

Mälarsidan.

Den breda rampen från Sjöbergssplan leder till mellannivån och vidare upp till torgnivån.

Gallerian/Terminalen

Endast T-centralen kan jämföras med Slussen i betydelse som omstigningsplats i staden. I förslaget har platsen också utvecklats som en mötesplats med möjligheter till handel, kultur, evenemang mm. Gallerian/Terminalen som förläggs under torgplanet i två plan är en inomhusmiljö med breda gångar, butiker, caféer, restauranger och nöjeslokaler. Den kan i de delar som ligger vid entréerna till tunnelbanan, tvärbanan, bussarna och båtarna vara tillgänglig och öppen större delen av dygnet. Det är ett byggnadsverk som med sin kombination av verksamheter blir en naturlig besöks- och knutpunkt i staden. Den kan med fördel rymma evenemangs- och nöjesfunktioner som biografer, teater, bowling och en nattklubb mot kajplanet. Gallerian/Terminalen får många entréer från torg och kajer. Den kan få flera strategiska ljusinsläpp både i anslutning till entréer från torgnivån och i glasad beläggning samt i fasaden mot Mälaren och Saltsjön. Flera rulltrappor och hissar ger förbindelser mellan de tre nivåerna. Gallerian/Terminalen kan få entréer på olika nivåer och platser så att omstigningar mellan olika trafikslag kan göras utan att man behöver korsa gatutrafiken.

Gallerian/Terminalen med café- och restaurangpaviljongerna på kajnivån blir en viktig länk som konstituerar det nordsydliga stråket längs Götgatan med Västerlånggatan mot Drottninggatan.

Entréhall tunnelbana och tvärbana

Den nuvarande huvudentrén till tunnelbanan byggs om. Den förstoras längs busshållplatserna på Katarinavägen. Tvärbanan får entré i anslutning till tunnelbanans entré och stadsbussarnas hållplatslägen. Från båda entréhallarna kan man även nå Gallerian/Terminalen.

Torgbyggnaderna

Byggnaderna på Södermalm kompletterar stadsfronten och bygger vidare på kvartersstrukturen. Den trappade höjdsdalen med sina olika nivåer följs. Brännkyrkagatan och Guldgränd

förlängs genom en passage/gränd till det nya Karl Johans torg. Gränden skulle kunna glasas in till ett offentligt entrérum i tex en ny offentlig byggnad, som skulle kunna etableras. Slussen har stor potential för en offentlig mötesbyggnad.

Byggnadens entréer och angöring sker från torgplanet med möjlighet till kompletterande entré från kajplanet. I de undre planen finns plats för inlastning och parkering och även för delar av Gallerian/Terminalen och andra funktioner. Det finns stora möjligheter till utveckling av verksamheterna i kv Överkikaren, hotell Hilton och stadsmuséet där dessa organiskt kan växa in i den nya Gallerian/Terminalen.

Tranbodarna

Framför kvarteret Tranbodarna, Katarinahuset (fd KF-huset) och Glashuset skapas en lutande inre Saltsjögränd för angöring. På norra sidan av gränden har ny lägre bebyggelse illustrerats. Denna utgör en komplettering av stadsfronten på Saltsjösidan, med en avtrappad höjdsdala. Det nya kvarteret kan utgöra en början på en bebyggelse längs Stadsgården på en överbyggd Stadsgårdsled. De nya inre och yttre Saltsjögränderna utgör länkar i lokagatusystemet mot kaj och övre nivå i en ny Stadsgårdsbebyggelse. Genom det nya kvarteret är en gränd skuren diagonalt i Ryssgårdens siktlinje mot Saltsjön. I denna siktlinje landar Katarinahissen.

Båda delarna i det nya kvarteret har förbindelse med och är en del av Gallerian/Terminalen. I den yttre korsningen Hornsgatan Skeppsbron finns entré till huvudförbindelse mellan Nacka Värmdöbussarnas terminal och Stadsbussarnas hållplatser. Det nya kvarteter får entréer och inre genomgångsmöjligheter mot glashusets nya nedre entré och gränden mellan Glashuset och Katarinahuset.

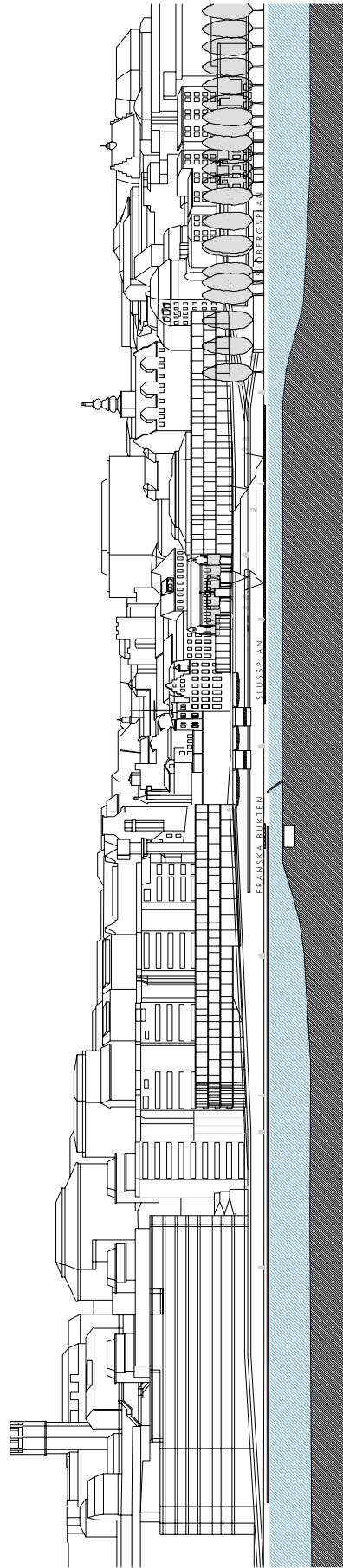
Katarinahuset kan få nya välexponerade entréer mot norr och husets lägre plan bör gärna knytas ihop och integreras med det nya kvarteret och Gallerian/Terminalen. Detta skulle ytterligare förstärka Slussens möjligheter att bli en av stadens attraktivaste mötesplatser.

TEKNIK

Grundläggnings- och konstruktionsteknik samt den utökade avbördningen finns beskrivet på stadens hemsida.



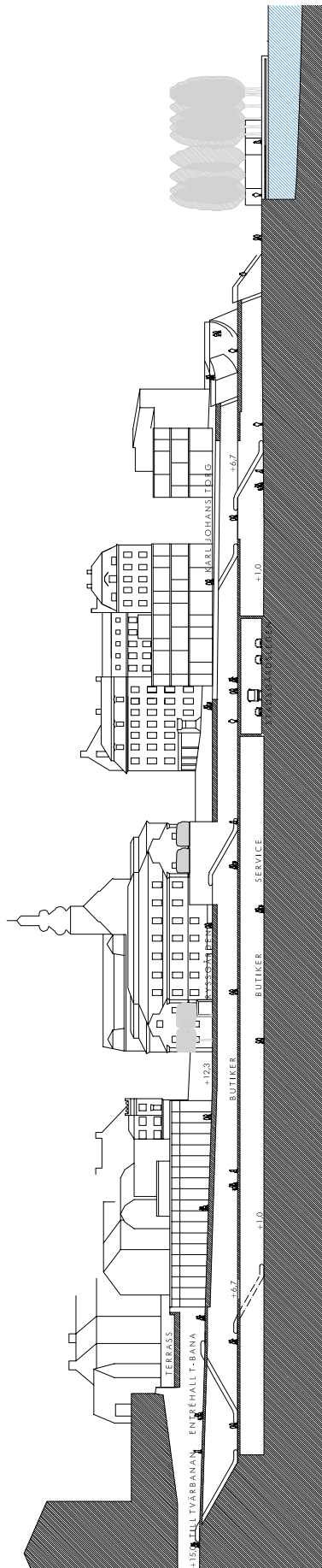
NATTBILD FRÅN MUNKBRON MOT SÖDERMALM



ELEVATION SÖDERMALM A-A

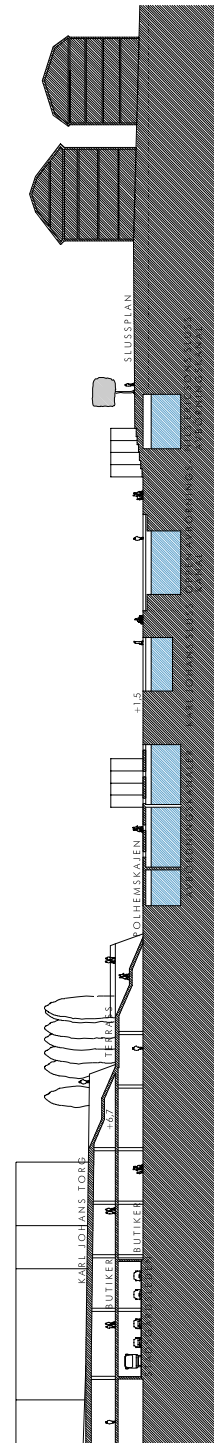
SKALA 1:1500 (A3)



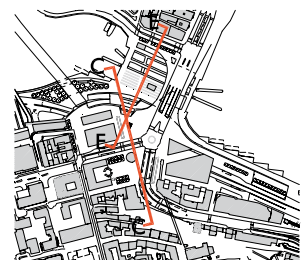


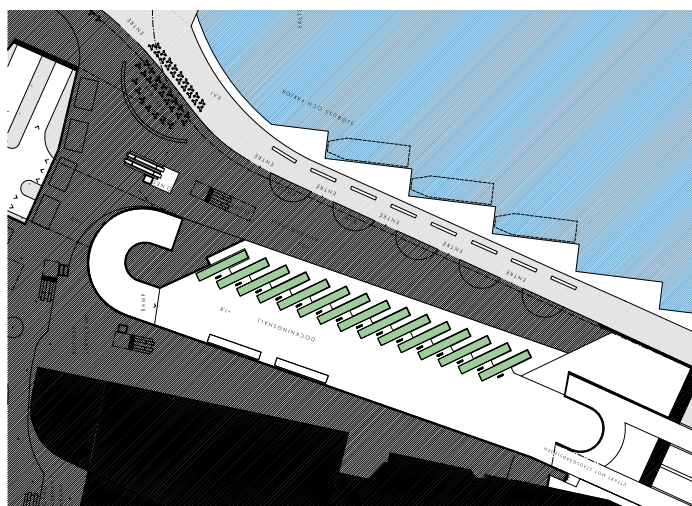
SEKTION GENOM GALLERIA C-C

SKALA 1:1000 (A3)

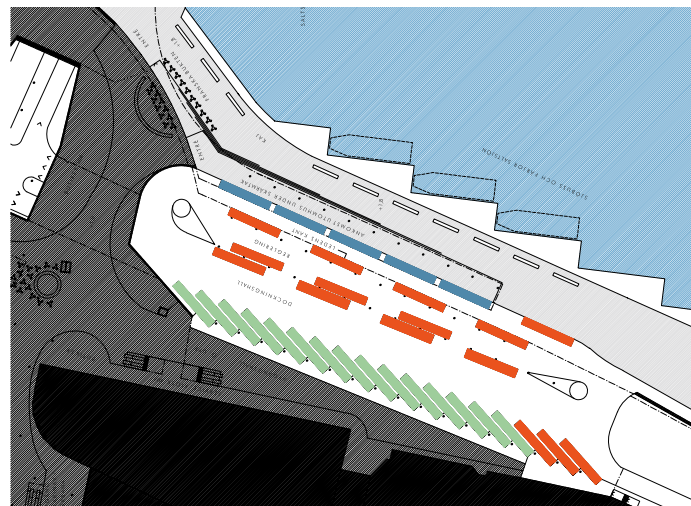


SEKTION GENOM SLUSSKANALERNA E-E





AVGÅNGSHALL, BUSSTERMINAL I TVÅ PLAN



ANKOMSTHALL/AVGÅNGSHALL, BUSSTERMINAL I ETT PLAN

TRAFIK

1. Kollektivtrafik

Spårtrafik

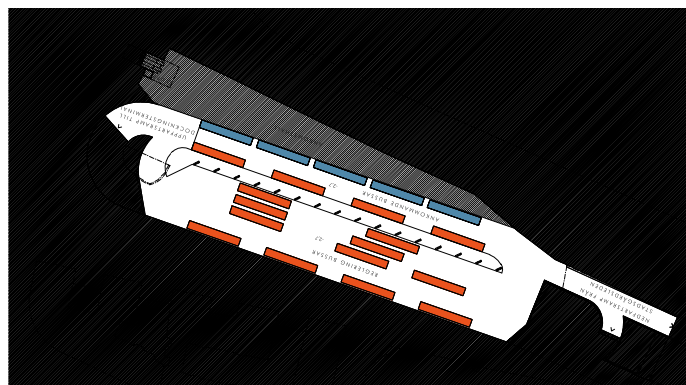
Tunnelbanestationen Slussen kommer att ha fyra separata utgångar. Den södra uppgången har nära anslutning till bla Tvärbana och stadsbussarna. Det centralt belägna hiss- och trappaketet utökas nedåt och får därmed en direktförbindelse till kajplanet. På detta sätt skapas väderskyddade direktförbindelser till Tvärbanan och till bussterminalen för Nacka Värmdöbussarna. Via den norra tunnelbaneutgången nås kajplanet med inomhusförbindelse till bussterminalen samt en ny uppgång till Södermalmstorg.

Tvärbanan får en direkt inomhusförbindelse till bussterminal och utgångar mot Gamla Stan och båttrafiken.

Nacka/Värmdöbussarna

Alternativ tvåplanslösning

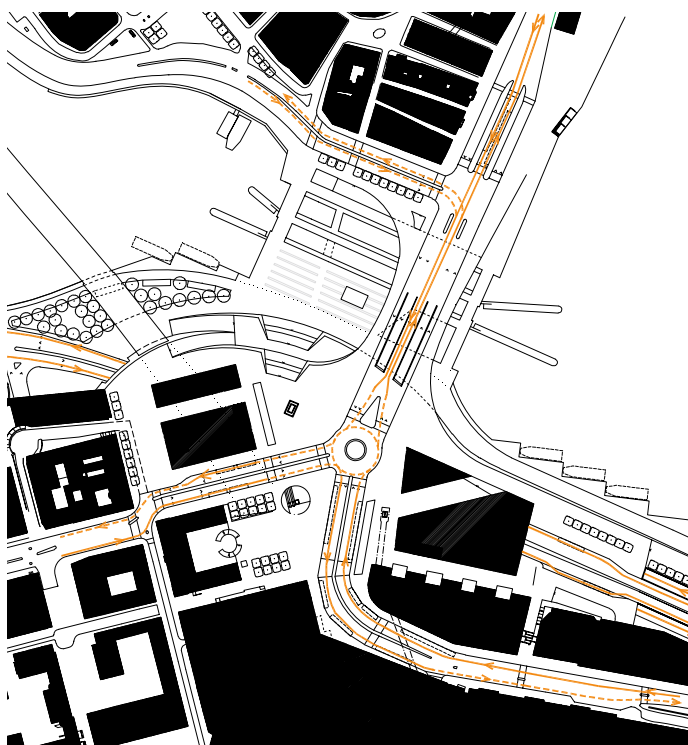
En ny bussterminal för Nacka och Värmdöbussarna byggs i två plan mellan kv. Tranbodarna och Stadsgårdskajen med en in- och utfart till Stadsgårdsleden. Terminalen är en dockningsterminal med bekväm omstigning till T-bana, stadsbussar och båttrafik. Terminalen har attraktiva inomhusutrymmen för trafikanterna. Bussterminalen i ett och två plan finns redovisad mer utförligt på stadens hemsida.



ANKOMSTHALL BUSSTERMINAL I TVÅ PLAN

Stadsbussarna

Stadsbussarna kör i reserverade busskörfält längs Katarinavägens sidor med två hållplatslägen för stombussarna som vardera rymmer två ledbussar samt ett kortare hållplatsläge för två normalbussar i båda riktningarna. Utformningen ger en tydlig överblick över hållplatserna samtidigt som bredden på bussangöringsområdet kan minimeras. På Hornsgatan placeras hållplatserna i anslutning till en nya nedgångar till tunnelbanan och Gallerian/Terminalen. Mellan Gamla Stan och Södermalm kör bussarna i egna körfält i mitten av bron. Hållplatserna längs Skeppsbron utformas som mitthållplatser och placeras i mitten i båda riktningar. Stombussarna ges härigenom möjlighet att köra störningsfritt genom hela området med undantag för cirkulationen på Södermalmssidan där blandtrafik måste tillåtas av kapacitets- och körgeometriska skäl. Cirkulationsplatsen medger även möjlighet för bussar och bilar att vända. Korsningen Skeppsbron/Munkbron i Gamla Stan signalregleras med bussprioritering för att ytterligare kunna förbättra framkomligheten för bussarna. Hållplatserna utförs med regnskydd och trafikantinformation. Längs Stadsgårdsleden finns hållplatslägen för eventuella genomgående linjer och nattbussar.

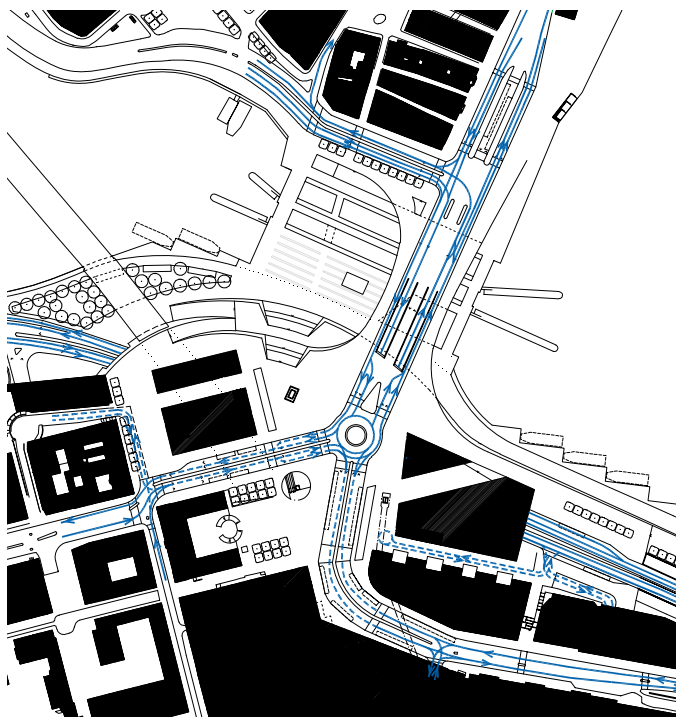


BUSSAR TORGPLAN

- BUSSAR TORGPLAN
- - - BLANDTRAFIK

Biltrafik

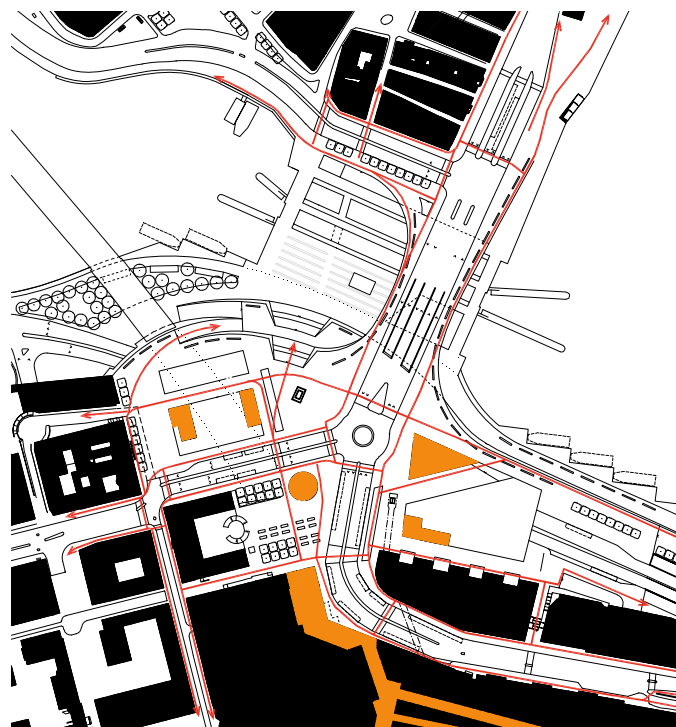
Målet med den föreslagna trafiklösningen är ett lättbegripligt gatunät, som ger god orienterbarhet och högre trafiksäkerhet. Dagens klöverbladslösning ersätts med tre korsningar i plan. Två av korsningarna ligger på Södermalmssidan, dels en cirkulationsplats där Skeppsbron möter Katarinavägen och Hornsgatan, dels en där Skeppsbron möter Stadsgårdsleden. Den senare är signalreglerad och ligger i mellanplanet. Den tredje korsningen är mellan Skeppsbron och



BILAR TORGPLAN

- BILAR
- - - BILAR PÅ TORGYTA

Munkbron och ligger på Gamla Stan- sidan. Denna korsning är signalreglerad med möjlighet till prioritering av kollektivtrafiken. Det föreslagna vägsystemet har efter studier i en mikrosimuleringsmodell bedömts släppa igenom dagens trafik genom Slussen. En mer omfattande beskrivning av biltrafiken finns på stadens hemsida.



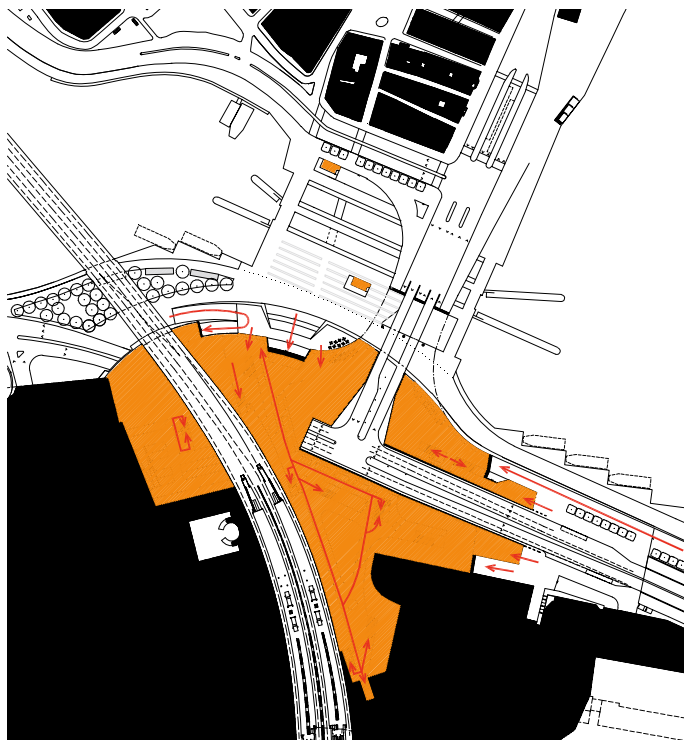
TORGPLAN

- GÅNGSTRÅK
- OFFENTLIGA YTOR / VERKSAMHET

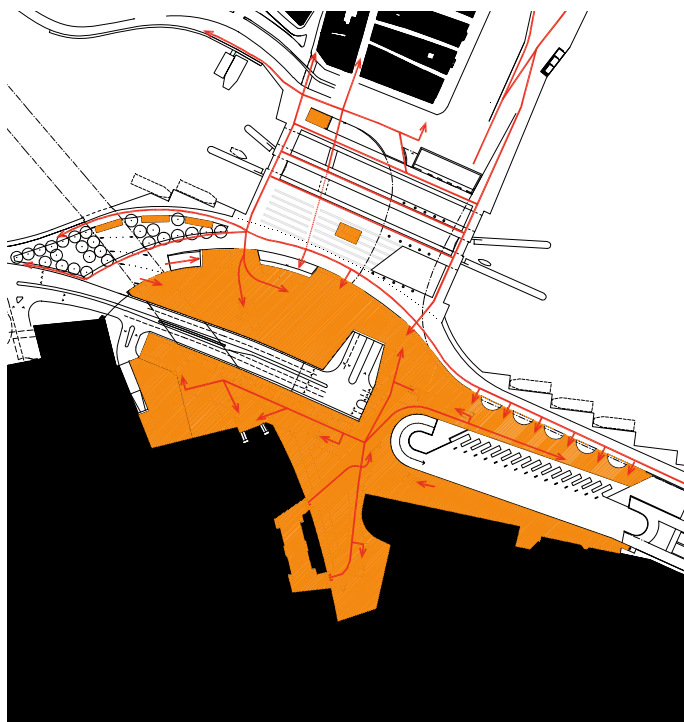
Gångförbindelser

Gångtrafiknätet är handikappanpassat, lätt att orientera sig i samt utformat för god säkerhet och miljö.

Genom att Stadsgårdsleden är flyttad söderut skapas en bilfri kaj på södermalmssidan samt bra gångförbindelser mellan Gamla Stan och Södermalm. Övergripande gångförbindelser mellan Gamla Stan och Södermalm ligger i två nivåer – i övre planet via den fasta bron samt i det nedre - kajplanet med öppningsbara broar över slusskanalen. Genom att gång- och cykelförbindelserna i kajnivå förses med rörliga broar kan sjötrafikens framkomlighet genom slussen bibehållas. Det västliga huvudstråket utgår från Järntorget/Munkbron och den östliga från Skeppsbron.



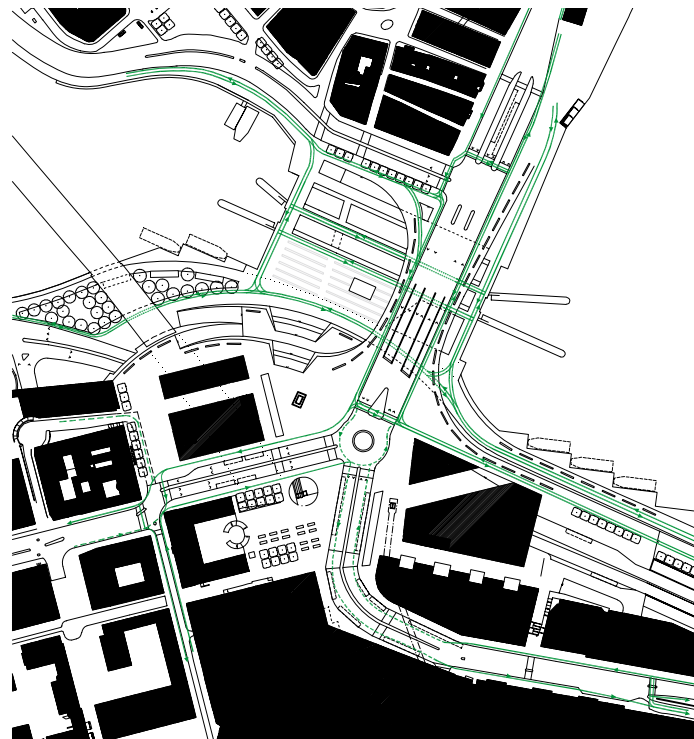
MELLANPLAN



KAJPLAN

Kajplanet är helt bilfritt för gångtrafikanter mellan Gamla Stan och Södermalm med bekväma entréer i kajplanet för inomhusförbindelser till tunnelbanan, tvärbanan, Nacka/Värmdöbussarna, Gallerian/Terminalen samt torgen på Södermalmssidan.

Den terrasserade övergången mellan kaj- och torgplan ger dessutom flera alternativa bilfria gångförbindelser via trappor och ramper.



CYKLAR
TORGPLAN/KAJPLAN

— CYKELBANA
- - - BLANDTRAFIK

Cykelförbindelser

Cyklister ges god säkerhet och tillgänglighet genom separerade cykelbanor som till stor del orienterar sig efter bilvägnätet. Cykelvägnätet är utformat med så få korsningspunkter som möjligt. I huvudsak placeras konfliktpunkterna mellan cykel och bil i anslutning till bilnätets korsningspunkter, där man med rätt utformning kan dämpa bilarnas hastigheter och signalreglering kan möjliggöras vid behov.

Två nya gång- och cykelbroar ger enkla, gena och säkra cykelförbindelser mellan Södermalm och Gamla Stan som komplement till cykelbanorna längs bron med fordonstrafik. Längs denna får båda sidor dubbelriktade cykelbanor.

I kajplanet skapas genomgående cykelstråk på båda sidor utan korsningar med fordonstrafik.

Torgplanet på Södermalm får en öst - västlig cykelramp direkt till det stora cykelstråket längs Stadsgården.

Ramperna på Mälarsidan mellan kaj- och torgplan har ej markerade cykelbanor utan är avsedda för gående.



MODELLFOTO FRÅN GAMLA STAN



MODELLFOTO FRÅN NORDOST



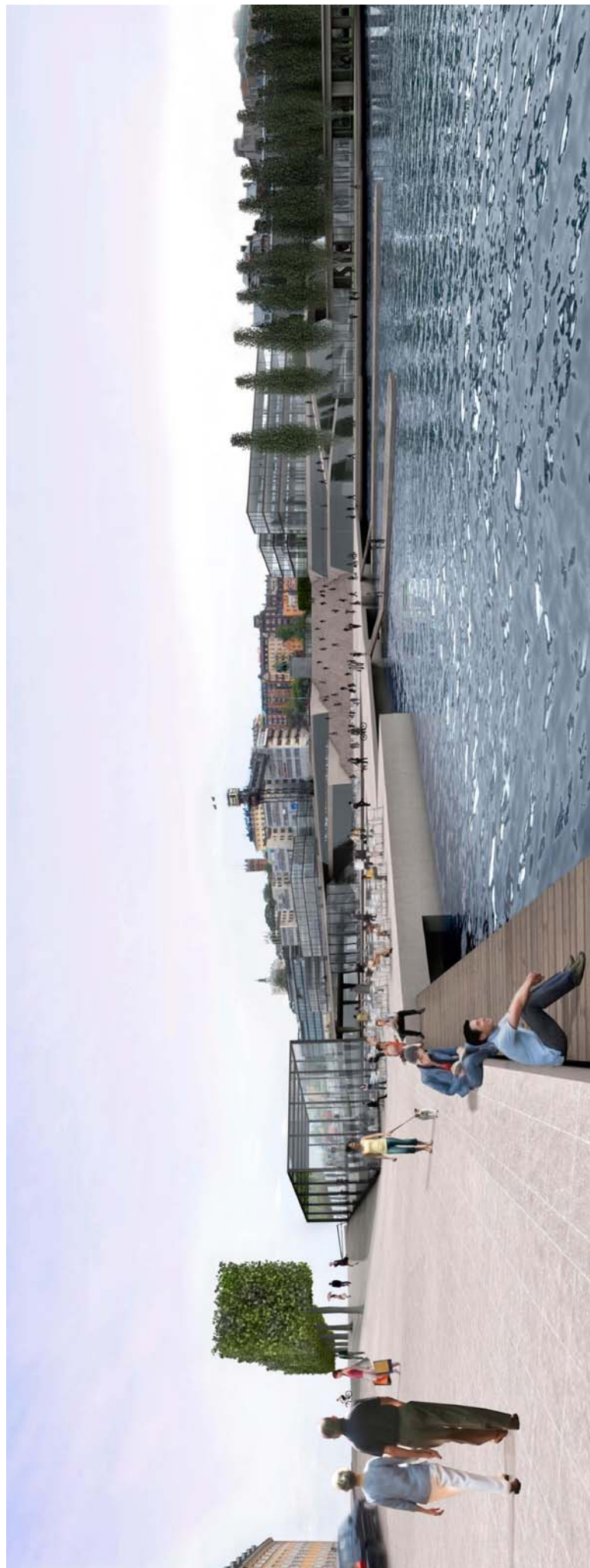
MODELLFOTO FRÅN ÖSTER



MODELLFOTO FRÅN MUNKBRON



VY FRÅN SÖDERMALM MOT GAMLA STAN



VY FRÅN MUNKBRON MOT SÖDERMALM