



Vattentornen kan nu åter dominera och sambandet mellan stadsdelarna kan åter gestaltas som en bro över vatten. En bro som är en förbindelseled för alla trafikslag mellan Gamla stan och Södermalm, men också en plats att vistas på, att dröja, för utöknings skift, för sommarens fyrverkerier eller av andra skäl. Biltrafikens betydelse kan reduceras till förmån för kollektivtrafikens behov, för fotgängarna och cyklisterna. Den nya bron som förenar Södermalm och Gamla stan orienteras vinkelrätt mot själva slussbassängen.

Slussbassängen omges på båda sidor av vattentorn genom att Mälaren med sitt söta vatten och högre vattenstånd tillåts breda ut sig under bron på dess södra sida, där också broplanen befinner sig visserligen högre. Saltsjöns bräckta vatten, som normalt ligger lägre, tillåts på motsvarande sätt nå in under hela det lägre brospännets sammantagna bredd på dess norra sida.



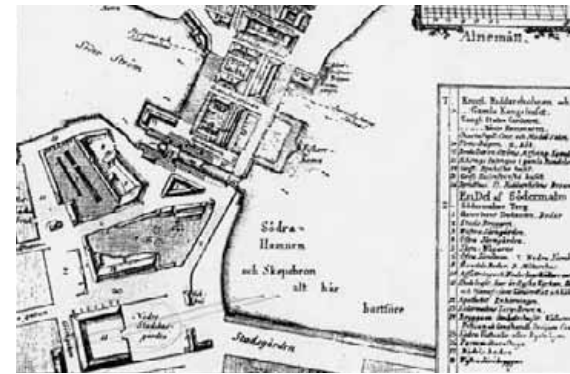
Södra Stadshuset återtar den ställning som dess historiska betydelse motiverar genom att Ryssgårdstorget förlängs ned mot Saltsjön.



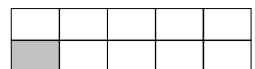
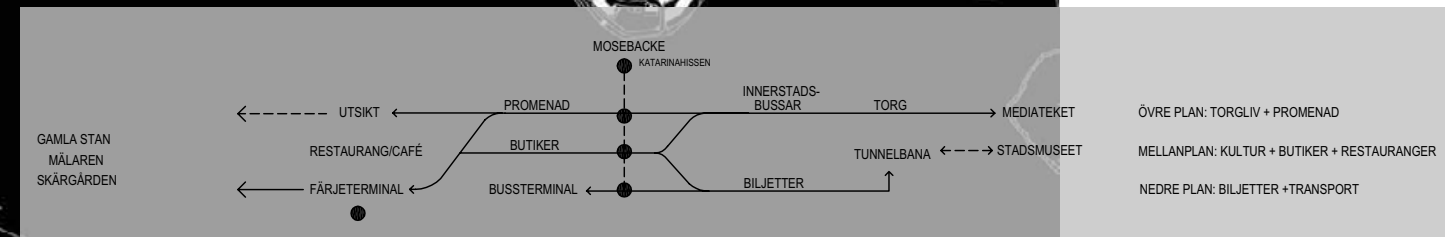
När dagens system av ramper för biltrafiken förenkas och reduceras i omfattning finns utrymme att gestalta nya platser, inte bara som transit-zoner för människor i rörelse som klag. I stället uppstår offentliga rum och kajer att vistas på Södermalms torgs nivå med utsikt över Riddarfjärden och Strömmen och längre ut, eller på kajnivå i närlinje med de utökade vattentornen öster och väster om slussbassängen.

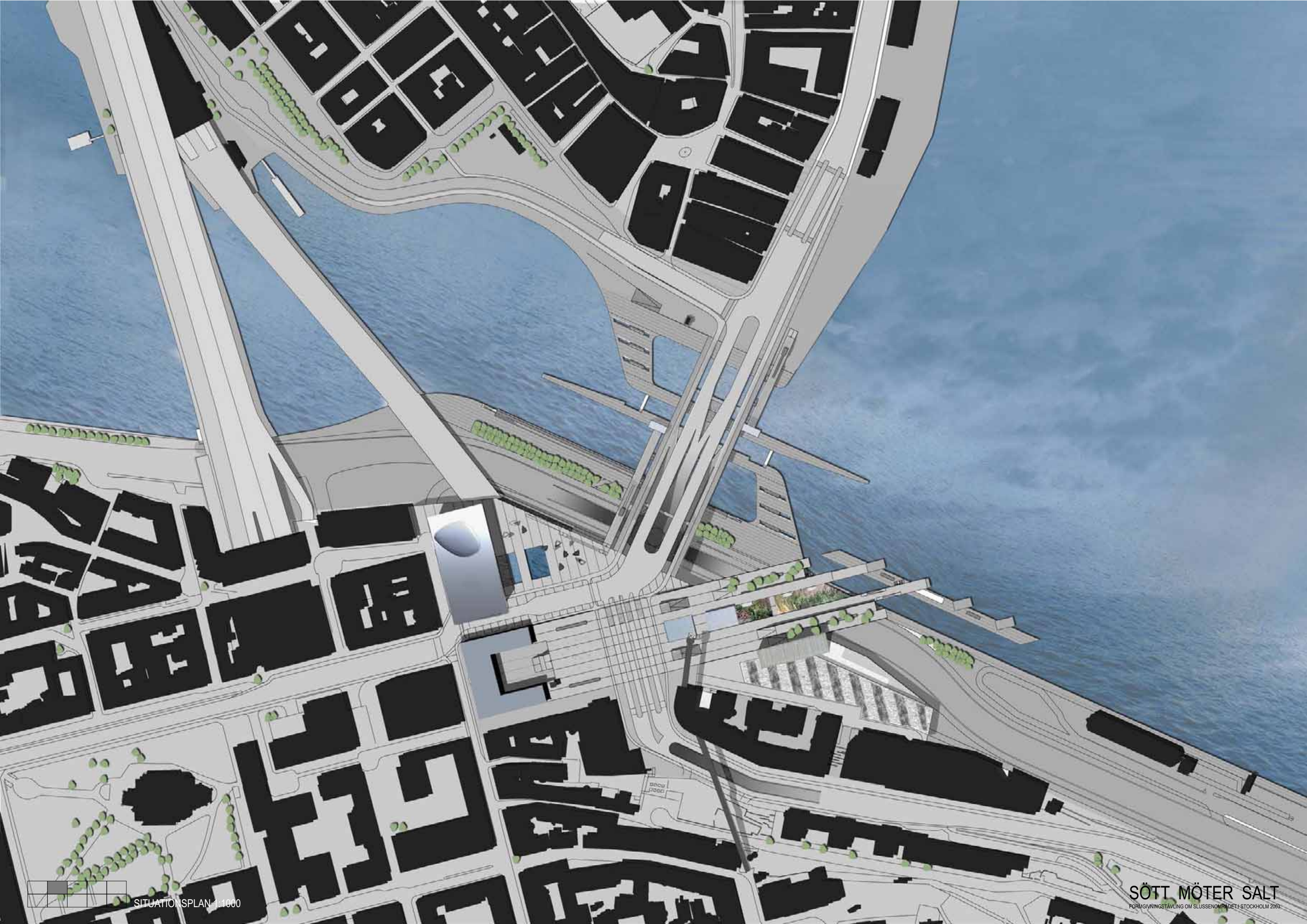


Det förlängda Ryssgårdstorget innehåller i sig en samlad omställningsmöjlighet mellan Nacka-Värmdöbussarna, tunnelbanan, stadsbussarna och biltrafiken. Själva bussterminalen har fått en självklar lokalisering och utformning där kortast möjliga avstånd för omställning till T-bana och stadsbussarna har varit vägledande. Busspassagerarna väntar inomhus i en vänthall med utblick mot Saltsjön och med dagis ovanifrån genom den nya övertäckning som butkscentret i en mellanväning under det förlängda Ryssgårdstorget utgör.

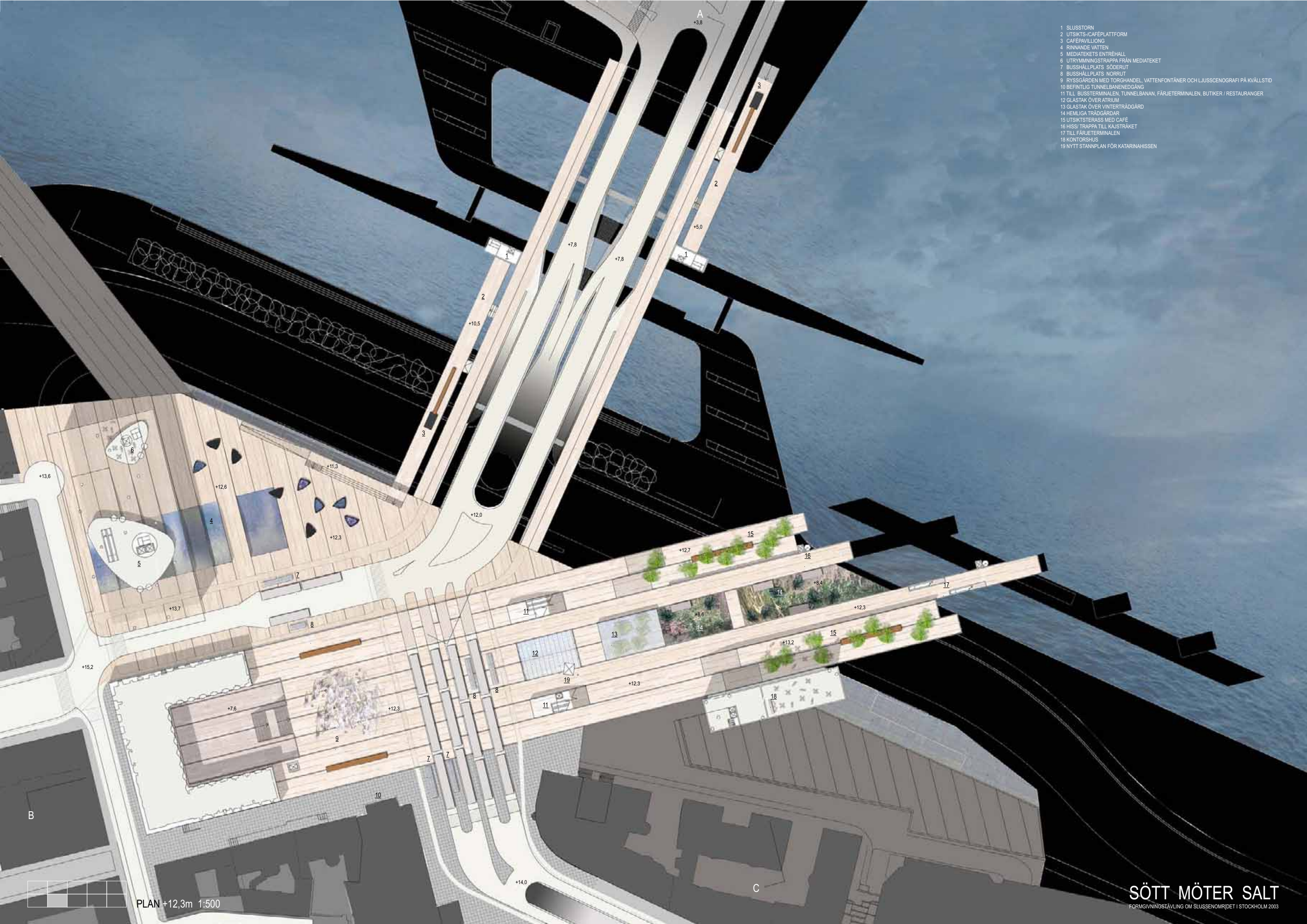


Det förlängda torgetmet när sedan fram till möter biltrafiken, den nuvarande och den framtida, som får nära kontakt med övrig kollektivtrafik. Så mötte Söders stadshuset vattnet under sitt första århundrade.



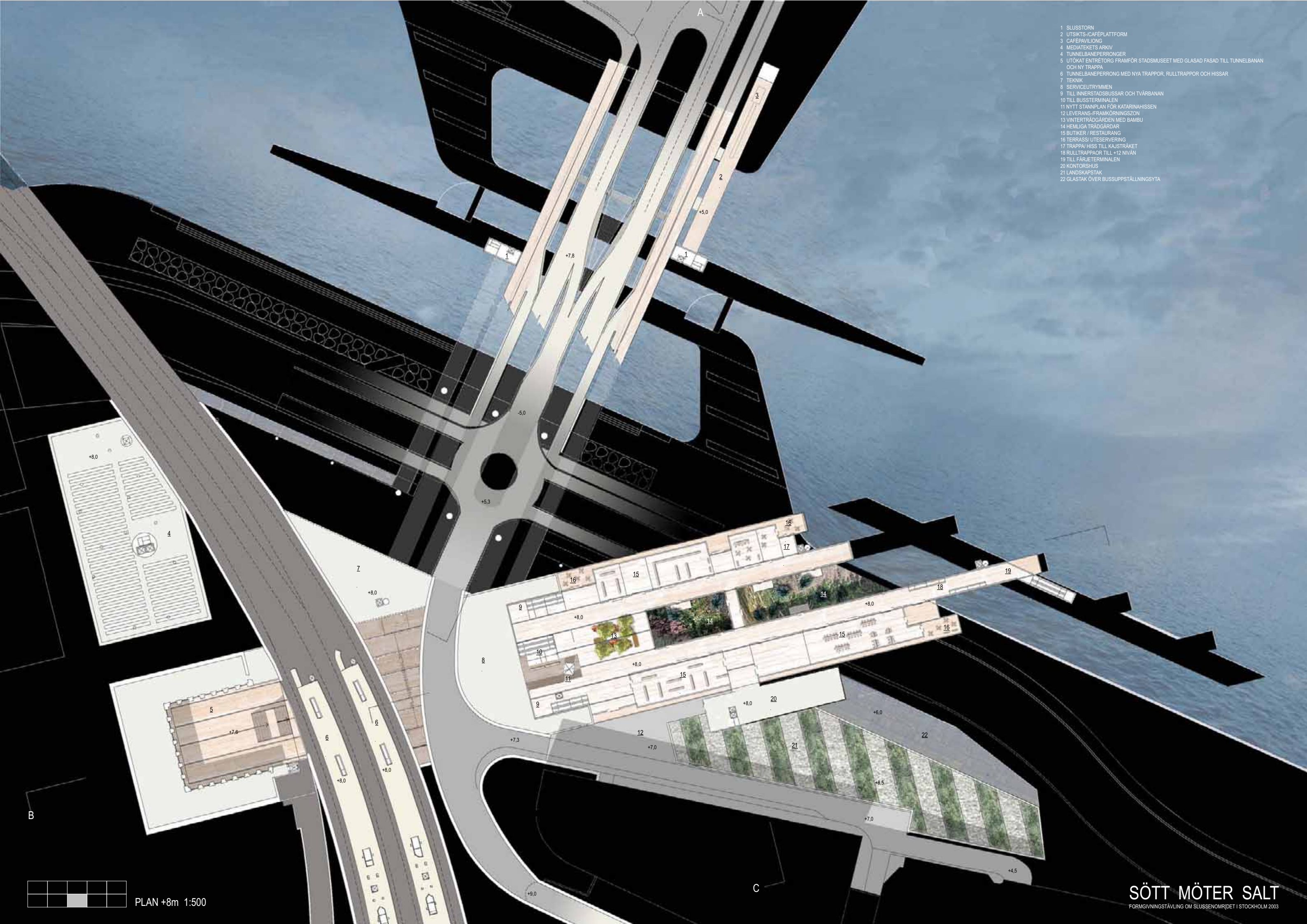


- 1 SLUSSTORN
- 2 UTSIKTS-CAFÉPLATTFORM
- 3 CAFÉPÄVILLIONG
- 4 RINNANDE VÄTTE
- 5 MEDIATEKETS ENTRÉHALL
- 6 UTRYMMNINGSTRAPPA FRÅN MEDIATEKET
- 7 BUSSHÅLLPLATS SÖDERUT
- 8 BUSSHÅLLPLATS NORRUT
- 9 RYSSGÅRDEN MED TORGHANDEL, VATTENFONTÄNER OCH LJUSSCENOGRAFI PÅ KVÄLLSTID
- 10 BEFINTLIG TUNNELBANENEDGÅNG
- 11 TILL BUSSTERMINALEN, TUNNELBANAN, FÄRJETERMINALEN, BUTIKER / RESTAURANGER
- 12 GLASTAK ÖVER ATRIUM
- 13 GLASTAK ÖVER VINTERTRÄDGÅRD
- 14 HEMLIGA TRÄDGÅRDAR
- 15 UTSIKTS-TERASS MED CAFÉ
- 16 MISS-TRAPPA TILL KAISTRÅKET
- 17 TILL FÄRJETERMINALEN
- 18 KOMTORSHUS
- 19 NYTT STANNPLAN FÖR KATARINAHISSEN

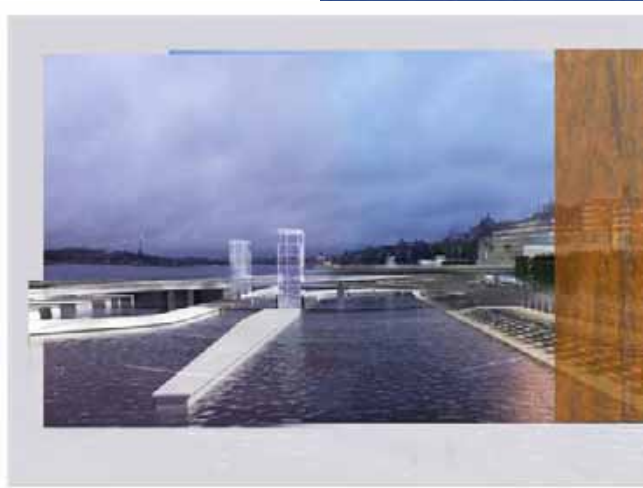


PLAN +12,3m 1:500

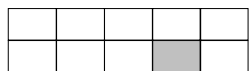
- 1 SLUSSTORN
- 2 UTSIKTS-CAFÉPLATTFORM
- 3 CAFÉPAVILJONG
- 4 MEDIATEKETS ARKIV
- 5 UTÖKAT ENTRÉTORG FRAMFÖR STADSMUSEET MED GLASAD FASAD TILL TUNNELBANAN OCH NY TRAPPA
- 6 TUNNELBANEPERRONG MED NYA TRAPPOR, RULLTRAPPOR OCH HISSAR
- 7 TEKNIK
- 8 SERVICEUTRYMMEN
- 9 TILL INNERSTADSBUSSAR OCH TVÄRBANAN
- 10 TILL BUSSTERMINALEN
- 11 NYTT STÄNNPLAN FÖR KATARINAHISSEN
- 12 LEVERANS-FRAMKÖRNINGSZON
- 13 VINTERTRÄDGÅRDEN MED BAMBU
- 14 HEMLIGA TRÄDGÅRDAR
- 15 BUTIKER / RESTAURANG
- 16 TERRASS / UTESERVERING
- 17 TRAPPA / HISS TILL KAJSTRÄKET
- 18 RULLTRAPPAOR TILL +12 NIVÅN
- 19 TILL FÄRJETERMINALEN
- 20 KONTORSHUS
- 21 LANDSKAPSTAK
- 22 GLASTAK ÖVER BUSSUPPSTÄLLNINGSYTA



PLAN +8m 1:500

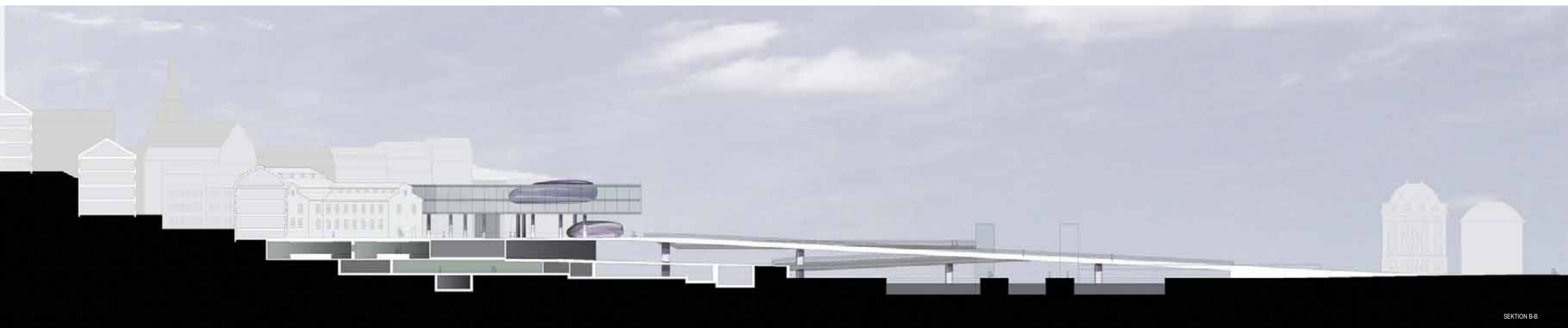


--	--	--	--	--	--





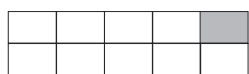
SEKTION A-A



SEKTION B-B



SEKTION C-C



SEKTIONER 1:500

SÖTT MÖTER SALT
FORMGIVNINGSTÄVLING OM SLUSSENOMRÅDET I STOCKHOLM 2003

Slussen är Stockholms naturgeografiskt och historiskt, stadsbildsmässigt och funktionellt mest betydelsefulla plats. Vi vill hantera den situationen på ett helt nytt sätt - lika radikalt som 1931 års gestaltning. Slussen är en plats för rörelse i tre rumsiga dimensioner med påtaglig närvaro av den fjärde dimensionen, tiden.

Förslagets utgångspunkter och mål är att:

- utvidga vattenytorna och öppna sammanhanget mellan Mälaren och Sallsjön,
- skilja stadsbilden med nufåda byggnader och föra in verkande verksamheter,
- skapa publika ytor med stark karaktär som länkas samman i ett tredimensionellt nätverk,
- bygga ett nät för kollektivtrafikens komplexa knutpunkt,
- samordna lättoorienterade och vällungerande trafiksystem för gång-, cykeltrafik, bussar, bilar och båtar.

STADSBILD

Slussens betydelse för Stockholms stadsbild ligger i rollen som skäringspunkt mellan Riddarfjärdens och Sallsjöns vattenrum, mellan Mälaren och Skärgården. Utifrån både historiska och naturgeografiska utgångspunkter behandlas och förstärks det öppna sammanhanget mellan dessa vattenrum. Det betyder i första hand att luftrummet mellan Söders dramatiska bergkontur och byggnadssilhuetter och Gamla stans sammanhållna byggnadsmassa lämnas vidöppet. Vyerne mot sluppängden över Strömmen i öster och solnedgången i väster över Riddarfjärden lämnas fria, ingen byggnad, ingen brokonstruktion tillåts inkräkta på detta fria luftrum. Slussen-anläggningens tekniska livslängd är passerad, och trafiken ställer idag andra krav än de som planerades för på 20-talet. De nya förutsättningarna ger nya möjligheter och vi föreslår att dessa utnyttjas fullt ut till en "friläggning" av hela området mellan Gamla Stadshuset/Ryssgården i söder och Slussan/ kv Achilles i norr. Därefter byggs en ny struktur upp med helt andra både stadsbildsmässiga och funktionella kvaliteter. När Klöverbladens ramper och byggnader försvinner kommer Södra Stadshuset att åter stå fram på ett förstorat Ryssgårdstorg som bildar terrasser med utblick mot vattnet.

Södra Bergen

Södra Bergens förkastningsbrant framträder fortfarande med stor tydlighet öster och väster om den trafikapparat som nu präglar Slussenområdet. Den magnifika förkastningsbranten ger en tydlig riktning åt hela det storskaliga vattenrum som börjar någonstans innanför Waxholm och når ända in till och förbi Slussen. Den formar Södermalm och bildar fond i den ikoniska bilden av Stockholm. Parallellt med denna löper sedan gammalt farleden genom själva slussen mellan Sallsjön och Mälaren, och på kajen den numera viktiga förbindelseleden för bil- och cykeltrafiken som Stadsgrändens/Södermälstrand är. När dagens ykravande trafikapparat försvinner är det viktigt att mellanrummet mellan bergssidorna får en lika tydlig kant mot vattenrummen och därigenom förenar de båda bergssidorna öster och väster därom.

Rutnätet

Mot detta huvudsakligen lodrättiga stråk står Södermalms ortogonala gatustruktur som avviker från förkastningsbrantens och farledens huvudriktning. Detta 1600-talets stadsplanemönster utgår från Södermalmstorg. Götgatan mot söder bildar rätt vinkel mot Hornsgatan som löper västerut. Södra stadshuset och dess förplats Ryssgården har sin orientering i detta rutnät liksom kvarteren söder och väster om Södermalmstorg. Vi tar ställning för stadsplanemönstret genom att förlänga Ryssgårdstorget utefter Hornsgatans axel och genom orienteringen av den nya publika byggnad vi introducerar (mediateket) efter Götgatans nord-rydriktning. Byggnaden fullföljer såväl Götgatans östra fasadiv som Hornsgatans norra och utgör därigenom ett fullbordande av Södermalms rutnätspan. Den löper också förbi i väster för det storskaliga vattenrumme, Sallsjön, som tar sin början långt ut i Stockholms skärgård, och som här fångas upp via en länk in i Riddarfjärden.

Ryssgårdstorget

Södra Stadshuset återfår den ställning som dess historiska betydelse motiverar genom att Ryssgårdstorget förlängs ned mot Sallsjön. Byggnaden ställs i kontakt med Strömmens vattnet, med Kastellholmen som närmaste skärgårds millemot, ja med hela skärgården som öppnar sig därutifrån. Vi frilägger dessutom själva byggnaden så långt möjligt mot T-banestations och gör att nya bort den övre nivån på Ryssgårdstorget intill tunnelbanespåret begränsningslinje och glasa den nya skivejäggen mellan stationen och gården framför stadshuset/museet. Det förlängda Ryssgårdstorget gestaltas som en torgyta i flera nivåer som terrasseras ned mot vattnet och den nya piren för färje- och skärgårdsbåttrafiken.

Bro över vatten

Vattenytorna kan nu åter dominera och sambandet mellan stadsdelarna kan åter gestaltas som en bro över vatten. En bro som är en förbindelseänk för alla trafikslag mellan Gamla stan och Södermalm, men också en plats att vistas på, att dröja, för utsiktens skull, för sommarens hyrverkener eller av andra skäl. Båttrafikens betydelse kan reduceras till förmån för kollektivtrafikens närmaste behov för fotgängarna och cyklisterna. Den nya bron som förenar Södermalm och Gamla stan orienteras vinkelrätt mot själva slussbassängen.

Slussbassängen omges på båda sidor av vattenytor genom att Mälaren med sitt låga vatten och högre vattenstånd tillåts breda ut sig under bron på dess södra sida, där också brobanan befinner sig väsentligt högre. Sallsjöns bräckta vatten, som normalt ligger lägre, tillåts på motsvarande sätt nå in under hela det lägre brospannets sammanhänga bredd på dess norra sida. Den stråne nyttjas för avbörjningen i normalstationen, men båda sidor kan öppnas. Iloorn slussbassängen, vid extrema situationer. Slussbassängens och slussmassans positioner markeras genom de trappstom som flankerar slussbassängen och manifesterar själva Slussen, stadens egentliga historiska mittpunkt och födelseplats. Den nya bron har en låg profil, i detalj bestämmd genom höjdskillnaden mellan brofästena i Gamla stan respektive på Södermalmsidan, den segelfria höjden i slussen och kraven på maximal lutning på trafikytor för busstrafik, gående och cyklande. Bron är uppdelad i fyra separata brosektioner som förbinder de olika nivåerna på Gamla stan och Södermalmsidorna, samt mellan dessa, söder om slussbassängen, ramper ned till Stadsgrändskajen för biltrafik och cyklar. Bron som bärs på endast 6 pelare av vilstorg utförs med låtsektioner av stål, målade med ljus, halvblank, metall-epoxymalad färg. Den i fyra sektioner uppdelade brobanan medgår att soljuset når ner mellan brosektionerna för att lysa upp piren och vattenytorna - reflekteras och lysa upp undersidan av bron för att sedan reflekteras vidare. Vid sidan av, och med anslutning till cykel- och fotgångarsektionerna av bron, finns konstruktivt och visuellt separerade horisontella utsikts- och café-plattformar som gör bron till något annat än ett renodlat transportlände.

Kajerna

Den samlade bredden av dessa fyra brosektioner understöjer halva dagens trafikapparat i motsvarande tvärsnitt. Detta i kombination med den nyordning av slussbassängens pjer som förslaget innebär, betyder att samtliga kajer kommer att byggas nya. De nya pirena erbjuder tillsammans med de nya slussportarna en möjlighet att röra sig på kajpir-nivå från Södermalm till Gamla stan. Slussportarna är horisontellt uppdelade i en övre gångbro som kan manövreras separat från den underliggande dammuckan. Det möjliggör att broarna kan nyttjas även när slussen utnyttjas för avbörjningen. De båda trappstörnen innebär att man också i dessa punkter kan röra sig från kajpir-nivån upp till bronivån och vice versa samt nå de anslutande utsikts- och café-plattformarna.

STADSLIV

Slussens funktionella betydelse ligger i dess roll som den, näst T-centralen, viktigaste noden i Stockholms kollektivtrafnät. I utformandet av den nya Slussens struktur handlar det i första hand om att prioritera bekväma och säkra förbindelser där kollektivtrafikantarna vid omvägningar mellan olika trafikslag kan röra sig utan att lösa belastade trafikflöden eller hänvisas till tunnel under dessa. För Nacka- och Värmdöressestråma finns andra möjligheter att föra en bekvämare och säkrare omvägning när dagens starkt begränsande betongstruktur försvinner. Då finns plats för en ny terminal i nära kontakt med övriga trafikslag, med dagljus och kontakt med vattenrummen utanför. En annan prioriterad uppgift att lösa är gång- och cykelförbindelsema mellan Gamla stan och Södermalm, mellan Västerlånggatan och Götgatan, liksom längs Skeppsbrosidan och den idag än mer eftersatta västra förbindelsen över Kornhamnstorg - ett viktigt cykelstråk redan idag trots dåliga förutsättningar. När dagens system av ramper för biltrafiken förenklas och reduceras i omfattning finns utrymme att gestalta nya platser, inte bara som transit-zoner för människor i rörelse som idag i stället uppstår offentliga rum och kajer att vistas på Södermalmstorgs nivå med utsikt över Riddarfjärden och Strömmen och längre ut, eller på kajpirivå i närlinje med de utökade vattenytorna öster och väster om slussbassängen. Södra stadshusets förplats Ryssgården expanderar ut mot Strömmen och blir en plats att vistas på i Slussenområdet, något som saknas idag. Flertalet stadsbussar, det vill säga de som kommer från eller ska vidare till Katarinavägen, har sina hållplatslägen på denna torgyta. Det förlängda torgrummet når sedan fram till och möter båttrafiken, den nuvarande och den framtida, som får nära kontakt med övrig kollektivtrafik. Så mötte Söders stadshus vattnet under sin första århundrade. Det nya Slussen blir en än mer vällungerande maskin än dagens, en maskin som möjliggör de smidigaste och säkrast tillgängliga omvägningssystemen. I första hand förmod för kollektivtrafikresenärerna - men utan att ge avkall på lättoorienterad och vällungerande biltrafik. Men Slussen blir också en plats att vistas på. En plats i solen utanför skuggan från bergssidorna och Södermalms bebyggelsemassa, en plats utsträckt mot vattnet och skärgården.

En ny terminal

Det förlängda Ryssgårdstorget innehåller i sig en samlad omvägningmöjlighet mellan Nacka-Värmdöbussarna, tunnelbanan, stadsbussarna och båttrafiken. Själva bussterminalen har fått en självklar lokalisering och utformning där kortast möjliga avstånd för omvägning till T-bana och stadsbussarna har varit vägledande. Busspassagerarna väntar inomhus i en vänthall med utblick mot Sallsjön och med dagljus ovanifrån genom den nya övertyggnad som butkscentret i en mellanvägning under det förlängda Ryssgårdstorget utgör. Passagerarhallen utgör, till skillnad från dagens, en sammanhållen och lättoorienterad miljö där passageraren aldrig behöver passera bussköfilen. Invid passagerarhallen lokaliseras en mindre kiosk och café/funktion. Bussarna lämnar av passagerarna närmast de nuvarande KF-husen och plockar sedan upp nya passagerare från en delvis inglasad bussgata mellan passagerarhallen och Stadsgrändsleden. Kontor, personalutrymmen och förråd för SL:s chaufförer och övriga personal samt SL-Center placeras i direkt anslutning till passagerarhallen och bussupställningarna.

Kommersiella lokaler

I väningen mellan bussterminalen och det förlängda Ryssgårdstorget, och som passerar av de trafikanter som byter mellan Nacka-Värmdöbussarna och stadsbussarna samt de trafikanter som kommer med båt för att resa vidare med buss i

innerstan, lokaliseras ett tiotal butiker och restauranger. De organiseras kring ett mittråk där rulltrappor och hissar uppåt och nedåt återfinns närmast dagens Ryssgårdstorg, liksom en vinterträdgård och från det övre däcked nedänkta trädgårdar i ett läge längre ut mot Sallsjön. Inslättning till butiker, caféer och restauranger i detta vänningsplan sker från den gata på +8-nivån nära staden. Den stråne nyttjas för avbörjningen i normalstationen, men båda sidor kan öppnas. Iloorn slussbassängen, vid extrema situationer. Slussbassängens och slussmassans positioner markeras genom de trappstom som flankerar slussbassängen och manifesterar själva Slussen, stadens egentliga historiska mittpunkt och födelseplats. Den nya bron har en låg profil, i detalj bestämmd genom höjdskillnaden mellan brofästena i Gamla stan respektive på Södermalmsidan, den segelfria höjden i slussen och kraven på maximal lutning på trafikytor för busstrafik, gående och cyklande. Bron är uppdelad i fyra separata brosektioner som förbinder de olika nivåerna på Gamla stan och Södermalmsidorna, samt mellan dessa, söder om slussbassängen, ramper ned till Stadsgrändskajen för biltrafik och cyklar. Bron som bärs på endast 6 pelare av vilstorg utförs med låtsektioner av stål, målade med ljus, halvblank, metall-epoxymalad färg. Den i fyra sektioner uppdelade brobanan medgår att soljuset når ner mellan brosektionerna för att lysa upp piren och vattenytorna - reflekteras och lysa upp undersidan av bron för att sedan reflekteras vidare. Vid sidan av, och med anslutning till cykel- och fotgångarsektionerna av bron, finns konstruktivt och visuellt separerade horisontella utsikts- och café-plattformar som gör bron till något annat än ett renodlat transportlände.

Båsterminalen

Den båttrafik som idag angör Råntmästartrappan, bland annat färjorna och de skärgårdsbåtar som idag angör Slussen, förutsätts flyttas till den nya piren intill Stadsgrändskajen. Denna angöringsmöjlighet med väsentligt kortare omvägning till övriga trafikslag skulle kunna möjliggöra en utökad båttrafik från såväl Nacka-Värmdö som från Lidingö-Vaxholm i framtiden. Båsterminalen har förbindelse till +8-nivån med rulltrappor och hissar. Båsterminalen kan byggas ut i framtiden genom att förlängas längs Stadsgrändskajen, vilket då sker på bekostnad av utrymme för Birka-terminalen. Redan från start förutspås att den till Birka-terminalen hörande bussparkeringen flyttas till ett läge närmare tillhuset. Förslaget vill möjliggöra en utbyggnad av båttrafiken som alternativ för vanliga arbetssresor i Stockholmsregionen genom att koppla samman båttrafikangöringen för dessa med bussar, tunnelbana och snabbspårväg i en strategiskt belägen knutpunkt. Denna utbyggda båttrafik manifesteras genom att detta trafikslag får en egen kontors- servicebyggnad strategiskt placerad invid terminalen.

Mediateket

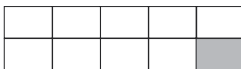
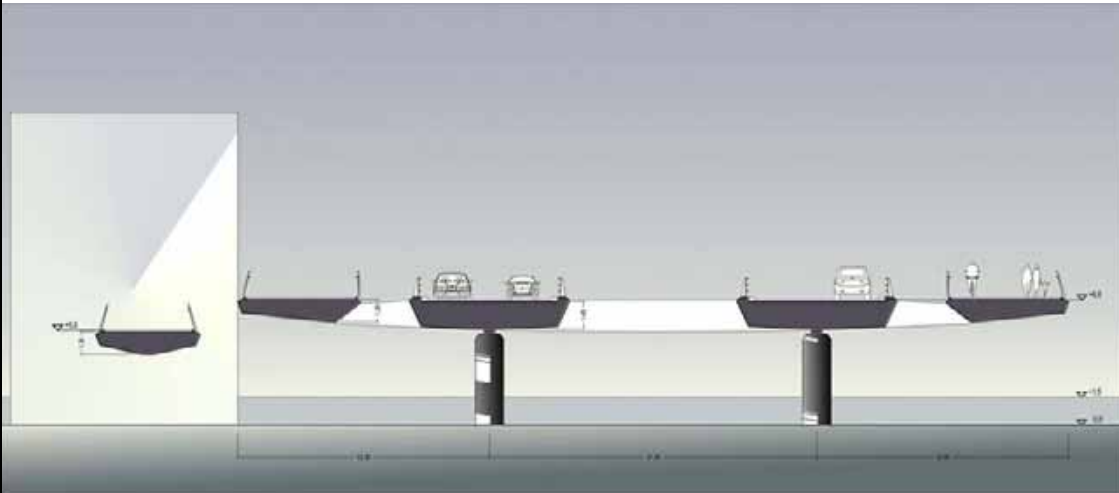
Asplunds stadsbibliotek vid korsningen Sveavägen/Odenagatan klarar inte längre att hårbärga alla nya verksamheter som kräver plats i ett modernt bibliotek, bland annat behövs plats för digitala media. Antalet besökare är redan idag alltför stort och detta sätter ner byggnaden. Planer finns för att bygga ut biblioteket och programarbete för en kommande arkitektutvärdering har påbörjats. Detta är dock en kontroversiell lösning då det egentligen saknas plats för utbyggnad intill biblioteket utan att dess rumvara också internationellt konkurrensutsatta arkitektur stöps. Vi föreslår i stället för denna utbyggnad ett nytt bibliotek/mediatek förlagts till Slussenområdet. Slussen är, som en av de viktigaste knutpunkterna i Stockholms kollektivtrafnät, ett logiskt val av plats för att lokalisera en viktig publik byggnad som ett bibliotek/mediatek. Många europeiska storsäder, och också mindre städer eller stadsdelar, har de senaste åren byggt särskilda mediatek, det vill säga särskilda byggnader för i första hand digitala media, och som då riktar sig framför allt till en yngre befolkning i staden. Läget vid Slussen är bekvämt tillgängligt från framför allt söderförort och skulle därmed inte vända sig endast eller primärt till befolkningen på Södermalm utan till befolkningen i förortstadsdelarna söder och syväst ut. De två övervåningarna innehåller ca 400 studieplatser, och en samlingslokal med 400 platser. Inslättningsmöjlighet finns från +2-nivån intill hotel Hiltons sockel och detta samt ovanfriliggande vänningsplan innehåller mediatekets arkivlokaler som sedan står i förbindelse med övervåningarna med ett fjernt hissar. Denna publika byggnad med generösa öppettider även kvälltid tillför Slussenområdet ett aktiverande stadsliv under större delen av dygnet och utgör en lysande, transparent symbol för att samtiden också manifesterar sig i stadens mitt.

Södermalmstorg

Nuvarande Södermalmstorg sänks till samma nivå som Ryssgården och blir en förplats till den mediatekbyggnad vi vill placera här. Den får sin huvudente från Södermalmstorg men nås också från Götgatans förlängning ned mot vattnet med taxistation och infart till hotellet (Hilton). Mediateket anpassar sig till det intilliggande gamla stadshusets höjdskala och har en genomburen bottenvåning för att inte slänga kontakten mellan korsningen Götgatan/Hornsgatan och Strömmens vatten. Platsen avses kunna vara en "event-plats" i samverkan med mediatekets bottenvåning och fasad, en Söders motsvarighet till relationen mellan Bergels torg och Kulturhuset, om än i en bygsammare skala men med ett suveränt läge i staden.

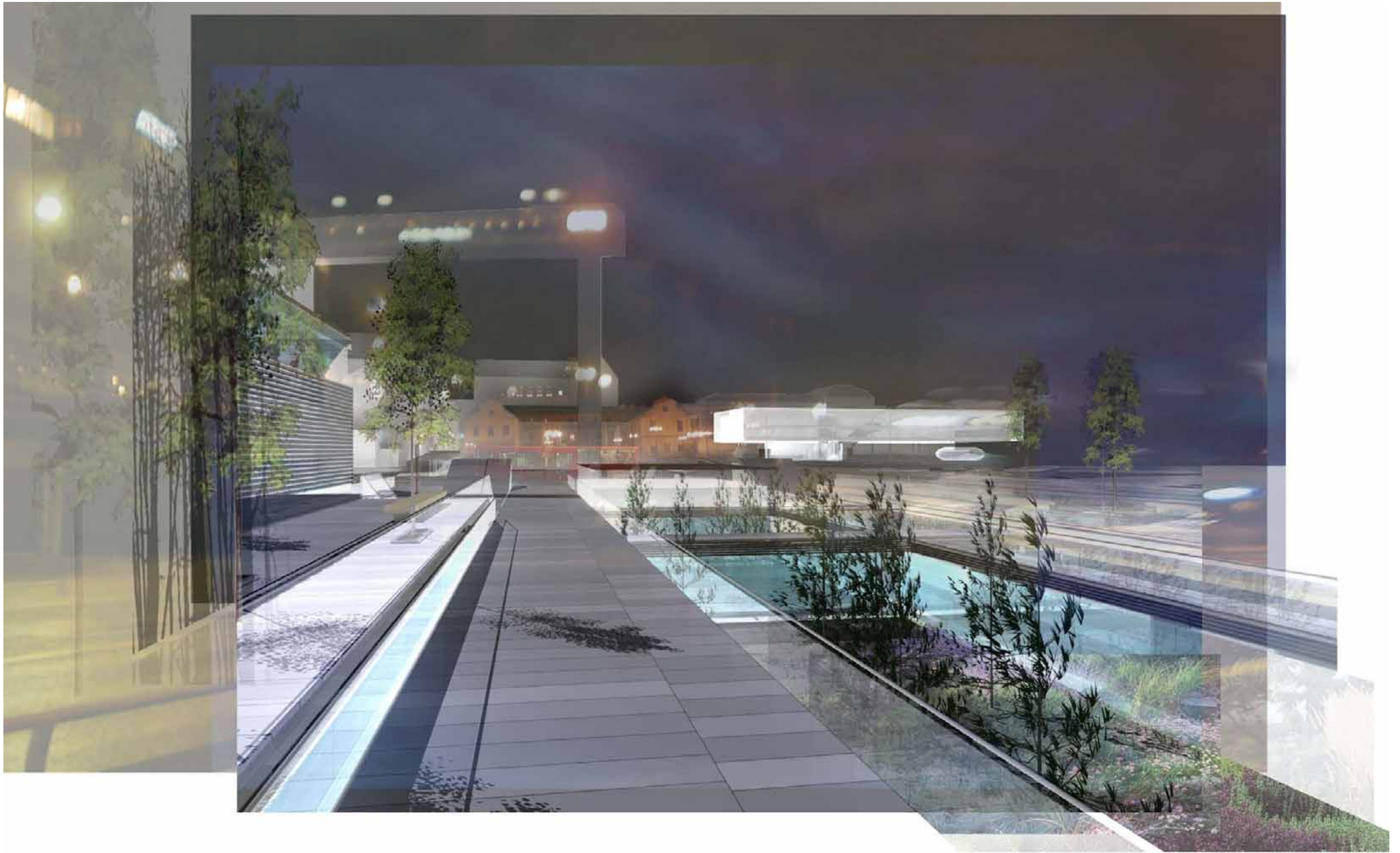
Framtiden

Förslaget redovisar en grundorganisation och struktur med inbyggd flexibilitet i såväl ett planeringskedda som efter uppförande. Bussterminalens flexibilitet gäller speciellt möjligheten till inledning i kontrollzoner, den klimatiserade zonen omfattning samt antalet platser för avgångar respektive uppställning. Båsterminalens längd och därmed kapacitet är också den föränderlig. Slutlig utformning och användning av föreslagna nya byggnader är påverkbara under planeringen och kan utformas för ändrad framtida användning. Slussen och avbörjningen av Mälaren torde rymma de möjligheter till förändringar som kan överblickas för närvarande. Slussen är Stockholms naturgeografiskt och historiskt, stadsbildsmässigt och funktionellt mest betydelsefulla plats. Vi vill hantera den situationen på ett helt nytt sätt som är lika radikalt som 1931 års gestaltning. Slussen är en plats i tre rumsiga dimensioner, länk bara på Katarinahissen, men som likaså måste vara närvarande i den fjärde dimensionen, tiden. Vårt förslag respekterar alla existerande tiders tillägg och adderar nya samtida platser och byggnader.



ELEVATION 1:500 SEKTION 1:200

SÖTT MÖTER SALT
FORMGIVNINGSTÄVLING OM SLUSSENOMRÅDET I STOCKHOLM 2003



Innehåll

Stadsbild	sid. 12
Stadsliv	sid. 15
Kommunikation	sid. 18
Konstruktioner	sid. 25
Mark	sid. 29
Genomförande	sid. 39
Framtida förändringar	sid. 41
Ekonomi	sid. 41

SLUSSEN

Slussen är Stockholms naturgeografiskt och historiskt, stadsbildsmässigt och funktionellt mest betydelsefulla plats. Vi vill hantera den situationen på ett helt nytt sätt - lika radikalt som 1931 års gestaltning. Slussen är en plats för rörelser i tre rumsliga dimensioner med påtaglig närvaro av den fjärde dimensionen, tiden.

Förslagets utgångspunkter och mål är att:

- Utvidga vattenytorna och öppna sammanhanget mellan Mälaren och Saltsjön
- Skärpa stadsbilden med nutida byggnader och föra in berikande verksamheter
- Skapa publika ytor med stark karaktär som länkas samman i ett tredimensionellt nätverk
- Bygga ett nav för kollektivtrafikens komplexa knutpunkt
- Samordna lättorienterade och välfungerande trafiksystem för gång-cykeltrafik, bussar, bilar och båtar.



STADSBILD

Slussens betydelse för Stockholms stadsbild ligger i rollen som skärningspunkt mellan Riddarfjärdens och Saltsjöns vattenrum, mellan Mälaren och Skärgården. Utifrån både historiska och naturgeografiska utgångspunkter bibehålls och förstärks det öppna sammanhanget mellan dessa vattenrum. Det betyder i första hand att luftrummet mellan Söders dramatiska bergkontur och byggnadssilhouetter och Gamla stans sammanhållna byggnadsmassa lämnas vidöppet. Vyerna mot soluppgången över Strömmen i öster och solnedgången i väster över Riddarfjärden lämnas fria, ingen byggnad, ingen brokonstruktion tillåts inkräkta på detta fria luftrum.

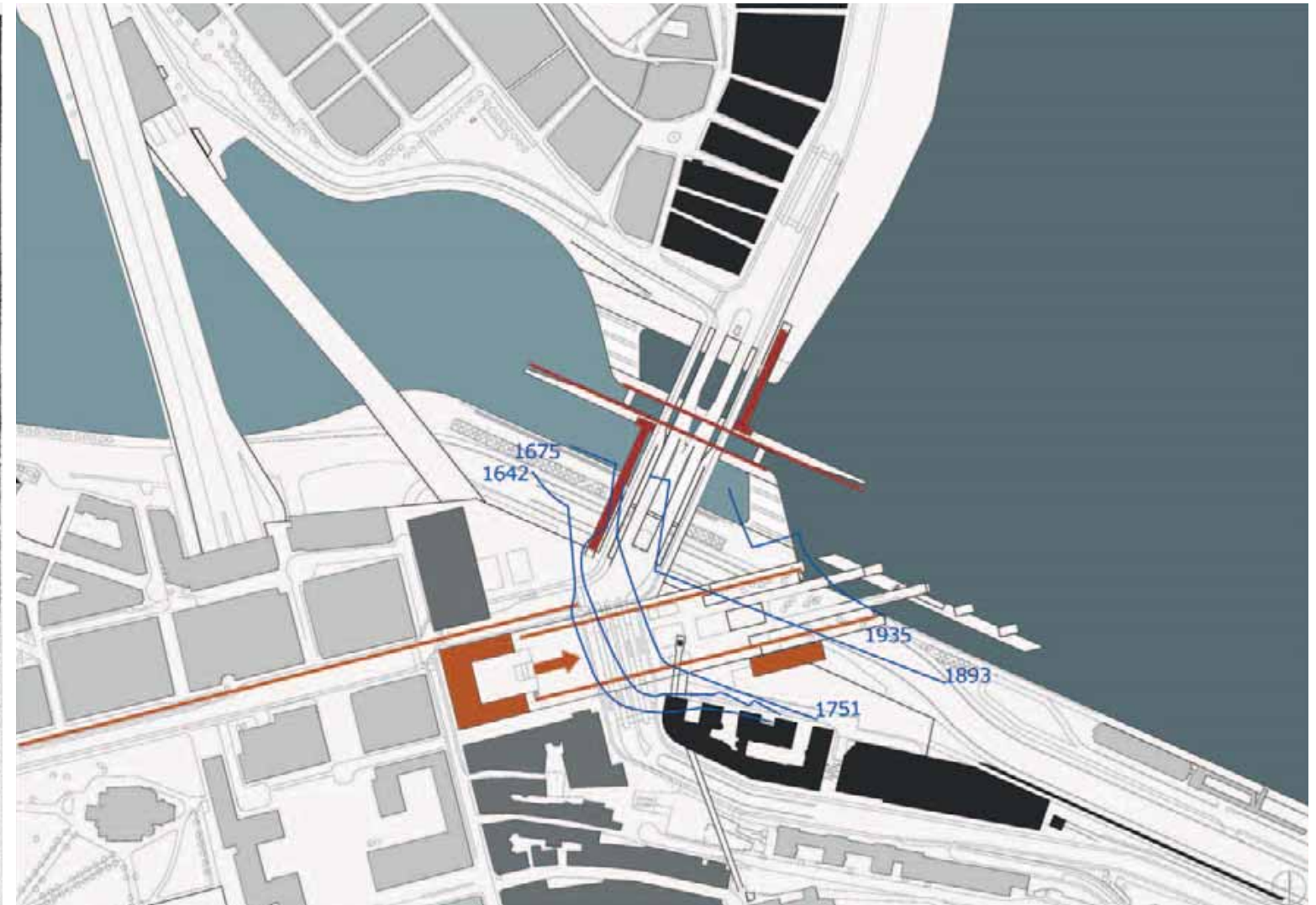
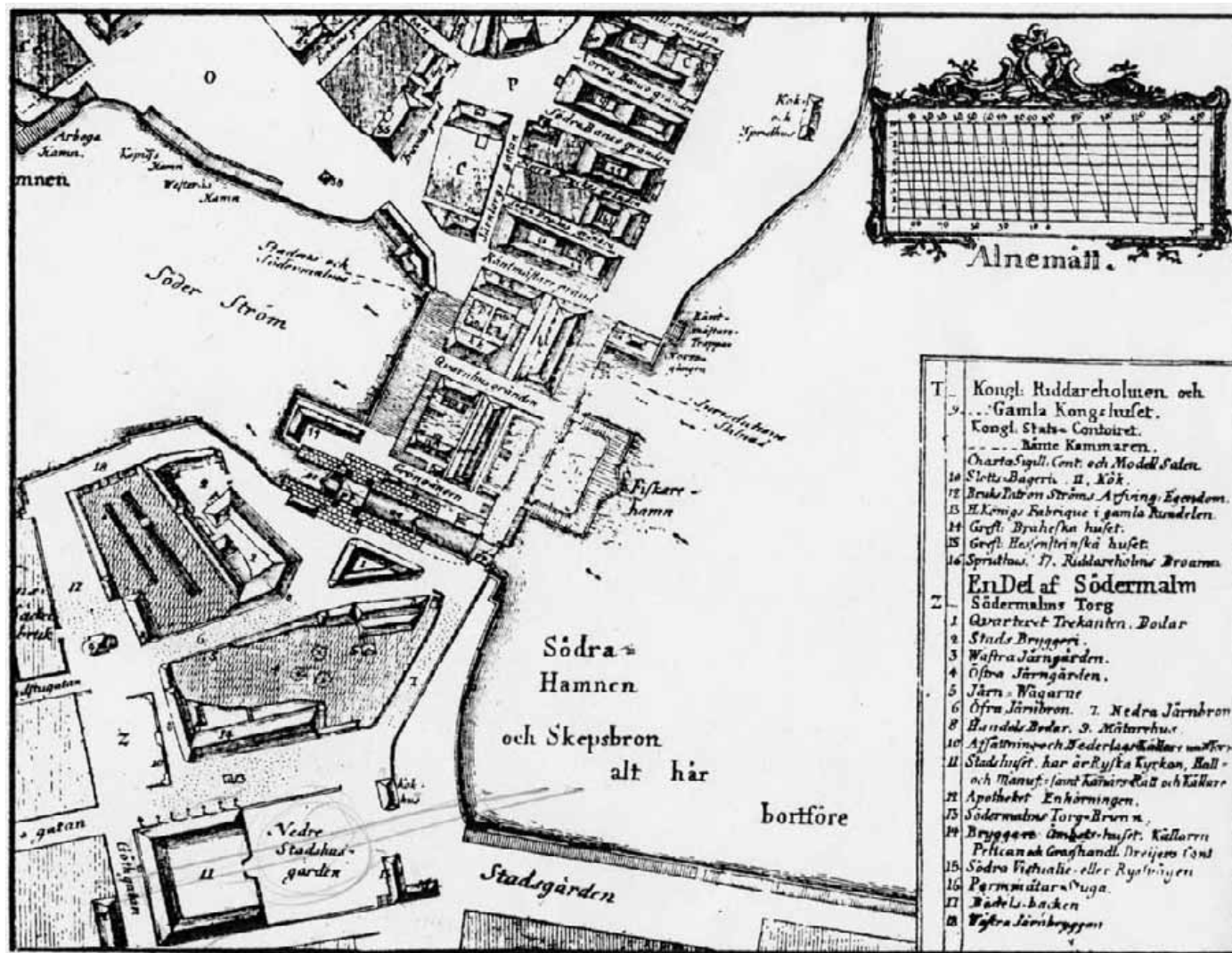
Slussen-anläggningens tekniska livslängd är passerad, och trafiken ställer idag andra krav än de som planerades för på 20-talet. De nya förutsättningarna ger nya möjligheter och vi föreslår att dessa utnyttjas fullt ut till en "friläggning" av hela

området mellan Gamla Stadshuset/Ryssgården i söder och Slussplan/kv Achilles i norr. Därefter byggs en ny struktur upp med helt andra både stadsbildsmässiga och funktionella kvaliteter. När klöverbladens ramper och byggnader försvinner kommer Södra Stadshuset att åter stå fram på ett förstorat Ryssgårdstorg som bildar terrasser med utblick mot vattnet.

Södra bergen

Södra Bergens förkastningsbrant framträder fortfarande med stor tydlighet öster och väster om den trafikapparatur som nu präglar Slussenområdet. Den magnifika förkastningsbranten ger en tydlig riktning åt hela det storskaliga vattenrum som börjar någonstans innanför Waxholm och når ända in till och förbi Slussen. Den formar Södermalm och bildar fond i den ikoniska bilden av Stockholm. Parallellt med denna

löper sedan gammalt farleden genom själva slussen mellan Saltsjön och Mälaren, och på kajen den numera viktiga förbindelselänken för bil- och cykeltrafiken som Stadsgårdsleden/Södermälstrand är. När dagens ytkrävande trafikapparatur försvinner är det viktigt att mellanrummet mellan bergssidorna får en lika tydlig kant mot vattenrummen och därigenom för- enar de båda bergssidorna öster och väster därom.



Rutnätet

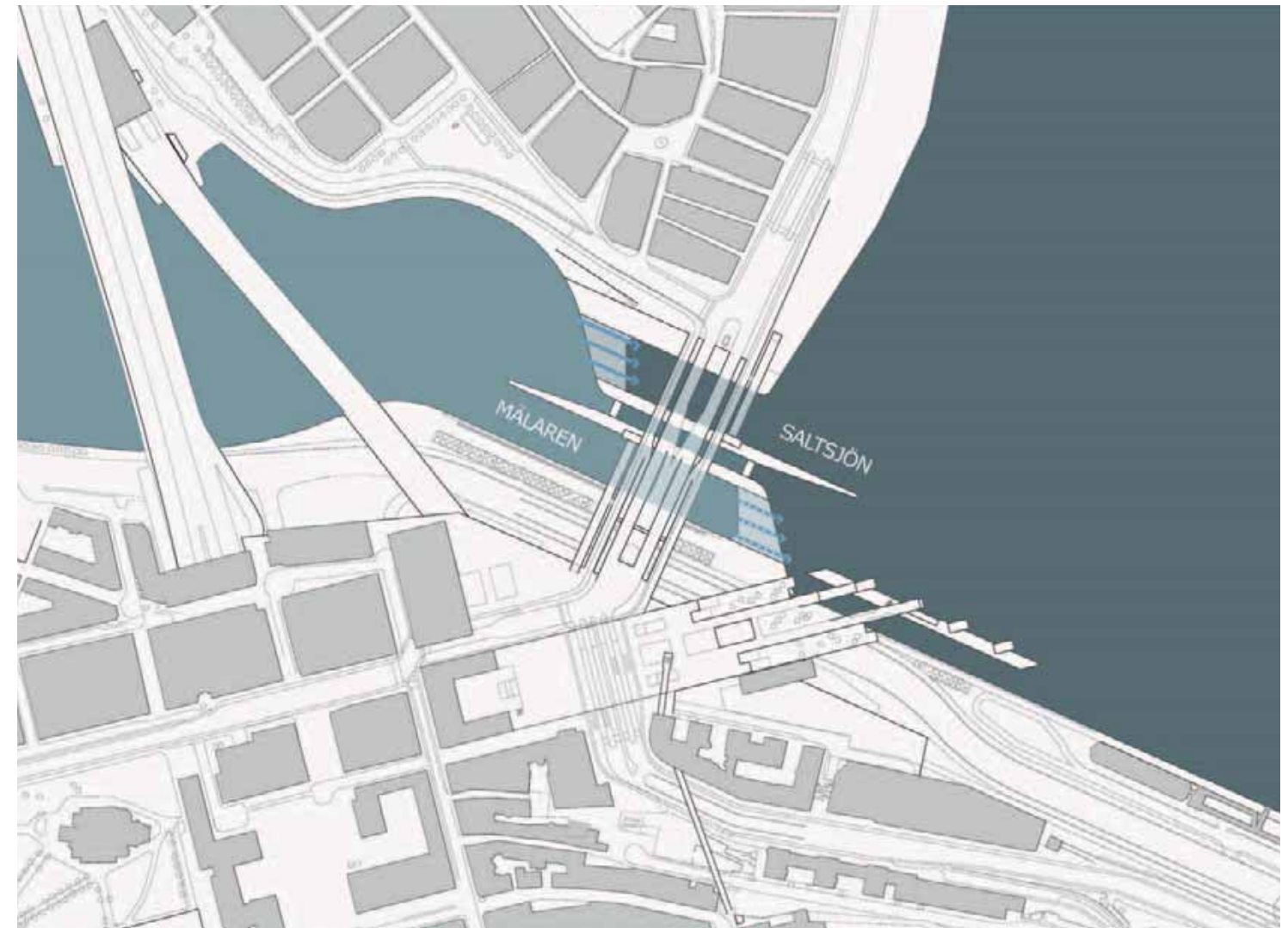
Mot detta huvudsakligen östvästliga stråk står Södermalms ortogonala gatustruktur som avviker från förkastningsbrantens och farledens huvudriktning. Detta 1600-talets stadsplanemönster utgår från Södermalmstorg. Götgatan mot söder bildar rät vinkel med Hornsgatan som löper västerut. Södra stadshuset och dess förplats Ryssgården har sin orientering i detta rutnät liksom kvarteren söder och väster om Södermalmstorg. Vi tar ställning för stadsplanemönstret genom att förlänga Ryssgårdstorget utefter Hornsgatans axel och genom orienteringen av den nya publika byggnad vi introducerar (mediateket) efter Götgatans nord-sydriktning. Byggnaden fullföljer såväl Götgatans östra fasadliv som Hornsgatans norra och utgör därigenom ett fullbordande av Södermalms

rutnätets plan. Den utgör också fond i väster för det storskaliga vattenrummet, Saltsjön, som tar sin början långt ut i Stockholms Skärgård, och som här fångas upp via en länk in i Riddarfjärden.

Ryssgårdstorget

Södra Stadshuset återfår den ställning som dess historiska betydelse motiverar genom att Ryssgårdstorget förlängs ned mot Saltsjön. Byggnaden ställs i kontakt med Strömmens vatten, med Kastellholmen som närmaste skärgårdsö mitt emot, ja med hela skärgården som öppnar sig därutån. Vi frilägger dessutom själva byggnaden så långt möjligt mot T-banestationen genom att riva bort den övre nivån på Ryssgårdstorget intill tunnelbanespårets begränsningslinje och

glasa den nya skiljeväggen mellan stationen och gården framför stadshuset/museet. Det förlängda Ryssgårdstorget gestaltas som en torgyta i flera nivåer som terrasseras ned mot vatten och den nya piren för färje- och skärgårdsbåttrafiken.



Bro över vatten

Vattenytorna kan nu åter dominera och sambandet mellan stadsdelarna kan åter gestaltas som en bro över vatten. En bro som är en förbindelselänk för alla trafikslag mellan Gamla stan och Södermalm, men också en plats att vistas på, att dröja, för utsiktens skull, för sommarens fyrverkerier eller av andra skäl. Biltrafikens betydelse kan reduceras till förmån för kollektivtrafikresenärernas behov, för fotgängarna och cyklisternas. Den nya bron som förenar Södermalm och Gamla stan orienteras vinkelrätt mot själva slussbassängen.

Slussbassängen omges på båda sidor av vattenytor genom att Mälaren med sitt söta vatten och högre vattenstånd tillåts breda ut sig under bron på dess södra sida, där också brobanan befinner sig väsentligt högre. Saltsjöns bräckta vatten, som normalt ligger lägre, tillåts på motsvarande sätt nå in under hela det lägre brospannets sammantagna bredd på dess norra sida. Den senare nyttjas för avbördningen i nor-

malsituationen, men båda sidor kan öppnas, liksom slussbassängen, vid extrema situationer. Slussbassängens och slussarnas positioner markeras genom de trapporn som flankerar slussbassängen och som manifesterar själva Slussen, stadens egentliga historiska mittpunkt och födelseplats.

Den nya bron har en låg profil, i detalj bestämd genom höjdskillnaden mellan brofästena i Gamla stan och på Södermalmssidan, den segelfria höjden i slussen och kraven på en maximal lutning om 1:20 för busstrafik, gående och cyklande. Bron är uppdelad i fyra separata brosektioner som förbinder de olika nivåerna på Gamla stan och Södermalmssidorna, samt mellan dessa, söder om slussbassängen, ramper ned till Stadsgårdskajen för biltrafik och cyklar. Bron som bärs på endast 6 pelare av vitbetong utförs med lådsektioner av stål, målade med ljus, halvblank, metallic-pigmenterad färg. Den i fyra sektioner uppdelade brobanan medger att solljuset når ner mellan brosektionerna för att lysa upp pirerna och vattenytorna - reflekteras och lysa upp undersidan av bron för att

sedan reflekteras vidare. Vid sidan av, och med anslutning till cykel- och fotgängarsektionerna av bron, finns konstruktivt och visuellt separerade horisontella utsikts- och café-plattformar som gör bron till något annat än ett renodlat transitområde.

Kajerna

Den samlade bredden av dessa fyra brosektioner understiger halva dagens trafikapparat i motsvarande tvärsnitt. Detta i kombination med den nyordning av slussbassängens piler som förslaget innebär, betyder att samtliga kajer kommer att byggas nya. De nya pirerna erbjuder tillsammans med de nya slussportarna en möjlighet att röra sig på kaj/pir-nivå från Södermalm till Gamla stan. Slussportarna är horisontellt uppdelade i en övre gångbro som kan manövreras separerat från den underliggande dammluckan. Det möjliggör att broarna kan nyttjas även när slussen utnyttjas för avbördningen. De båda trapporna innebär att man också i dessa punkter kan röra sig från kaj/pir-nivån upp till bronivån och vice versa samt nå de anslutande utsikts- och café-plattformarna.



STADSLIV

Slussens funktionella betydelse ligger i dess roll som den, näst T-centralen, viktigaste noden i Stockholms kollektivtrafiknät. I utformandet av den nya Slussens struktur handlar det i första hand om att prioritera bekväma och säkra förbindelser där kollektivtrafikanterna vid omstigningar mellan olika trafikslag kan röra sig utan att korsa belastade trafikleder eller hänvisas till tunnlar under dessa. För Nacka- och Värmdöresenärerna finns andra möjligheter att forma en bekvämare och säkrare omstigning när dagens starkt begränsande betongstruktur försvinner. Då finns plats för en ny terminal i nära kontakt med övriga trafikslag, med dagsljus och kontakt med vattenrummen utanför.

En annan prioriterad uppgift att lösa är gång- och cykelförbindelserna mellan Gamla stan och Södermalm, mellan Västerlånggatan och Götgatan, liksom längs Skeppsbrosidan och den idag än mer eftersatta västra förbindelsen över Kornhamnstorg - ett viktigt cykelstråk redan idag trots dåliga förutsättningar. När dagens system av ramper för biltrafiken förenklas och reduceras i omfattning finns utrymme att gestalta nya platser, inte bara som transit-zoner för människor i rörelse som idag. I stället uppstår offentliga rum och kajer att vistas

på Södermalmstorgs nivå med utsikt över Riddarfjärden och Strömmen och längre ut, eller på kajnivå i närkontakt med de utökade vattenytorna öster och väster om slussbassängen.

Södra stadshusets förplats Ryssgården expanderar ut mot Strömmen och blir en plats att vistas på i Slussenområdet, något som saknas idag. Flertalet stadsbussar, det vill säga de som kommer från eller ska vidare till Katarinavägen, har sina hållplatslägen på denna torgyta. Det förlängda torgrummet når sedan fram till och möter båttrafiken, den nuvarande och den framtida, som får nära kontakt med övrig kollektivtrafik. Så mötte Söders stadshus vattnet under sitt första århundrade. Det nya Slussen blir en än mer välfungerande maskin än dagens, en maskin som möjliggör de smidigaste och säkrast tänkbara omstigningsmöjligheterna i första hand formad för kollektivtrafikresenärerna men utan att ge avkall på lättorienterad och välfungerande biltrafik. Men Slussen blir också en plats att vistas på. En plats i solen utanför skuggan från bergsidorna och Södermalms bebyggelsemassa. En plats utsträckt mot vattnet och skärgården.

En ny terminal

Det förlängda Ryssgårdstorget innehåller i sig en samlad omstigningsmöjlighet mellan Nacka-Värmdöbussarna, tunnelbanan, stadsbussarna och båttrafiken. Själva bussterminalen har fått en självklar lokalisering och utformning där kortast möjliga avstånd för omstigande till T-bana och stadsbussarna har varit vägledande. Busspassagerarna väntar inomhus i en vänthall med utblick mot Saltsjön och med dagsljus ovanifrån genom den nya överbyggnad som butikscentret i en mellanvåning under det förlängda Ryssgårdstorget utgör. Passagerarhallen utgör, till skillnad från dagens, en sammanhållen och lättorienterad miljö där passageraren aldrig behöver passera busskörfälten. Invid passagerarhallen lokaliseras en mindre kiosk och kaféfunktion. Bussarna lämnar av passagerarna närmast de nuvarande KF-husen och plockar sedan upp nya passagerare från en delvis inglasad bussgata mellan passagerarhallen och Stadsgårdsleden. Kontor, personalutrymmen och förråd för SL:s chaufförer och övriga personal samt SL-Center placeras i direkt anslutning till passagerarhallen och bussupställningarna.



Kommersiella lokaler

I våningen mellan bussterminalen och det förlängda Ryssgårdstorget, som passeras av de trafikanter som byter mellan Nacka-Värmdöbussarna och stadsbussarna samt de trafikanter som kommer med båt för att resa vidare med buss i innerstan, lokaliseras ett tiotal butiker och restauranger. De organiseras kring ett mittstråk där rulltrappor och hissar uppåt och nedåt återfinns närmast dagens Ryssgårdstorg, liksom en vinterträdgård och från det övre däckets nedsänkta trädgårdar i ett läge längre ut mot Saltsjön. Inlastning till butiker, caféer och restauranger i detta våningsplan sker från den gata på +8-nivån som ersätter den befintliga rampen som entréväg till KF-husen. Gatan nås från den nya tunnel som förbinder Katarinavägen med den nya Slussbron. Ytterligare kommersiella lokaler och kontor lokaliseras i den byggnad som avgränsar det förlängda Ryssgårdstorget mot infartsgatan framför KF-husen.

Tunnelbanan

Från passagerarhallen i bussterminalen når man Tunnelbanan via nya trappor, rulltrappor och hissar efter ombyggnad av kortändan på de nuvarande perrongerna. Tunnelbanestationen glasas mot Ryssgårdens befintliga nedre nivå och tillförs på det sättet dagsljus samtidigt som det försänkta torget utvidgas och blir en del av hela det sammanhang som i trappsteg når ända ner till båtangöringen vid den nyanlagda piren längs Stadsgårdskajen. Ryssgårdens däck över Tunnelbanan behålls i övrigt intakt medan den bjälklagskonstruktion som utgör det idag i förhållande till Ryssgården förhöjda Södermalmstorg, rivs för att sänkas till samma nivå som Ryssgårdens.

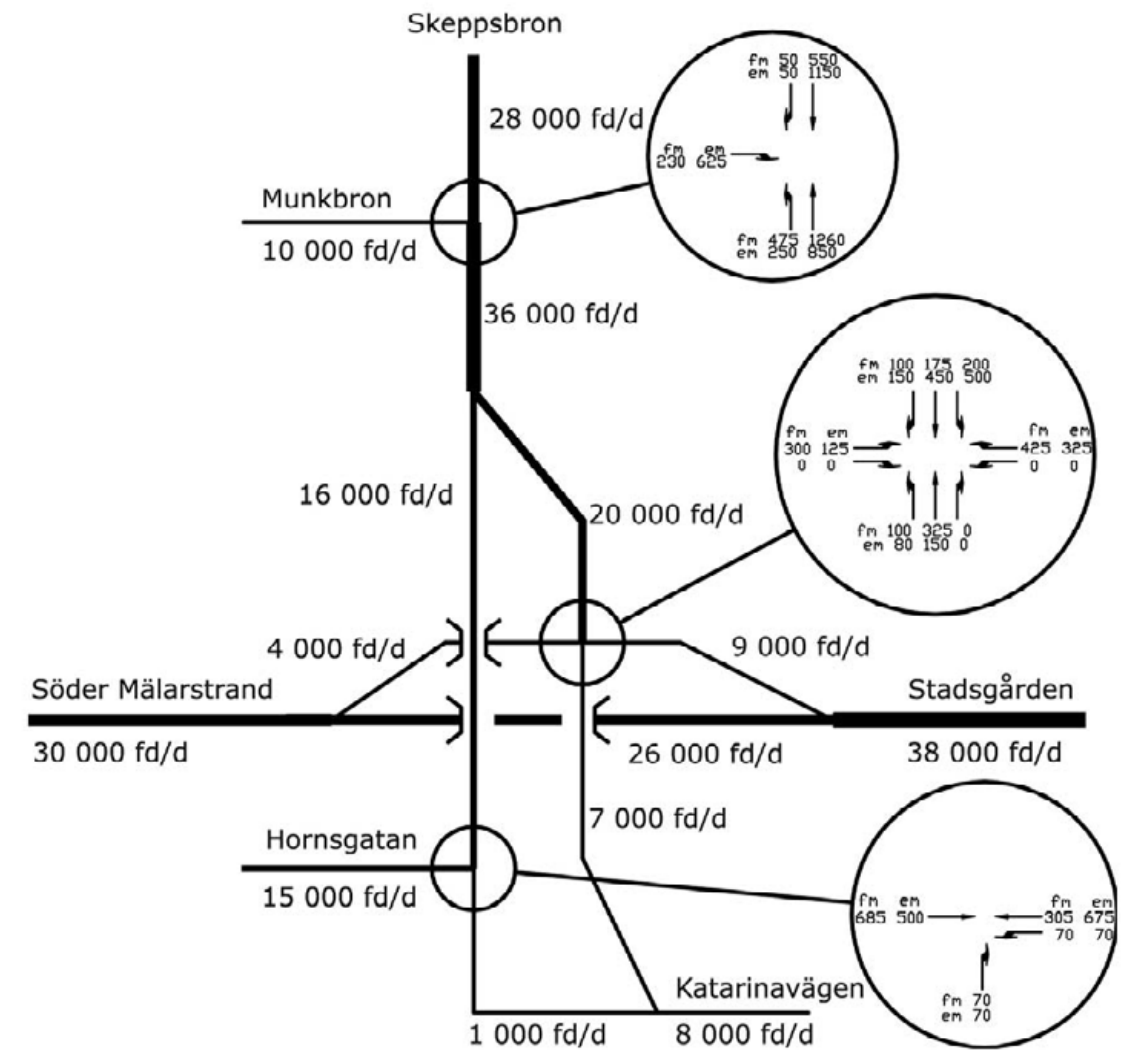
Båtterminalen

Den båttrafik som idag angör Ränthästrappan, bland annat färjorna och de skärgårdsbåtar som idag angör Slussen, förutsätts flyttas till den nya piren intill Stadsgårdskajen. Denna angöringsmöjlighet med väsenligt kortare omstigning till övriga trafikslag skulle kunna möjliggöra en utökad båttrafik från

såväl Nacka-Värmdö som från Lidingö-Vaxholm i framtiden. Båtterminalen har förbindelse till +8-nivån med rulltrappor och hissar. Båtterminalen kan byggas ut i framtiden genom att förlängas längs Stadsgårdskajen, vilket då sker på bekostnad av utrymmet för Birka-terminalen. Redan från start förutsätts att den till Birka-terminalen hörande bussparkeringen flyttas till ett läge närmare tullhuset. Förslaget vill möjliggöra en utbyggnad av båttrafiken som alternativ för vanliga arbetsresor i Stockholmsregionen genom att koppla samman båttrafikangöringen för dessa med bussar, tunnelbana och snabbspårväg i en strategiskt belägen knutpunkt. Denna utbyggda båttrafik manifesteras genom att detta trafikslag får en egen kontors- servicebyggnad strategiskt placerad invid terminalen.

Mediateket

Asplunds stadsbibliotek vid korsningen Sveavägen/Odengatan klarar inte längre att härbärgera alla nya verksamheter som kräver plats i ett modernt bibliotek, bland annat behövs plats för digitala media. Antalet besökare är redan idag alltför stort och detta sliter ner byggnaden. Planer finns för att bygga ut biblioteket och programarbete för en kommande arkitektävling



KOMMUNIKATION

Vi har i vårt förslag eftersträvat en enkel och tydlig trafiklösning. Trafikrörelserna över slussen koncentreras till en bro i Skeppsbrons förlängning.

Kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken har separerats från biltrafiken. Biltrafiken har i möjligaste mån lagts under mark till förmån för kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanterna.

Trafikmängder

I dag passerar ca 43.000 fordon över Slussen och 130.000 fordon på Centralbron. Denna trafikmängd passerar dagligen rakt igenom Stockholms äldsta och känsligaste del nämligen Gamla stan. Att minska denna trafik har varit en målsättning i de senaste decenniernas trafikplanering. Vi tror att när Slussen väl byggts om kommer åtgärder som minskar trafiken genom Gamla stan att vara genomförda. Detta kan exempelvis vara trängselavgifter, vilka enligt senaste beräkningarna skulle minska trafiken i innerstaden med ca 40% under högtrafiktid.

Vi har dock valt att bygga vårt förslag på det ska fungera med "dagens trafik". Vår bedömning är att redan när Södra länken öppnar 2004 kan trafikmängderna på Munkbron minskas. Södra länken omfördelar trafik till Essingeleden vilket minskar trycket på Stockholms centrala delar. Detta utrymme kan nyttjas till att begränsa trafiken på Munkbron. Vi har bedömt att en omfördelning av halva trafikmängden dvs. 10.000 fordon vore möjligt. Trafiken på Munkbron blir då halverad till ca 10.000 f/d vilket betyder en förbättrad miljö vid Kornhalmstorg och längs Gamla stans söder/västersida. På sikt bör det vara möjligt att reducera trafiken ytterligare. I vårt förslag underlättar vi en omfördelning av trafik till Centralbron genom att förbättra framkomligheten längs Stadsgårdsleden och genom Slussen.

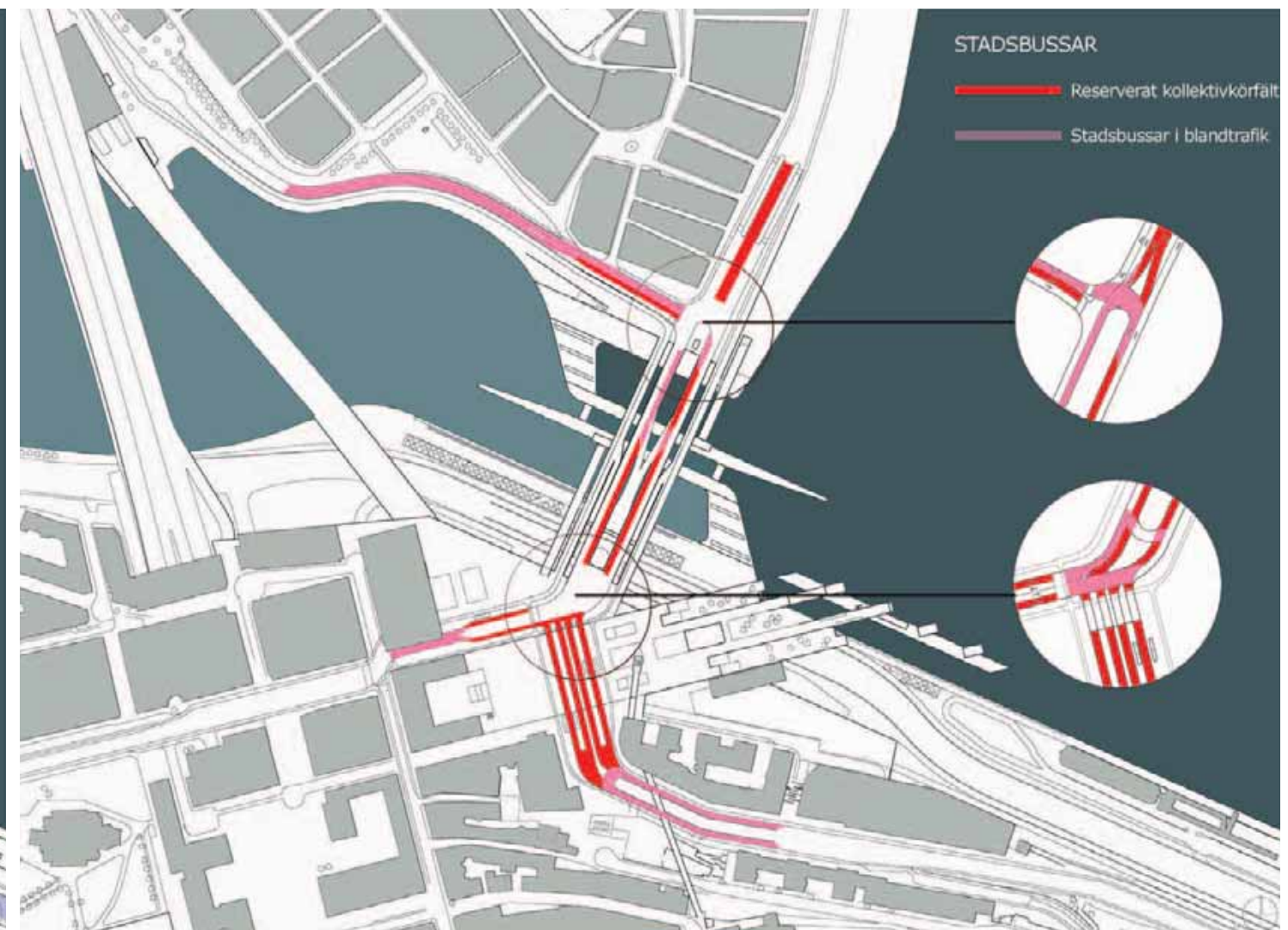
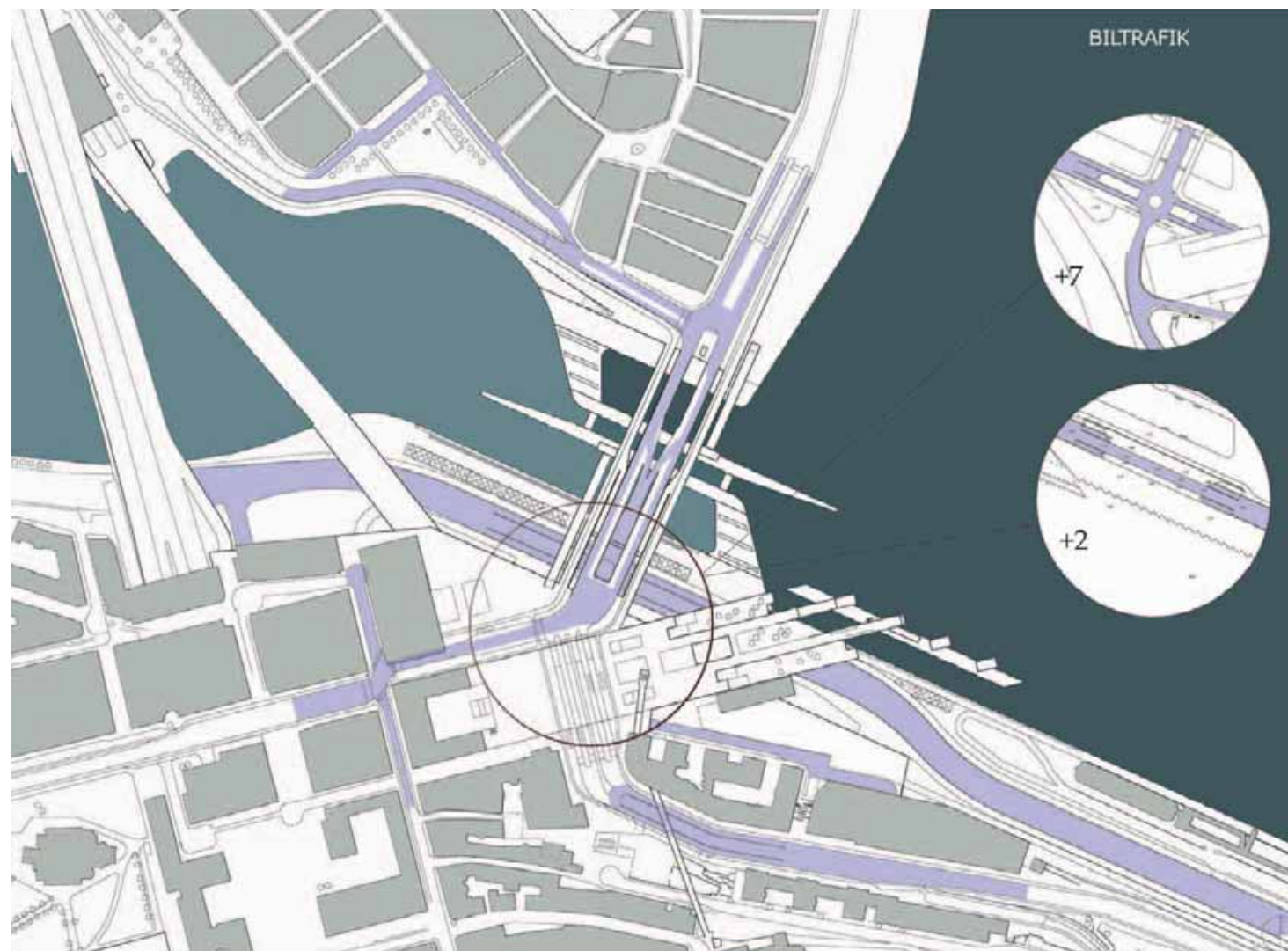
Vår trafikmängds- och kapacitetsberäkning redovisar en situation med 5-10% mindre trafikmängd under högtrafiktid jämfört med dagens situation. Det är bara korsningen Munkbron/Skeppsbron som ligger nära kapacitetstaket.

Biltrafik

På Södermalmssidan separeras de tre huvudstråken och läggs på olika höjd.

Dagens två broar mellan Gamla stan och Söder ersätts med en bro. Munkbron ansluter i ett trevägskäl till Skeppsbron. Skeppsbron ansluter till Katarinavägen och Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand via en över Stadsgårdsleden liggande cirkulationsplats.

Trafiken på Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand passerar korsningsfritt från Tullhuset till centralbrons ramper. Trafik till Birkaterminalen hänvisas till korsningen vid tullhuset. Bussarna läggs separat innanför övrig trafik, se avsnittet om Nacka- och Värmdöbussarna. Tack vare att bussterminalen förskjuts mot KF-huset kan den genomgående trafiken flytta ett "fack" söderut under tunnelbanebron. Det ger en bättre vinkel mot korsningen med centralbroramperna och fortsättningen längs med Söder Mälarstrand. Ytor frigörs då också för gång- och cykeltrafik längs med kajen.



Trafik mot Gamla stan och Södermalm använder ramperna längs med leden upp till en överliggande cirkulation på +5. Till cirkulationen ansluter en ramp mot Katarinavägen och en ramp mot nya bron.

I Katarinavägens mitt sänks två körfält ner för biltrafik till Gamla stan, Stadsgården/ Söder Mälmarstrand samt lokal trafik som ska angöra KF-huset och den nya bussterminalen. Trafik till Katarinagaraget använder busskörfälten vid sidan om den nya rampen.

En trevägskorsning, på ca +12, ansluter den nya bron med Hornsgatan och busstrafiken från Katarinavägen. Trafiken från Hornsgatan blir då kvar på ytan.

Skeppsbrons utformning förändras i princip inte även om busshållplatserna närmast bron flyttas norrut, se avsnittet om Stadsbussarna.

Munkbron minskas till två körfält förbi Kornhamnstorg. När ytterligare förbifarter runt Stockholm byggs kan Munkbron stängas helt för genomfartstrafik.

Den fria höjden är minst 4,0 meter i samtliga kopplingar. Minsta körfältsbredd är 3,25 meter. Maximal lutning är 7% där endast biltrafik förekommer och 5% för oskyddade trafikanter samt busstrafik.

Stadsbussarna

Stadsbussarna har egna körfält på de sträckor där trafiken är intensivast för att en god framkomlighet ska kunna hållas.

Bussar från Katarinavägen använder busskörfälten på var sida om den nedsänkta mittrampen och får hållplatslägen centralt placerade mellan tunnelbaneentrén och den nya bussterminalen. Totalt blir det två kanaler med 6 hållplatslägen i var riktning. Bussarna mot Skeppsbron använder ena kanalen och bussarna mot Munkbron den andra.

Bussarna från Hornsgatan ligger i blandtrafik fram till Södermalmstorg och har där centrala hållplatslägen på var sida om gatan.

Över den nya bron har bussarna separata körfält fram till korsningen på norra sidan och vidare på Skeppsbron. På Munkbron är trafiken mindre varför bussarna kan gå i blandtrafik. Dock finns ett extra busskörfält från Munkbron in mot korsningen.

Djurgårdsbåtarna och Skärgårdsbåtarna flyttas över till Stadsgården, se avsnittet om sjöfart. Dagens hållplats på Skeppsbron, vid Djurgårdsbåtarna flyttas norrut. Störningarna vid korsningen med Munkbron minskar och dessutom får hållplatsen en mer logisk placering mellan hållplatserna Slussen och Slottsbacken.

Bussar som ska vända vid Slussen använder nya bron som vändplats. Båda ändarna är utformade för att klara u-sväng med buss.

Korsningar - Kapaciteter

Det nya trafiksystemet innehåller 6 korsningar.

Hornsgatan / Götgatan

Signalreglerad fyrvägs korsning med mycket lite trafik på Götgatan. Götgatan förutsätts vara enkelriktad söderut och trafiken minskad genom att möjligheten till genomfart från Högbergsgatan tas bort. Kapaciteten är mycket god (<0,5 enl Capcal) även i maxtimmen.

Katarinavägen / Hornsgatan

Signalreglerad trevägs korsning med endast busstrafik till och från Katarinavägen. Kapaciteten är mycket god (<0,5 enl Capcal) även i maxtimmen.

Skeppsbron / Munkron

Signalreglerad trevägs korsning. Norrgående biltrafik passerar korsningen ostört i ett körfält. Busskörfältet från nya bron öppnas innan korsningen för vänstersvängade trafik mot Munkbron. Från Munkbron blir det två inkommande körfält

varav ett bussfält. Från Skeppsbron blir det två inkommande körfält varav ett är ett busskörfält som strax före korsningen öppnas för övrig trafik rakt fram. Vänstersväng från Munkron till Skeppsbron är inte möjlig i korsningen. Den trafiken är dock mycket liten idag. Kapaciteten i korsningen är ok även i maxtimmen (0,93 enl. Capcal).

Cirkulation över Stadsgårdsleden

Fyrvägs cirkulationsplats med ett inkommande körfält i samtliga tillfarter utom från nya bron. Från nya bron blir det ett separat högersvängfält. Kapaciteten är god (0,62 enl Capcal) även i maxtimmen.

Rampkopplingarna mitt på bron

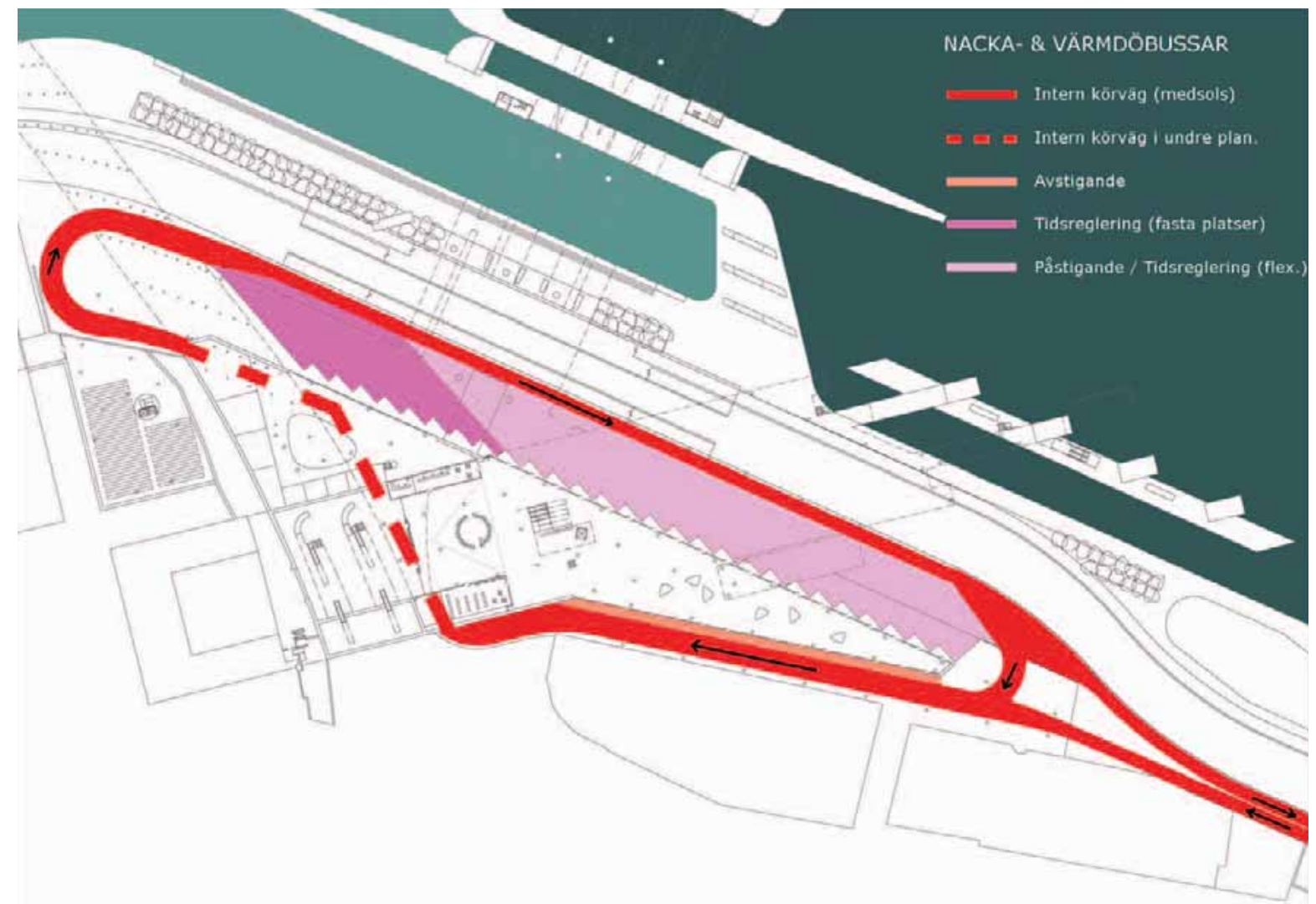
Norrgående växlar biltrafik från cirkulationsplatsen in i det högra körfältet på bron. För detta behöver trafiken passera över busskörfältet. Maxtrafik är under förmiddagen då 800 fordon finns i respektive körfält. Framkomligheten bedöms vara tillräcklig. I södergående korsar biltrafiken över busskörfältet ner på rampen mot cirkulationsplatsen. Framkomligheten bedöms vara god i växlingen.

Söder Mälarstrand / Centralbron

Korsningen ser ut som idag men tillfarten österifrån vinklas något mot söder vilket ger bättre geometrier för korsningen. Kapaciteten i korsningen kommer att förbättras av att trafiken österut har en betydligt längre sträcka fram till nästa trafikljus. Det kommer att öka framkomligheten och förbättra säkerheten även på Centralbron i södergående körriktningen.

Nacka- och Värmdöbusarna

En ny terminal i markplanet anläggs öster om tunnelbanan. När Saltsjöbanan flyttas in i Katarinaberget och läggs i tunnel under Danvikskanalen frigörs inte bara ytan närmast KF-huset utan också nuvarande tågtunnel och broarna över Londonviadukten. Vi föreslår därför att bussarna in mot Slussen läggs på dagens spårområde från Danviksbron in till Slussen. På så sätt behöver bussarna aldrig korsa över övrig trafik på Stadsgården och bussarna kommer in i "vänstertrafik" mot nya terminalen. (Om det inte går att nyttja spårområdet får bussarna korsa över Stadsgården på samma sätt som idag om än något längre österut).



In mot terminalen kör bussarna närmast KF-huset och släpper av vid tunnelbanan. Totalt finns plats för fem bussar. Bussarna fortsätter sedan parallellt med tunnelbanan i tunnel under gångytan och in under tunnelbanebron för att slutligen vända runt vid Gullfjärdsplan som idag fast i motsatt riktning.

Påstigning och tidsreglering ligger som en backningsterminal innanför Stadgårdsleden. Platserna med placering närmast tunnelbanan används för avgående bussar och resterande som tidsregleringsplatser. Systemet förutsätter att platstilldelningen sker dynamiskt. En stor fördel med att ha tidsregleringsplatserna lika som avgångsplatserna är att terminalen utan stora kostnader kan utöka antalet tillgängliga avgångsplatser. Totalt finns 28 platser kopplade till terminalen samt ytterligare 3-4 uppställningsplatser längs med körriktningen. Sex stycken platser förses med rampkoppling.

Bussplatserna är vinklade så att även mittdörren kan nyttjas. Ytan bakom bussarna är dimensionerad så att bussarna kan backa rakt ut. Körytan är otillgänglig för obehöriga. Förbi

påstignings- och uppställningsområdet finns dessutom ett körfält för de bussar som ska direkt ut mot Nacka och Värmdö.

Vid felkörning finns en slinga i terminalens östra ände för återkoppling till infarten.

Ny terminal - Passagerarrörelser

Den nya bussterminalen fungerar som en snabb och smidig omstigningspunkt mellan Stadbussar, Nacka- och Värmdöbussar, tunnelbana samt färjetrafiken vid Stadsgården.

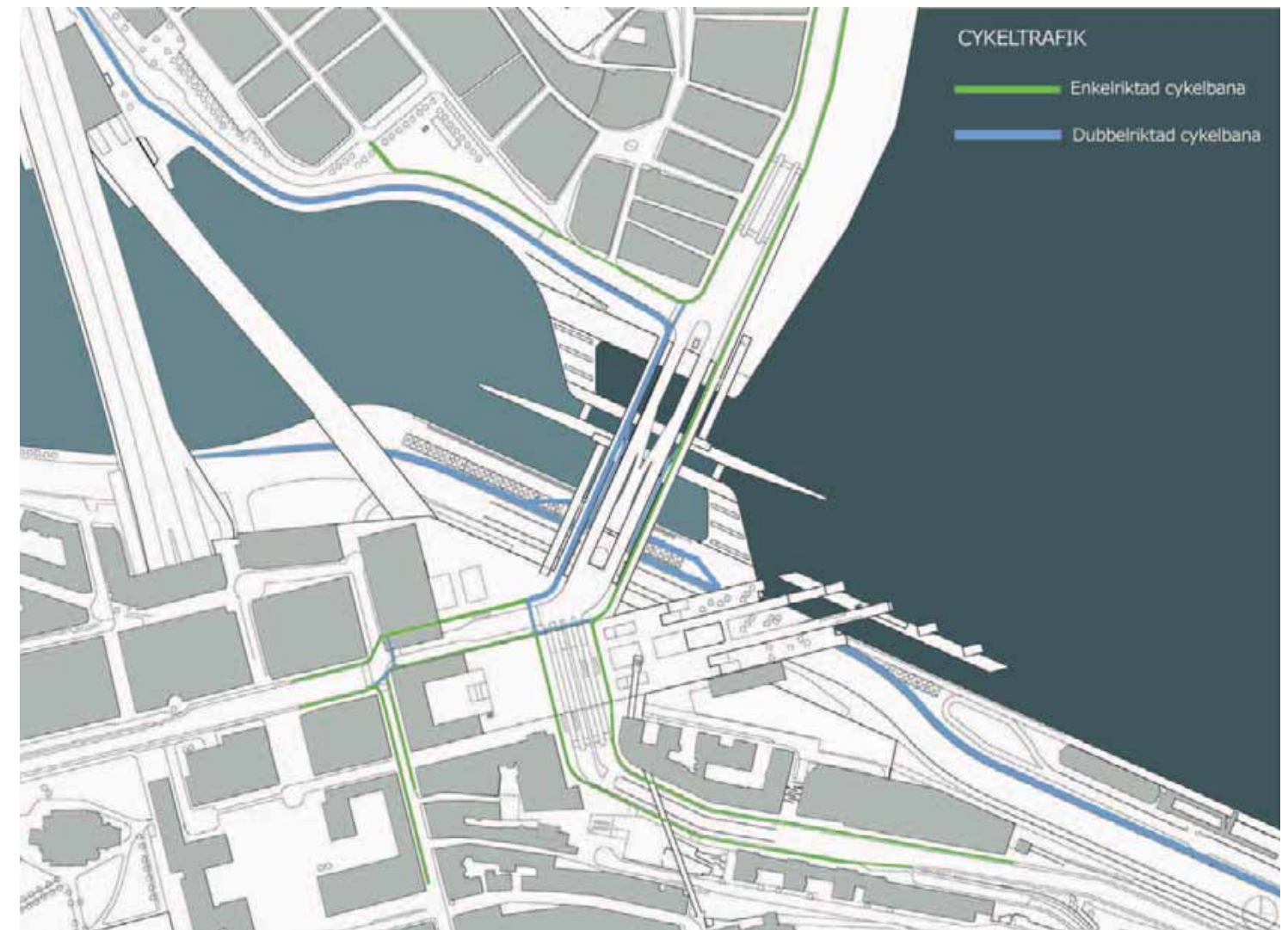
Omstigningen från tunnelbanan till Nacka och Värmdöbussarna förbättras genom att en ny uppåtgående rulltrappa läggs mitt i respektive perrongen mellan dagens trappor i mitten och norra änden. Nedåtriktade rulltrappor läggs i perrongens norra ände i dagens trappor. Under perrongerna utvidgas befintlig biljetthall för att fånga upp även de nya rulltrapporna. Den nya hallen kopplas åt öster direkt in i nya bussterminalen i nedersta planet på +3.

Bussterminalen kommer att vara en inomhusterminal där det nedsta planet i vårt förslag kan läggas innanför spärrområdet så att passagerare kan förflytta sig fritt mellan bussarna och tunnelbanan. Ingången från terminalens mellanplan förses med spärrar. Det går även att lägga en spärrlinje mellan bussarna och tunnelbanan om så önskas.

Bussarna väntar utanför själva terminalen och dörrar finns vid varje uppställningsplats som medger påstigning via både fram- och mittendörr. Om hela det nedersta planet läggs innanför spärrlinjen kan bussarnas lastas betydligt fortare genom två dörrar vilket ökar kapaciteten i terminalen.

Då avgångsplatserna är tänkta att fördelas dynamiskt behövs ett informationssystem som gör det lätt för passagerarna att hitta rätt buss.

Från terminalens understa plan på +2 finns rulltrappor, hissar och trappor upp till en mellannivå på +8. Mellanplanet innehåller butiker, kaféer och annat som behövs för att serva en stor bytespunkt.



Från mellanplanet når man enkelt båtarna med sin nya placering vid Stadsgårdskajen. Från lokalgatan framför KF-huset kan leveranser, taxi och personbilar angöra den nya terminalen. Rulltrappor, hissar och trappor fortsätter upp till ett däck som är kopplat direkt till Södermalmstorg och Stadsbussarna.

Saltsjöbanan - Tvärbanan

Saltsjöbanan får en ny station inne i Katarinaberget och ansluter till Katarinavägen samt tunnelbanan så som föreskrivits i programmet.

Tunnelbanan

Tunnelbanan går på samma sätt som idag. Nya lyftpaket installeras från perrongerna ner till nya bussterminalen.

Citybanan

Citybanan kommer inte att påverka utformningen av station Slussen då alternativ Södra station förordats av Banverket.

Cykelstråk

Förbindelsen Stadsgården - Söder Mälardstrand förbättras genom att cykling kan ske utan korsning av några ramper eller andra trafikytor i plan. Koppling finns till den nya bron över Slussen och vidare till Skeppsbron och Södermalm.

Cykelnätet Skeppsbron - Hornsgatan/Katarinavägen bibehålls som i dag men förbättras med enkelriktade cykelbanor på Katarinavägen. Förslaget innebär att cykelstråket från Skeppsbron till Söder kan ske i stort sätt planskilt utan korsande biltrafik. Det är Munkbroanslutningen som måste korsas i plan och Hornsgatans förlängning för de som skall mot Katarinavägen.

Munkbron kompletteras med cykelfält i västlig riktning mellan Skeppsbron och Lilla Nygatan.

Gångstråk

På Södermalmstorg och de övriga ytorna på +12m nivån är trafiken minskad till ett minimum så att gående kan röra sig fritt över (de största delarna av) torget. Det blir enkla och gena stråk i plan mellan Tunnelbaneuppgången, den nya bussterminalen, Mediateket samt den nya bron mot Gamla stan.

Det primära gångstråket från Södermalm till Gamla stan får en mycket god standard på den nya bron. Breda gångstråk på båda sidor om bron kompletteras med vistelseytor vid sidan av detta.

De två glastornet på var sida om slussen möjliggör bekväma vertikala förflyttningar till och från kajnivån.

Det blir möjligt att röra sig fritt längs med kajerna på båda sidor. Längs med Stadsgården - Söder Mälardstrand läggs ett brett stråk utmed kajerna som inte korsar några trafikytor.

Från Söder Mälarstrand kan man röra sig via de nya pirenna och slussarna över till Gamla stan på broar över slussportarna. Broarna kan användas oberoende av slussportarna.

Vid Munkbron minskas trafikytorna och ger utrymme för ett brett gångstråk längs med kajen. Stråket fortsätter sedan under nya bron över till Skeppsbron i plan. I och med att trafiken minskar på Munkbron kan gående röra sig friare från Gamla stan och Kornhamnstorg ner mot vattnet.

Tillgänglighet

Hela området anpassas så att det är tillgängligt även för funktionshindrade. Maxlutningen på bronsgångtytor är 1:20. I övrigt har eftersträvas maxlutningar om 1:40. Samtliga publika ytor förses med tydliga ledstråk för synsvaga.

Den nya bussterminalens informationssystem måste kompletteras med ett alternativ för synsvaga. Mellan de olika planen i bussterminalen finns hissar och rultrappor.

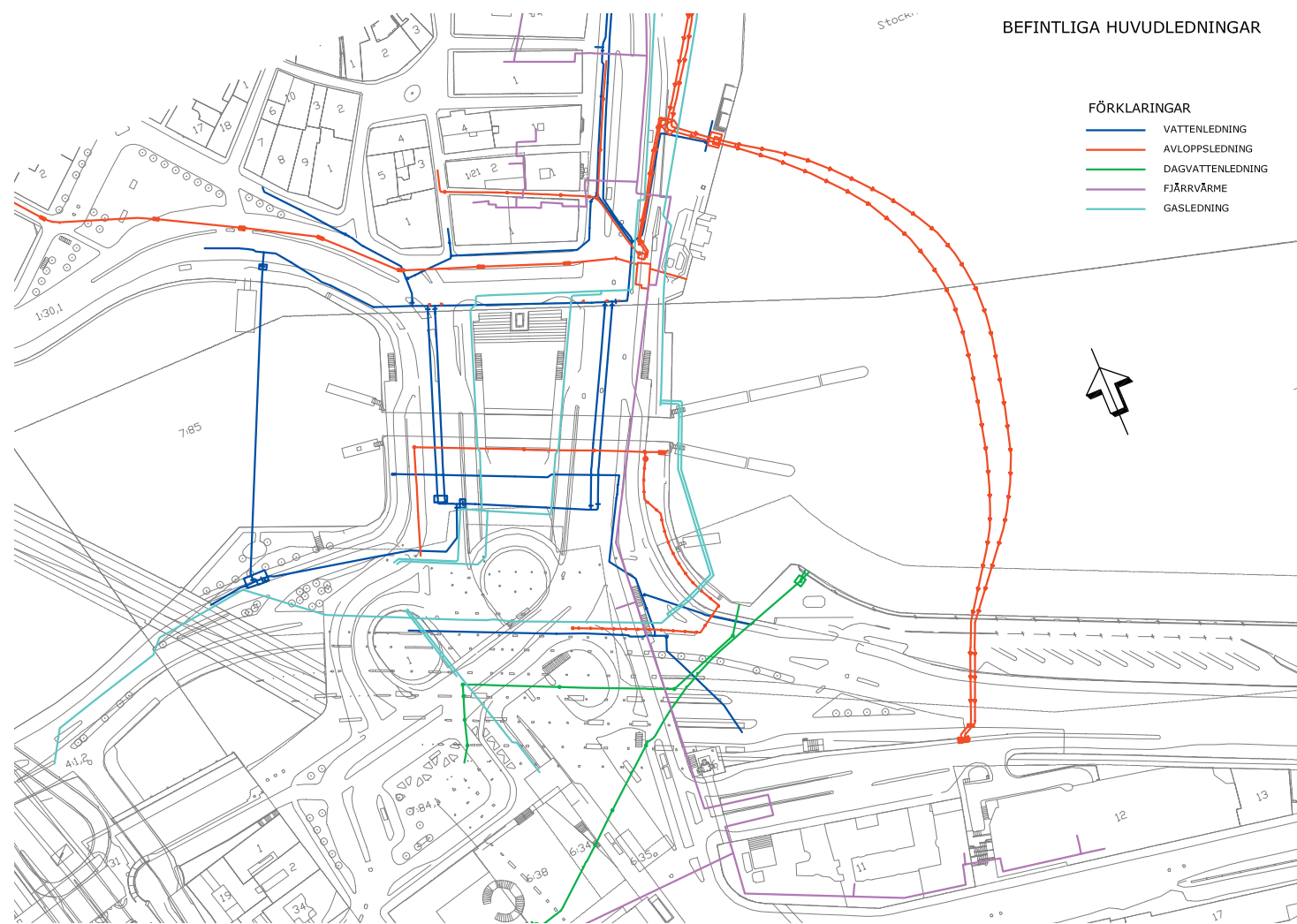
Sjöfart

Djurgårdsfärjorna, Gröna Lunds färjan samt Skärgårdstrafiken flyttas från dagens läge på Skeppsbron till en ny pir vid Stadsgården. Piren kopplas ihop med den nya bussterminalen och via den uppnås en smidig omstigning till bussar och tunnelbana. Den nya terminalen ligger på den sida där det inte ska vara någon större avtappning.

I framtiden kan båtpendlingen växa från Stockholms östra delar, t.ex. från Sjöstaden, Kvarnholmen, Nacka Strand,

Lidingö och Vaxholm. Om en större satsning görs på båtpendling i framtiden blir det här en utmärkt koppling till det övriga kollektiva trafiknätet.

Kapaciteten genom slussen blir minst den samma som idag. Fri höjd, bredd, längd och djup förblir minst det samma som idag men ny och modern teknik kan ytterligare förbättra kapaciteten i slussen. De långa pirenna används som angöringsplats i väntan på passage av slussen. Båtangöringen sker längs kajerna.



Avbördning av Mälarens vatten

Mälarens vattenstånd regleras genom avbördning på ett antal platser. Avbördningen sker i huvudsak via tre större utlopp, där utloppen öster och väster om Gamla stan utgör ca 80 % av det totala flödet 800m³/s. Avbördningen måste regleras bl.a. med hänsyn till risk för översvämning av tunnelbanan vid Gamla stan samt ledningstunnlar under centrala Stockholm.

Via Söderström med Karl Johans Sluss och kanalen under Karl Johans Torg avbördas idag 125 m³/s resp. 150 m³/s.

Beräkningar utförda av SMHI visar att en ökad avbördning på 200 m³/s via Söderström bör möjliggöras.

Förslaget innebär, att den nya slussen som mest skall kunna avbörda 125 m³/s. En ökad avbördning möjliggörs via de båda bassängerna på var sida om den nya slussen. Den norra kajen och bassängen skall kunna avbörda 200 m³/s och den södra kajen och bassängen 150 m³/s.

I de bägge kajkonstruktionerna byggs genomlopp med möjlighet att reglera flödet.

Teknisk försörjning, ledningar

Slussen passeras i dag av ett flertal olika ledningsslag. Huvudledningar finns för vatten och avlopp, fjärrvärme och -kyla, gas, el och tele. Två större spillvattenledningar finns sjöförlagda på saltsjösidan från Skeppsbron mot Stadsgårdskajen. En sjöförlagd huvudledning för vatten finns mellan Söder Mälarstrand och Kornhamnstorg.

I figur (ovan tv.) redovisas befintliga planlägen för VA-ledningar, gas, fjärrvärme och -kyla.

Förslaget innebär, att i ett förberedande skede anlägga en ytterligare huvudledning för vatten mellan Söder Mälarstrand och Kornhamnstorg. Detta medför att en fullgod vattenförsörjning kan upprätthållas under hela byggnationstiden för de nya brokonstruktionerna.

Nya ledningar för gas el-, tele- och signalkablar förläggs i anslutning till de nya brokonstruktionerna. För framtida kapacitetsbehov föreslås att en ny vattenledning förläggas i den nya brokonstruktionen.

Kulvertledningar för fjärrvärme och -kyla föreslås förlagda i anslutning till den nya brokonstruktionen.

I figur (ovan th) redovisas nya planlägen för VA-ledningar, gas, fjärrvärme och -kyla.

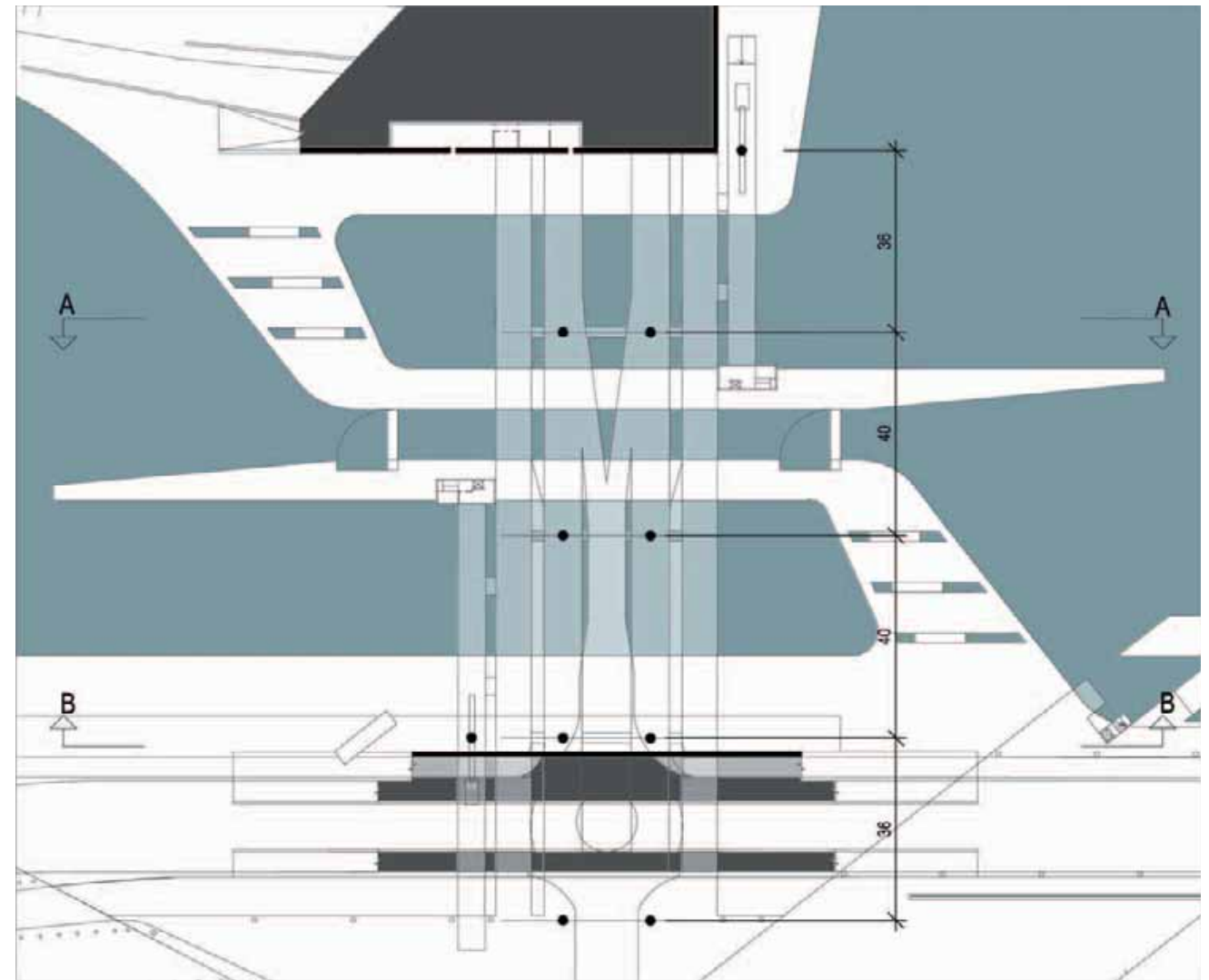
KONSTRUKTIONER

Pålning

Ur konstruktiv synpunkt är ett av problemen med Slussen den bristfälliga grundläggningen som medfört att konstruktionerna fått så stora sättningar att vissa funktioner äventyrats som t.ex. för tunnelbanestationen och att vissa konstruktioner fått sättningsskador. Problemet bottnar ytterst i att det på den tiden, när Slussen byggdes, inte fanns någon grundläggningsmetod varmed man kunde bemästra de här föreliggande mycket komplicerade grundförhållandena. Numera finns ett flertal grundläggningsmetoder som går att använda här. Efter att ha studerat frågan finner vi att den lämpligaste metoden är att grundlägga i stort sett alla de blivande konstruktionerna inom området på stålkärnepålar, i vissa fall spetsbärande, i vissa andra mantelbärande.

Schakt

Grundläggningsarbetet vid Slussen kommer att kompliceras av att schakterna i stor utsträckning skall göras i fyllningsmassor innehållande bland annat sjunktimmer och annat virke, rester av gamla sponter, ledningar mm. Schakterna måste även delvis ske under grundvattenytan med problem med bottenuppträckning och svårigheter att hålla läns. Troligtvis är olika kombinationer av vanliga sponter och berlinersponter en lämplig metod. I vissa fall kan det även vara lämpligt att utföra sponter i form av jetpelare som då även kan få ingå i den permanenta konstruktionen i t.ex. kajer. I vissa fall kommer det troligen att bli nödvändigt att gjuta tätkakor av undervattensbetong på schaktbotten innan länsupumpning sker.

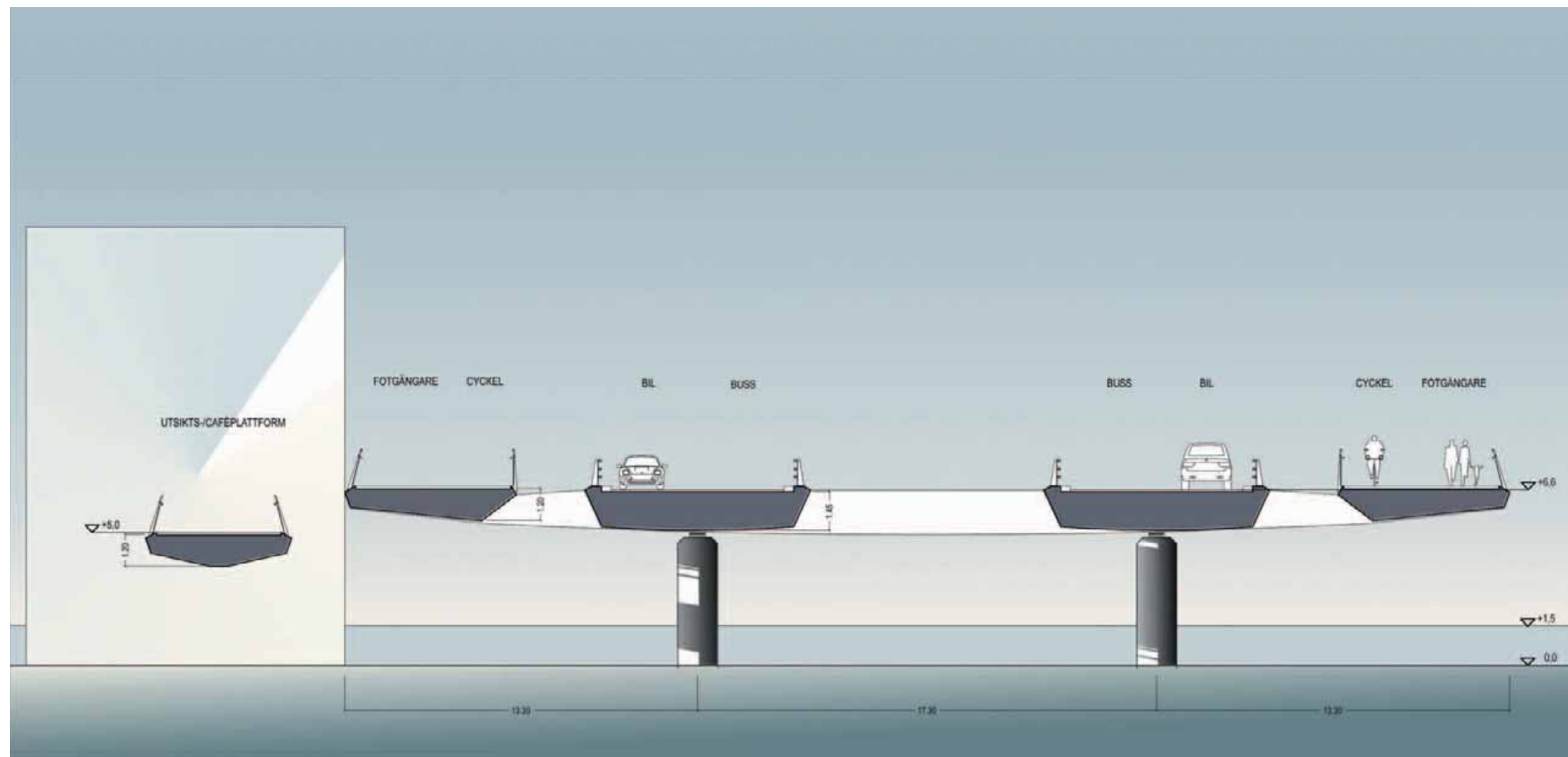


Slusskonstruktionen

Den befintliga slusskonstruktionen är enligt uppgift i mycket dåligt skick både maskinellt och vad avser byggkonstruktionen. Vi förslår att den rivs och att en ny sluss byggs i ett något förskjutet läge. De två slussportarna och de två nya rörliga gångbroarna över slussportarna styrs från maskinrum under kajplanen invid portarnas läge. Tillträde till dessa maskinrum sker från de två trappornen som kommer att placeras på kajplanen invid slussen.

Kajer

Inom området kommer kajerna i stor utsträckning att byggas om i nya lägen. För dessa kajer samt för kajerna i slussen och avbördningskanalerna har vi skissat på ett utförande med stålkärnepålar och jetpelare som kombinerad grundläggning och frontmur. Jetpelarna gjuts på med krön och front i platsgjuten betong.



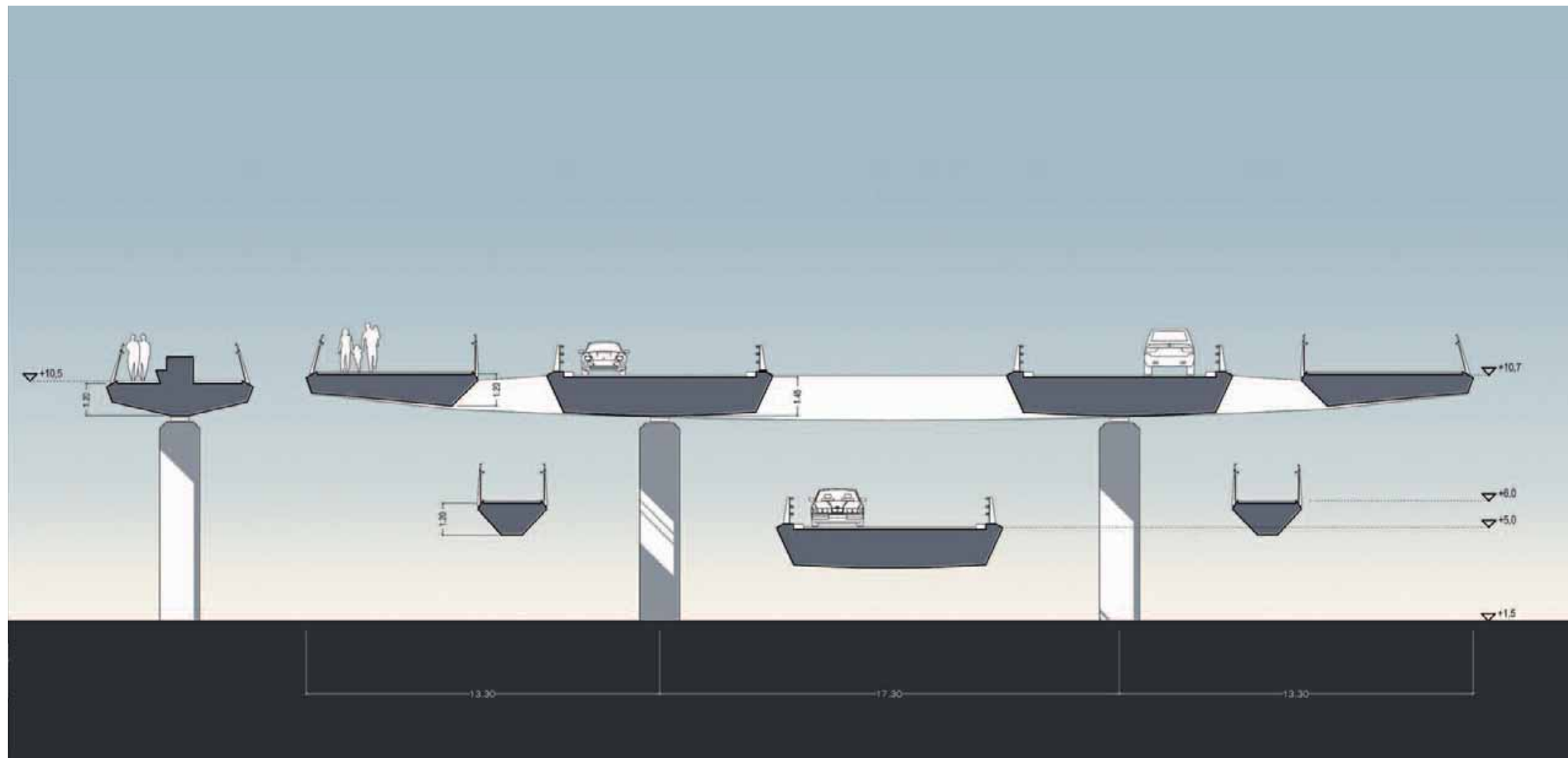
Avbördningskanaler

Två nya avbördningskanaler tillskapas på ömse sidor om slussen. Luckor för reglering av vattenflödet i kanalerna placeras i den västra änden på den norra kanalen och i den östra änden på den södra. Maskinrum för avstängningsanordningarna placeras under kajplanet i anslutning till maskinrummen för slussportarna och med tillträde genom trappornen. Avbördning sker normalt endast genom den norra kanalen medan man genom den södra endast släpper vatten i den omfattning som behövs för att förhindra igenslamning, beväxning etc. detta för att inte angöring vid den södra kajen nedströms denna kanal skall försvåras. Full avbördning skall ändå kunna vara möjlig även genom denna kanal vid extremflöden eller vid behov av att tillfälligt stänga den norra kanalen. Utformningen innebär att vattnet kommer att ligga i nivå med Saltsjöns nivå i den norra kanalen och i nivå med Mälaren i den södra.

Broarna över Slussen

Trafiken förs på fyra parallella broar från Skeppsbron i norr, över slussen och avbördningskanalerna och upp till Södermalmstorg i söder på nivån + 12,3. De två mellersta broarna utnyttjas för körtrafik och de två yttersta för GC-trafik. Broarna utförs som helsvetsade lådbalkar i stål upplagda på betongpelare. Spännvidderna blir 36, 40, 40 och 36 m. Konstruktionshöjden blir 1.45 m på körbroarna och 1.20 m på GC-broarna. I snittet över slussen avlänkas rampen för biltrafik och cykeltrafik mot söder från respektive bro. Ramperna sluttar nedåt från + 7,7 mitt över slussbassängen till rondellen på +5,0 för att ansluta till Stadsgårdsleden och Katarinavägen.

Pelarstöden, två i vart och ett av de tre mellanstödsnitten, är placerade under körbroarna. GC-broarna får ingen direkt uppläggning på pelare utan hängs, i varje mellanstödsnitt, upp i kraftiga tvärbalkar upplagda på pelarna och gående igenom och integrerade med lådbalkarna. De avlänkade ramperna ned mot Stadsgårdsleden läggs i sina södra ändar upp på murar som tillhör Stadsgårdsledens norra ramper, och i sina norra ändar på de mitre tvärbalkarna.



Genom att broarna utformas som lådbalkar skapas goda möjligheter till att hit lägga om de befintliga ledningarna mellan Södermalm och Gamla stan. Det kommer även att finnas utrymme för framtida tillkommande ledningsdragningar. Vägbroarna beläggs med 40 mm gjutasfaltbeläggning enligt bronormen. Beläggningen görs i en ljusgrå färg. GC-broarna beläggs med en beläggning typ SafeGrip också i ljusgrå färg.

Utanför ovan nämnda broar för kör- och GC-trafik byggs två horisontella broar som platser att vistas på, den ena från Skeppsbrokajen ut till ett trapporn på norra piren, den andra från Södermalmstorg till ett trapporn på södra piren. Broar utförs i förspänd betong med en konstruktionshöjd på 1.2 m.

Den norra bron får spännvidderna 15 och 42 m. Ändspannet på 15 m förankras mot lyft med bergförankrade mantelbärande stålkärnepålar. Den södra änden spänns in i trappornet.

Över mellanstödet förstärks stödsnittet med en uppåtvänd vout med höjden 1 m och bredden 1 m för att där kunna förlägga förspänningskablarna med en stor inre hävarm och därigenom styva upp stödsnittet och minska fältmomentet i långa spannet.

Den södra bron får spännvidderna 46 och 36 m. Även här förstärks stödsnittet på motsvarande sätt med en uppåtvänd vout. Körbara förbindelser anordnas från GC-broarna för drift och underhåll.

Tråget i Stadsgårdsleden

Linjeföringen i den blivande Stadsgårdsleden ger en plushöjd på körbanan under rondellen på ca. - 1m. Detta medför att leden måste förläggas i ett vattentätt betongtråg som grundläggs på nivån ca. -2.6 m. Schaktbotten kommer då att ligga ca. 3.6 m under HHGVY vilket medför att man troligen kommer

att behöva gjuta en tätkaka på ca. 0.8 m armerad undervattensbetong innan läns-pumpning av schaktgropen sker. Om konstruktionsbetongen i trågbotten görs 0.8 m fås en tillräcklig säkerhet mot uppflytning medräknat övriga konstruktioner, beläggning etc. Tråget grundläggs på stålkärnepålar som skall ta trafiklast och tillkommande laster från konstruktionerna vid låga grundvattennivåer. Om stålkärnepålar görs mantelbärande så att de även kan ta drag kan betongtjocklekarna minskas vilket kan visa sig mer ekonomiskt. En kostnads-optimering bör göras för att fastställa lämpligaste utförande. Till beläggning i körbanan föreslås en gjutasfaltbeläggning på skyddsbetong och gjutasfaltisolering. Om betongytan isoleras med epoxi under vattenisoleringen kan skyddsbetongen slopas.

Byggnader

Samtliga byggnader som reser sig upp ovan gatunivåer utförs med stommar av stål. Bjälklag monteras av förtillverkade betongelement, typ håldäck, som läggs mellan stålbalkar som vilar på stålpelare. Samtliga våningar ovanför terrassplanet konstrueras så att inga avlastningar ställs på underliggande bjälklagsplattor utan så att alla laster överförs direkt till underliggande vertikala bärverk. I vissa fall, till exempel i Mediatekets norra gavel, innebär detta att våningshöga konsolande fackverk utnyttjas. Byggnaderna stabiliseras med vertikala stålfackverk. Stålkonstruktionerna brandskyddas i första hand med brandskyddsmålning.

Fasader förses med isolerglas med låga U-värden och med solskyddsfunktion. Tak och terrasser görs låglutande med vattenisoleringar av gjutasfalt på betongbjälklag och med ovanliggande värmeisoleringar av cellplast som täcks med ytskikt enligt beskrivning i avsnitt om markbehandling. Avvattning sker via invändiga varma avlopp.

Förlängda torget framför Stadsmuseet

Stomkonstruktionen under det förlängda torget skärs loss från angränsande stomkonstruktioner med fogar som ligger i förlängningen av Stadsmuseets norra och södra fasadliv. Stommen byggs av förtillverkade spännarmerade betongbalkar, orienterade i det förlängda torgets längdriktning.

Mellan betongbalkarna utförs bjälklag av pågjutna plattbärlag. Samverkan mellan betongbalkar och plattor utnyttjas för att minska konstruktionshöjden. Förtillverkade betongbalkar liksom formsättning med plattbärlag ger goda möjligheter att utföra stombyggnad över trafikerade delar med minimala trafikstörningar. Terrassbjälklagen på nivå +12 vattenisolerar med gjutasfalt på den statiska betongen och med ovanliggande värmeisolering av cellplast eller cellglas på partier som ligger över uppvärmda lokaler. Värmeisoleringen skyddas med betong och ytbeläggning av olika typer.

På de områden som ska planteras med träd, buskar eller annan vegetation läggs jordfyllning med inblandning av leca. Detta görs för att minska fyllningens egentyngd och för att minska belastningen på stomkonstruktionen.

Bjälklag på nivå +8 som ligger över uppvärmda delar värmeisoleras på ovansidan. Isoleringen skyddas med skyddsbetong som underlag för golvbeläggning. Fasader på delar under däck utförs med isolerglas med låga U-värden och solskyddsfunktion.

Torget framför Mediateket

Terrassbjälklaget på nivå +12 med underliggande mellanbjälklag utförs med motsvarande teknik som används under förlängda torget. Detta ger även här fördelar med hänsyn till underliggande pågående trafik. Som angivits ovan överförs inga laster från ovanför liggande byggnaders stommar. Bjälklagen byggs med vatten- och värmeisolering enligt ovan.

MARK

Landskapsgestaltning

Landskapsgestaltningen är en del av helhetslösningen som föreslås för Slussenområdet. Gestaltningens syfte är att renodla de kvaliteter som Kornhamnstorg har genom att skapa nya platser vid vattnet och på Slussens + 12 nivå. Ambitionen är att skapa miljöer som står sig över tiden och som tillsammans bildar en serie rum och händelser mellan Gamla stan och Södermalm.

Förslaget bygger på att frigöra Mälarens vattenytor så långt möjligt och därmed lyfta fram Gamla stans särart vars kajer kommer att sträcka sig hela vägen från Kornhamnstorg till Slottsbacken. Under den föreslagna bron skapas en unik miljö, som gör det möjligt att till fots röra sig mellan Gamla stan och Södermalm. Här finns också möjlighet att vistas nära Mälarens och Saltsjöns vattenytor.

Stockholms gamla Stadshus, nuvarande stadsmuseet, låg en gång nära Saltsjöns vatten med sitt båt- och skärgårdsliv. Landskapsgestaltningen vill synliggöra detta samband genom att tillsammans med föreslagen arkitektur återskapa en visuell koppling mellan Stadsmuseet och Saltsjön. Ett samband som börjar på Stadsmuseets gård och avslutas nere på den föreslagna piren för Djurgårdsfärjorna.

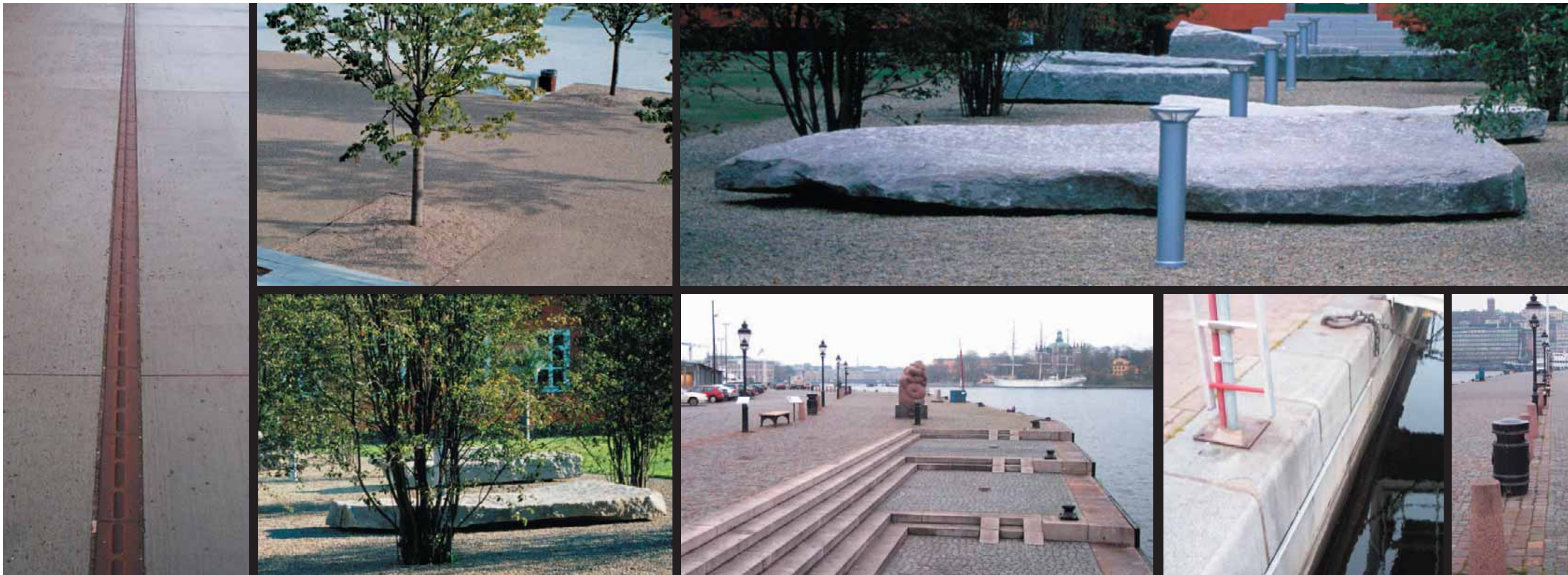
Landskapsgestaltningens tema är närheten till den unika Stockholms skärgård med sina tydliga årstidsväxlingar, kobbar och skär. Avsikten är inte att återskapa eller att införa någon form av naturromantik, utan att transformera känslan av närheten till hav och skärgård genom en sparsmakad gestaltning, som speglar vår tids förväntningar och ideal.

Torget framför Stadsmuseet blir fortsättningsvis en plats för handel, men med inslag av vatten i rörelse. Vatten som i sina olika former används för att ge variation över årstiderna och dygnet.

I den del som rymmer bussterminalen föreslår vi parkkvaliteter i form av vinterträdgård och försänkta utomhusträdgårdar på +8 nivån på strandtema, tillsammans med möblerade däck med enorma träbänkar och träd på +12 nivån.

Platsen framför Mediateket ska ses som en del av det stora torget på +12 nivån, med en gestaltning som lyfter fram Mediatekets arkitektur. Platsens lågmälda terrasseringar skapar en intressant karaktär till platsen, sommartid förstärkt av rinnande vatten och stora vilande vattenytor. Möblering med stora enkla former, som sitt- och planteringsöar tillför platsen skärgårdskänsla.

Kornhamnstorg föreslås få en sammanhållen markbeläggning och en upprustning som motsvarar den historiska miljöns förväntningar.



Kajer

Skeppsbron har de sista åren genomgått en omfattande omläggning av ytskikt, med en samlad möblering i ett långsgående band längs kajkanterna, som också renoverats.

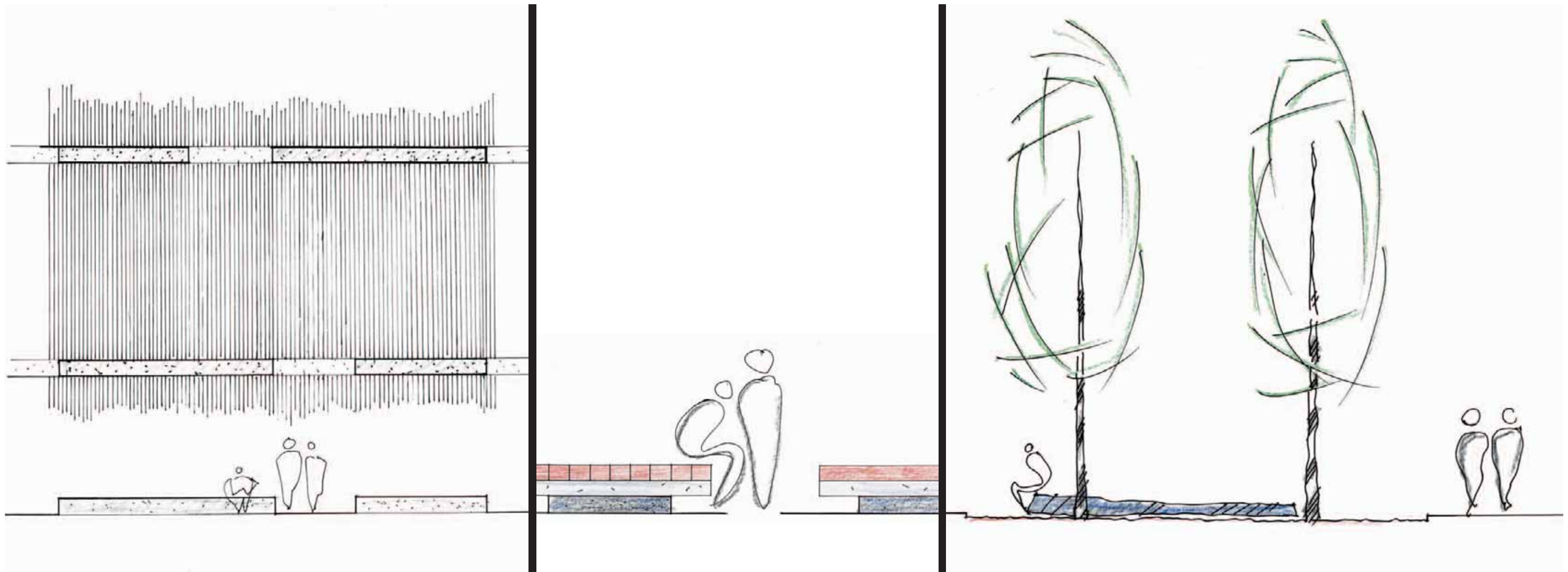
Den stora vattenspegel som återskapas med tillkomsten av den nya bron tillför på nytt en enastående vattenkontakt till Gamla stan, en kvalitet som lyfter fram Gamla stans fasader längs vattnet. Det nya kajområdet utformas på likartat sätt som dagens kajkanter längs Kornhamnstorg, i form av breda kanter av svensk granit.

För att förstärka intrycket av torg får hela Kornhamnstorg och angränsande ytor ny beläggning av återbrukad smågatsten, som klarar den trafik som ska passera. Ytorna linjeras med breda granitlister, med en vinkelrät fyllning av rader av smågatsten. Körytor föreslås försänkta i förhållande till vistelseytor och markeras med kantsten av granit. Kornhamnstorgs sydvända läge förstärks genom sittbara moduler av granitblock, som en del av föreslagna granitränder.

Statyn Bågspännaren ramas in av låga rader av formklippt lind som kompletteras för att förstärka Kornhamnstorg som rum och plats. Därutöver möbleras torget med en ny föreslagen transparent serveringsbyggnad i nuvarande paviljongläge. Även den nya brons murpartier på Gamla stan sidan utnyttjas för servering, med bästa läge på kajkanten vid nya Slussen.

Området vid Slussen kommer att bli mycket attraktivt genom den öppna generösa gestaltningen och närheten till vattnet, men också för att den föreslagna lösningen gör det möjligt att passera över slussarna.

Området under bron med sina pিরer får med den nya gestaltningen en form som förstärker vattnets rörelser. Mälarens högre vattenstånd i förhållande till Saltsjön ger gestaltningen ytterligare en dimension. För att synliggöra vattnets väg, föreslås att delar av kajerna förses med galler.



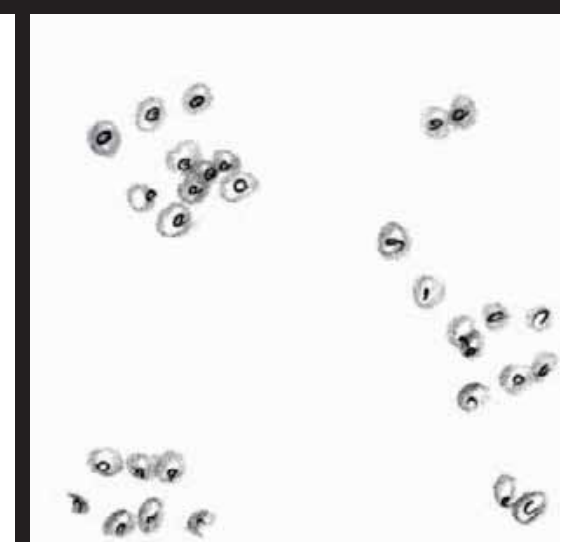
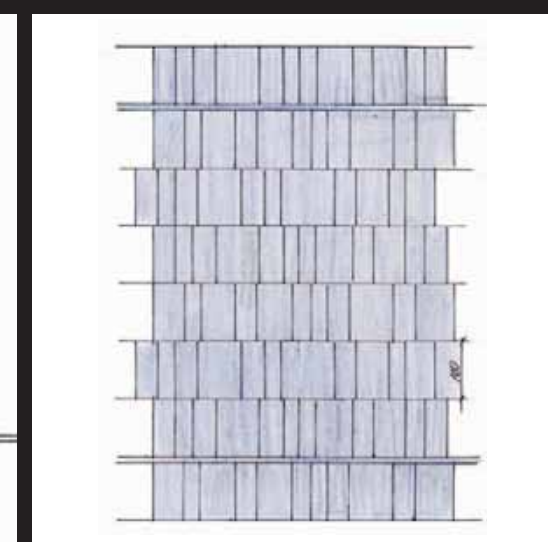
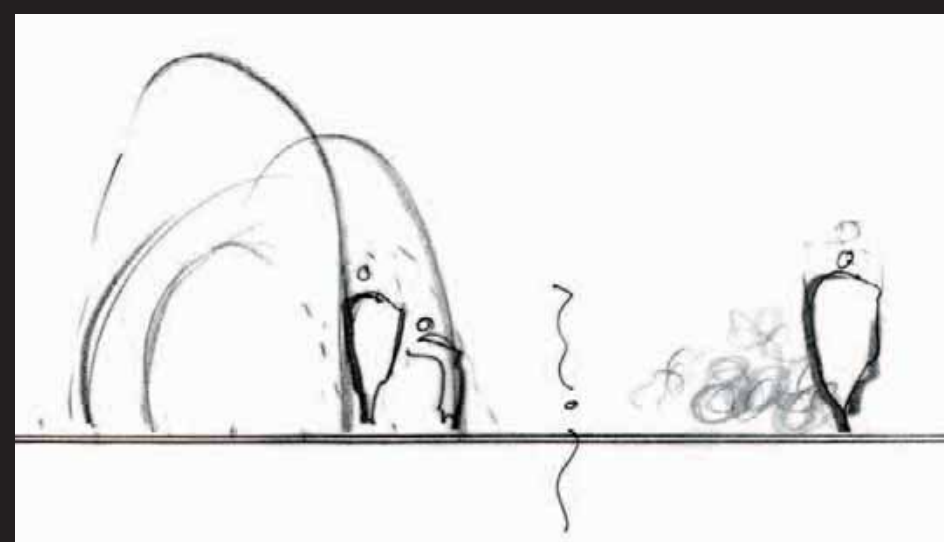
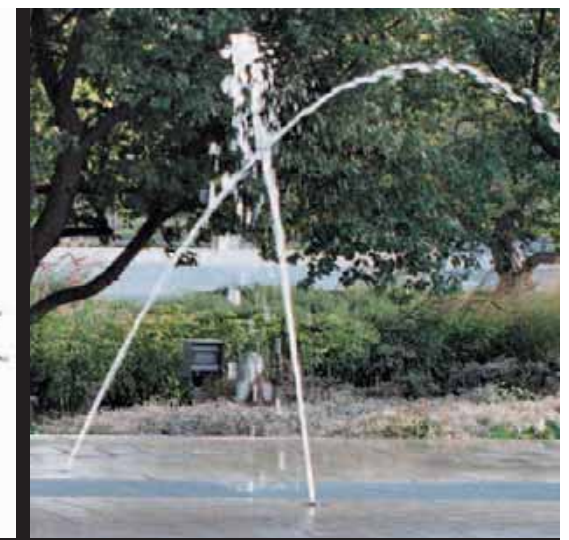
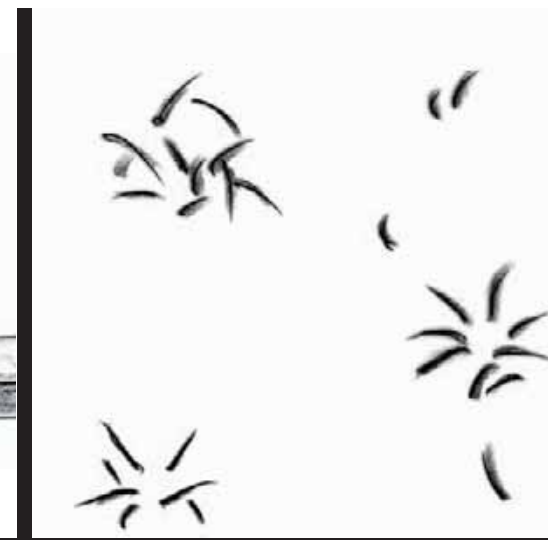
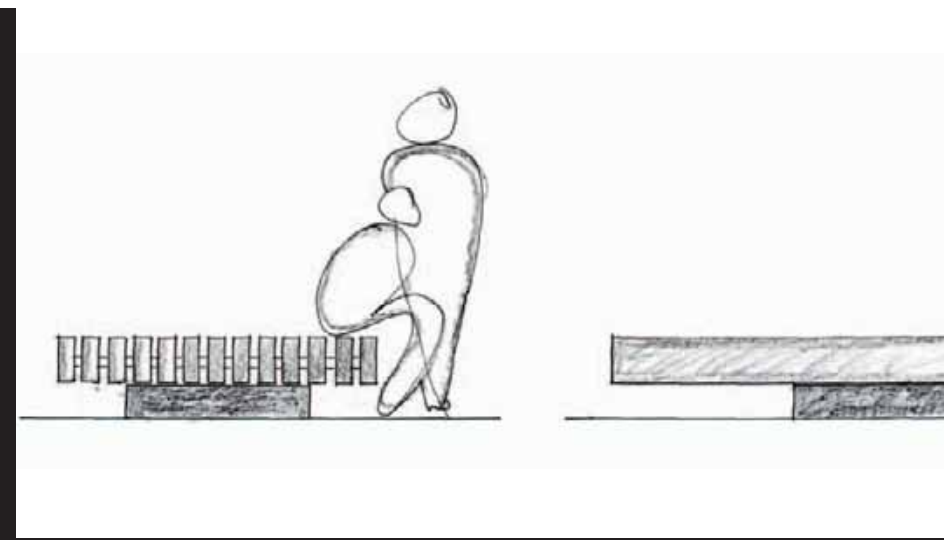
Marskikten på kajerna under bron är platsgjuten, borstad betong lika Hammarby Sjöstad, med återkommande ränder av gjutjärn.

Möbleringen på ömse sidor om Slussen består av stora "flytande flak" av trä på rostfria ramar, distanserade från kajens ytskikt på fundament av betong. Dessa jättelika bänkskivor kan var och en rymma ett femtiotal personer.

På Söder Mälarstrand föreslås två rader med träd placerade i ytor täckta med grus, svagt försänkta i förhållande till de platsgjutna marskikten av betong. En rest av Söders förkastningsbranter har placerats ut mellan de planterade träden i form av stora skivor av utsprång granit, svagt distanserade från underlaget.

Synliga murpartier under bronns fästen på båda sidor om slussen kläs med granitskivor lika torget på plus tolvnivån.

En cykelbro av stål genom trädplanteringarna underlättar sambandet Gamla stan – Nacka. Kajen på Söder Mälarstrand har en trappning i form av granitgradänger som avslutas med ett infällt trädäck nära vattenytan. Allt för att underlätta skridskoåkning vintertid i bassängen närmast Söder. En bassäng med låg genomströmning och därmed bästa möjliga förutsättningar för isläggning.



Torget på +12 nivån

Idén att återskapa en visuell kontakt med Saltsjön framför Stadsmuseet är temat med det förlängda torget framför Stadsmuseet. En plats, som i bredd begränsas av Stadsmuseets flyglar. Genom att förlänga torget framför Stadsmuseet ända fram till Stadsgårdskajen blir det möjligt att röra sig i ett och samma plan och via hissar och rulltrappor ta sig ned till den föreslagna piren, dit Djurgårdsbåtarna flyttats.

Det som binder samman torget är ett gemensamt golv av stora granitplattor i långa ränder om sex meters bredd. Ränderna är sammansatta av granitplattor i en meters längder, med en variation i bredd som i en mönsterrapport. Varje sex meters rand avskiljs med inslag av smala rostfria ränder. Det stora mönstret binder samman och förstärker riktningen mot Saltsjön.

Stadsmuseets torg

Den försänkta gården framför Stadsmuseet byggs ut fram till den gamla järnvägstunneln mot tunnelbanan. På så sätt blir gården öppnare och ljusare och skapar en ny kontakt mellan tunnelbanestationen, den lägre Ryssgårdsnivån och museet. En ny bred trappa kopplar ihop gården på ett generösare sätt med torget framför.

Torget framför Stadsmuseet kommer även fortsättningsvis att innehålla handel dagtid, men under mera ordnade former, i samma riktning som förlängningen av Stadsmuseets flyglar. Torget styrs upp med två jättelika bänkar, som avgränsar och ger stöd till mindre uppträdanden på torget.

När kvällen kommer tystnar handeln och torget tas över av ett stort antal digitalt styrda vattenstrålar, som förmedlar känslan av vågor och havstänk. Avsikten är att man skall kunna kryssa mellan vattenstrålarna, eller till och med passera under dessa.

Vintertid ersätts vattnet av vattenånga. Ljussättning av vattenstrålarna för in en extra dimension. De dagar torget saknar handel tar vattnet i dess olika former över platsen.

Över torget går en lysande linje genom plattytorna, som en markering av vattenlinjen vid tiden för Stadshusets tillkomst.

På andra sidan busshållplatserna, fortsätter torget med serveringar och samband mellan de olika våningsplanen. Landskapsgestaltningen i form av en vinterträdgård och en utomhusträdgård på +8 nivån, samt en möblerat torg på +12 nivån är vårt sätt att tillföra ljus och samtidigt fläta samman de olika våningsplanen.

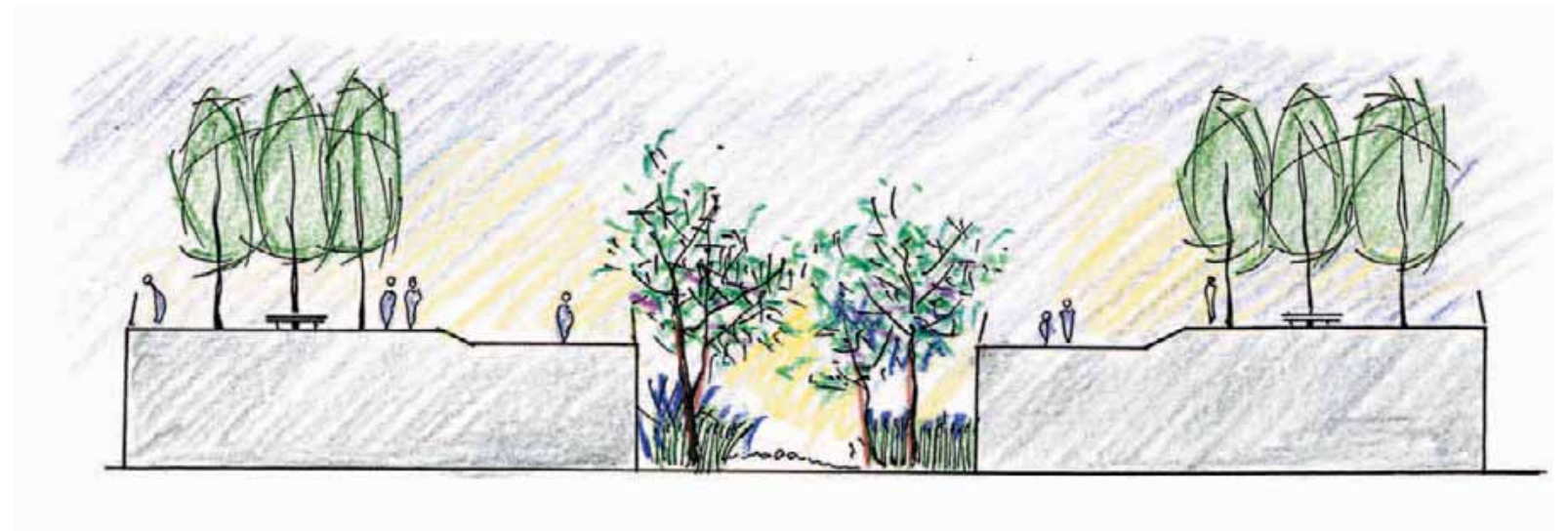


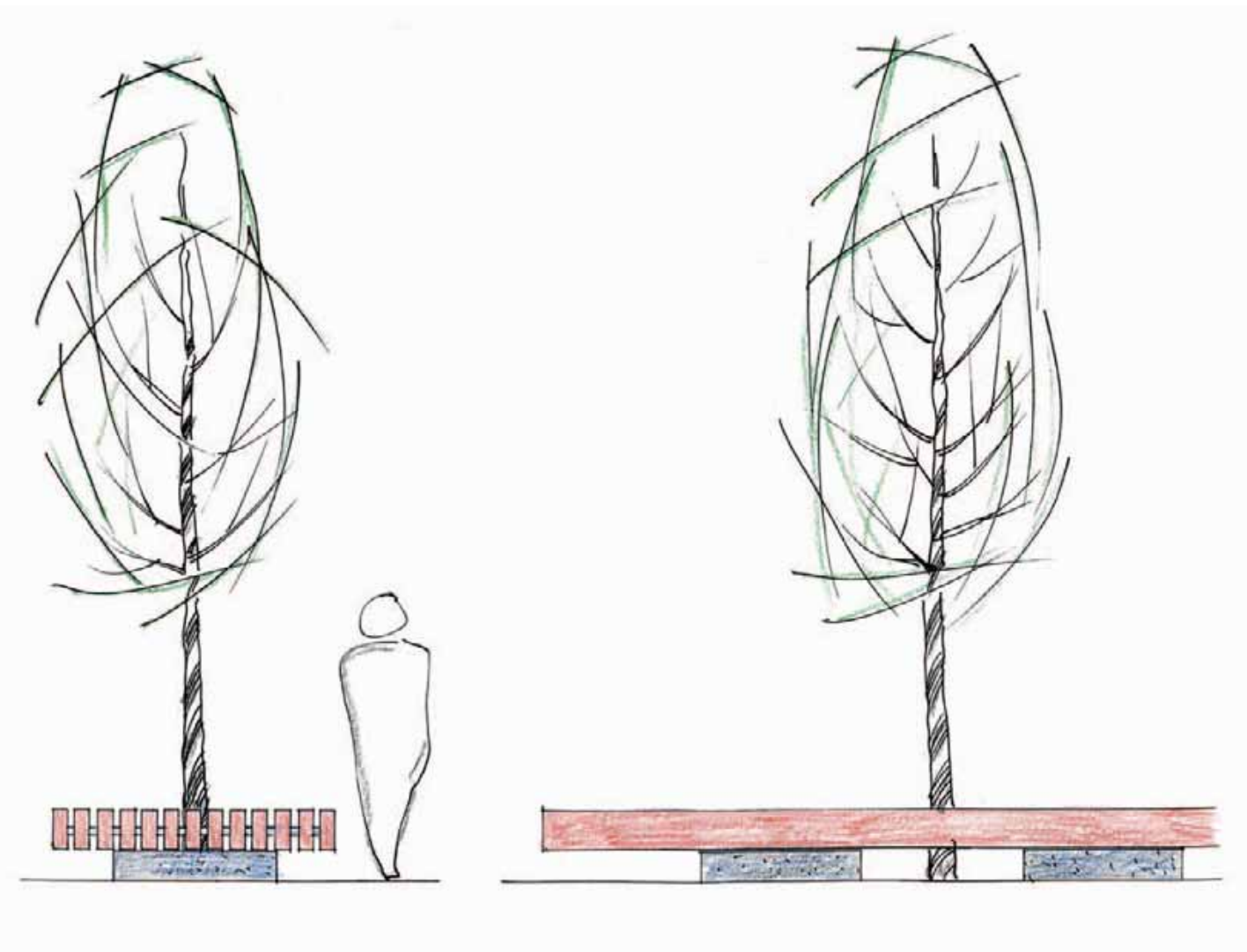
"Hemliga Trädgårdar"

De "Hemliga Trädgårdarna" har sitt motiv i skärgården och har getts form och innehåll, som för tanken till denna. Trädgårdarna föreslås vara öppna dagtid i anslutning till butiker och serveringar. Kvällstid är de stängda, men ljussatta för att utgöra ett blickfång från mellanplanet och från torget på +12m nivån.

Den lilla vinterträdgården, innehåller en bambulund. Golvet får samma beläggning som det övre torget. Planteringskär i form av skålar av rostfritt stål. Vinterträdgården övergår i en yttre trädgård som utformats som ett antal sanddynor, med inslag av kullersten. Förenklade planteringsytor som vågrörelser, förstärkta med grupper av havtorn och martallar förmedlar känslan av närheten till hav och strand.

En gångbro förbinder piazzans långsidor på +12 nivån. På +8 nivån finns en glasad inomhusgång i samma läge som den övre gångbron.

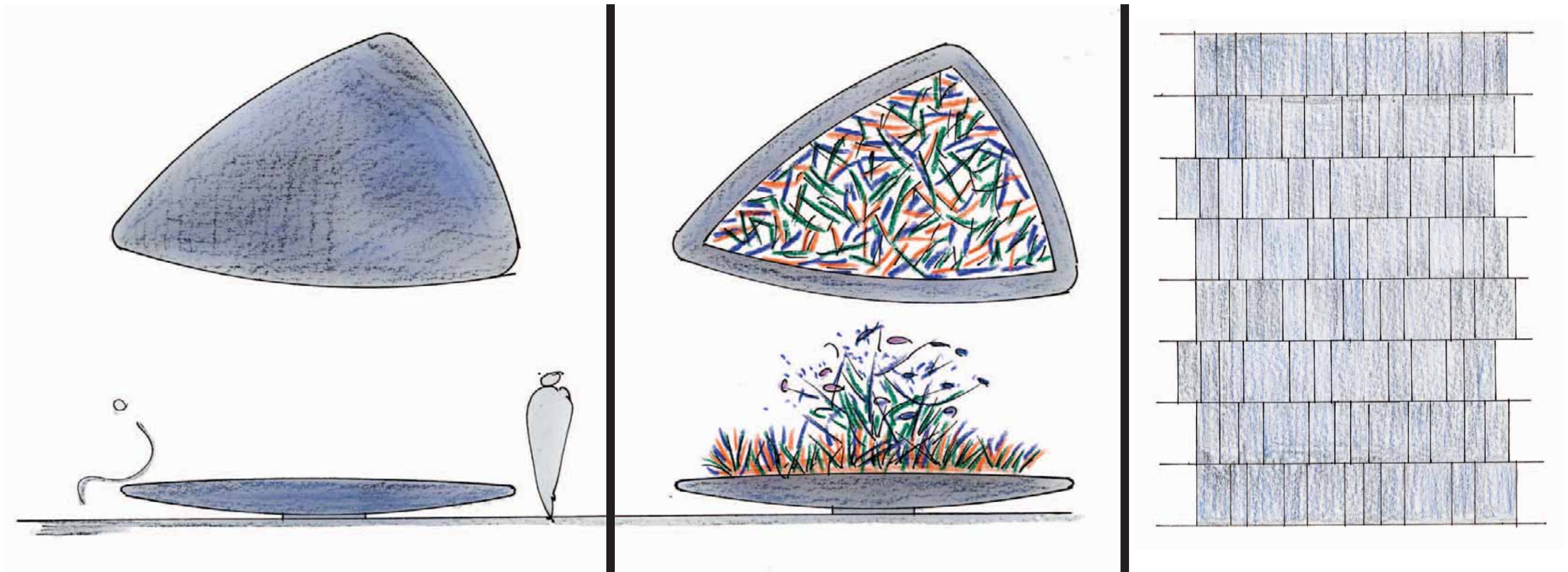




Färgskalan går från mustigt grönt i vinterträdgården till den lite mer karga färgskalan i blåttviolett-vinrött, rosa utomhus. Sand och sten i gråskala, bryts av silvriga martorn och brunstammiga martallar. Även höst och vinter bjuder trädgårdarna på upplevelser i form av ett frostat landskap.

På +12 nivån möbleras avsatserna längs långsidorna med stora sittbänkar som återfinns framför Stadsmuseets flyglar. Grupper av träd i form av pappersbjörk sticker upp genom bänkarna av trä.





Mediateket

Mediateket är en del av det stora torget, men har getts ett uttryck som skiljer sig från delen framför Stadsmuseet.

Mediatekets upphöjda arkitektur medför att markplanet har sin fond mot angränsande historiska kvarter, bland annat Stadsmuseet. Den stora nivåskillnaden på två meter över torget har utnyttjats för att skapa en intressant plats som har Gamla stan i fonden. Markbeläggningen är här den samma som framför Stadsmuseet, men ränderna saknar ställister och har vridits 90 grader.

Hela markplanet under Mediateket har en lutning på 1:20. Genom att försänka delar av vissa ränder tio centimeter, skapas ett antal steg över platsen.

Torget kan vara både torrlagt och förses med ett rinnande vatten över alla stegen. När vattnet är på rinner detta över de svagt sluttande stenyorna för att samlas upp i två horisontella vattenspeglar. Dessa har ansenliga mått, men bara ett vattendjup om ett par centimeter. Detta svagt rinnande och vilande vatten blir platsens stora attraktion sommartid. Ett vatten som för tanken till ett spegelblankt hav. Denna flexibla lösning ger också platsen en dynamik, som kan samverka med Mediatekets innehåll. Platsen kan med små medel göras användbar för evenemang av olika slag.

Torget möblering består av sittöar i svart terrazzo, eluppvärmda och utformade som svävande flak. En form och ett material som också använts för att skapa stora planteringsöar för årstidernas växter. Möbleringen har gjorts oregelbunden för att skapa dynamik till platsen.

Material

Materialen är medvetet valda och få.

Ytor

Gamla stans ytor domineras av smågatsten i radmönster, avbrutet av granitränder och bänkar i granit. Kajerna beläggs med platsgjuten betong med ränder av gjutjärn.

Torget på +12 nivå beläggs med mönster av granitplattor i sex meters breda ränder. Framför stadsmuseet är dessa avgränsade av rostfria ställister, vilket inte är fallet framför Mediateket.

Cykelbanor beläggs med klar asfalt av fabrikat Clearmac, ballast av granit lika torget.

Gång- och cykelbanor på bron beläggs med granit lika torget.

Samtliga vertikala ytskikt är klädda med granitplattor på likartat sätt, till exempel muren på +2 nivå framför bussterminalen och anslutande stödmurar vid brofästena.

Räcken

Räcken av rostfritt stål.

Möbler

Samtliga är skräddarsydda för respektive plats, med ett gemensamt formspråk och material.

Bänkskivor av storformat, som svävar över markplanet. Vid kajerna och på torget är bänkarna av trä på stålstomme och fundament av betong, men med olika uttryck. Framför Mediateket är bänkarna av svart Terrazzo.

Planteringsöar framför Mediateket i form och storlek lika bänkarna. På de olika planen ovanför bussterminalen används cirkulära planteringskärl av rostfritt.

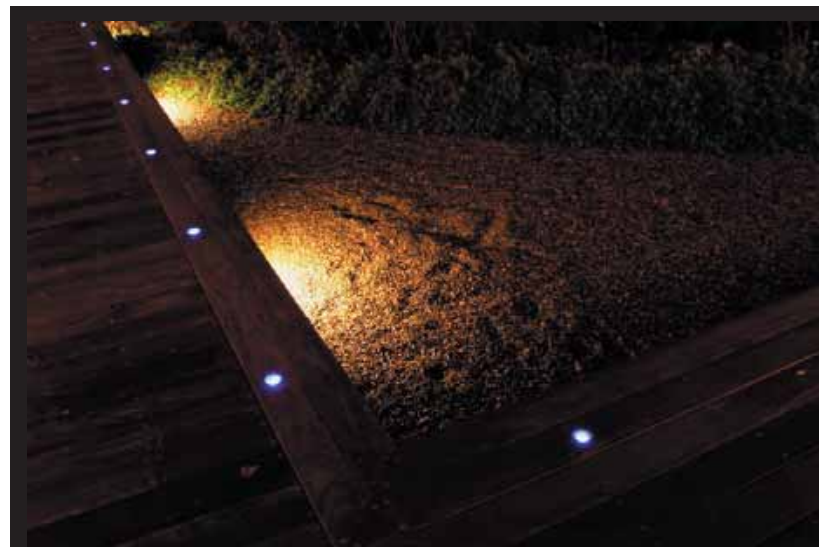
Vattenkonst

Från Mälarens vattenspegel till Mediatekets vilande vattenytter och Stadsmuseets lekfulla vattenstrålar, tillförs torget värdefulla sommar- och vinterkvaliteter.

Vintertid används vattenånga när väderleken inte tillåter rinnande vatten. Förslagets idé är dock att vatten ska kunna användas under stor del av året, förstärkt med ljussättning. All vattenteknik är dold under markytorna.

Vegetation

Ett fåtal träsorter används. Längs kajerna ek. På det förlängda torget används pappersbjörk och tall. De hemliga trädgårdarna är uppbyggda med perenner, prydnadsgräs och tall av olika sorter. Vinterträdgården är planterad med bambu i golvnivå, med årstidernas växter i planteringskärl. Utplanteringsväxter återfinns framför Mediateket och på det förlängda torget framför Stadsmuseet.



Ljusstilning

Ljuset i slussområdet skall hålla samman det stora rummet som bildas mellan fasaderna på Söder Mälarstrand och fasaderna mot Gamla stan. Ljuset skall vara varierat och anpassat till de olika trafikantlagen och de olika funktionerna i en ljus-topografi. Bron över vattnet är länken som ljusmässigt skall skilja sig från övriga arkitektoniska element. Bron skall inte ha några höga belysningsstolpar som bryter horisontaliteten.

Belysningen på torgytorna vid Kornhamstorg och framför Stadsmuseet skall ge en tydlig offentlig prägel och en känsla av att ytorna hänger samman.

Torgytornas höga offentliga skala skall kombineras med led-belysning i marknivå som sänker skalan och samtidigt skapar god orientering och förstärker riktningen ut mot vattnet.

Ljuspunkter och stolpar skall placeras så att de inte skapar visuella hinder för siktlinjer och utblickar utan istället främjar desamma. Belysningen skall skapa en attraktionskraft åt platsen, främja mötet mellan nytt och gammalt och mellan de olika trafikantlagen, utan att vara överdådig eller dominant.

Kajljus

Längs kajlinjen på ömse sidor av vattnet placeras pollarbelysning. Helavskärmade armaturer ger ett mjukt ljus på marken som markerar kajkanten och som samtidigt inte stör siktlinjen ut mot vattnet. Pollarna placeras så att de inte skapar hinder för slussningsarbetet.

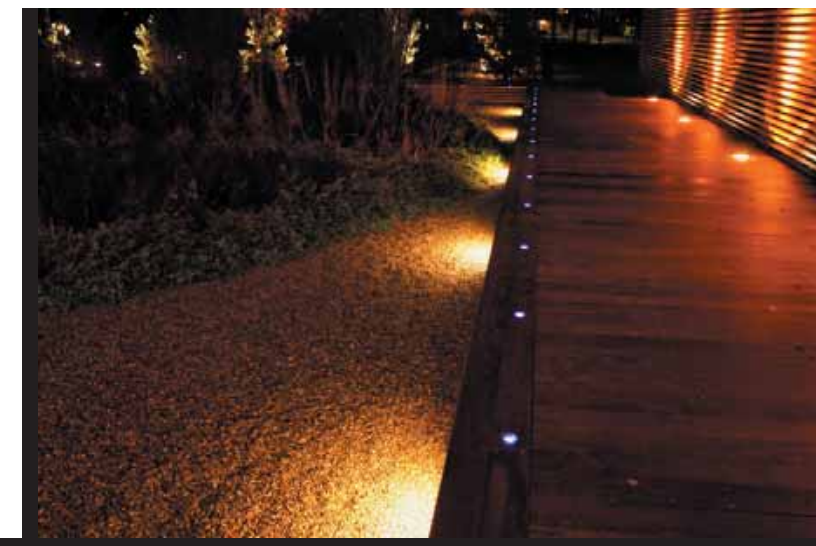
Platsljus

Master för allmänljus ger offentlig prägel. De stora öppna torgytorna får ett allmänljus med höga stolpbelysningar. Armaturerna skall ge ett generöst väl avbländat ljus över hela torgytan. Stolparnas utformning, dimensioner och materialval skall överensstämma med platsens identitet. Platsen framför Stads-

museet får en installation med vattenstrålar som kvällstid ljussätts med ljus som följer vattenstrålen i hela dess längd. Med ett digitalt styrsystem kan ljuset skapa olika scenarier tillsammans med vattnet på sommaren och vattenången på vintern. Ljuspunkterna som fälls in i marken får även en funktion då vattenstrålarna inte är i bruk.

Brobelysning

Belysningen för biltrafiken, gång och cykeltrafiken på bron, placeras lågt. Räckesstolpar eller räckesbalk användes som ljusbärare. Ljuset kan utformas som en låg kontinuerlig ljuslinje eller som med jämna mellanrum återkommande ljuspunkter som skapar riktning, god orientering och samtidigt ett bra vertikalt ljus för cykel och gångtrafiken. Utsidan och undersidan av bron belyses med ett ljusblått ljus, hisstornen får ett invändigt kallt ljus och träbryggorna får ett varmt accentuerande ljus. Bilrampen under bron fram till rondellen ges en funktionell trafikbelysning från undersidan av bron.



Vertikalljus

Ljus på fasader och vertikala element stärker rumsupplevelsen och ger hela slussområdet en sammanhållen karaktär. Ljus på gamla fasader och ljuset på nybyggda fasader skall skilja sig i sin karaktär så att betraktaren kan känna skillnaden på det nya och det gamla. Det gamla bildar en återhållsam fond mot det nya.

Mediateket

Invändiga vertikala ytor som är synliga från utsidan skall belysas generöst. Huset skall upplevas som en lykta på den öppna platsen. Undersidan av byggnaden får ett jämnt mjukt ljus för att ge en svävande känsla. Mediateket kan ges en mer spektakulär invändig belysning nattetid, för att ge platsen en spännande karaktär. Vattenytan framför Mediateket lämnas obelyst i sig, men ljuset på byggnaden kommer att ge en belyst spegelbild i den stilla vattenytan.

Effektljus

Grönytorna är slussområdets oaser och skall därför effektbelysas så att de tydligt framträder. Uppljus markerar trädraderna längs kajen, medan de hemliga trädgårdarna belyses med ljus från sidan. De senare skall kunna betraktas som tittskåp uppifrån torgytan och från lokalerna därunder, varför stor vikt måste läggas för ett bländfritt ljus.

Ledljus

Ljuspunkter som markerar riktning och gränser skall ha en avvikande ljusfärg för att bli tydliga. Ett ljus som ger god orientering och vägledning bidrar även till att öka trygghetskänslan.

Ljus och möblering

Bänkskivor, sittöar och planteringsöar med stora mått belyses underifrån för att få en svävande känsla. De möbler som är placerade i platsens riktning skall ha en avvikande färgtemperatur för att förstärka riktningen kvällstid. Belysningen kan även ge ett släpljus ut på omgivande ytor.

Katarina hissen

Katarina hissen belyses inifrån så att fackverkskonstruktionen och den övre gångvägen accentueras. Stolpar eller ljuspunkter över räckeshöjd skall inte användas. Belysningen i restaurangen ses över så att en vacker helhet skapas med utsida och insida.

Teknik

Ljuskällor med lång livslängd, god färgåtergivning och neutral färgtemperatur skall användas. Ljuset skall vara väl nyanserat. Ytor och material kan förstärkas men inte förvrängas. LED-ljus och fiberoptik är användbar teknik liksom att ljuskällor som keramisk metallhalogen ersätter högtrycksnatrium som vanligtvis används i stadsmiljö.



GENOMFÖRANDE

Vi har delat in byggandet i 4 huvudetapper. De täcker de stora momenten i rivandet och byggandet av nya Slussen. Varje skede kan komma att innehålla ett antal mindre omläggningar. Vi har förutsatt att Saltsjöbanan har flyttat in i Katarinaberget senast under etapp II.

Etapp I

Trafiken läggs över på den östra delen av Slussen. Den befintliga rampen från Munkbron till Skeppsbron förstärks provisoriskt och öppnas för trafik. Trafik från Munkbron och Skeppsbron dras ihop i en cirkulationsplats på norra sidan. Från Hornsgatan öppnas för vänstersvängande ner mot pelikanslingan. Trafik till och från Stadsgården använder dagens ramper till och från Munkbron.

Den östra delen av gamla Slussen inklusive den norra slingan rivs och nya bron kan påbörjas. Den södra delen byggs först så att Slussen kan hållas öppen för båttrafik så länge som möjligt.

En provisorisk väg, som ska användas i etapp II för trafik mellan Stadsgården och Söder Mälard strand, byggs norr om dagens led.

Etapp II

Trafiken på Stadsgården/Söder Mälard strand läggs över på den provisoriska vägbanan. All trafik till och från Hornsgatan läggs över på pelikanslingan och ansluter till Katarinavägen i en ny trevägskorsning. I övrigt går trafiken som i etapp I.

Den södra slingan och dagens koppling mellan Stadsgården och Söder Mälard strand rivs.

Östra halvan av betongtråget för nya Stadsgårdsleden kan byggas. När tråget är klart byggs den överliggande cirkulationen och ansluts med nya ramper österut till Stadsgården samt nya bron. Nya bron byggs klart utom de extra gångbroarna. Den nya slussen och pirarna kan påbörjas.



Etapp III

Den nya bron öppnas för trafik till Stadsgården via den nya cirkulationen och till Katarinavägen på övre planet. Katarinavägen läggs så långt österut som det är möjligt. Nacka- och Värmdöbussarna flyttas till en provisorisk terminal på Stadsgården öster om dagens terminal på de ytor som blir lediga när konstruktionerna framför KF-huset rivs.

Södermalmstorg samt delar av Katarinavägen och pelikan-slingan rivs liksom alla konstruktioner framför KF-huset. Befintlig bussterminal samt biljetthall mot tunnelbanan rivs.

Den västra halvan av betongträget och anslutningarna Söder Mälarstrand byggs klart. Den nya rampen och tunneln från Katarinavägen byggs fram till nya cirkulationen. Södermalmstorg, Hornsgatan samt den västra delen av Katarinavägen byggs klart. Den nedersta våningen av nya bussterminalen byggs klart.

Etapp IV

Hela den nya trafiklösningen fungerar i alla huvudkopplingar. Båttrafiken flyttas från Skeppsbron till Stadsgården när nya terminalen är klar.

Västra delen av Katarinavägen med busshållplatserna byggs klart. Lokalgatan framför KF-huset byggs klart. Det nya torget och Mediateket byggs klart. Ytan framför Stadsmuseet färdigställs. Den nya bussterminalens mellan och övre plan byggs klart. Den nya båtterminalen byggs klart. Övriga kajer, pirar och fotgängarytor färdigställs. Den nya slussen färdigställs.

Konsekvenser

Under hela byggtiden hålls samtliga huvudkopplingar öppna. Kapaciteten kommer under delar av tiden vara lägre än idag.

Stadsbussarna kommer att kunna trafikera sina normala rutter men hållplatslägena kommer att flyttas runt en del under arbetets gång.

God kapacitet för gång- och cykeltrafiken kan upprätthållas med hjälp av provisorier.

Nacka- och Värmdöbussarna kommer att behöva nyttja provisoriska ytor under etapp III. Kapaciteten kan upprätthållas genom att nya ytor tas i anspråk närmast KF-huset. Den nya terminalen kan byggas del för del och på sätt kan nya ytor tas i drift efterhand. Gångavstånden till tunnelbanan kommer periodvis att vara längre.

Tunnelbanan påverkas av att perrongernas norra delar ska byggas om med nya lyftpaket. Omstigningen mot Nacka- och Värmdöbussarna kommer att påverkas.

FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

Vårt förslag tillgodoser de framtida förändringsbehov som vi har kunnat identifiera.

Minskad biltrafik - genom ökad kapacitet på andra håll i trafiksystemet (t.ex. Österleden) och/eller genom ökad trafikstyrning (t.ex. trängselavgifter) - medför att trafiken på Munkbroleden kan minskas och eventuellt även att leden slopas helt. Vidare

kan minskade trafikmängder på Stadsgårdsleden medföra att gångstråken längs kajen kan breddas.

Behov av ökad kapacitet för kollektivtrafik tillgodoses genom en effektiv och flexibel bussterminal, med smidiga omstigningsmöjligheter till andra trafikslag. Bussterminalens kapacitet kan ökas ytterligare genom att antalet tillgängliga avgångsplatser

för bussar utnyttjas fullt ut, något som dock förutsätter att tidsregleringsplatser anordnas på annan plats.

Den smidiga angöringen och omstigningen till båtar medför att en utökad båtpendling möjliggörs.

Behovet av ökad avbördning är väl tillgodosett, och vårt förslag torde även kunna täcka in eventuellt framtida förändringar.

EKONOMI

Arealuppgifter

Trafikområden på konstbyggnader:

Plan +2	260 m ²
Plan +8	4030 m ²
Plan +12	5070 m ²
Summa	9360 m ²

Trafikområden på mark:

Plan +2	23820 m ²
Plan +8	550 m ²
Plan +12	1180 m ²
Summa	25550 m ²

Gång- och torgytor (inkl. cykel) på konstbyggnader:

Plan +2	50 m ²
Plan +8	2980 m ²
Plan +12	18280 m ²
Summa	21310 m ²

Gång- och torgytor (inkl. cykel) på mark:

Plan +2	24390 m ²
(Därav:	
cykelbanor vid stadsgårdsleden	(1810 m ²)
Bussterminalens påstigningsytor	(1340 m ²)
Plan +12	910 m ²

Summa	25300 m ²
-------	----------------------

Vattenanläggningar:

Vattenyta befintlig	53320 m ²
Vattenyta nytt förslag	57880 m ²

Summa ny vattenyta	4560 m ²
--------------------	---------------------

Byggnader och lokaler:

Mediatek : Vån 1,2	4900 m ²
Entréplan	570 m ²
Vån +8	2210 m ²
Vån +2	1680 m ²

Summa mediatek	9360 m ²
----------------	---------------------

Bussterminal och tunnelbanehall plan +2m	7970 m ²
--	---------------------

Butiksplan +8m	4230m ²
Service- och teknikutrymmen plan +8	1750m ²

Kontorshus	1490m ²
------------	--------------------

Summa	24800m ²
-------	---------------------