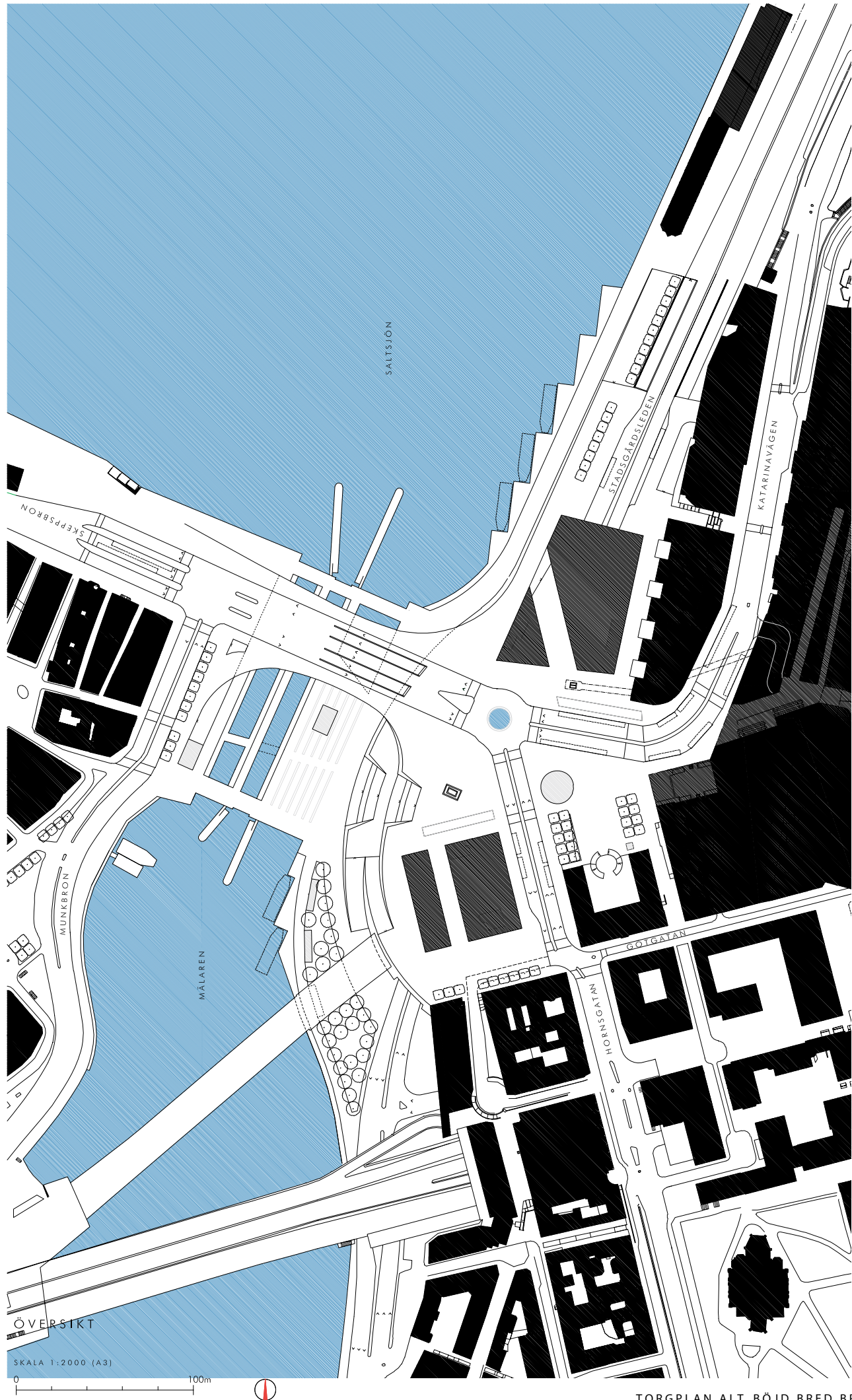
JULI - OKTOBER 2007

SLUSSEN

NYA SLUSSEN



PROGRAM : BILAGA 2



TORGPLAN ALT. BÖJD BRED BRO

HELHETEN

1. Staden, landskapet och historien

Dags för förändring

Efter att ha gjort tjänst i över 70 år är det nu dags att forma Slussen på ett sätt som motsvarar vår tids krav på funktion och gestalt. Vårt svar på hur detta ska lösas bygger på tankar om staden, landskapet och historien. Staden som en långsiktig organisation och struktur där dess medborgare kan få sina behov tillgodosedda. Landskapet är en förutsättning och begränsning att utnyttja. Historien som spår och lager att förvalta och visa. Sedan vi vann formgivningstävlingen om Slussens framtid år 2003 med förslaget "Strömmar" har flera bearbetningar genomförts. Senast projektet presenterades var i augusti 2004 då under namnet "Nya Slussen". Vi har valt att behålla det namnet eftersom det på ett bra sätt visar vad det handlar om. I mellantiden har det stundtals förts en intensiv debatt om Slussens framtid i press och på möten. Antikvariska bedömningar har gjorts. En space-syntaxanalys har genomförts och nya trafikanalyser samt bedömningar av behov inom kollektivtrafiken. Vidare har den utdragna processen gett möjlighet till reflektion och eftertanke. Allt detta har gett oss möjlighet att bearbeta förslaget både i stort och smått. Trots stora förändringar av både programmet och den yttre gestaltningen har det intressant nog visat sig möjligt att bearbeta och utveckla förslaget utan att de grundläggande idéerna och trafikstrukturen från "Strömmar" har behövt omprövas.

En ny stadsfront

Gamla Stan har idag en markerad stadsfront mot söder, medan Södermalm med sin komplicerade topografi är mer splittrad. Förslaget ger även södermalmssidan med en avslutad stadsfront. Ny bebyggelse och kraftigt minskade trafikytar organiseras så att utblickar och torg skapas. Slussenområdet kan på så vis bli en bra länk mellan Södermalm och Gamla Stan.



En del av skärgårdslandskapet

De topografiska och stadsbyggnadsmässiga kvaliteterna ger platsen dess värde: mötena mellan förkastningen och åsen, mellan Mälaren och Saltsjön samt mellan Södermalm och Gamla Stan. Vi har i förslaget frigjort nya vattenytor, förtydligat näset mellan de båda öarna Stadsholmen och Södermalm samt låtit förkastningsbranten strukturera staden. Näset blir med dagens krav på avbördning dock en konstbyggnad.



1 Stockholm från sydost. Förbindelsen mellan Åsön (Södermalm) går över det smala näs som är en del av Stockholmsåsen. Befästningsverk och portar utgör stadens skydd åt söder och fungerar samtidigt som ett lås för Mälaren. Kolorerat kopparstick av Frantz Hogenberg efter teckning av Hieronymus Scholæus omkring 1570. Källa: Stockholms stadsmuseum

En ny årsring

Slussens historia kan läsas som en historisk exposé över trafikteknikens utveckling. Funktionerna har avlöst varandra. Byggnader, slussar och broar har kommit och gått. De skiftande utformningarna har varit svar på sin tids krav, med en stark betoning på funktion. Detta har varit nödvändigt då det strategiska läget har varit av största betydelse för kommunikationer, försvar och handel.

Det är dags nu för en ny årsring som stärker det urbana livet och tonar ner trafikapparaten. Till det kommer vår tids viktiga fråga; behovet att öka Mälarens avbördning som också bör få ge avtryck i gestaltningen.



2 Omkring 1650 börjar Södermalm bli allt mer stadsmässigt och Södertorn har försetts med en tornspira. Framför allt har nu den första slussen byggts (1630–40-tal) efter holländsk förebild. Vid norra brofästet finns försrånna med kvarn. Kopparstick av W Hartmann.

Källa: Stockholms stadsmuseum

2. Mötesplats för alla

Tydlig trafiklösning

Slussens viktigaste funktion i staden förblir självklart att lösa trafikens problem och skapa goda betingelser för alla de strömmar av trafikanter som befinner sig där i rörelse och väntan. Tanken med förslagets trafiklösning handlar om förenande delar mer än separerande som dagens lösning innebär. Den i dag överdimensionerade trafikapparaten ersätts med en ny mer yteffektiv. Detta betyder att Slussens karaktär av trafikplats minskas till förmån för platsens funktion som mötesplats.

Trafiken leds över näset med en huvudbro för alla trafikslag kompletterat med två låga, öppningsbara broar i kajnivå för fotgängare och cyklister. Huvudbron presenteras med kollektivtrafiken i mitten.

Bussterminalen för Nacka/Värmdöbussarna har fått ett läge i kajnivå framför Tranbodarna (KF-huset). Samtidigt har Stadsgårdsleden flyttats söderut. Detta ger helt nya förutsättningar för att skapa platser längs vattnet på Södermalmssidan med kvällssol utan störande trafik. Det ger även helt nya möjligheter att skapa högklassiga trafikskyddade omstigningar mellan alla kollektivtrafikslag samt tillräcklig yta för att skapa en högklassig mötesplats med attraktiva affärslägen.



FOTOMONTAGE FRÅN NORDVÄST, TORGPLAN

Galleria/Terminal och knutpunkt

I förslaget korsas alla trafikslag. Omstigning mellan olika färdmedel görs med korta avstånd. Enkla, tydliga, väderskyddade och överskådliga terminaler skapas för båtar, bussar, tunnelbanan och Tvärbanan. Två alternativ till bussterminal finns, en tvåvåningslösning där på- och avstigning sker i separata plan samt en enplanslösning där alla bussrörelser samt uppställningsplatser ryms i ett och samma plan. Terminalerna har knutits samman med en utveckling av dagens galleria med handel, kultur, restauranger, evenemang och mötesplatser. Det stora flertalet av alla som passerar Slussen gör det med kollektiva färdmedel, till fots eller på cykel. Tanken är att prioritera dessa trafikslag och samtidigt skapa goda förbindelser för biltrafiken i alla riktningar. I denna senaste bearbetning har fotgängarnas behov utretts nog i en space-syntaxanalys som påverkat utformningen på olika sätt.

Platser för möten

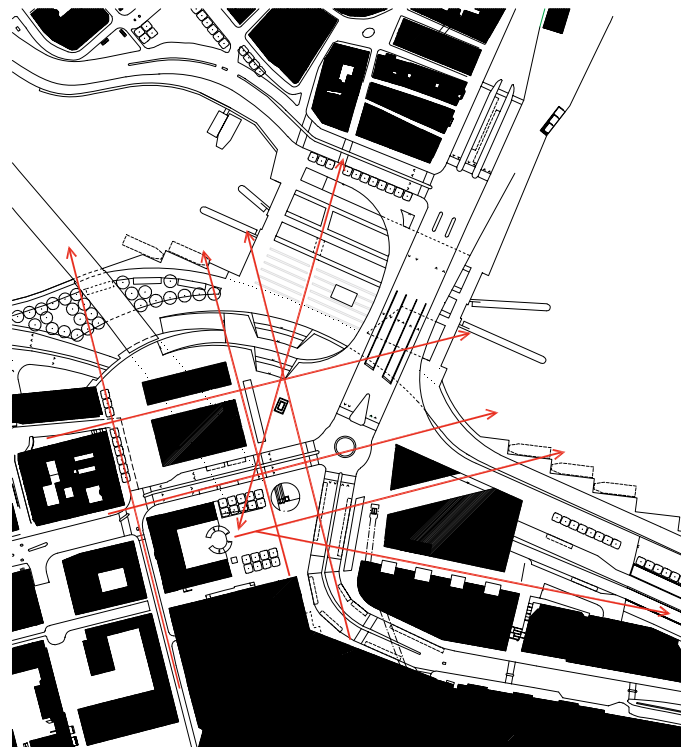
Slussen har historiskt fram till 1935 varit en av Stockholms viktigaste handels- och mötesplatser. Den nya utformningen är gjord som en plats för möten och möjlighet till handel och kultur. Flera stadsrum med skilda karaktärer skapas. Somliga är utpräglade urbana och med ett rikt folkliv vid entréer och omstigningsplatser. Andra är lugnare och mer skyddade för personliga möten, eftertanke och utsikt. De nya stadsrummen har getts olika gestalter som beror av deras funktioner som mötesplatser, handelsplatser och evenemangsplatser.

3. Stadsfronten och utblickarna

Den nya stadsfronten på Södermalmssidan står emot den tydliga fronten på Stadsholmen. Den terrasserade och lutande sockeln har en mjukt rundad utformning med breda bekväma trappor och ramper som förbinder kaj- och torgnivå och ger södermalmssidan en ihopläkt stadsfront och övergång i näset mot Gamla Stan. Stadsrummen på Slussenområdet olika nivåer bildar en egen väv med gångbanor, broar, trappor och gränder som förenar och skapar länkar i staden med den valfrihet och trygghet som stadslivet kräver.

Utblickarna från det övre torgplanet ner mot vattenrummet sker längs gatorna. Götgatan avslutas med utblickarna över Södermalmstorg, Mälaren och Gamla Stan. Siktlinjerna längs Hornsgatans förlängning avslutas med utblick mot Saltsjön. Även från Katarinavägens slut får man utblickar mot Gamla Stan, Saltsjön och Mälaren. Det vida panoramat får man från det nya Karl Johans torg med en framflyttad unik utsiktsplats som idag saknas. Där placeras Karl Johan statyn åter på södermalmssidan, ridande in i staden. Utblickarna från Ryssgården förändras inte så mycket från dagens situation. De storslagna utsikterna Slussenområdet erbjuder presenteras på så vis dels som koncentrerade utsnitt, dels som vida panoraman. I Järntorgsgatans förlängning finns en siktlinje längs trapporna över näset mot Ryssgården och Stadsmuseet (ursprungligen Södra stadshuset). Denna vy är viktig eftersom det var här den södra infarten till Stockholm gick; på det näs som förband Åsön med Stadsholmen. Den flyttade kungastatyn blir nu en del i denna siktlinje.

Genom att bygga vidare på stadens yteffektiva typologi blir varje yta avgränsad, definierad och bestämd. Alla ytor får



UTBLICKAR / SIKTLINJER

sin funktion. De nya byggnaderna på södermalmssidans övre nivå kan med fördel göras till offentliga byggnader. De kan till exempel lämpa sig för ett Nobelmuseum eller Designmuseum. Entréplanet är reserverat för restauranger, caféer, butiker mm. Byggnaderna rymmer vidare entréer till Gallerian/ Terminalen och tunnelbanan och ger möjligheter till bekväma inomhusförbindelser mellan kaj och torgplan. Förslaget ger stor flexibilitet till utformning och omfattning av tillkommande byggnader och deras funktion.

4. Skärgårdslandskapet

Landskapet kring Saltsjöns vattenrum längs Stockholms inlopp och Riddarfjärden kännetecknas av den kraftfulla öst-västliga förkastningsbranten på den södra stranden och den flackare och grönskande norra stranden på Djurgårdssidan och Kungsholmen. Förkastningen löper från Reimersholmes norra sida via Söder Mälarstrand och Stadsgården till Fåfången och vidare ut till Kvarnholmen och Sicklaöns norra del. Dessa nordvända och karga förkastningsbranter som är typiska för Stockholmstraktens landskap har varit svåra att bebygga och utgör därför idag starkt strukturerande naturgivna landskapselement. Längs stränderna nedanför förkastningen har utfyllnader gjorts där man behövt plana ytor för kajer och andra verksamheter. Den nya utformningen av nivåskillnaden mellan kaj och torgplan har i sin fria gestalt inspirerats av bergets förkastningar.

Bebyggelsen på Södermalm klättrar upp längs berget i avsatser på Mariaberget och på Katarinaberget som ligger på ömse sidor om Slussen. I andra fall lämnas berget obebyggt som vid Skinnarviksberget. Längs Stadsgården ligger bebyggelsen idag huvudsakligen ovan berget på grund av alla sprängningar, med hamnmagasin nere på kajplanet. Den tillkommande bebyggelsen har formats i den skala som omgivningen ger. Bebyggelsen reser sig i avsatser upp mot berget. De högre byggnaderna ligger bakom de lägre så att alla får utblickar från de övre våningarna.

Stockholmsåsen går från Södermalms förkastningsberg över till Stadsholmen vilket skapade näset och den naturliga övergången för trafiken som alltid har använts för samfärdsl. Det lutande plan som åsen bildade och som var farbart finns kvar i förslaget i Hornsgatan och Katarinavägen som "rinner" ner mot Skeppsbron på den nya huvudbron. Det lutande planet breddas på Karl Johans torg och Ryssgården med sina utblickar.

Näset mellan de båda öarna Södermalm och Stadsholmen har fått en ny gestalt i förslaget med delvis dolda strömfäror och lugnvatten förbundna med gångar, slussportar och broar. I detta gestaltade sel, befinner man sig skyddad från trafiken och nära det naturliga, men tuktade vattnet som går att överblicka. Platsen kan bli en attraktion i Stockholm som får sin första urbana vattenpark med plats för vattnets attraktioner. Man brukar prata om Stockholms äldsta del, Stadsholmen, som staden mellan broarna. Här bygger vi vidare på den tanken med tre nya tydliga broar.



SLUSSPLAN MED GAMLA STAN I BAKGRUNDEN

Slussens kanske främsta landskapliga tillgång är kontakten med de blå rummen; himlen och vattenrummen i både Saltsjön och Mälaren. I förslaget skapas kontraster mellan slutna och öppna delar som kommer att förtydliga den rumsliga strukturen och skapa förväntningar om vida vyer.

Om Stockholm har försetts med slösande rika naturförutsättningar vad gäller vattenkontakten finns alltid begränsningar vad gäller ljuset på de nordliga breddgraderna. Tillgången på varma och sydvända platser och platser med kvällssol är inte stort. I förslaget skapas flera sådana platser med ovanlig vattenkontakt. Den flackt terrasserade södermalmsfronten tillåter även vintersolen att belysa torgytorna i kajplanet.

5. Lager av Slussens kulturhistoria

Värden att ta tillvara

Vid omgestaltningen kan kulturhistoriska värden lyftas fram. Den i dag kanske mest påtagliga historiska årsringen kommer oåterkalleligen att gå förlorad – trafikapparaten från 1930-talet. Dock finns det andra delar från 1930-talets omvandling som är möjliga att ta tillvara t.ex. Karl Johansslussen. I stadsbilden blir självklart kvarteret Tranbodarna med Katarinahissen, Gondolen kvar. Förbindelsen Mälaren - Saltsjön görs tydlig och vattnet görs mer tillgängligt. Södermalm och Gamla Stan tydliggörs som öar skilda åt av slusskanalerna som är förbundna av broar över ett näs. Den nuvarande Karl Johansslussen bevaras och behåller sin slussfunktion. Nils Ericssons sluss blir liksom idag kvar under konstruktioner. Samtidigt är det så att den lösning vi föreslagit ger möjlighet till att ta fram Nils Ericssons sluss vackert granitskodda ränna, vilket gjordes i det tidigare förslaget. Delar av Polhems sluss kan synliggöras.

Förslaget ger Slussen en ny gestalt, men försöker att på några väsentliga punkter gripa tillbaka på företeelser hämtade ur Slussens egen byggnadshistoria och därigenom tydliggöra platsens årsringar.

Slusskanalerna och kajerna

Den f.d. Nils Ericssons sluss kommer att bli kvar under konstruktioner, men den kan visas fram på ett annat sätt än idag i den föreslagna cafébyggnaden och under broarna. Polhems sluss, i den mån dess ränna är bevarad, kan helt eller delvis synliggöras som en ränna alternativt som kantskoning åt den delvis överdäckade nya avbördningsrännan. Genom att nuvarande sluss behålls kan tre generationer av slussar helt eller delvis tydliggöras.

Bebyggelse vid kaj

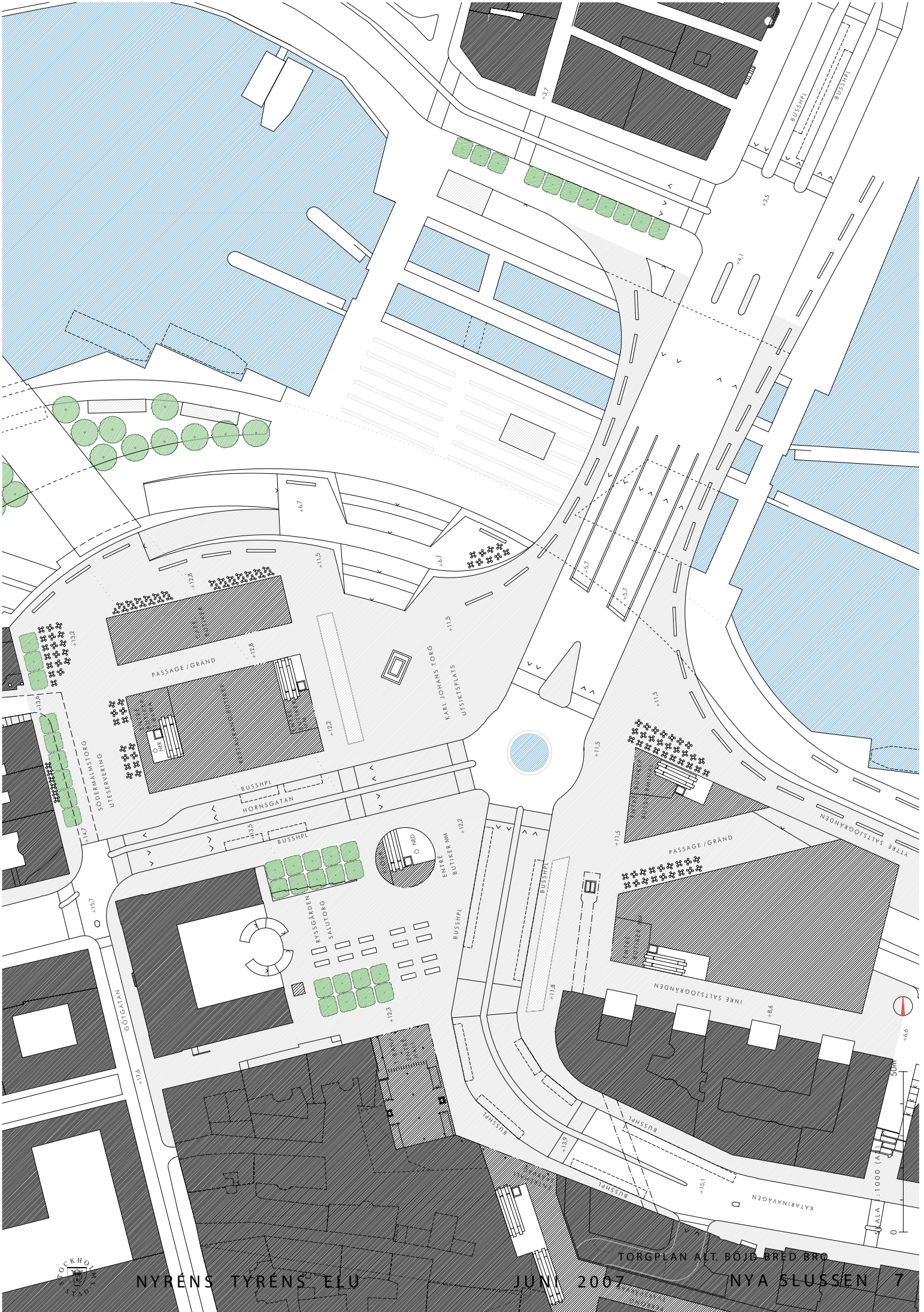
En bärande idé i förslaget är att den nya bebyggelsen ska nå både ned och ut till kaj. En direkt koppling mellan kajer och Gallerian/Terminalen är en stadsbyggnadsambition som finner sin inspiration i den bebyggelse av handelshus och packhus som fram till 1900-talets början kantade Stadsgårdskajen och Söder Mälarstrand. Denna direkta kontakt mellan kaj och bebyggelse utan avskärande trafikleder möjliggörs av att leden dras under torgytan och långt innanför Gallerian/Terminalens kajnivå.

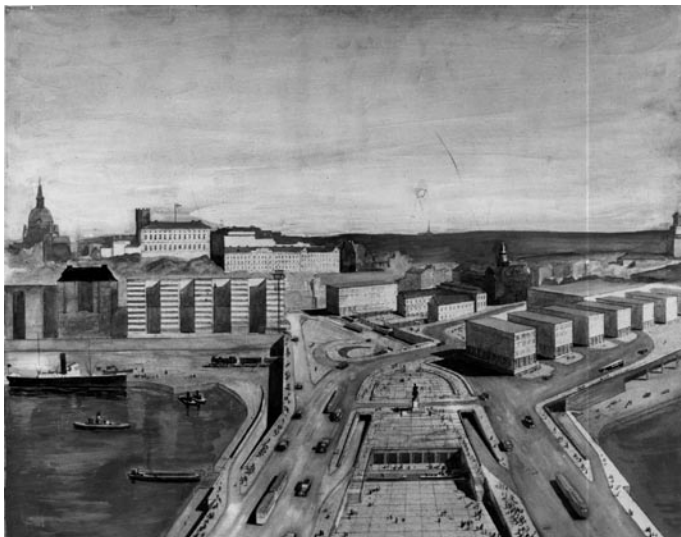


3 Slussen med Karl Johans Torg i förgrunden och bebyggelsen längs Stadsgårdskajen och Katarinahissen i bakgrunden. Foto Axel Lindahl 1880 –90-tal. Källa: Stockholms stadsmuseum

Kvarterstrukturen och Södermalmstorg

Förslaget knyter an till Mariabergets åldriga kvarterstruktur som genom kvarteren Överkikarens äldre och nyare del når ända fram till Södermalmstorg. I och med detta förslag får Södermalmstorg en form som återger det något av den mindre skala och intimitet det förlorade vid Slussens ombyggnad på 1930-talet. Hela slussområdet var då bebyggt med en stor mängd byggnader för olika funktioner – från butiksodrar över saluhall till restauranger. Efter omvandlingen 1935 etablerades en stor öppen plats med vida utblickar över såväl Mälaren som Saltsjön. Detta är en följd av att den funktionalistiska stadsbyggnadsvisionen inte fullföljdes eftersom bebyggelse endast i mindre omfattning uppfördes på Slussen efter 1930-talet. Den bebyggelse vi föreslår i anslutning till Södermalmstorg innebär även att den stora yta där William-Olsson tänkte sig bebyggelse blir bebyggd.





4 Perspektiv mot söder över den planerade nya Slussen. Lägg märke till den planerade nybebyggelsen vid Södermalmstorg. Även den äldre bebyggelsen på Mariaberget och söder om Ryssgården tänkte man sig skulle ersättas av ny bebyggelse. Härigenom skulle ett renodlat funktionalistiskt stadsrum tillskapas där endast Södra Stadshuset skulle utgöra en fysisk länk till historien. Den karaktäristiska klöverbladsformen är ännu inte fullt utvecklad. Akvarell av Tage William-Olsson november 1931.
Källa: Stockholms stadsmuseum

6. Platser och byggnader

Södermalmstorg

Södermalms äldsta torg är nu tillbaka på sin ursprungliga plats som en avslutning av Götgatan, Hornsgatan och Guldgränd. Platsen omgärdas av byggnader med restauranger och annat offentligt innehåll. Det halvöppna torget får en måttlig storlek och tar med Stadsmuseet i platsbildningen. Den nya byggnaden ansluter i höjdskala till hotellet och Stadsmuseet. Torget får därmed en intim skala och genom att det till stor del är fredat från biltrafik kan det bli attraktivt för uteserveringar. En entré till T-banan, Gallerian/Terminalen är möjlig att lokalisera mot torget. Det nya Södermalmstorg får en utsiktsplats mot vattnet i Götgatans förlängning. Där är det nära till rampen mot kajplanet. Utmed torgets västra sida leds angöringstrafik till hotellet och de nya byggnaderna. Genom den nya bebyggelsen skapas en förlängning av Guldgränd och utblicken mot Saltsjön.



MODELLFOTO FRÅN NORDOST

Ryssgården

Ryssgården behåller dagens nivå som bestäms av tunnelbanan. Denna livliga plats med alla sina viktiga entréer till tunnelbanan, kiosken, Gallerian/Terminalen och Stadsmuseet används som idag för torghandel och omstigningar mellan trafikslag. Här finns platser där man kan stanna upp, vänta och mötas. Den historiskt viktiga utsikten ner mot Saltsjön är kvar genom en ny gränd, liksom kontakten med Stadsmuseets förplats och gård. Breda torgramper leder ner mot Stadsgården, vilket understryker Ryssgårdens historiska riktning och trappning mot Saltsjön.

Karl Johans torg

Den öppenhet som karaktäriserar Slussens torgytor i dag kommer inte att försvinna eftersom ett nytt tredje torg anläggs som en förlängning av Ryssgården mot norr. Längst fram mot det södra brofästet ligger detta nya torg med en panoramautsikt över Riddarfjärden och Saltsjön.

Torget avgränsas på västra sidan av den nya byggnaden. På torget finns flera viktiga entréer till tunnelbanan, butiker, restauranger eller kultur- och nöjeslokaler samt till Gallerian/Terminalen. På torget finns platser för uteserveringar. Från Karl Johans torg leder en mycket bred och bekväm trappa via terrassplanet ner på kajplanet och fullbordar tanken om att knyta ihop stadsdelarna på stadens sätt, dvs. genom att ge flera valmöjligheter. Kungastatyn vänds åter med kungen ridande mot Gamla Stan. Statyn utgör en vacker siluett från Saltsjön.

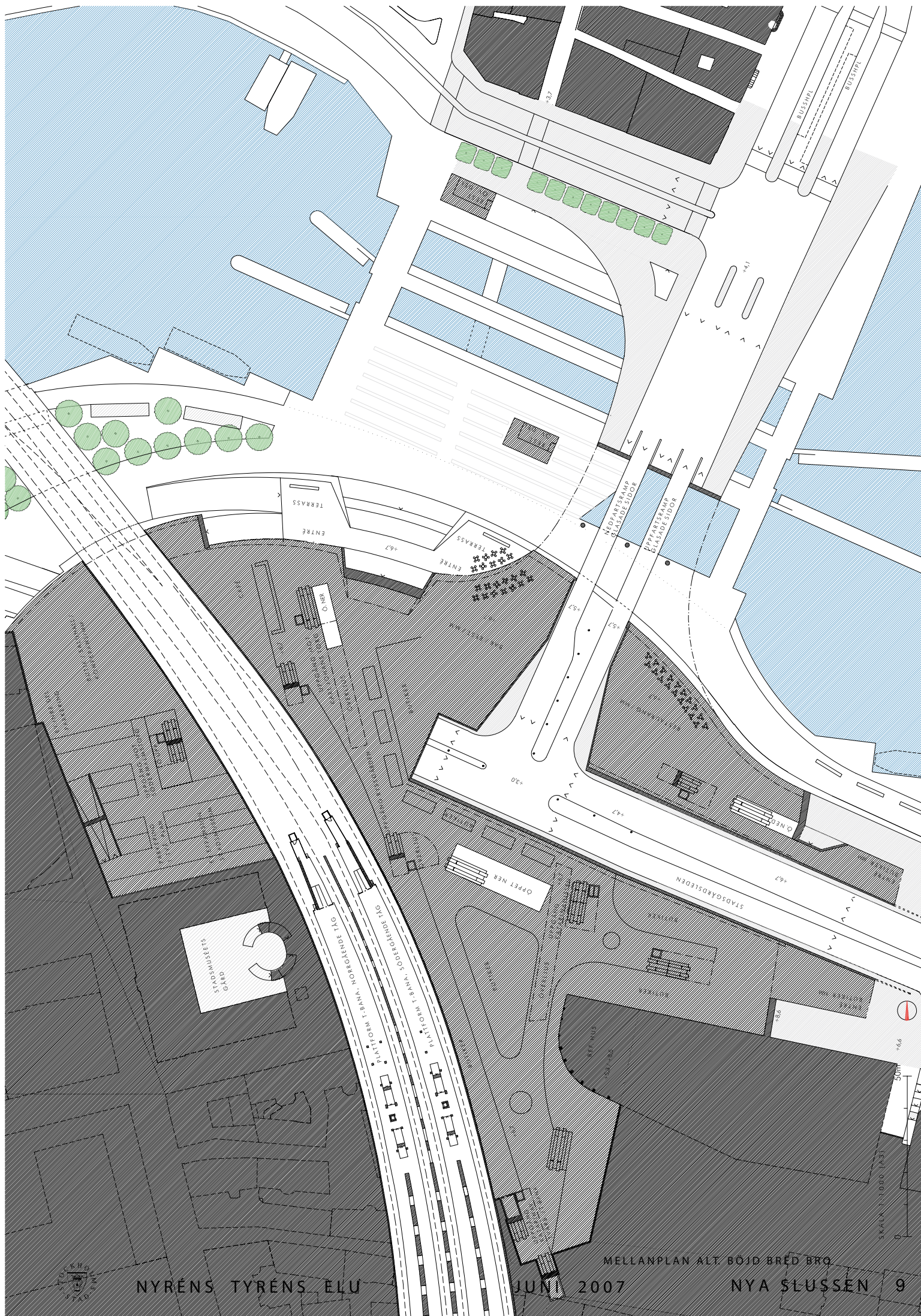
Slussplan/Polhemskajen, Franska Bukten, Sjöbergsplan, nivåskillnaden och terrassplanet

Nedanför Karl Johans torg ligger Slussplan. På denna plats ligger viktiga entréer till Gallerian/Terminalen. Här finns även uteserveringar med kvällssol både i anslutning till Gallerian/Terminalen och till de fria paviljongbyggnaderna. På ömse sidor ligger Saltsjöns och Mälarens båtterminaler med enkla omstigningar och anslutande angöringstrafik. På kajplanet finns generösa sittmöbler. Här och i hela nivåskillnaden mellan kaj och torg kan publiken samlas vid aktiviteter i kanaler, bassänger, terrasser och på torget. Slussplan är skyddad från genomfartstrafikens buller.



VY FRÅN MUNKBRON

Franska Bukten domineras av saltsjösidans färjeangöring och entréer till Gallerian/Terminalen. I direkt anslutning till Franska Bukten ligger Nacka Värmdöbussarnas terminal. Vänthall med kiosker osv. kan bli gemensam med färjeterminalen. Sjöbergsplan utvecklas till en grönare plats med trädplanteringar, gräsmattor, strandpark, bouleytor, uteservering och möjlighet att ordna en färjeangöring på Mälarsidan. Mot Sjöbergsplan finns entréer till Gallerian/Terminalen och i gränsen mot Polhemskajen landar den breda trappan upp



till terrassplanet och Karl Johans torg. För att få en mjukare övergång mellan kajnivån och den övre torgnivån har en terrass skapats emellan. Terrasseringen ger solljuset möjlighet att komma åt kajen. På terrassen kan skyddade uteserveringar placeras i direkt anslutning till Gallerians restauranger på mellannivån med utblick mot vattnet och Gamla Stan. På Saltsjösidan är Stadsgårdsleden förlagd till mellanplanet med nya ramper upp till torgnivån. Mot de stora kontorsbyggnaderna Glashuset och Katarinahuset (fd KF-huset) utvecklas rampen till ett lutande torg med plats för angöring, nya välannonserade entréer mm. Torget/rampen ger utvecklingsmöjligheter för båda fastigheterna med de många arbetsplatserna. I förslaget illustreras lägre bebyggelse framför Katarinahuset som en komplettering av stadsfronten och ett första möjligt kvarter i en ny Stadsgårdsbebyggelse (när Stadsgårdsleden i framtiden byggs över). Det nya kvarteret kan ses som en utveckling av Katarinahuset och dess stora potential som en viktig del i den nya mötesplatsen, Gallerian/Terminalen

Slussen och strömmarna

Vattenytorna och broarna kan forma en ny typ av stadsrum vid vattnet. En vattenpark med naturligt vatten, som ömsom strömmar och ömsom är stilla. Detta i ett helt trafikskyddat läge som inte har sin motsvarighet i stadens centrala delar. En utmärkt plats för vattenkonster och konster vid vattnet och som synliggör Mälarens avbördning. Platsen har för staden ovanligt bra solbelysning med bla utmärkt kvällssol. Karl Johansslussen är kvar i sitt nuvarande läge och kan liksom idag fortsätta vara en attraktion för dem som passerar. Den södra delen upptas av den utökade avbördningsanläggningen som delvis ligger under torgytan. Vid evenemang kan ytan användas till konserter och idrottsgalor, och till vardags finns plats för uteserveringar och möten. Den norra bassängen används för avbördningen med strömmande vatten. Nils Ericssons sluss ligger kvar under bla trapporna och kan exponeras. Den kan med sina gamla fina stenskoningar och det strömmande vattnet bli ett karaktärsfullt inslag tex. i en cafélokal. Vattenrännan under bron i fortsättningen mot

Saltsjön kan exponeras med glas i väggen. På ömse sidor om vattenytorna leder gång- och cykelvägar på broar som är öppningsbara på två platser.

Skeppsbron och Munkbron

Skeppsbron och Munkbron med Kornhamnstorg utgör entréplatser från söder till Gamla Stan.

Den givna höjden på brohuvudet mot Gamla Stan ligger som idag högt, bland annat för att få tillräcklig höjd för båttrafiken i Karl Johan slussen. Detta ger möjlighet att skapa en från biltrafik fredad passage under bron på kajnivån även på Gamla Stans sida.

Huvudförbindelsen för gående och cyklande i kajnivån blir den västra bron som ansluter till den breda Triefvalds gränd mot Järntorget och vidare mot Västerlånggatan och Österlånggatan. Anslutningen mot Gamla Stan får en övre del för cykel, bilar och bussar och en lägre skyddad del med trappan ovan Nils Ericssons sluss och en bred kaj med plats för en café- och restaurangpaviljong och uteserveringar. Denna sydvända plats får ett helt annat öppet läge än den har idag med vattenkontakt och utsikt mot både Saltsjön och Mälaren. Den blir en fortsättning på det attraktiva stråk som har börjat etableras utmed Munkbron, med sittbrygga och restaurangbåtar.

Stadsgården och Söder Mälarstrand

Stadsgårdsleden får ett sydligare läge än idag vid passage av Slussen. Även ledens höjdläge har justerats så att passage både under och över leden blir möjlig i Gallerian/Terminalen. Den valda höjden möjliggör också fri passage under ramperna mot Skeppsbron.

På Mälarsidan finns möjlighet att förlägga en avfart från leden för angöring och inlastning på kajnivån.

Sjöbergsplan utvecklas till en liten park i kajnivån med en större gräsyta omgärdad av en "sittmur", och på utsidan finns plats för boulebanor. Den lilla parken kan inramas av träd mot söder, och glasade paviljonger mot Mälaren med plats för serveringar och verksamheter i nära anslutning till färjeläge på



MODELLFOTO FRÅN GAMLA STAN