

Utblick Slussen

Förslag av ULF CHRISTERSON arkitekt SAR/MSA

tel: 08/668 40 80 e-post: ulf.christerson@telia.com www.utblickslussen.se april 2005, rev. dec 2007. Uppdaterad aug 2008.

**NY uppdatering
aug. 2008**

"Utblick Slussen" - version augusti 2008

Ändringar och bearbetningar:

- Katarinaplatsen runt Katarinahissen har tillkommit, sidan 5 och 19.
- Cykelparkeringen har utökats och kvantifierats, sidan 26, i enlighet med de nya kraven i Trafikkontorets utredning av maj 2008.
- Förebyggande av cykelolyckor, sidan 26.
- Cykelparkeringarna på torgplanet, sidan 5. En cykelparkering + lokal för cykelservice har tillkommit under trafikbron, sidan 15.
- Två stora personhissar och ett trappsystem mellan torgplanet, mellanplanet och kajplanet har förlagts till cirkulära gångrampens innersida, sidan 5, 6 och 7.
- "Kulturlokaler" ersätter beteckningen "Kulturhuset".

Min programtolkning

Att utforma Slussens disponering med trafikföring, fördelning av offentlig platsmark, byggnadsvolymer och dragning av vattenstråk är först och främst en stadsbyggnadsuppgift.

Att detaljutforma husarkitekturen med intressanta, vackra och kanske djärva former torde vara en viktig men senare uppgift. Man bör alltså först planera fram en helhet som fungerar tekniskt, socialt och ekonomiskt. Ur helheten stiger sedan en mindre skala fram med artikulering av formerna.

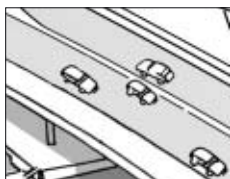
Så förefaller också planeringen för Slussen fortskrida, men man måste förstås tillse att dispositionen är hållbar och fungerar först, inte minst trafiktekniskt.

Förslaget "Utblick Slussen" vill försöka ordna helheten till en väl-fungerande disposition och ge idéer till utemiljö och byggnader. Det gör inte anspråk på detalj- eller husarkitektur som kommer senare.

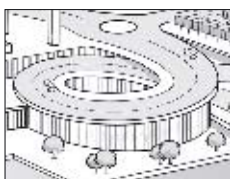
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	Sida
Översiktsperspektiv	1
Innehållsförteckning	2
12 viktigaste punkterna "Utblick Slussen"	3
Allmänt och vattnet mellan Södermalm och Gamla Stan	4
Torgplanet	5
Mellanplanet	6
Kajplanet	7
Inomhusgatan: tvärsektion	8
Inomhusgatan: plan	9
Inomhusgatan: längdsektioner	10
Inomhusgatan: utsikt mot Södermalm	11
Inomhusgatan: utsikt mot Gamla Stan	12
Aulan	13
Terrasseringen med evenemangsplatsen	14
Evenemangsplatsen: plan	15
Gradängerna i terrasseringen	16
Kulturlokaler i samverkan med evenemangsplatsen	17
Tvärsektion Kulturlokalerna	18
Torgen	19
Trafikbron, rondellen och cirkulära trafikrampen	20
Trafikbron: sektioner	21
Butiker, buss- och färjeterminal och galleria	22
Sektioner terminal och galleria	23
Vinterträdgården, Sjöbergsplan och ekonomi	24
Sektioner vinterträdgården och slusskanalerna	25
Cykeltrafik, cykelparkering och växtlighet	26
Sammanfattning	27
Tilläggsidé	29
Plan Munkbroleden	30
Sektion Kornhamnstorg	31



1



2



3



4



5

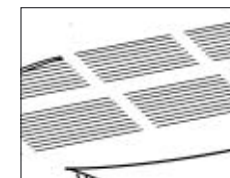
UTBLICK SLUSSEN

Ingår i en utvecklingskedja som redovisats etappvis av mitt tidigare förslag "Slussen på 2000-talet" från våren 2005.

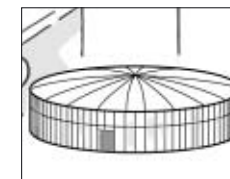
Samtliga programförutsättningar från tävlingen år 2004 beaktas i förslaget.

De 12 viktigaste punkterna i "Utblick Slussen":

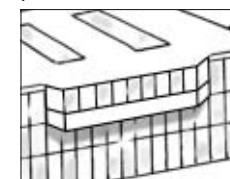
- 1 **Sammanhängande inomhusgata** parallell med utvändigt cykelstråk mellan stadsdelarna.
- 2 **Fast bågformad bro**, för fordons-, gång- och cykeltrafik.
- 3 **Rund öppen trafikramp** som mjukt förbinder bron och Söders torgplan. Tillegg **rondellen**.
- 4 **S-formad stadsgårdsled** som lutar i korsningen för Vägverket acceptabla 1:40, dvs 25 ‰.
- 5 **Stor evenemangsplats** mellan dessa två broar med åskådarplatser i gradängar (trappavsatser) mellan kajplan och torgplan. Framhäver Slussens historiska näs.
- 6 **Kulturlokaler**, 4500 kvm med utställningshall, under gradängerna.
- 7 **Aula** utformad så den lyser runt om i mörkret. För drygt 300 åhörare. Kan delas i tre salar.
- 8 **Kombinerad buss och färjeterminal med galleria/biblioteksfilial** i kontakt med Stadsgårdskajen.
- 9 **Individuellt utformade torgytor** med olika karaktär och funktioner.
- 10 **Vinterträdgård** 3000 kvm stor pelarhall för offentliga och privata evenemang.
- 11 **Cykelparkeringen** är angelägen se sid 26
- 12 **Växtligheten** är inte oväsentlig se sid 26



6



7



8



9



10

UPPHOVSMANNEN

till denna skrift har arbetat med fysisk planering i såväl privat som kommunal tjänst. Varit planarkitekt i Haninge kommun i många år. Är numera doktorand på offentliga platser. Har inte egen firma eller kontakt med byggkonsortier. Är Söderbo och har ett brinnande personligt intresse för Slussen.

Ulf Christerson Arkitekt SAR/MSA

Tideliugatan 71, 118 69 Stockholm Tel: 08- 668 40 80 e-post: ulf.christerson@telia.com www.utblickslussen.se

ALLMÄNT

Grundkonceptet ligger fast sedan mitt tidigare förslag 2005, särskilt den överordnade trafiklösningen, medan byggnaderna förändrats till mer med platsen integrerade funktioner.

Det är naturligt att disponera de mest centrala partierna av Slussen-området för de primära funktionerna trafikrörelser, omstigningar och *vistelse* för de gående. Dessas villkor har blivit kraftigt eftersatta under den senaste epoken av Slussens omgestaltningar. Det är nu ett enastående tillfälle att reparera skadan. Slussenområdet med sina fantastiska utblickar har stora möjligheter att ge plats även åt uppstannande, vila och möten, inte minst för turisternas skull.

I dag domineras platsen av jäktade människor som inte får fysiska möjligheter att vistas där. De bör få bättre villkor att utan rädsla och osäkerhet röra sig lugnt i ljuset, inte så utpräglat i undanskymda underjordiska passager eller för mycket trappor och korsande fordonstrafik i plan.

Slussens möjligheter att härbärgera offentlig och kommersiell service (utöver trafikfunktionerna) skall naturligtvis beaktas men får inte bli ett huvudändamål i planläggningen. Det är naturligt och logiskt att sådan service ges ett något mer sidoordnat läge i plandispositionen. Det hindrar inte att denna service bör etableras där den passar in i sammanhanget. Några outnyttjade eller odefinierade restytor bör inte förekomma.

Fyra fördelar finns med att lägga Stadsgårdsleden i en vid S-slinga:

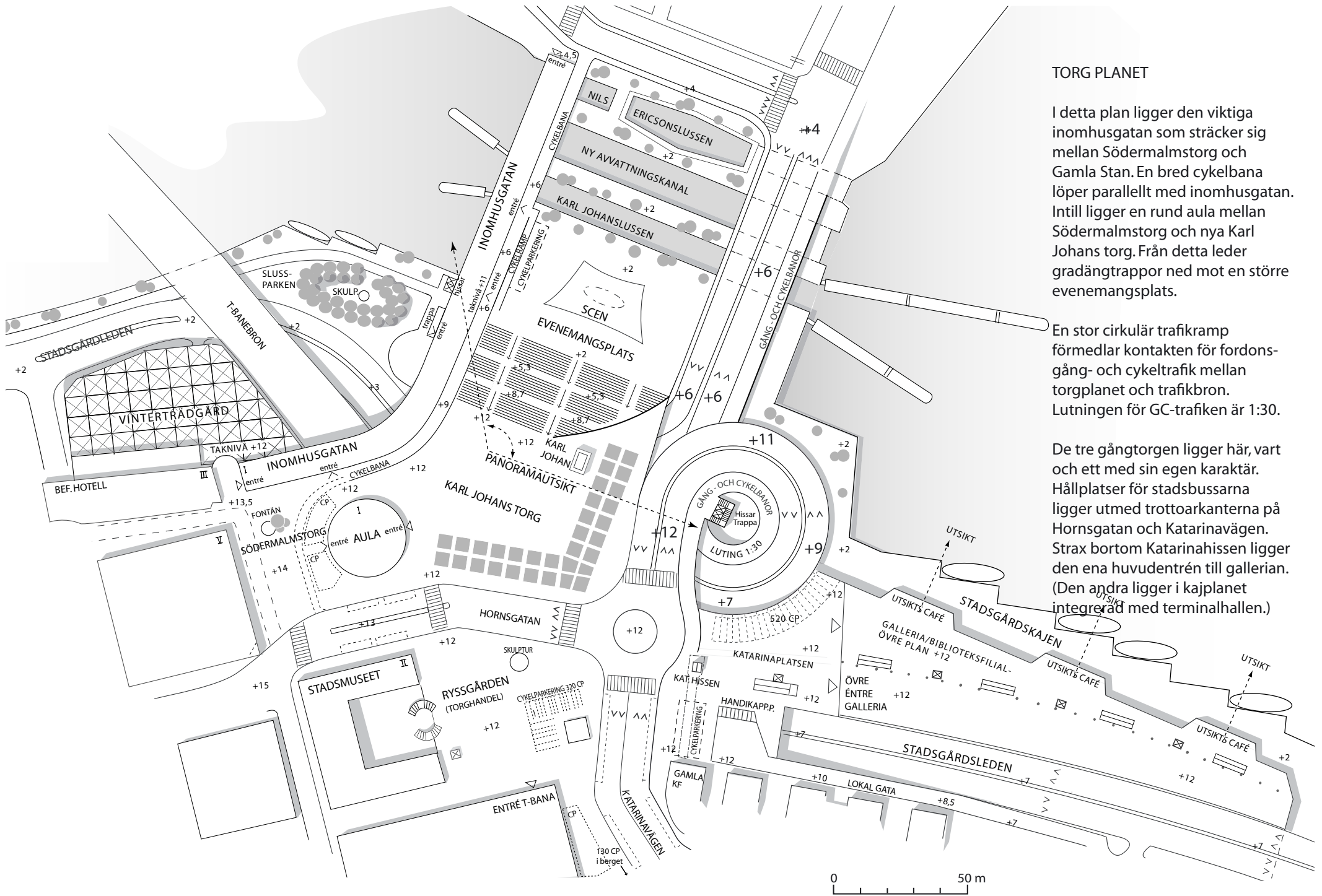
1. Man erhåller en tillräcklig längd på leden mellan Katarinahissen och underfarten vid T-banebron för att hålla för Vägverket acceptabel lutning 25 % vid korsningen med Skeppsbroleden.
2. Indragningen av leden mot T-banan skapar utrymme för anslutningen till trafikbron, utan för stark lutning.
3. Man kan utnyttja den gamla bussplanen nedanför befintliga hotellet till både parkering och vinterträdgård.
4. Terminalen och gallerian får gångkontakt och obruten utsikt över Saltsjön.

VATTNET MELLAN SÖDERMALM OCH GAMLA STAN

Det får vara någon måtta på vattenexponeringen. Folk är vana vid att enbart se den smala Karl Johan-slussen som åtskiljande vattenelement mellan Söder och Gamla Stan. Att öka den *synliga* vattenströmmen mångfaldigt är inte rimligt från stadsbildsynpunkt. Låt vara att avvattningen ur Mälaren behöver en kapacitetsökning av mer än 60 % mot i dag. Detta kan dock åstadkommas utan att allt vatten exponeras. Slussen som *näs* är ett synligt begrepp som inte bör försvinna. En balans mellan synligt vatten och näs är rimligt.

Om man bejakar ovanstående resonemang någorlunda återstår uppgiften att både släppa ut ett mycket större vattenflöde i framtiden mellan Mälaren och Saltsjön och samtidigt överdäcka en avsevärd del av detta. Det bör givetvis göras där behovet av markyta är motiverat och sambandet med höjdskillnaden går att koppla till kajytan.

Man kan alltså nöja sig med två-tre synliga vattenstråk. Dock har det officiella bevarandeförslaget för liten vattenexponering. Det räcker om man kan uppleva dem på nära håll från Slussplan och den övertäckta södra vattenpassagen. På de två mittsträngarna mellan kanalerna behöver man inte vara utan desto tydligare få utblick över dessa från inomhusgatan. Här kan man lugnt vistas året om och sitta över en kaffe, vin eller öl och titta ut över vattenytorna, passerande båtar och fotgängare.

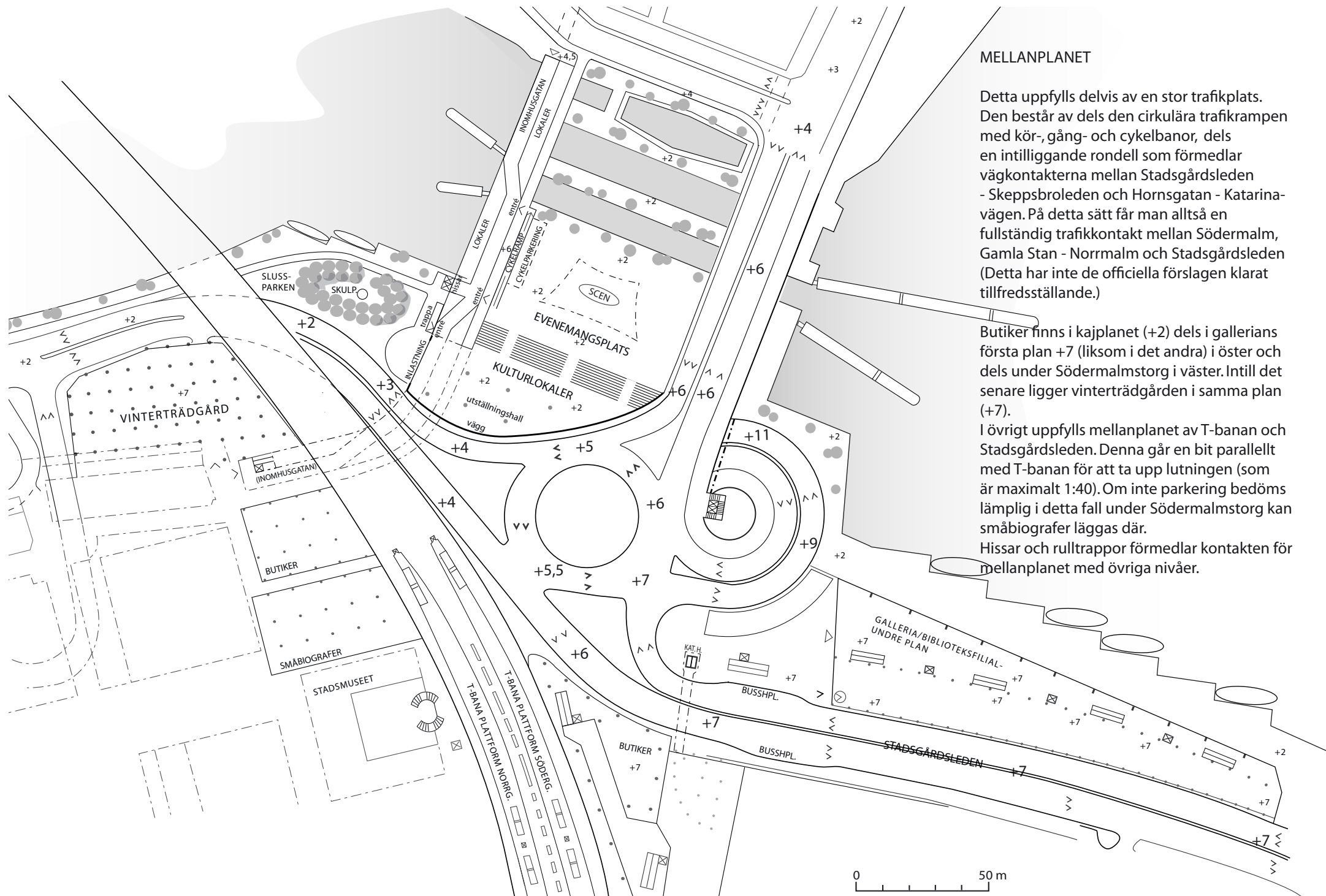


TORG PLANET

I detta plan ligger den viktiga inomhusgatan som sträcker sig mellan Södermalmstorg och Gamla Stan. En bred cykelbana löper parallellt med inomhusgatan. Intill ligger en rund aula mellan Södermalmstorg och nya Karl Johans torg. Från detta leder gradängtrappor ned mot en större evenemangsplats.

En stor cirkulär trafikkramp förmedlar kontakten för fordons-gång- och cykeltrafik mellan torgplanet och trafikbron. Lutningen för GC-trafiken är 1:30.

De tre gångtorgen ligger här, vart och ett med sin egen karaktär. Hållplatser för stadsbussarna ligger utmed trottoarkanterna på Hornsgatan och Katarinavägen. Strax bortom Katarinahissen ligger den ena huvudentrén till gallerian. (Den andra ligger i kajplanet integrerad med terminalhallen.)



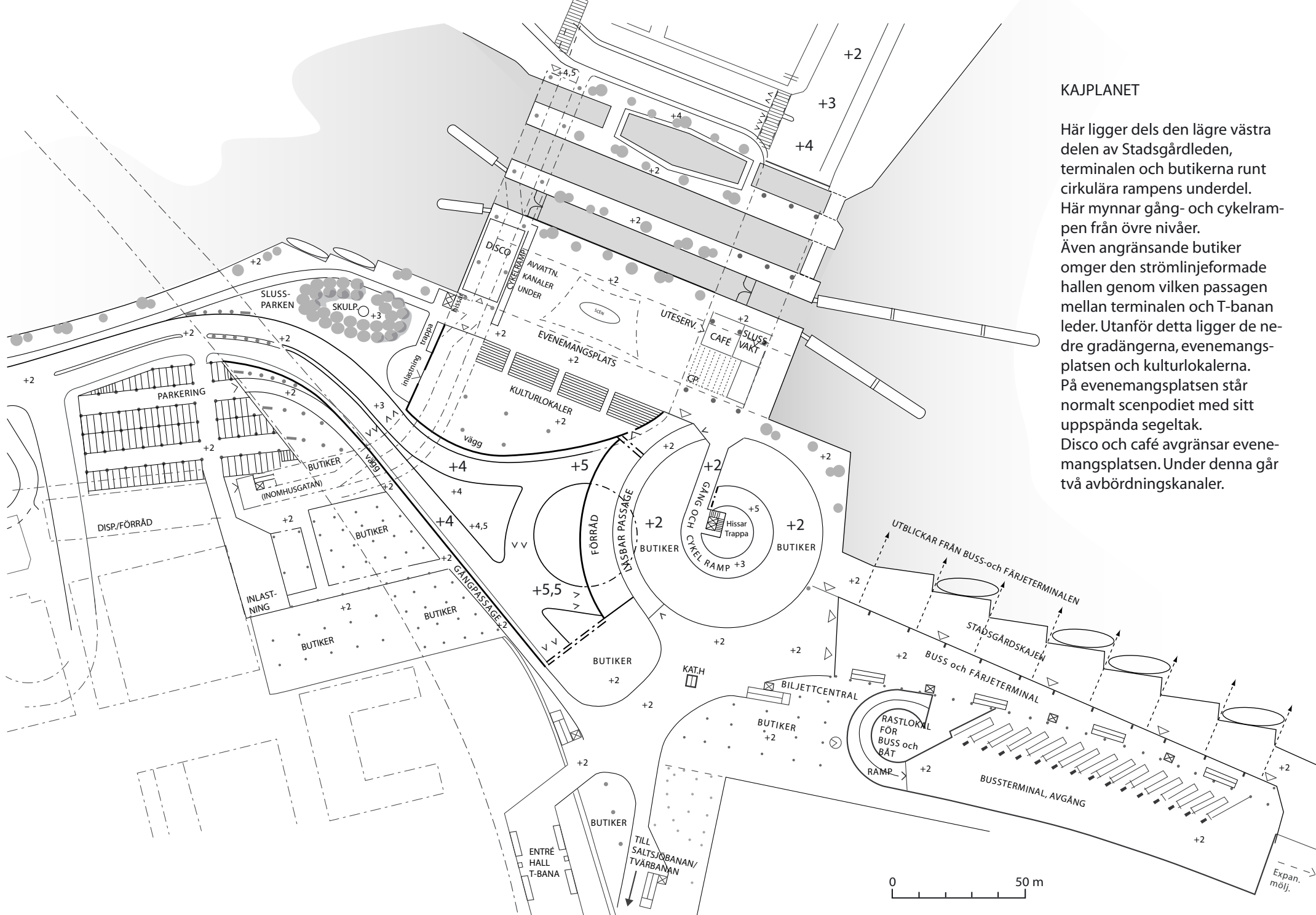
MELLANPLANET

Detta uppfylls delvis av en stor trafikplats. Den består av dels den cirkulära trafikkrampen med kör-, gång- och cykelbanor, dels en intilliggande rondell som förmedlar vägkontaktarna mellan Stadsgårdsleden - Skeppsbroleden och Hornsgatan - Katarinavägen. På detta sätt får man alltså en fullständig trafikkontakt mellan Södermalm, Gamla Stan - Norrmalm och Stadsgårdsleden (Detta har inte de officiella förslagen klarat tillfredsställande.)

Butiker finns i kajplanet (+2) dels i gallerians första plan +7 (liksom i det andra) i öster och dels under Södermalmstorg i väster. Intill det senare ligger vinterträdgården i samma plan (+7).

I övrigt uppfylls mellanplanet av T-banan och Stadsgårdsleden. Denna går en bit parallellt med T-banan för att ta upp lutningen (som är maximalt 1:40). Om inte parkering bedöms lämplig i detta fall under Södermalmstorg kan småbiografer läggas där.

Hissar och rulltrappor förmedlar kontakten för mellanplanet med övriga nivåer.



KAJPLANET

Här ligger dels den lägre västra delen av Stadsgårdleden, terminalen och butikerna runt cirkulära rampens underdel. Här mynnar gång- och cykelrampen från övre nivåer. Även angränsande butiker omger den strömlinjeformade hallen genom vilken passagen mellan terminalen och T-banan leder. Utanför detta ligger de nedre gradängerna, evenemangsplatsen och kulturlokalerna. På evenemangsplatsen står normalt scenpodiet med sitt uppspända segeltak. Disco och café avgränsar evenemangsplatsen. Under denna går två avbördningskanaler.

INOMHUSGATAN

Denna är en utveckling av "basarbron" som fanns i mitt tidigare förslag. Nu sträcker den sig från Gamla Stan till Södermalmstorg utan att gå ned till Söder Mälarstrand. Genom att förbinda "basarbron" med byggnaden vid detta torg i en mjuk båg erhålls en kontinuerlig, svagt sluttande som mest 1:20, inomhusgata för lugnt flanerande, helt väderskyddad. Den passerar Karl Johan-slussen ovanför denna på +6 m så fritids- och rundtursbåtar går under den utan broöppning.

Från inomhusgatan, 5½ m bred, (som Västerlånggatan är i genomsnitt) kan man växelvis se ut över vattenstråken på bägge sidor av den långsträckt byggnaden. Parallellt med gångstråket ligger små lokaler för kaffe-, öl och vinservering samt konstgallerier. Dessa bör ha kvällsöppet. Genom kombinationen flanörstråk och smålokaler blir miljön levande och socialt kontrollerad. Då inomhusgatan och lokalerna har samma bredd 5½ m, kan gatan byta sida i byggnaden.

Utanför byggnaden går parallellt en cykelförbindelse som följer passagens nivåskillnader. Detta cykelstråk är 5 m brett för att även rymma utryckningsfordon och servicebilar vid behov.

Luftningszonen utanför inomhusgatan är öppen framåt mot cykelbanan men avgränsas på kortsidorna av fjädrande gummipollare som hindrar cyklister från att åka in över zonen. Denna är streckmarkerad liknande ett övergångsställe fast på tvären.

Luftnings- och rökzonen är alltså till för gående på inomhusgatan som vill gå ut och ta en paus. I denna zon kan leveransbilar ställa sig på morgonen för lossning till lokalerna som omger inomhusgatan.

Även på andra ställen utmed cykelbanan kan leveransbilar ställa sig under den timme när cyklister hänvisas till cirkulära trafikkrampen istället. Därvid öppnas varudörrar till inomhusgatans lokaler. Fönsterpartier mellan flanörstråket och lokalerna ger social kontakt. På bägge yttersidorna sitter glaspartier delvis skjutbara så att vädring och sommarkontakt möjliggörs.

Fönsterpartier mellan flanörstråket och lokalerna ger social kontakt.

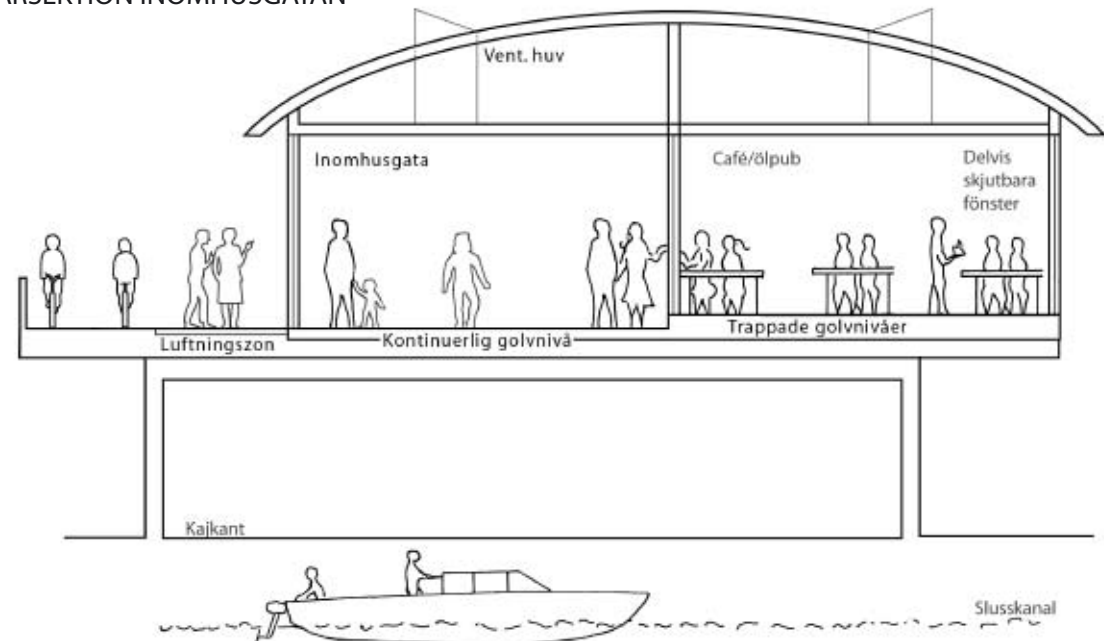
På inomhusgatans västra sida finns trappa och två hissar till det korsande stråket från Söder Mälarstrand inunder.

Cykeltrafiken kan stängas av med grindar i bägge ändar av utomhusstråket. Dessa stängs nattetid då inomhuslokalerna inte nyttjas för att undvika klotter och asociala verksamheter i den då isolerade cykelpassagen.

På östra väggen i cykelbanans skärning behövs en lång färgskimrande relief. Skärningens bredd är 5 m så tilltagen för att den inte skall kännas trång.

Vid nattinspektionen kör väktarbilen in där ena grinden öppnas automatiskt och stängs omedelbart efter bilens passage. Efter kontrollen av den stängda cykelbanan öppnas den andra dörren automatiskt, bilen kör ut och grinden stängs där bakom. Gående väktare inspekterar inomhusgatan.

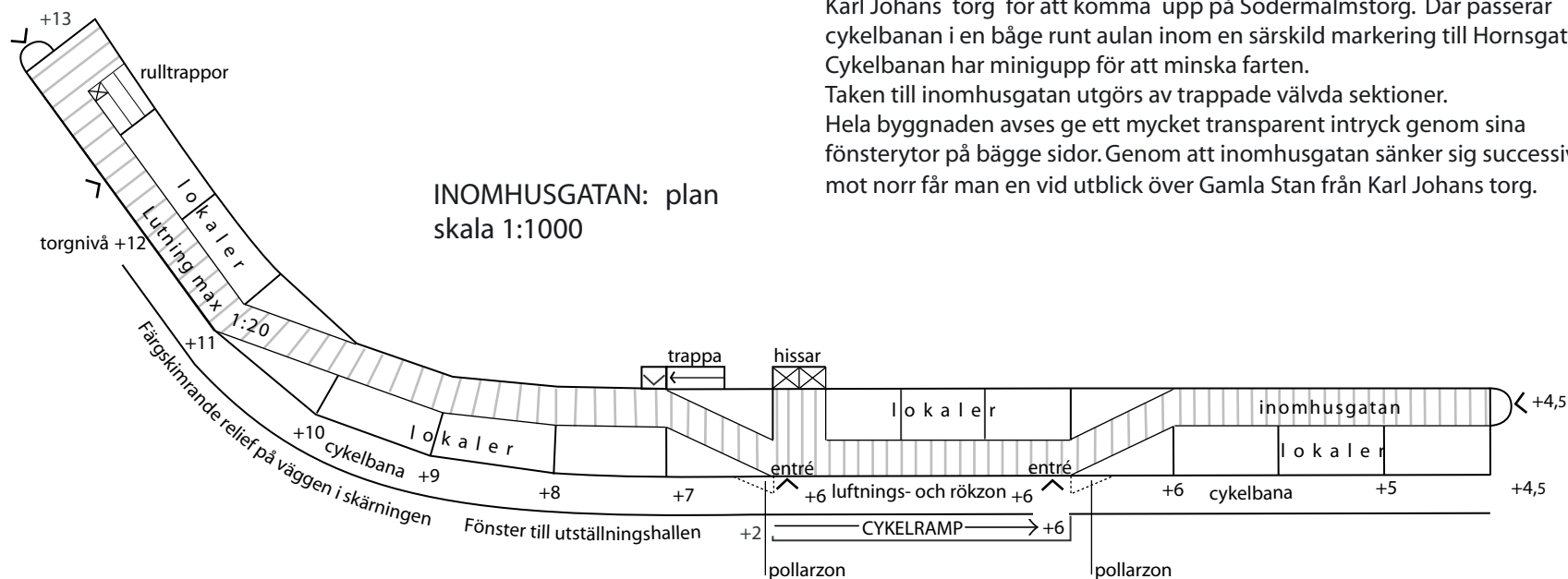
TVÄRSEKTION INOMHUSGATAN



På gågatans mittparti finns ett långsträckt horisontellt vilparti utanför vilket cykelstråket passerar. Skjutdörrar mellan gången och cykelstråket gör det möjligt att nyttja detta parti som en utsiktspalkong mot evenemangsplatsen. Från denna leder en smal cykelramp (2½ m) upp till den plana delen av cykelstråket.

Den horisontella "balkongen" delas av en avsmalnad cykelbana och en 2½ m bred vistelsezon för dem som passerar i inomhusgatan och vill ha luft eller röka. Denna tvärstreckade zon avgränsas av fjädrande pollare 1 m höga. De sitter på ett låsbart plattjärn som går att vika in mot väggen. Cyklisterna får normalt nöja sig med en 2½ m bred passage utanför vistelsezonen, vilket har det goda med sig att de måste sakta farten. På övriga lutande ställen utmed inomhusgatan är cykelbanan 5 m bred. Skärningen fungerar också som ljusinsläpp till lokaler på en kortare stäcka och är belyst under mörker. Den åretruntfungerande inomhusgatan har det svagt sluttande planet i söder och norr. På mitten går den horisontellt.

Om lutningen på inomhusgatan och cykelbanan utanför bedöms för stor (nu högst 1:20) kan lutningen tas upp på en längre sträcka av den horisontella långa "balkongens" bekostnad. För att de små lokalerna vid sidan om gatan skall ha horisontella golv är de litet trappade i förhållande till varandra.



Lokalernas längd är begränsad till 7½ m, vilket går igen i den trappade fasaden som har 2x7½ = 15 m -sektioner. Varje lokal har sin egen golvnivå. Entréerna till de enhetliga lokalerna ligger alltid på den övre sidan av gatan så att golvnivån i dessa ligger jäms med gatans nivå utanför dem. Vid behov kan ett förhöjt golv lätt monteras i den lägre lokalhalvan så att en hel 15-meterssektion kan disponeras för en verksamhet. Detta golv går att ta bort vid ägarskifte.

Inte bara serveringar ryms utmed inomhusgatan. Små lokaler för konstgallerier, butiker och några kiosker plus toaletter kompletterar.

Ett speciellt kvalitetsprogram för lokalernas drift bör finnas som inte tillåter krimskramsbutiker.

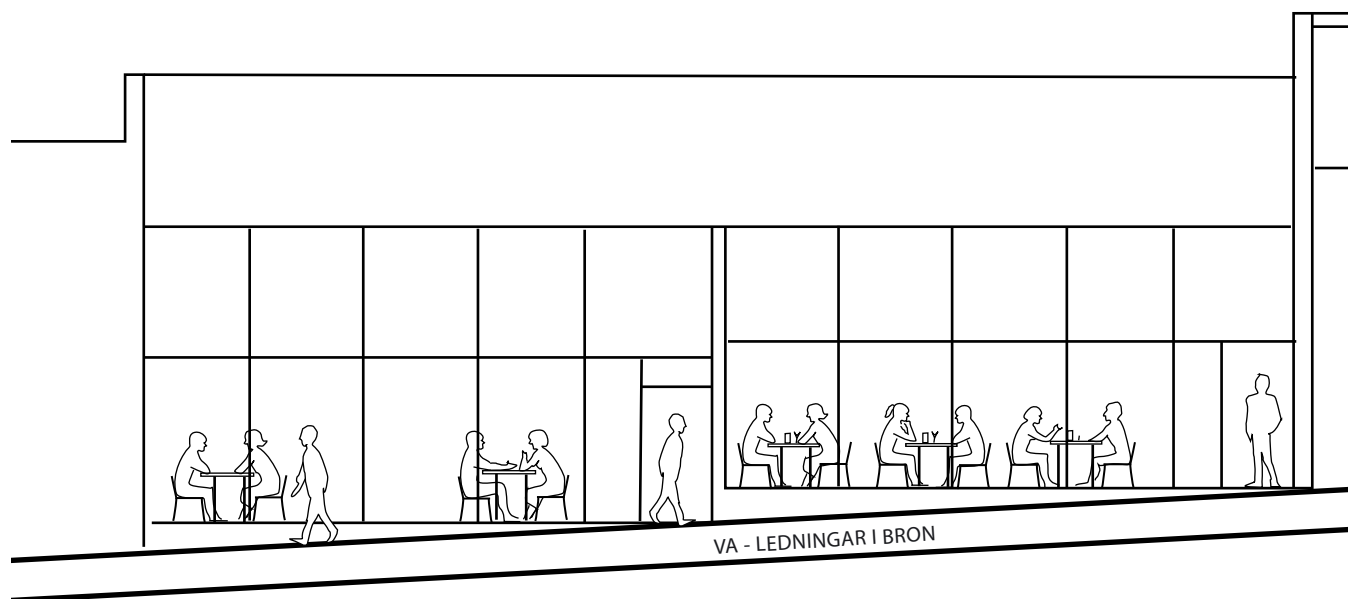
Inomhusgatan låses nattetid när lokalerna stängt för att undvika vandalisering och otrygghet, varvid gående får hålla sig till gångbanan på den öppna trafikbron. Varuleveranser till lokalerna utmed inomhusgatan sker tidigt på morgonen längs cykelbanan. Därvid stängs cykelbanans båda ändar med grindar och rödljus. Körriktningen är då enkelriktad söderut.

Cykeltrafik på inomhusgatan är inte tillåten, den är reserverad för lugnt flanerande. Entrédörrar vid ingångarna till inomhusgatan hindrar både vinddrag och cykelåkning. Denna sker utmed östra fasaden, på utomhuspassagen. Den går delvis i en svag skärning mellan byggnaden och Karl Johans torg för att komma upp på Södermalmstorg. Där passerar cykelbanan i en båge runt aulan inom en särskild markering till Hornsgatan. Cykelbanan har minigupp för att minska farten.

Taken till inomhusgatan utgörs av trappade välvda sektioner.

Hela byggnaden avses ge ett mycket transparent intryck genom sina fönsterytor på bägge sidor. Genom att inomhusgatan sänker sig successivt mot norr får man en vid utblick över Gamla Stan från Karl Johans torg.

INOMHUSGATAN: längdsektioner

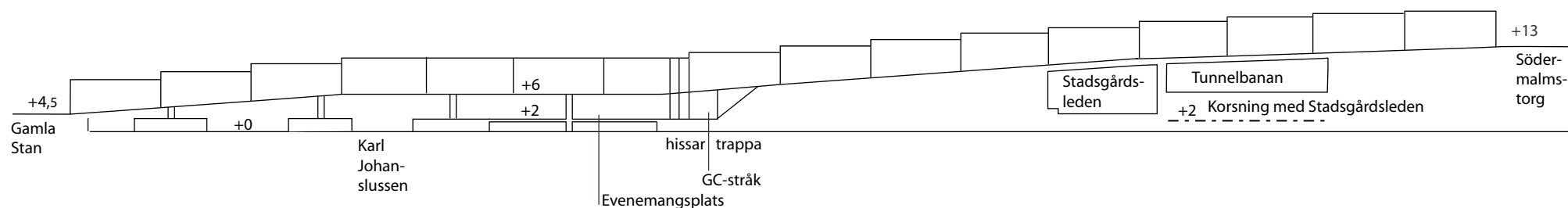


PERSPEKTIVEN FRÅN INOMHUSGATAN

Dessa vill visa de fina utblickar man kan erhålla från båda sidor av inomhusgatan. Den ena mot Söder, Katarinahissen och terrasserna mot Mosebacke, den andra mot Gamla Stan och Kornhamnstorg. Lokalernas dimensioner är av symmetriskäl desamma. Det är viktigt att så stora glaspartier som möjligt vetter mot utsiktarna. Även synkontakten mellan inomhusgatan och lokalerna är väsentlig, inte minst av sociala skäl. Det ena perspektivet visar inomhusgatans utblick mot luftnings- och rökplanet med Katarinahissen bakom, det andra visar en vinservering i dubbellokal (15 m) med utblick över Söderström och Kornhamnstorg.

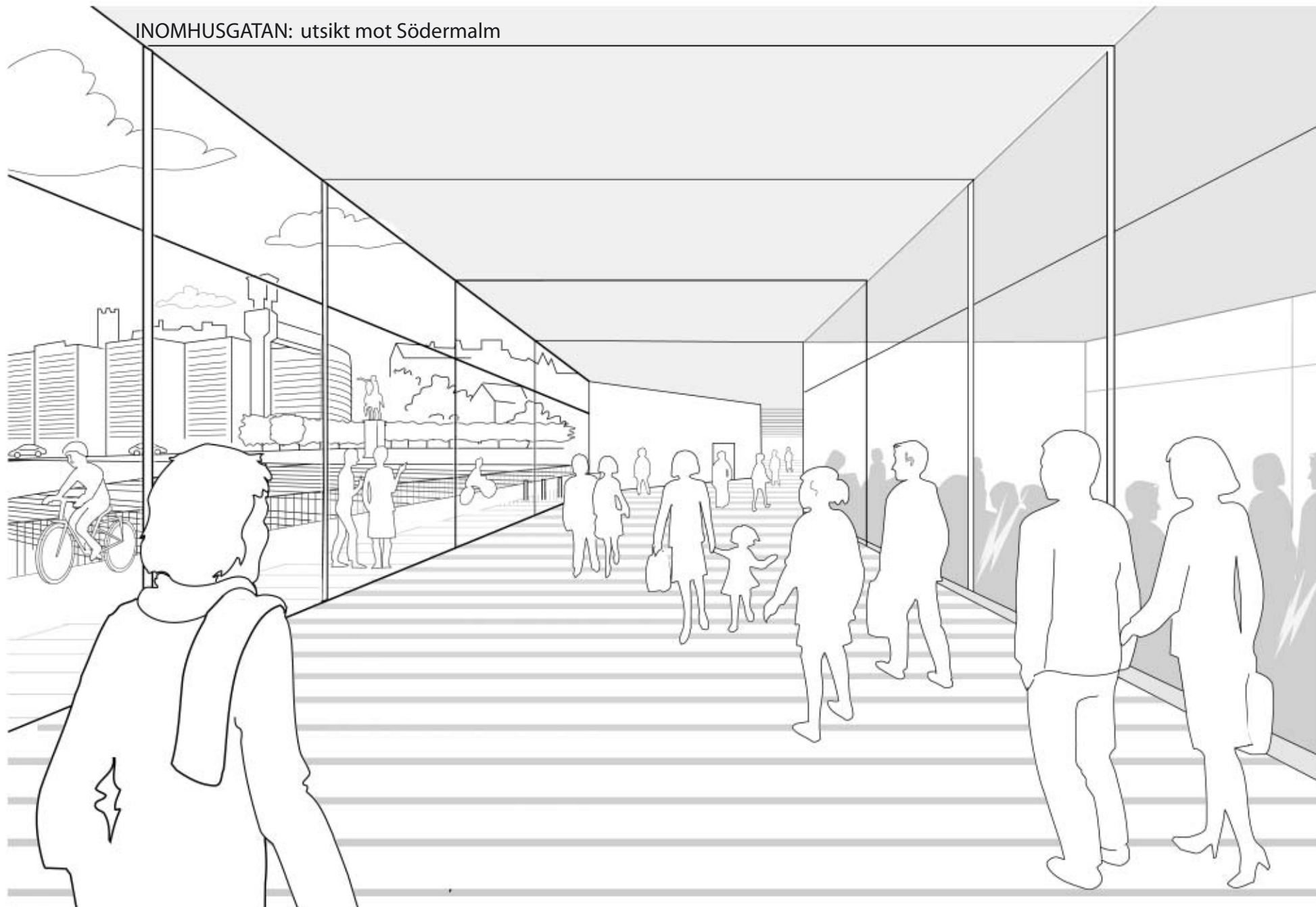
OBS! Inomhusgatan är ej trappad utan långsluttande. I serveringen är nedhängande lampor över bordet ej medtagna i perspektivet av trängselskäl.

LÄNGDSEKTION skala 1:100

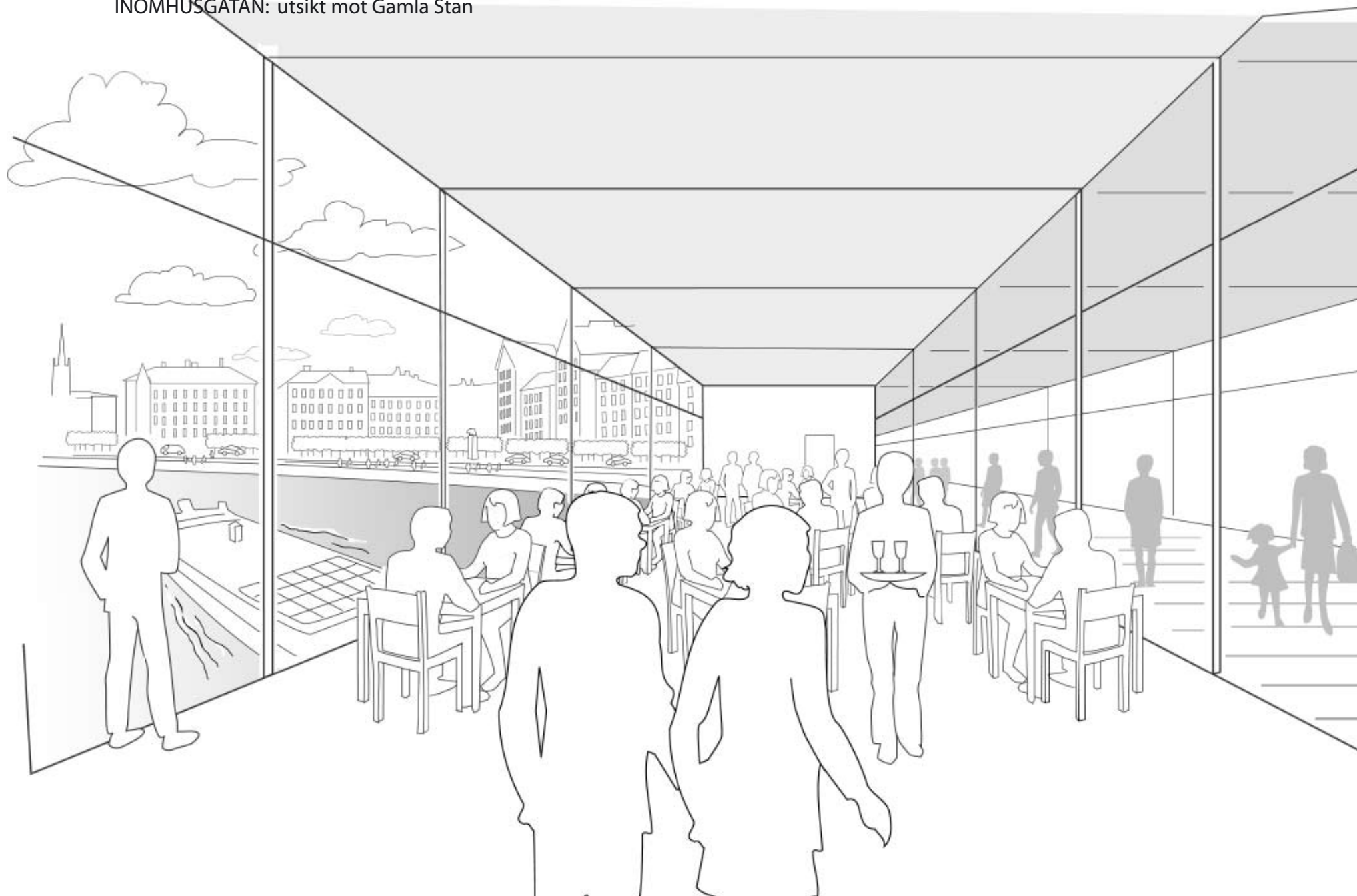


NIVÅSTUDIE (utfälld) skala 1:1000

INOMHUSGATAN: utsikt mot Södermalm



INOMHUSGATAN: utsikt mot Gamla Stan



AULAN – KULTURLYKTAN

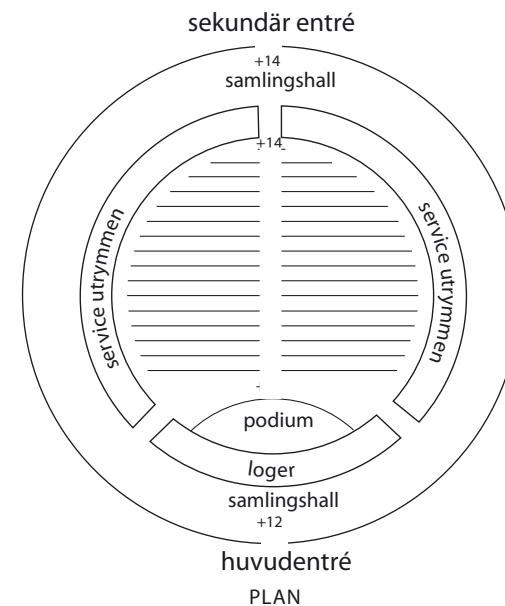
Stadsmuseet har enligt egen uppgift stort behov av en separat större samlingslokal. Tidigare fick museet undvara en inglasad gård för detta behov. När affärlivet stängt runt Slussen behövs en i gatuplanet upplyst lokal med mycket folk som rör sig synligt utifrån. Annars blir stora delar av Slussen mörk och öde.

Denna envåningsbyggnad har en rund planform för att följa gång- och cykelrörelser runt den. Den tar också upp nivåskillnaden mellan Södermalmstorg och Karl Johans torg genom att följa ett svagt sluttande plan runt den. Aulans form anknyter historiskt till det runda Kolingsborg. Inuti följer golvet runt aulans periferi gatulutningen utanför. En smal servicezon innehållande loger, förråd, kapprum, fläktrum, städutrymmen och toaletter skiljer denna från salen i aulan. Denna har trappade bänkrader som tar upp nivåskillnaden.

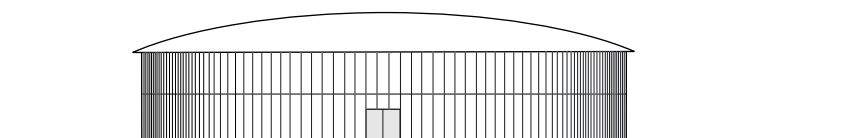
Talarpodiet mot Karl Johans torg är lägst beläget på +12. Aulan rymmer 320 åhörare à 60 cm bredd. Naturligtvis kan aulan-kulturlyktan byggas om så att tre mindre salar kan erhållas.

Genom att undvika en koncentrerad samlingshall utan istället fördela besökare runt den inre aula-kärnan erhåller man ett utspritt, livfullt fasadintryck från utsidan, särskilt i kvällsbelysningen. Den omslutande innerväggen kan belysas med spotlights för tillfälliga fotoutställningar.

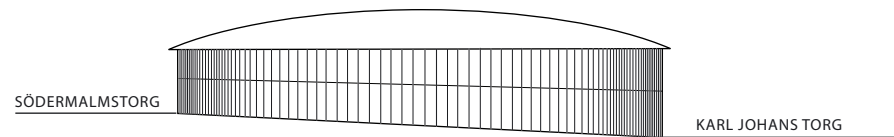
Den låga fasadhöjden på aulan, betingas av att Stadsmuseet skall synas från det man kommer från Gamla Stan och att kvarteret Överkikaren blir synligt från Karl Johans torg.



skala 1:500



FASAD FRÅN KARL JOHANS TORG



FASAD FRÅN HORNSGATAN

Kvällsperspektiv från Karl Johans torg

TERRASSERINGEN MED EVENEMANGSPLATSEN

Evenemangsplatsen har framtagits efter starkt önskemål i min inlämnade intervju av tjänstmän runt Slussen hösten 2004.

Det gäller att ta vara på den naturliga höjdskillnaden (ca 10 m mellan kajplan och torgplan) på bästa sätt. Det ligger nära till hands att utveckla sittgradänger mot en större yta för olika evenemang. *Nordostläget* är perfekt från solsynpunkt, lågtstående kvällssol från väster kan då inte blända de sittande utan bara belysa dem från sidan. *Evenemangsplatsen* hyser normalt en flyttbar scen. I östra delen passar en uteservering in och i utrymmet under inomhusbron ett större disco. Gradängterrasseringen innebär att solen även mitt på dagen belyser större delen av kajplanet. Platsens läge vad gäller *ljudtålighet* är också mycket fördelaktigt, då inga närboende finns som kan störas av ljudet. Bullerskydd i form av ett glasparti mot trafikbron är fullt möjligt. *Annonseringsläget* är också fint, mitt i innerstaden och ej avskilt. *Slittåligheten* är stor, då ömtåliga grönytor inte finns på platsen.

Med 50 cm sittbredd per person kan de 24 gradängerna fullsatta rymma ca 4.000 sittande alternativt ca 8.000 stående. På evenemangsplatsen rymms ca 12.000 stående (6.000 sittande varvid lösa bänkar dras fram från kulturlokalerna). Främsta raden av gradängerna är anpassad för rörelsehindrade.

Tillgängligheten rent allmänt sker från två håll:

1. Via utgången från terminalen och T-banan i kajplanet.
2. Från nya Karl Johans torg, via två trappor.

Evenemangsplatsen *samverkar* med kulturlokalerna under gradängtrappan. Arrangemangen på denna plats sköts genom kulturlokalerna som ligger bakom.

Till kajplanet med den övertäckta plana ytan kan alltså utrymmeskrävande offentliga tillställningar förläggas under sommarhalvåret. Därvid kan västra, norra och östra sidan av evenemangsplatsen tillfälligt möbleras med lösa bänkar. Även sportuppvisningar (ej regelrätta tävlingar!) passar bra där. För att dansuppvisningar, bl a folkdans och squaredans, skall kunna glida över ytan kan den inte sättas med smågatsten utan betongplattor passar bäst. Av estetiska skäl bör dessa läggas i lämpligt kontrasterande mönster (mörkt-ljust, ofärgat-färgat).

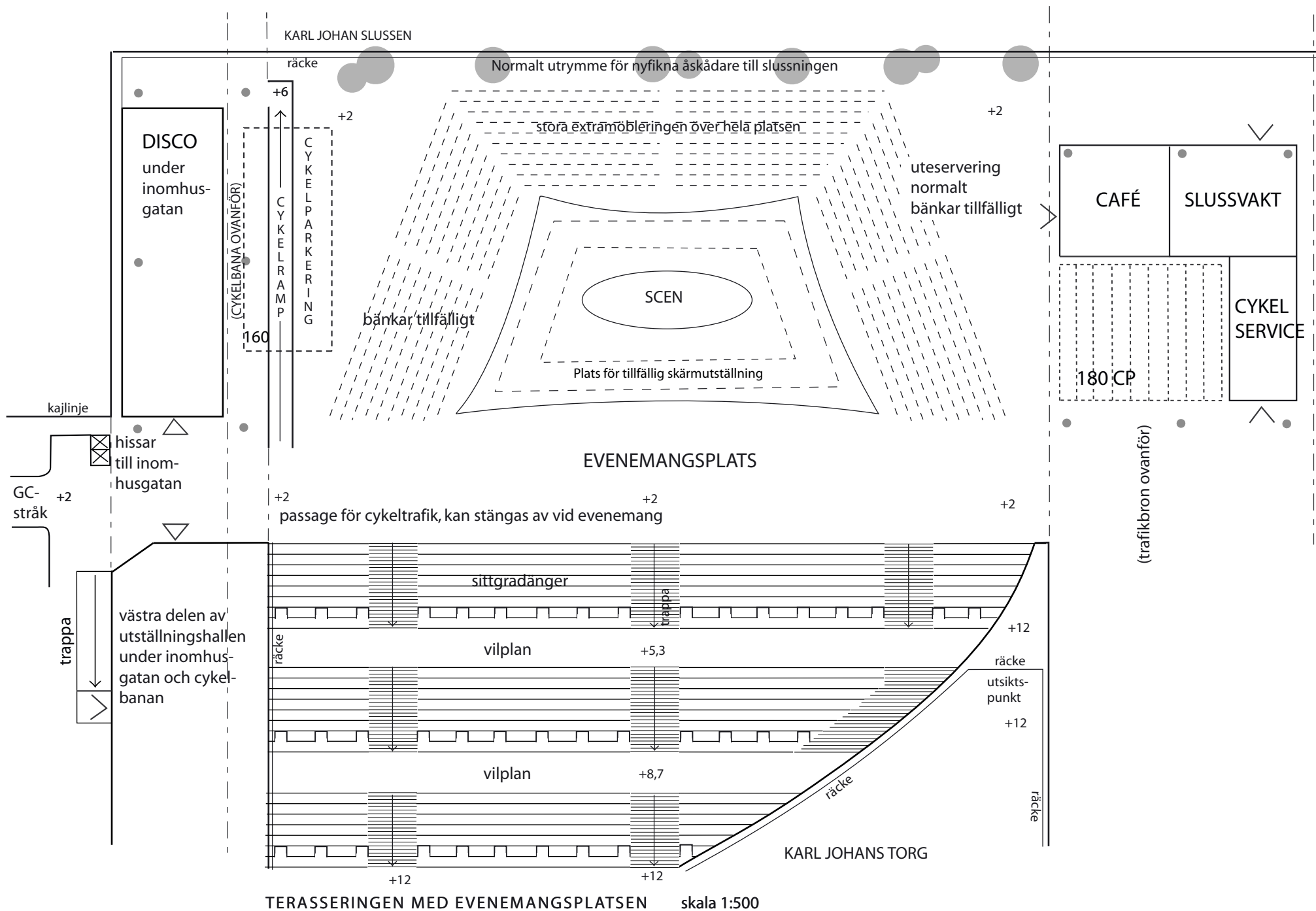
För sportuppvisningar kan (väldokumenterat!) plastplattor läggas ut, som inte behöver fästas på underlaget. (Däremot inte konstgräs eller gummigranulat, som måste limmas fast och bara kan användas en gång.) Säkerhetsnät i nylon (polypropylen) kan tillfälligt uppsättas mot slusskanalen. Tivoli och cirkus hör givetvis inte hemma här. Tillfart för servicefordon sker under trafikbron från Stadsgårdskajen.

Vintertid kan en eller två delar av evenemangsplatsen arrangeras som *syntetisk skridskobana*, vilket förlänger säsongen utan avbrott av mildväder som en öppen stillastående vattenyta skulle innebära. För vissa tillställningar behövs ett scenpodium. Detta podium (ca 7x12m, 1,5 m högt) täcks av ett uppspänt segeltak. Podiet är byggt i sektioner som kan förvaras i kulturlokalernas utställningshall.

Vid nyårsfestligheter och augustifyrverkerier avses platsen fyllas av stående resp. sittande åskådare. Både gradänger, själva evenemangsplatsen och nya Karl Johans torg måste konstrueras för tung belastning av täta åskådarmassor. Speciell värd- och vaktpersonal kan då erfordras. (Det vore inte lämpligt ur skötsel- och bevakningssynpunkt att bygga takterrasser i flera våningar utmed Stadsgårdskajen för större åskådarmängder). Även själva Stadsgårdskajen lämpar sig för åskådare men kräver tillfällig avspärrning mot kajkanten.

Under det stora scentaket kan nätskärmar för utställande lokala konstnärer ställas upp vid vissa tillfällen. De kan ställas omkring scenen som inte behöver tas undan för detta. På så vis kan tavlor hängas upp regnskyddade.

Det är inte mörkt under scentaket då detta är matt transparent och ljus kommer in från sidorna. Vid molnigt väder kan alltid scenbelysningen under taket användas. Nätskärmar är opåverkade av vinden, de monteras lätt ihop i triangelform för stabilitetens skull. Ett 30-tal skärmtrianglar får plats varför 30 - 90 konstnärer kan ställa ut. Konstnärer är närvarande på utställningsdagarna och sköter varsin uppsättning. Skärmarna förvaras i kulturlokalernas förråd. Kulisser och annan rekvisita till scenen förvaras också där.



GRADÄNGERNA I TERRASSERINGEN

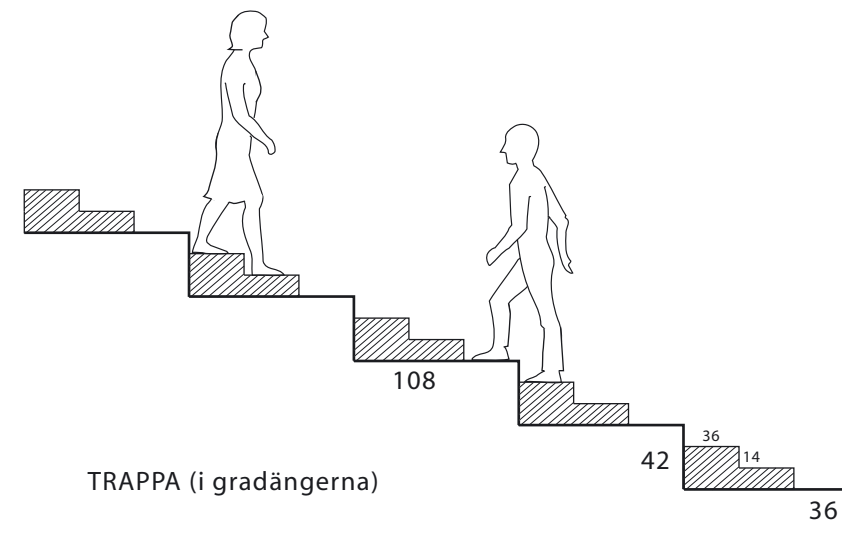
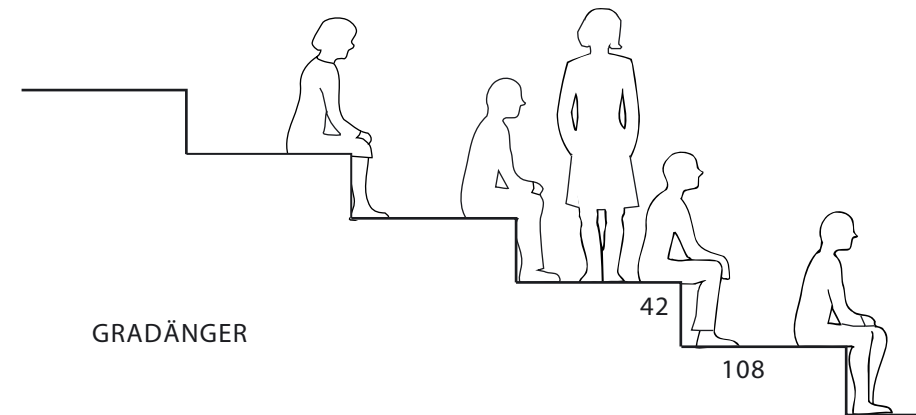
Gradängerna är i sig själva inga vanliga trappor utan sittplatser. De är 108 centimeter breda så att de rymmer sittande i två rader plus framkomlighet för passerande mellan dessa. Deras bredd ger plats för två mellansteg i 4 m breda trappor med 26 m avstånd sinsemellan. Gradängerna är 42 cm höga för sittande och ger höjden 14 cm per sättsteg i trapporna.

Planstegen blir 36 cm breda. 42 cm x 12 per trappenheter ger totalt $2 \times 12 \times 42 \text{ cm} = 1008 \text{ cm}$, alltså hela höjdskillnaden mellan kajplanet och Karl Johans torg.

Detta ger horisontell längd $105 \text{ cm} \times 12 = 13 \text{ m}$ per trapplopp.

Under inomhusgatan finns mörka utrymmen där förråd passar för lösa bänkar och rekvisita till evenemangsplatsen. Entré finns under inomhusgatan och lastningsentré ligger mot Slussparken.

I väster avskiljer ett spjalstaket i metall gradängerna från skärningen för cykelbanan. Detta för att släppa ned mer ljus till denna i stället för en sluten mur.



Skala 1:50

KULTURLOKLER I SAMVERKAN MED EVENEMANGPLATSEN

Byggnaden är inrymd under terrasseringen och inomhusgatan. Den har framföriggande evenemangsplatsen som utescen. Kulturhuset har tre våningar, +2, +5,3 och 8,7 - nivåerna. I dess västra och södra delar är den inre takhöjden två våningar hög för större utställningar.

Även mindre tavelutställningar kan hållas i kulturlokalerna då ljuset från fönsterkuporna kommer ifrån norr. De utgör samtidigt stöd för sittande på sidorna. Fönstren är talrika så ljuset sprids jämnt i byggnaden. Särskilt okrossbara glas sitter i stadiga metallbågar. Fönstren har plåtfalser direkt framför sig så åskådare inte uppehåller sig alldeles inpå dem. Fönsterkuporna är två gradängar höga och dimensionerade så att de passar in i gradängssystemet. De utgör samtidigt stödpunkter för sittande på sidorna.

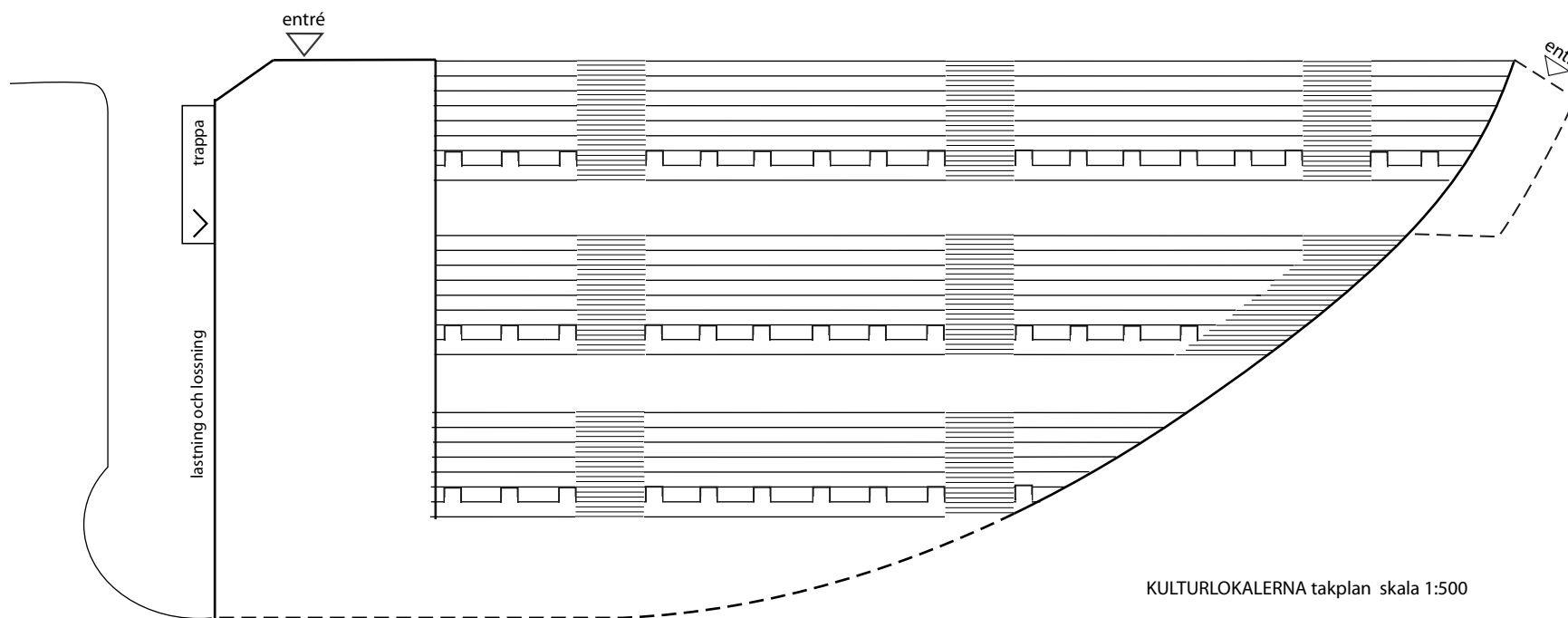
I bottenvåningen finns loger inrymda. I de övre planen ligger utställningslokaler och kontorsrum. De lägre kilformade utrymmena hyser förvaring och teknisk utrustning.

Rekvisita och scenmöbler hämtas från förråd i byggnadens utställningshall på västra sidan. Kulisser till scenen (fästs i fackverk i scentaket) och utställningsskärmar för konstnärer förvaras också där. Inlastningsdörrar finns på gaveln mot Sjöbergsplan.

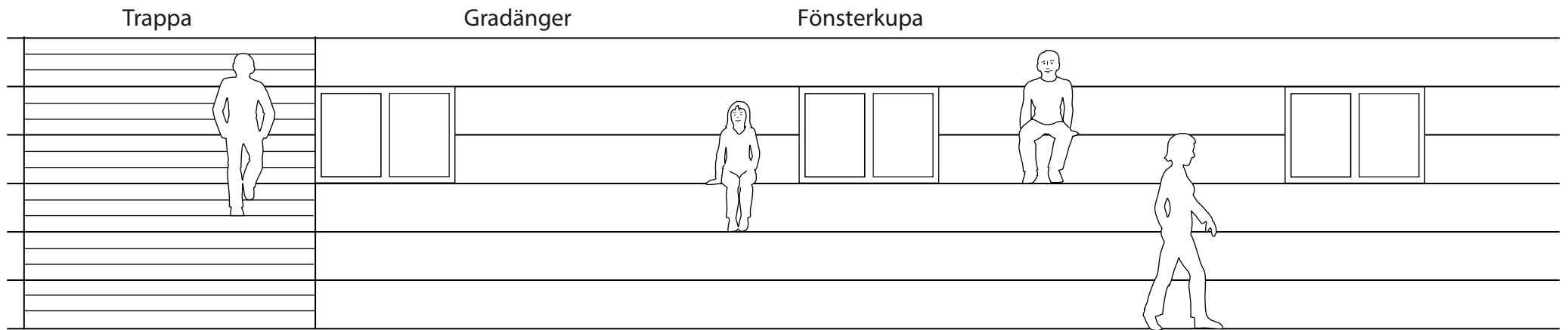
Entréer till kulturhuset är belägna under inomhusgatan och trafikbron. Hela byggnaden har ett stomsystem för såväl sitt tak som gradängssystemet ovanpå. Vertikala rörstammar, ventilation och pelarsystem delar in byggnaden sektionvis men lämnar ändå flexibilitet för ändringar av lösa mellanväggar. Hissar finns förstås i byggnaden. Om större förråd erfordras finns möjlighet att addera källarutrymme till byggnaden.

Byggnaden har en total golvyta av 4500 kvm, alla tre våningsplanen inräknade.

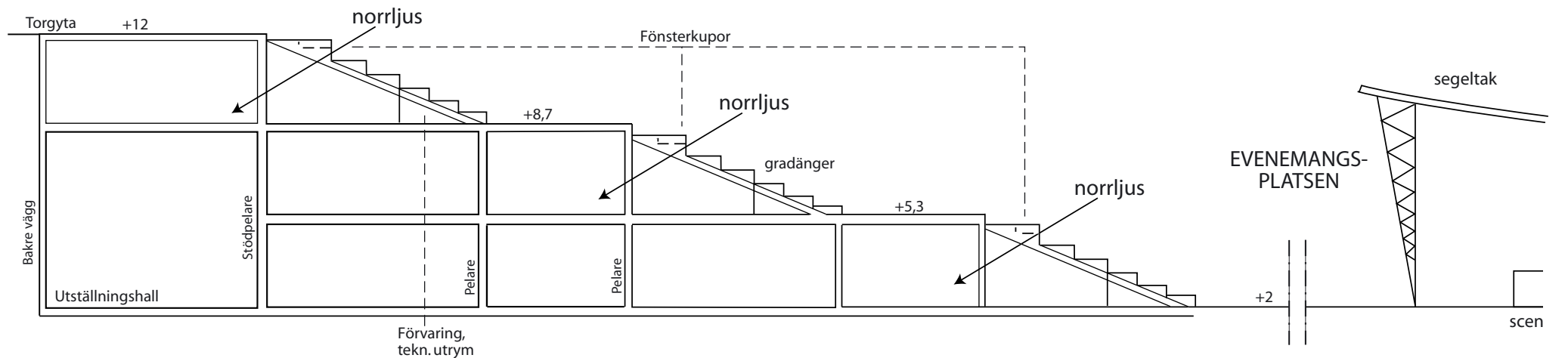
Den är avsedd för såväl inomhusarrangemang som att den assisterar vid evenemang och utställningar på platsen framför. Kulturlokalerna och aulan kan samarbeta med Stadsmuseét.



KULTURLOKALERNA takplan skala 1:500



FASADDETALJ KULTURLOKALERNA skala 1:50



TVÄRSEKTION KULTURLOKALERNA skala 1:200

KARL JOHANS TORG

Detta blir *huvudtorget* i det nya Slussenområdet. Det ges både representativa och rekreativa funktioner genom sitt läge med vidsträckt utsikt över Gamla Stan och vattnen omkring.

Detta torg är det största och mest centrala. Det bör lämnas som en fri yta för utsiktens och representationens skull. (Detta är inget salutorg, den funktionen har intilliggande Ryssgården.)

Ett antal fasta bänkar riktade ut mot torgytan (närperspektivet) och den vida utblicken över Gamla Stan och vattenytorna (fjärrperspektivet) placeras under de formklippa träden, vilket ger rumskänsla: skogsbrynseffekten som kantar torget i söder och öster. Ett fokus ställs litet sidoordnat på torgytan, Karl Johan-statyn (riktad mot Gamla Stan, historiskt riktigt) på nordostsidan.

Hela torgytan bör beläggas med betongplattor för rörelsehämmades skull. Ytan bör dock läggas i ett nyanserat abstrakt mönster så att man undviker monoton. Smågatsten bör endast användas till bårder och särskilt viktiga optiska ledlinjer.

En kraftfull ljusarmatur omger torgytan, samordnad med trädplanteringen och sittplatserna. Därigenom blir torget i mörkret inget tillhåll. När träd-kronorna vuxit till sig kan belysningen kompletteras med ljusarrangemang underifrån. Dessutom är det väsentligt att de södervända fasaderna i Gamla Stan blir *ljussatta* av en belysningsmästare.

Naturligtvis hör även de sekundära sittplatserna och de lösa möblerna för uteserveringar, hemma på torgen. De bör dock ställas främst utmed fasaderna på de nya byggnaderna i anslutning till inomhusserveringar. Deras närmare placeringar hör ihop med senare lokaldispositioner. Torgytan ligger på nivå +12, samma som Ryssgården.

KATARINAPLATSEN

är en ledig beteckning enligt "Stockholms gatunamn". Det är ett naturligt namn på platsen runt Katarinahissen.

På Katarinaplatsen möts horisontella och vertikala kommunikationer. Därför är en stor del av cykelparkeringen förlagd hit i två fält. Separat rulltrappa med hiss finns på platsen. På östra sidan ligger entréer till galleria/biblioteksfilial med hissar och rulltrappor till buss- och färjeterminalen och stora hallen mot tunnelbanan. Man går direkt in genom dessa entréer till kaféserveringarna med utsikten över Strömmen i samma plan som Katarinaplatsen. Handikapparkering finns också här.

SÖDERMALMSTORG

Detta är det lilla informella torget med lugn och ro, några pilträdd vid en liten *fontän* och ett par bänkar, placerade så att de inte skymmer siktlinjen från Götgatan mot Gamla Stan. En liten skulptur vid fontänen passar bra. Över torget passerar sakta bilar till det befintliga hotellet och cyklar till cykelbanan utmed inomhusgatan. Markbeläggningen bör vara lättframkomliga släta betongplattor i ett nyanserat mönster. Sekundärentré till aulan ligger här liksom befintlig restaurang, bostadsentréer och småbutiker i kvarteret Överkikaren. Cykelparkering förläggs utanför sekundärentén.

Entréer till inomhusgatan och vinterträdgården finns också här. Utblick mot Gamla Stan ligger i Götgatans förlängning där både stående och sittande ser över taket på vinterträdgården. Inomhusgatans anslutning mot torget döljer den sämre utblicken över T-banebron. Nya låga envåningsbyggnader avgränsar torget i norr och öster. (Inomhusgatan och aulan.)

Under Södermalmstorg som är högt beläget kan bli två parkeringsplan rymma ca 120 p-platser tillsammans (som i prisförslaget, även om det i detta fall blir litet väl långt in från leden.) Mellan pelarna under T-banan kan prövas enklare butiksutrymmen.

Den runda aulans fasad mot Karl Johans torg är 6 m hög, för att kunna ta upp gatulutningarna mellan Karl Johans torg (+12) och Södermalmstorg (+14). Takhöjderna på aulan och inomhusgatan motsvarar desamma som hos byggnaderna i början av förra seklet.

RYSSGÅRDEN

Detta viktiga befintliga torg med sina kopplingar till T-banan, Stadsmuseet och busshållplatser bevaras till nivå och utseende. Funktionerna är *torghandel, vil- och mötesplats* vid bänkarna och utanför T-banehallen. Torgets dekorativa beläggning av delvis svart smågatsten behålls trots att det inte passar helt väl för rörelsehämmade.

Torget utblickar över Strömmen finns kvar förstås. På torgets östra sida tillkommer en mindre glasad paviljong för rulltrappor och hiss till nedre etagens butiker och gångsystem. Kan ev. kombineras med kiosk och/eller toaletter. (Någonstans måste de senare få finnas!) Cykelparkering förläggs utanför T-baneentrén

I torgets nordöstra hörn passar en *skulpturgrupp* väl in. Liten rondell för bussar att vända på, finns också.

TRAFIKBRON

Förbindelsen mellan Söder och Gamla Stan - Norrmalm är ju den viktigaste. Samtidigt bör brobredden hållas måttlig. Fyra körfält räcker om man accepterar blandtrafik mellan bussar och övriga fordon. Trots allt minskar ju biltrafiken där och om Österleden kommer blir minskningen avsevärd. För att ytterligare minska brobredden föreslås här gång- och cykelbana enbart på brons östra sida med utsikt över Saltsjön.

Breddad gång- och cykelbana passar här med vardera 3-3½ m bredd. En gångbana på brons västra sida skulle medföra två onödiga plankorsningar, en vid trafikrampen och en vid Slussplan och dessutom öka brobredden.

Brofästet på Gamla Stan-sidan ligger på +4 (befintlig nivå) medan bron höjer sig något till +6 över Karl Johan-slussen och går sedan *horisontellt* över på södersidan. Därigenom erhålls möjligheten för gående och servicefordon att passera bron planskilt på kajnivå (+2) på sydsidan. Fri höjd under bron blir alltså 3 m (lägsta höjd för sopfordon). På detta sätt kan gående, cyklande och servicefordon till offentliga tillställningar och skötsel av Karl Johan-slussen erhållas. (Åtkomlighet på den 10 m breda kajremsan mellan Karl Johan-slussen och den nya avbördningskanalen norr därom sker via den lilla icke-öppningsbara kajbron över Nils Ericson-slussen och in under trafikbron framme vid Karl Johan-slussens utlopp i Saltsjön.)

Vill man ha *bågformad trafikbro* går det också. Detta innebär att plushöjden på södersidans landfäste sänks ett par meter. Trafikrampens lutning blir då något brantare men rampen kan ändå hållas i samma läge. Plushöjden på anslutningen till Stadsgårdsleden behöver inte ändras.

Entrén under bron till evenemangsplatsen och den norra delen av den halvcirkelformade gången i kajplanet behöver då sänkas med två meter till +0 vilket går, men kräver vattentätt betongtråg som i bussterminalens nedre plan. Detta fungerar utan planändring.

En bullerskärm i form av ett 1½ m högt glasparti täcker brons västra sida.

TRAFIKPLATSEN MED RONDELLEN

Denna utgör tillsammans med trafikrampen en större vävning av körtrafiken som möjliggör förutom anknötning mellan Stadsgårdsleden och Skeppsbroleden även förening mellan dessa och Södermalms lokala trafiknät. Detta förutsätter stark belysning och en tydlig skyltning. Kryss- (box-) markering målas i rondellens södra korsningsfil med Stadsgårdsledens norra körfält.

CIRKULÄRA TRAFIKRAMPEN

Är till för att förbinda den högre torgnivån (+12) med den lägre bronivån (+6). Den har *fyra körfält* för dubbelriktad fordonstrafik. Denna är av blandtyp så att bussar och bilar får samsas om utrymmet. Lutningen är ungefär 1:30. Längst in i snurran ligger gång- och cykelbanor, båda 3 m breda. Cykelbanan är försedd med minigupp för att dämpa hastigheten. Hela rampen ligger öppen i ljuset för att göra den trivsamt. Den sammanbinder alltså torgnivån på +12 med bronivån på +6 (+4 i alternativet). Den senare går horisontellt över Karl Johan-slussen för att sjunka ett par meter mot brofästet i Gamla Stan. Att få en välutvecklad ramp som tydligt exponerar sig mot Gamla Stan-sidan har ett stort egenvärde jämfört med om den ligger dold inuti en överbyggnad.

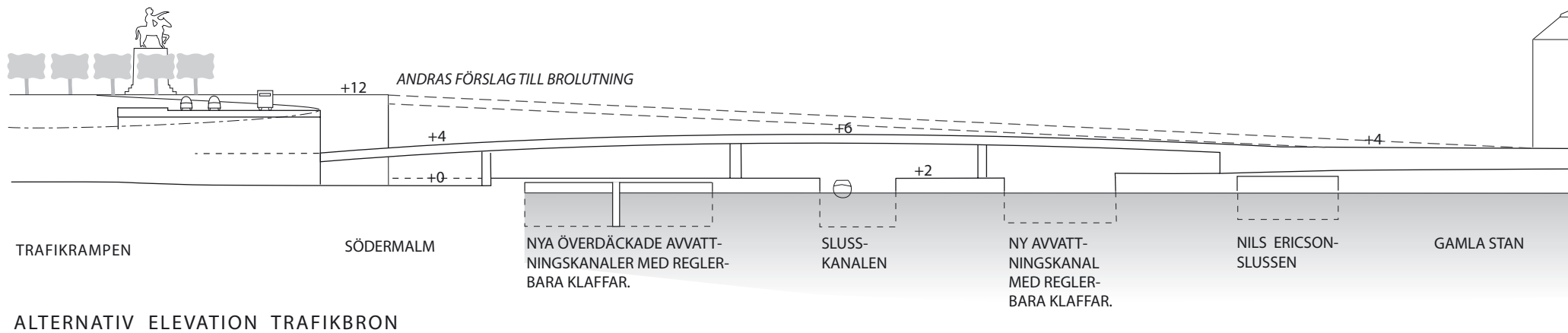
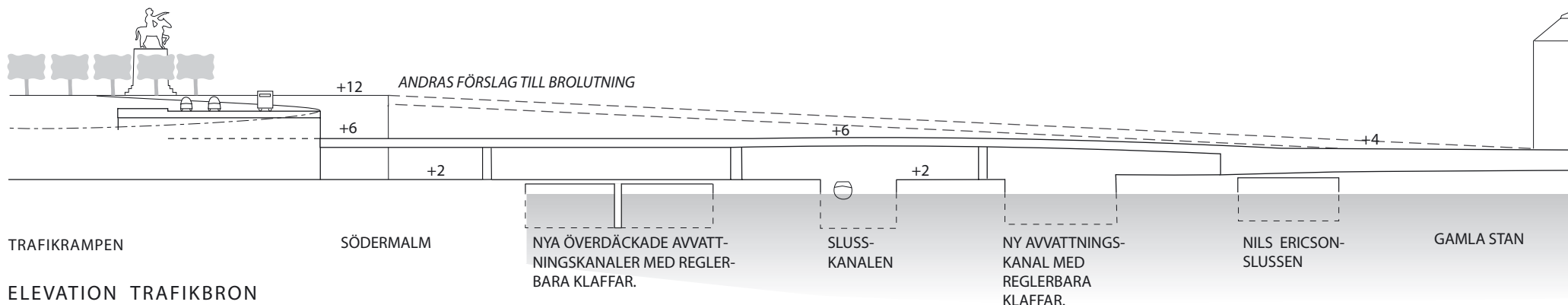
Under snurrans lutande plan kan *serveringar och småbutiker* placeras. Dessa är åtkomliga runtom från kajen vid Franska bukten, från den undre halvcirkelformade gången som leder från T-banepassagen till terminalen och småbutiker på cirkelns båda sidor.

I kajplanet kan under icke-butikstid den västra halvcirkelns gångbana låsas i ändarna. Strax intill ligger bussterminalen med ena nivån i kajplanet för påstigande, väntande passagerare som får fri utsikt över Strömmen, den andra en nivå under för avstigande från bussarna.

Trappor och branta gångramper förekommer ej inom de två primära gångstråken mellan Södermalm och Gamla Stan (för rörelsehindrades skull). Broöppningar mellan gång- och sjötrafiken förekommer inte heller.

GÅNGKOMMUNIKATIONER OCH BUTIKER I KAJPLANET

En samling av gångkontakter ligger kring den cirkulära rampens bottenvåning, som har butiker, inglasade biljettkontor och serveringar åt alla håll. Man *kan gå runt* hela cylinderformen i kajplanet. Detta är navet omkring vilket mycket av livet på Slussen rör sig. Det fungerar också som huvudentré till T-banan. Rulltrappor och hissar förbinder detta markplan med övre etager. I nära anslutning till denna gånghall ligger buss- och färjeterminalen med ingångar därifrån, liksom till gallerian ovanför den senare. Av estetiska och trygghets-skäl är hela gångutrymmet *strömlinjeformat* så att inga fickor eller skrymslen uppstår. Belysningen bör överallt i hallen, passagen och butikerna vara ganska stark. De senares mellanväggar är flyttbara tack vare pelarstommen.



BUSS- OCH FÄRJETERMINAL

Vid Stadsgården kan en *kombinerad terminal* för Nacka-Värmdö-bussarna och färjorna mötas. Genom att bussarna placeras åt det håll de skall åka slipper man dra in dem genom slussens trafikapparat och behöver inte korsa denna till Sjöbergsplan som man gör i dag. (Den senare behövs för bilparkering i stället!) Innanför Stadsgårdsleden intill KF-huset dras lokal tillfart och angöring till dessa. Därunder läggs utfarten för de avgående bussarna. Infarten för ankommande bussar går ned på norrsidan av leden.

Färjeterminalen är inrymd i bussterminalens markplan så att väntande på färjorna vid sämre väder inte skall behöva stå utomhus. Färjorna lägger till framför Franska Bukten för att inte påverkas av det utströmmande vattnet från de övertäckta kanalerna från Mälaren.

Om bussterminalen blir underdimensionerad på sikt (enligt Jan Inghe-Hagström maj 2005) eller överdimensionerad finns en inbyggd flexibilitet för detta. Om det förra blir fallet kan den expandera österut, om det senare inträffar kan vissa zoner av terminalen upplåtas för butiksverksamhet. I båda motstående fallen häröver behöver detta inte alls leda till en flera gånger omkastad fysisk planering utan är mer frågan om fastighetsteknik och lättare ombyggnad. Det värdefullaste med bussterminalen är att väntande passagerare för avgående bussar inte skyms av dessa utan ser direkt ut över Strömmen.

Detta är den överlägset bästa lösningen för buss och färjepassagerarna, där de får fri sikt utöver Strömmen utan mörker, trafikbuller och skymmande bussar. Det är synnerligen viktigt att lägga bussarna i två plan, ett för avgående trafik med väntande passagerare i en ljus terminalhall, ett för ankommande bussar inunder där anländande passagerare via rulltrappor och hissar direkt når markplanet och passagen genom entréhallen till T-banan.

GALLERIA/ BIBLIOTEKSFILIAL

Galleribyggningen i två plan är tämligen indifferent och kan användas för affärsverksamhet eller kulturell/allmännyttigt ändamål. Dess viktiga burspråk för allmänhetens utsiktscaféer finns alltid.

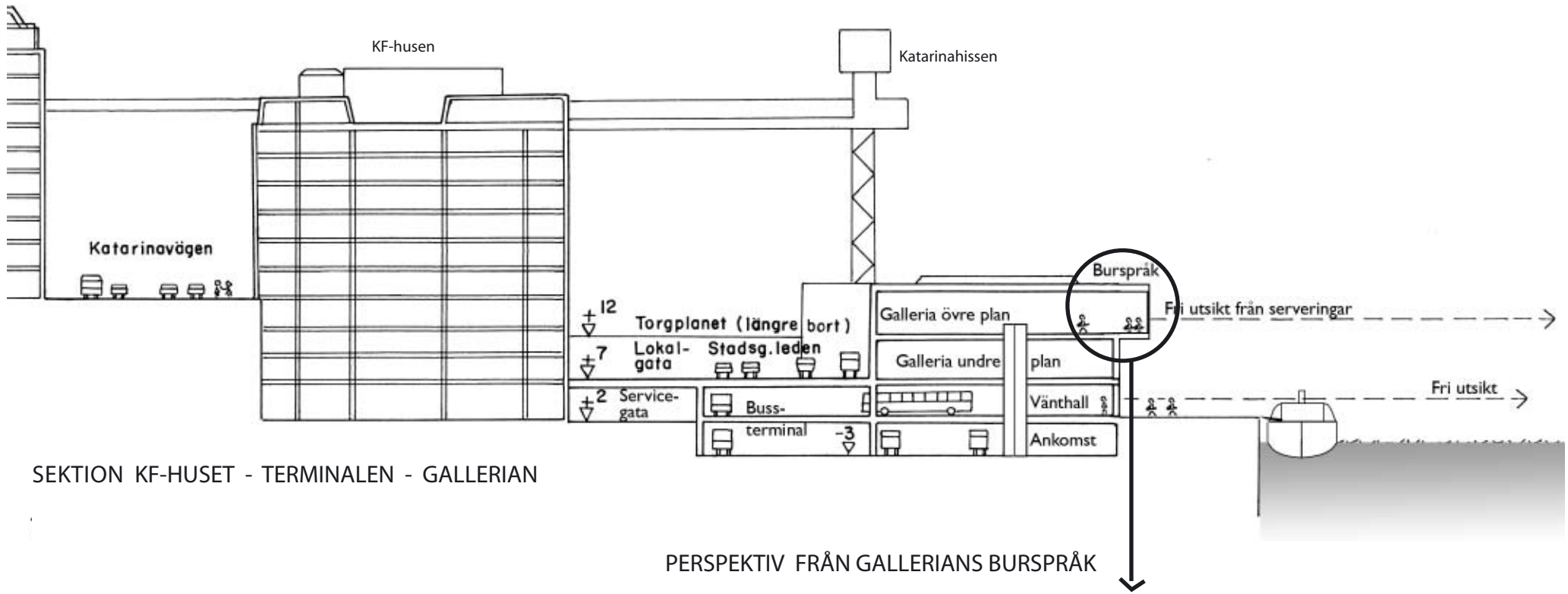
En sådan i måttlig höjd kan placeras på norra delen av bussterminalens tak med utblick över Strömmen. Dess kommunikationssystem med terminalen under blir rulltrappor och hissar i samma planläge som för terminalen. När gallerian är stängd tillslutes rulltrappor och hissar dit. Då är bara buss- och färjeterminalen i nedersta planen öppen. På sydsidan av denna galleria ligger den förhöjda Stadsgårdsleden. Gallerians begränsade höjd och horisontella utsträckning balanserar väl mot KF-husets vertikala fasadindelning. En stor bekväm fördel för busstrafikanterna är att kunna handla direkt i gallerian innan de åker hem med bussen inunder.

Tre större serveringar i översta planets burspråk medför att folk kan sitta där och njuta av utblicken. Genom att lägga leden bakom (söder om) gallerian slipper man leden med bilarna mellan galleribesökarna och vattenutblicken. Entré till gallerian finns dels från torgplanet (+12), dels från terminalhallen (+2) med rulltrappor, trappor och hissar. Mellanplanet utnyttjas helt till försäljning och har bara spaltvis utblick över Strömmen för flexibla mellanväggar.

Alternativ till galleria:

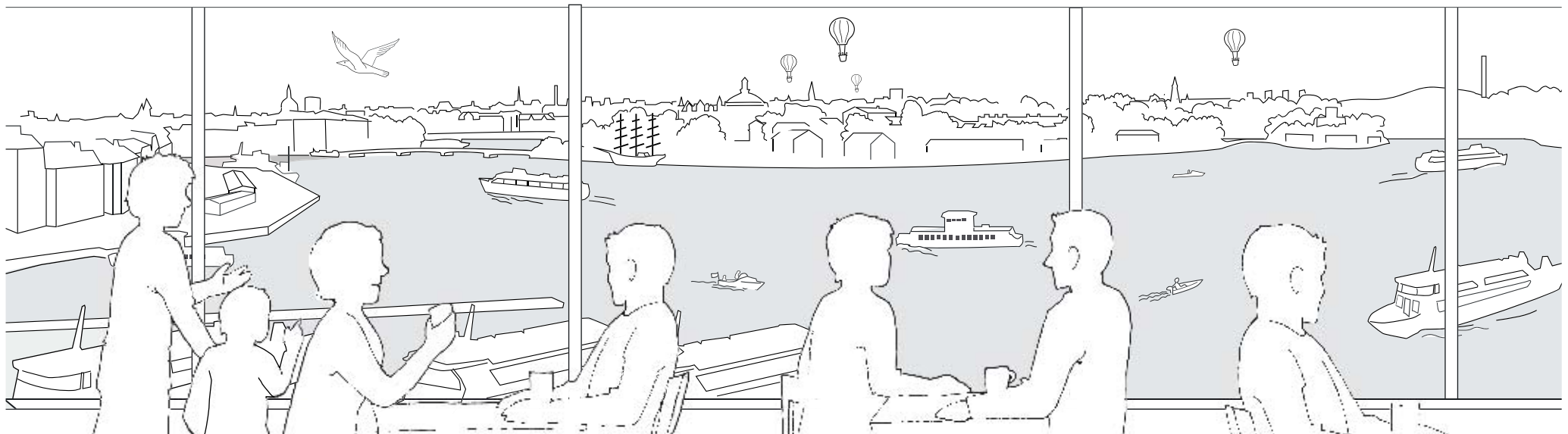
En stor biblioteksfilial för hela Södermalm och söderort kan få ett idealiskt läge just där kollektivtrafiken möts. De två övre planen räcker normalt för detta ändamål, men om så behövs kan ett tredje plan tillfogas då stadssilhuetten inte är känslig här.

En rulltrappa räcker i de översta planen. I bottenplanet finns tre rulltrappor kvar för busstrafiken. Naturligtvis finns butikerna kvar i kajplanet runt cirkelrampen och i passagen till T-banan.



SEKTION KF-HUSET - TERMINALEN - GALLERIAN

PERSPEKTIV FRÅN GALLERIANS BURSPRÅK



VINTERTRÄDGÅRDEN

Här föreslås parkeringen överdäckad av ett terrassplan med en 3000 kvm stor vinterträdgård. Denna inglasade vinterträdgård (utom den slutna bullerskyddande väggen mot T-banan) har ett pelarsystem på 7½ x 7½ m, anpassat efter parkeringen under. Taket till vinterträdgården kan i möjligaste mån vara uppglasat med stora lanterniner liknande ett industritak. Det vore en svåröverskattad fördel om man kunde se molnen och stjärnorna genom detta! Det kan bli ett unikt ställe för nöjes- och kulturlivet, i hjärtat av Stockholm med nära kontakter med kollektivtrafiken. Storslagen utsikt över Söderström och Gamla Stan erhålles också. Från Södermalmstorg kan man fortfarande ha utblicken över glastaket då hallens golv ligger på +7 och torget på +13½ - +14½ m. Stående på torget har en horisontnivå på drygt +15 m (sittande +14½ m) och glastaket behöver bara ligga på +12 m. Dimensionerande höjd i garaget betingas av passage för varubilar. Detta innebär att takhöjden även passar för extra bussuppställning (ej ledbussar).

Vinterträdgården kan hyras ut till större offentliga och privata fester, liksom utgöra en knutpunkt för kulturliv och konferenser. Passar även som danspalats, då behovet av sådant nuförtiden är stort för olika åldrar. Det inre av vinterträdgården kan organiseras ganska flexibelt med flyttbara mellanväggar.

Två skilda entréer från Södermalmstorg behövs, vilka kan läggas med rampar, trappor och hissar på gavlarna av den nya inomhusgatan och befintliga hotellet.

Reservutgångar bör ligga på vinterträdgårdens norrsida med trappor mot remsan mellan trafikleden och parkeringen. Glasytorna bör vara av ljudisolerande 3-glastyp, såsom i hotellet. Vinterträdgården bör utsmyckas med riklig växtlighet av subtropiska växter. Väggen mot T-banan är massiv och bullerskyddande.

På ett par ställen i pelarhallen avbäres mittpelare så att kvadratiska fria ytor 15x15 m för scener kan ordnas. Pelarstommen utförs i stål, kringgjuten av betong som brandskydd både i parkeringsplanet och i vinterträdgården.

Detta är det enda ställe, det bortglömda läget på hotellets norrsida, som skulle kunna härbärgera en stor samlad inomhusyta för kultur- och nöjesliv inom Slussenområdet. Det kan vara värdefullt att ta vara på denna möjlighet.

SJÖBERGSPLAN

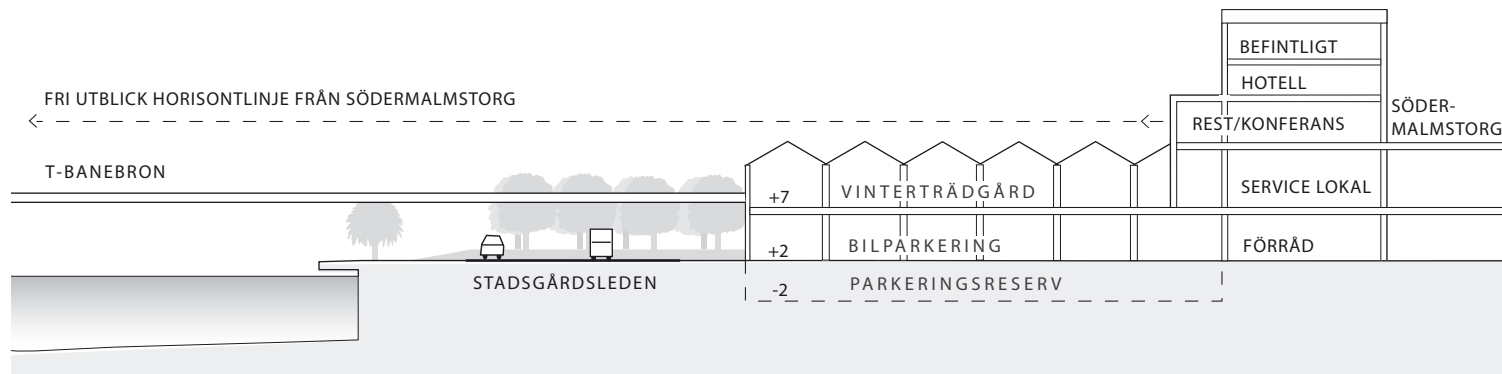
Öster om T-banan rustas den lilla parken upp med nya snabbväxande träd (kanske pil), som skyler T-banebron bättre och står sig längre än de pyramidpopplar som finns där i dag. Ytan planteras i övrigt upp till en liten strandpark. Slussparken kan omsluta ett ellipsformat grönt rum, som innehåller en abstrakt skulptur. Intill ligger trappor och hissar från inomhusgatan. Väster om T-banebron passar en *bilparkering* in som rymmer ca 90 bilar och 10 motorcyklar på den överblivna bussplanen för Nacka-Värmdötrafiken. Dimensioneringen av pelarsystemet 7½ x 7½ m rymmer även mindre lastbilar och limousiner. Dessutom hör en infart för varutransporter till butiker och annan service, liksom för vinterträdgården ovanför. (En rad av p-platser ryms under hotellets suterrängplan, där utrymmet i dag upptas i den yttre delen av bussparkeringen. Innanför detta återstår då ett utrymme som kan nyttjas till lagerlokal. Detta kajplan ägs i dag inte av hotellet.) Vid behov kan ett garageplan läggas under markparkeringen med ytterligare 80 platser.

EKONOMI

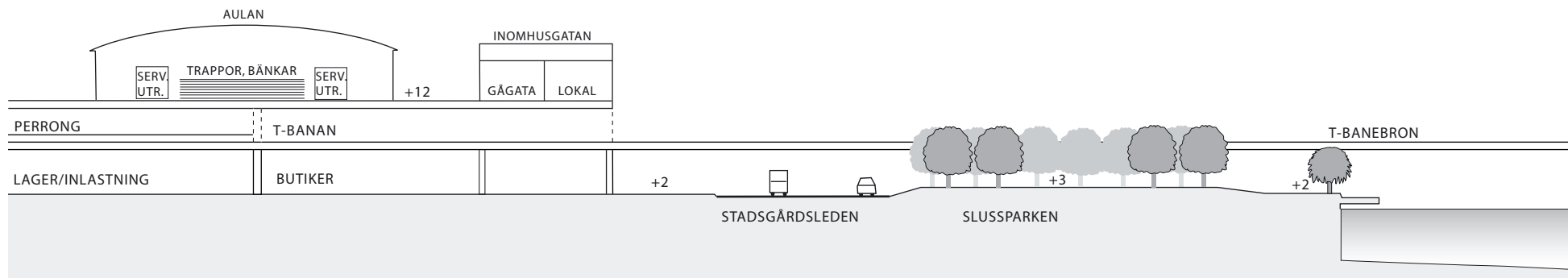
Arealuppskattningar som underlag för intäkts- och kostnadsbedömning

Plan	Trafikområde	Torg och gångytor	Kommers. ytor	SL lokaler	Vattenanläggning	Parkering	Lager o. inlastning	Övriga lokaler
Torgplan	8.000	14.800	8.000	1.600	100			
Mellanplan	7.100	7.200	19.200*			3.500 ^y		
Kajplan med terminal	9.500	23.900	23.400**	900	7.000	3.400 ^{yy} alt. 6.000	1.500	
Terminal nedre plan	5.100	1.300						
Byggnader, torg och kajplan								3.000
			*inkl. nedre gall.plan, inomhusgatan och förråd			^y Under Södermalms-torg		
			**inkl. kulturhus			^{yy} Under vinterträdgård extra plan		
Summa:	29.700	47.200	50.600	2.500	7.100	6.900 alt 9.500	1.500	3.000

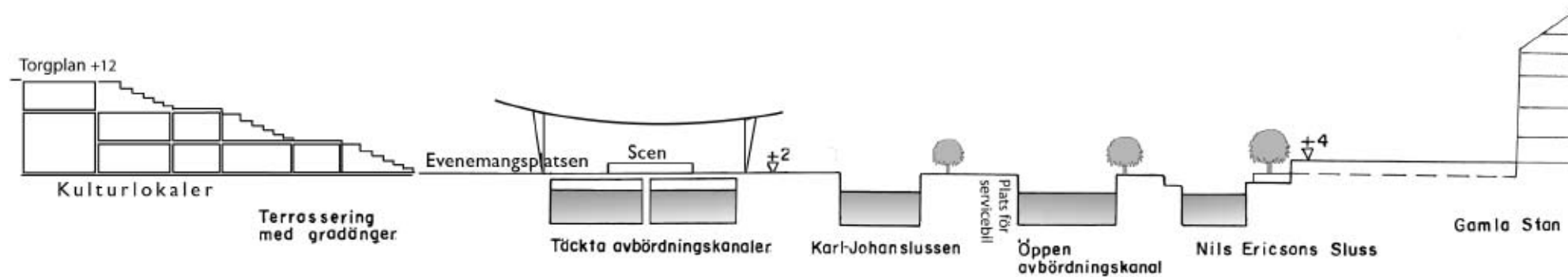
Uppgivna siffror utgör beräkningar på det avbildade förslaget. Om ett extra galleriplan avsevärt kan förbättra förslagets totalekonomi och inte stör miljön, tillkommer 4.700 kvm affärsyta.



SEKTION vinterträdgården



SEKTION ny bebyggelse Sjöbergsgatan



SEKTION genom slusskanalerna

CYKELTRAFIKEN

Cykeltrafiken mellan Söder och Gamla Stan går dels längs cirkulära trafikrampen (lutning 1:30) och över cykelbanan på trafikbron. Dessutom sker cykelåkning på cykelbanan som går utmed inomhusgatan. Rödljus för cyklister står vid cykelinfarten från Hornsgatan över Södermalmstorg. Detta för att cyklister ska slippa köra över torget och vända tillbaka när grinden till cykelbanan är tillfälligt stängd. Istället kör cyklister från Hornsgatan då direkt till cirkulära rampens cykelbana.

Cykelbanan utmed inomhusgatan är 5 m bred för att lastfordon skall kunna passera stillastående bilar. Den är naturligtvis enkelriktad söderut för fordon och dubbelriktad för cyklister under icke-lossningstid.

Även utmed gång- och cykelstråket norr om Stadsgårdsleden i väster och utmed Stadsgårdskajen cyklar man.

ATT FÖREBYGGA CYKELOLYCKOR

I cirkulära trafikrampen är lutningen av cykelbanan så låg som 1:30 (jämfört med "Nya Slussens" 1:17.)

Över trafikbron som går horisontellt finns ingen lutning. I cykelrampen utmed inomhusgatan är lutningen som mest 1:20 och har små minigupp för att minska hastigheten mellan Södermalmstorg och det 90 m långa horisontella partiet sedan lutar rampen 1:20 igen 1,5 m till Munkbroleden. Där gång- och cykelbana går parallellt skiljs dessa banor åt av ett räcke.

CYKELPARKERING

Denna är så omfattande att den inte inverkar i inte oväsentlig grad på stadsbilden i det utsiktscänliga Slussenområdet. Därför bör den inpassas så smidigt som möjligt i miljön. Där sikten är viktig förekommer inga skaltak. Ett flertal "mindre" cykelparkeringar rymmande ett par hundra cyklar var är därför utplacerade intill T-banenedgångar:

1. utanför T-banebyggnadens östra vägg 160 cykelplatser (cp) med skaltak
2. på Ryssgården 120 + 200 cp utan tak
3. på Södermalmstorg 160 + 160 cp utan tak
4. under cykelrampen på evenemangsplatsen 160 cp med skaltak
5. under trafikbron 180 cp utan tak + cykelservice
6. under Katarinahissen 200 cp utan tak
7. i tvärbanans garage 130 cp.

Därutöver finns den största cykelparkeringen i en båge utmed trafikrampen 520 cp med skaltak.

Summa 1990 cp. Erforderligt enligt trafikunderlaget 1850 cp.

Att förlägga cykelparkering till kajplanet intill buss- och färjeterminalen är olämpligt dels därför att dessa skulle skymma utsikten mot vattnet och färjorna, dels för att kajen inte ska belamras med cyklar när den ska vara öppen för utryckningsfordon, taxi, passagerare och förbifart av cyklister. Istället får cyklisterna parkera på övre torgplanet och ta hissar och rulltrappor till buss- och färjeterminalen.

VÄXTLIGHET

På det nya Karl Johans torg passar *formklippta stadsträd*, förslagsvis silverlind, som inte droppar. Dessa bildar geometriska, strikta rader som inramning åt torgrummet. Under trädkronorna har man givetvis fri sikt. Färgrikare växtlighet i låga generösa *blomsterkar* av Stockholmsmodellen kan passa in på de offentliga platserna i Slussenområdet under sommarhalvåret. I terrasseringen ned mot kajplanen passar mindre *blomsterurnor* på mellanplanen.

På kajerna utmed kanalerna, framför cirkulära trafikrampen och förbi Sjöbergsplan och till T-banebron placeras i små grupper pilträäd med luckor emellan, för utsiktens skull. Vid slussningar skall båtar glida förbi hängande pilträäd på bägge sidor.

På Sjöbergsplan föreslås en tätväxande ny trädplantering (skylande en del av T-banebron) innesluta ett ovallt *avstressande parkrum*. En liten skyddad plats i det vida stadsrummet.

I de offentliga passagerna och platsbildningarna under torgnivån bör stor omsorg läggas ned på tåliga inomhusväxter. De behöver inte stort utrymme och bör bara placeras där de inte hindrar gångströmmen eller renhållningen

SAMMANFATTNING

Det här förslaget innehåller förutom nya idéer, *en integrerad kombination* av Slussens bevarande- och nybyggnads alternativ. Delar av detta förslag är anpassbara till dessa, bl a. inomhusgatan och aulan.

Funktionella verbala motiveringar till utformningar som i detaljer skulle bli alldeles för omfattande och svårlästa i ritningar och perspektiv ersätter dessa i viss mån. Endast de viktigaste av dessa är medtagna.

Förslaget härrör dels från egna ingående besiktningar av området, dels från av undertecknad gjorda utredningar på eget initiativ, vilka skickades till borgarrådet och stadsbyggnadskontoret i januari 2005. Fick ett bra erkännande för dessa. Utredningarna bestod av:

1. "Systematiserad gånganalys".
2. "Intervjuundersökning med tjänstemän i praktisk verksamhet i Slussenområdet".

Rent konkret dras en måttligt bred 4-flig **horisontell trafikbro** (eller svagt bågformad) mellan Gamla Stan och Söder.

Cirkulär öppen ramp för fordons-, gång- och cykeltrafik förbinder bronivån mjukt med torgplanet. **Rondell** väver ihop leder och Söders gator. Det runda formspråket får i en modern version sin avgörande betydelse för lösandet av Slussens trafikproblem. Ett avtryck efter klöverbladen således.

Inbyggd, klimatskyddad inomhusgata för enbart flanerande gångtrafik och vistelse dras i en svag båge över vattenytorna som rinner mellan Mälaren och Saltsjön. Kanalerna exponeras inte helt, för att behålla en känsla av näs täcks det bredaste vattenutsläppet av **evenemangsplatsen**, en mångsidigt användbar yta i samma nivå som kajplanet. Detta lämnas fritt för gång- och cykeltrafiken. **Kulturlokaler** som samverkar med evenemangsplatsen ligger under åskådargradängerna.

De två broarna är fasta och behöver inga broöppningar.

En differentierad användning av torgytorna föreslås, där varje torg får sin egen huvudfunktion och karaktär. Vistelse i ljuset betonas till skillnad mot den svårorienterade och stressande situation som dagens gångtrafikanter möter.

Vinterträdgård ett slags inomhustorg för offentliga och privata evenemang, läggs norr om befintligt hotell mellan Södermalmstorg och Stadsgårdsleden.

En indragen Stadsgårdsled läggs bakom en **galleria/biblioteksfilial** som får direkt utblick över Strömmen. Under detta ligger **nya buss- och färjeterminalen**, som är flexibelt disponibel för större eller mindre antal busslinjer.

Slussens nya byggnader och övriga artefakter är mer intressanta som förmedlare av insyn och utblick än som egna gestalter. Till grund för detta har jag dels min kvalitativa intervjuundersökning med tio tjänstemän i aktiv tjänst inom olika yrken runt Slussen (hösten 2004), dels rikliga egna observationer vid olika tider av dygnet i Slussenområdet. Därav kommer namnet på mitt reviderade förslag "Utblick Slussen".

Avsaknaden av dessa insyns- och utblicksegenskaper kännetecknar dagens Slussen, särskilt i de undre gångsystemen enligt de intervjuade. Detta inverkar i hög grad till social otrygghet och vandalism. Slussens nya infrastruktur borde helt undvika sådana gångsystem.

Samtliga föreslagna nya byggnader är särskilt utformade för utblickar och insyn. Detta gäller såväl inomhusgatan, aulan, vinterträdgården som gallerian/biblioteksfilialen med buss- och färjeterminal. Det är primära förutsättningar för bättre tillvaratagande av platsens stora utsiktsvärden och löser nuvarande sociala trygghetsproblem. I denna anda föreslås även de nya inbyggda passagerna bli så uppglasade och belysta som möjligt. Byggnadernas höjd är låg för att inte kasta onödiga slagskuggor över de offentliga platserna.

Orienterbarheten för de olika trafikslagen är ett annat viktigt område, ansåg de intervjuade. Den borde starkt förbättras i den nya planeringen. Förenklingar i trafikföringen och mer sammanhängande trafikstråk menade man i intervjuundersökningen behövdes.

Vattenutsläppets reglerbara kapacitet från Mälaren har i detta förslag mer än fördubblats i förhållande till den i tävlingsprogrammet anvisade 60-procentiga ökningen.

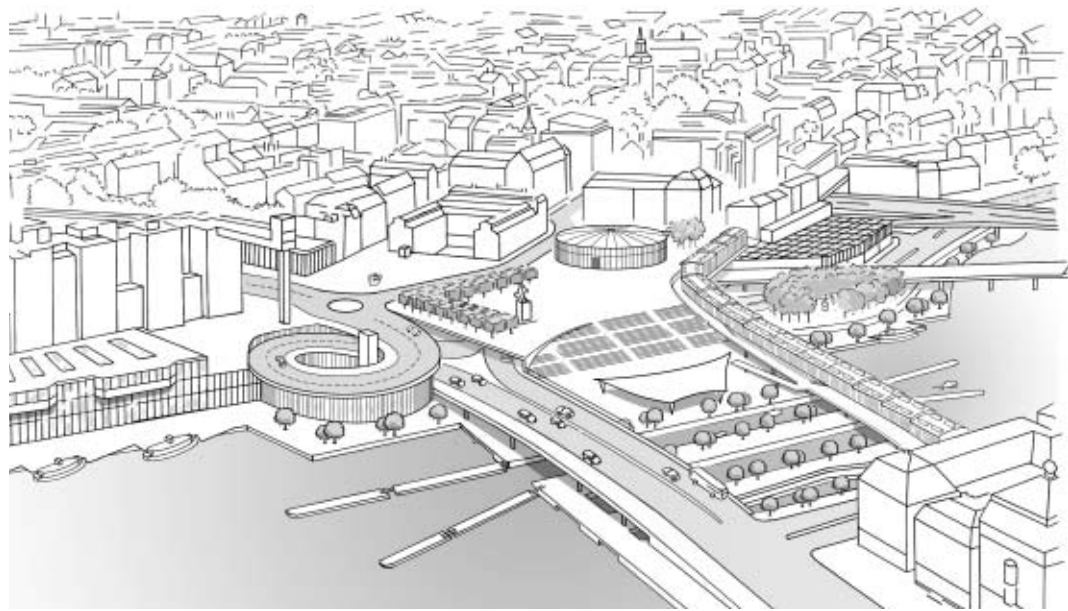
Mitt Slussenprojekt har utvecklats etappvis från 2005 till 2008.

I tidigare skeden hette det "Slussen på 2000 talet", senare omdöpt till "**Utblick Slussen**".

Samråd i vissa trafikfrågor har skett med arkitekt Björn Bränngård och Eie Herlitz.

Välkommen att kontakta mig för en dialog på telefon.

Vänliga hälsningar
Ulf Christerson
Tel: 08/ 668 40 80



GAMLA STAN-SIDAN AV SLUSSEN

Enligt många besökare från Slussens närområde vilka var på min utställning i aug. 07, finns det både krav och stora fördelar med att befria södra delen av Gamla Stan från genomgående körtrafik. Detta kan göras på tre sätt:

1. Att radikalt slopa fordonstrafiken på Munkbroleden åtminstone från Kornhamnstorg och låta all genomgående körtrafik gå över Skeppsbron.
2. Att dra in biltrafiken på Munkbrons södra del och enbart låta busstrafiken gå där. Kanske kan ytterligare någon busslinje flyttas över från Skeppsbron till Munkbron.
3. Att förlägga den södra delen av Munkbroleden i tunnel under nuvarande gatusträckning. Hela sträckan från Kornhamnstorgs nordvästra del till hörnet av Skeppsbron blir då obruten gångyta mellan kajen och gränderna. Begränsad framkörning till dessa tillåts. Därigenom får alltså Slussenområdet fordonsfria gångytor till kvarteren i Gamla Stan.

Två nedfarter till tunneln behövs: den ena söder om T-banegången vid Mälartorget i rak skärning, den andra i en ögla under Skeppsbrons körfält. Utrymmen finns när färjeterminalen flyttas till Stadsgården, men kajen behöver breddas något just där.

Genom att utnyttja den befintliga lutningen på Skeppsbrons södra del kan man tjäna 2 meter i nivåupptagning för tunnel under denna. Tunneln görs fyrfilig och byggs i vattentätt betongtråg. Trågets botten följer marklutningen, som lägst vid nordvästra hörnet av Kornhamnstorg och som högst vid korsningen under Skeppsbron. Den övertäckta sträckan är begränsad, ca 250 meter. T-banan berörs inte alls. Busshållplatsen vid Kornhamnstorg bortfaller men hållplatser vid Mälartorget och Skeppsbron bibehålls. En av fördelarna med södra delen av Munkbroleden i tunnel är att där den passerar husen vid Slussplan behöver man bara gå ned en bit (-1,5) jämfört med den djupare (-4) schakten utmed Kornhamnstorg. Dessutom håller sig schakten 10 meter från husliv.

På utrymmet Slussplan kan i stället för biltrafik läggas södervända rekreationsytor. Dessa kopplas ihop med trappstegsterrasseringen över Nils Ericsons sluss. De får utblick över den nya tappningskanalen och Karl Johanslussen.

Kornhamnstorg befrias alltså från trafikbarriären Munkbroleden som i dag avskiljer kajpartiet från torgytan. Asfalten på körbanorna, även de små lokala, ersätts med gatsten och kantstenen tas bort för att göra torgytan enhetlig. Torgytan blir stor och för att förhindra monotoni bör den stensättas i geometriskt mönster med röd och grå smågatsten tillsammans med granithällar för rörelsehämmade. Lokala smala körbanor markeras enbart med små pollare. Detta restaurerade Kornhamnstorg kan lämpa sig för antikvarisk torghandel, förslagsvis varannan lördag under sommarhalvåret. (Torghandel med grönsaker och frukt finns tillräckligt av på andra ställen och behövs inte här.) En metallmodell av "Staden mellan broarna" skulle passa bra på Kornhamnstorg. En sådan modell som fokus på torget skulle skapa identitet åt detta och vägleda turister.

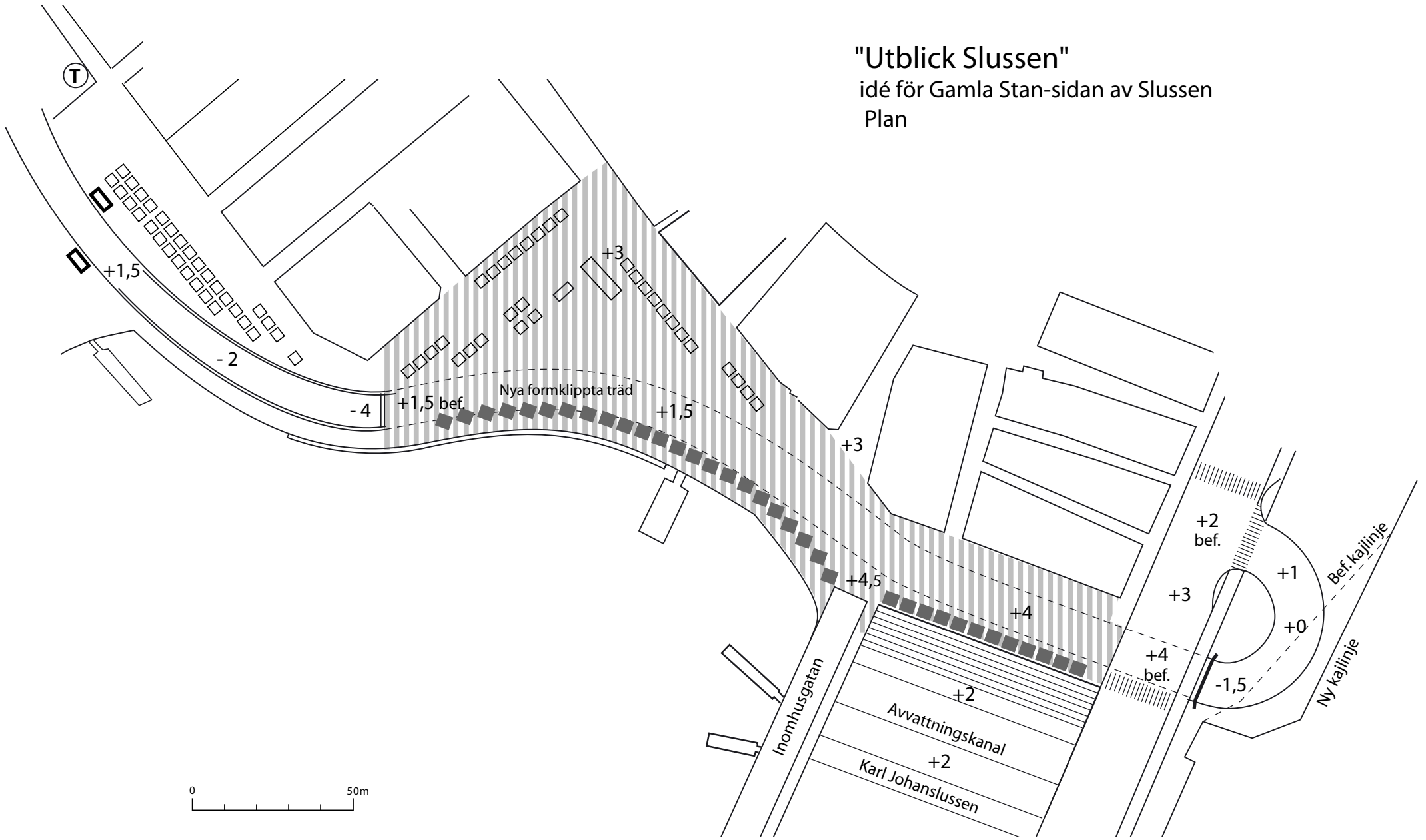
Den befintliga trädradens bänkar på inre torgdelen utmed uteserveringen står på +3,0 och sittande har horisontlinjen i nya träd Kronorna utmed kajpromenaden. Därför slipper man därifrån utblick över de föga intressanta broarna (T-banebron och Söderleden). I stället ser man Söders höjder ovanför träd Kronorna och vattenspegeln under dem.

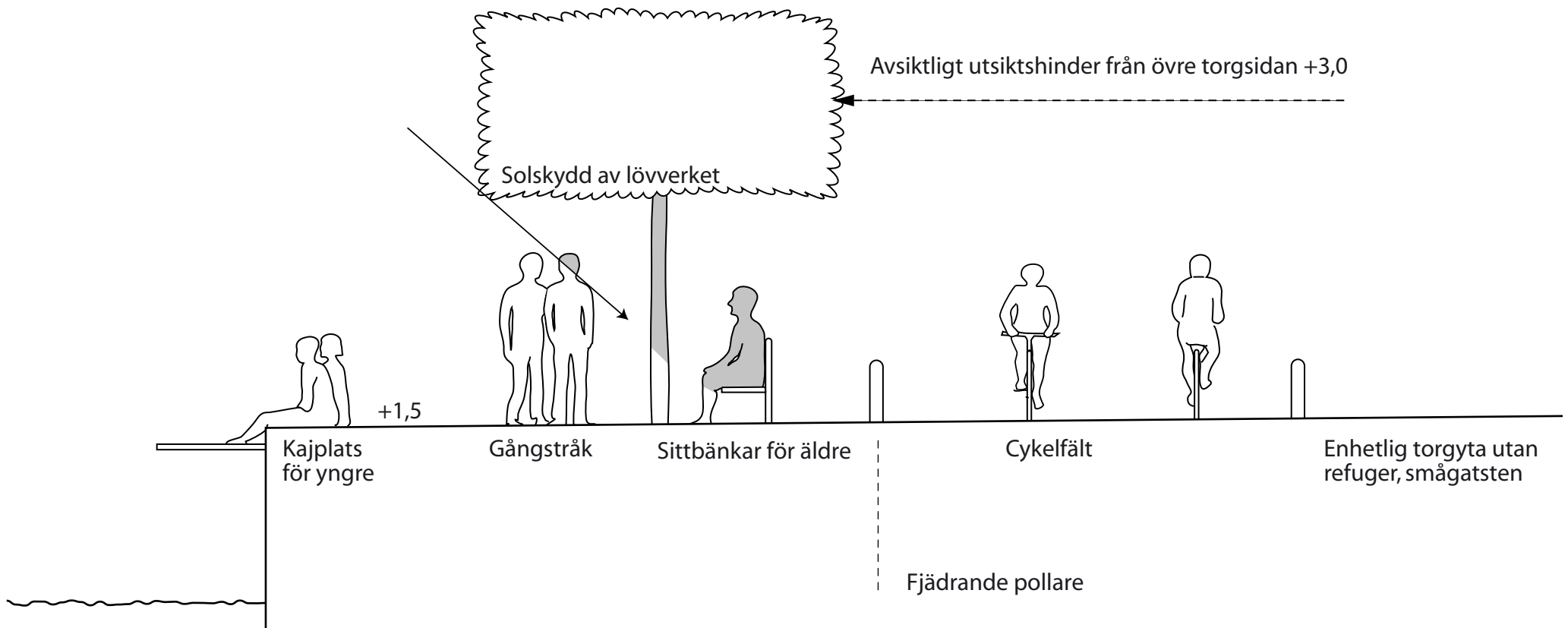
Kajpartiet reserveras helt för gående och vistelse enligt sektion. Cykelgenomfarten flyttas några meter längre in på torgytan och inramas av fjädrande pollare. Cykelbanan markeras ej av asfalt utan beläggs även den av smågatsten för enhetlighetens skull. Ett bredare gångstråk utmed kajen läggs in. En rad av formklippta träd följer gångstråket. Sittbänkar ställs under träden, som får utgöra solskydd för äldre personer. Likaså placeras bänkar under befintliga träd på nordöstra sidan av torget.

Med hänsyn till att flyttningen av färjeläget till Stadsgårdskajen måste göras först, liksom det ökade vattenutsläppet, bör ovanstående projekt inte belasta Slussens exploateringskostnader utan göras separat efteråt. Bl.a. därför har inte denna tilläggsidé integrerats med förslaget "Utblick Slussen" utan beskrivs separat.

"Utblick Slussen"

idé för Gamla Stan-sidan av Slussen
Plan





Sektion kajpromenad

skala 1:50

”Utblick Slussen”

Detta förslag är en uppdatering av mitt tidigare ”Slussen på 2000-talet” april 2005. Två lätt bågförmade broar inramar ett öppet långsträckt offentligt rum i två nivåer förbundna av trappade terrasser.

”Inomhusgatan” är en bro som utgörs av ett klimatskyddat inglasat promenadstråk, ”Trafikbron” har öppen kör-, gång- och cykeltrafik som förbinder den låga kajnivån med Söders högre torgnivå via en öppen loop. Under torgen går Stadsgårdsleden i en måttlig lutning acceptabel för Vägverkets normer. Sido- och underordnat detta ligger offentlig och kommersiell service.

Alla nya byggnader är utformade för optimal ut- och inblick. Den äldre bebyggelsen runt Slussen bör dominera och höja sig över den nya så att platsen får en tydlig inramning. I samband med detta är det viktigt att Mosebacketerrasserna ligger öppna för inblick från Karl Johans torg.

Ulf Christerson, Arkitekt SAR/MSA

