

*Med dess utblickar och överraskningar,
dess innehållsrikedom och valmöjligheter.
Dess kontraster och hemligheter,
dess lager av historia.
I dag försummat och förslummat,
men i grunden genialt.*



Slussen - var god dröj

Ett studiematerial kring en klassisk och svår stadsbyggnadsfråga

Innehåll

Vi måste forma Slussen lika bra som generationerna före oss

Johan Mårtelius sid 4

”Nya Slussen, inte stadsbyggnad, det är bara en trafiklösning”

Kajsa Althén sid 5

Det nya förslaget gör rent hus med Slussens historia

Peter Cornell sid 6

Slussenfrågan kräver saklighet, inte PR och populistiska knep

Kajsa Althén sid 7

Moderaterna körde över stadens experter

Kajsa Althén sid 8

En tradition i Stockholm: att rädda det bästa, igen och igen...

Helena Friman sid 9

Slussenanläggningen - elegant, ytsnål, unik och effektiv

Marianne Råberg sid 11

Våra städer förnyade spelplaner för politiska manifestationer

Våra städer - nya spelplaner för politiska manifestationer

Tomas Lewan sid 13

AKTUELLA FÖRSLAG:

Foster+Partner, version 3, s 15-16

Slussbacken, Konstakademien, s 17-18

Ny syn på Slussen, s 19-20

Rekonstruktion, s 21

Omslagsbild: Södermalmstorg, träsnitt, Svenolov Ehrén



SLUSSEN - var god dröj!

Det förslag till ombyggnad av Slussen som staden presenterade 2010 möttes av en storm av protester.

Slussen visade sig kunna lösgöra ett engagemang och krafter kring stadsbyggnadsfrågor som inte setts sedan Almstridens dagar 1971.

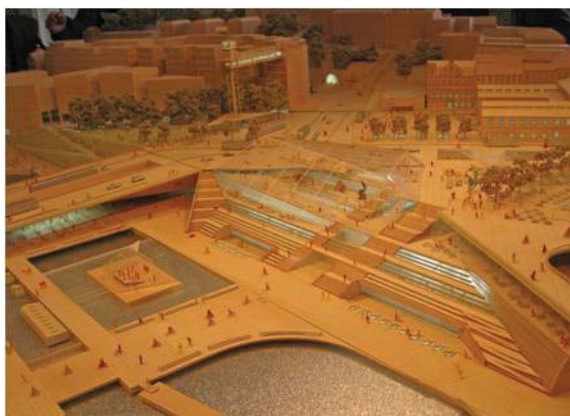
Men att stadsplanering engagerar också nu visar en bred internationell rörelse. I Tyskland hörde planerna på en ny station i Stuttgart till det som nyligen fällde CDU:s delstatsregering efter mer än 50 år vid makten.



Det förslag som nu visas på Sjömanshemmet är en tredje version på samma grund från arkitektkontoret Foster+Partners i London och det lämnar många problem olösta. Om bussterminalen kan flyttas in i Katarinaberget är tveksamt, havsvattennivåerna kan komma att stiga mer än tidigare beräknat vilket kan hota både tunnelbanan och Mälaren och tillgängligheten till nya Slussen för barnvagnar, handikappade och äldre försämras betydligt. Men klart är att den stora gallerian är kvar, att trafikleden dundrar upp från Gamla stan och att utblickarna mot Riddarfjärden begränsas.

Samtidigt finns det andra lösningar, värda fördjupade diskussioner. Konstakademiens/Mats Edbloms förslag **Slussbacken** visar ett samlat, arkitektoniskt grepp av hög kvalitet. En **rekonstruktion av klöverbladet** behöver inte utgå från att historien bevaras - det är överlägset rent funktionellt och förpassar snabbt biltrafik och buller till Slussens undre plan. En **nedgrävning av tunnelbanan** skulle skapa helt nya möjligheter för utformningen av platsen som helhet. Förslaget Knutpunkt Slussen visar med egna mätningar att nya Slussen skulle bli starkt **bullerstörd** om Foster+Partners trafiklösning blir verklighet.

Det stora engagemang och intresse som utvecklats kring Slussenfrågan är bakgrunden till detta nya, granskande studiematerial. Journalister, arkitekter och stadshistoriker med stort kunnande har helt ideellt bidragit med texter, bilder och sakkunskap. Ett stort tack till er alla!



Två studieförbund, ABF Stockholm och Sensus står bakom bildningsprojektet **SLUSSEN - var god dröj** tillsammans med Stockholms läns hembygdsförbund.

Syftet är att i studiecirkel och på andra sätt erbjuda möjligheter till kunskap och en fördjupad demokratisk process. Det kan bidra till att politiska beslut inte tas under press utan i stället säkras en ny Slussen av högsta klass.

Ett klokt beslut som leder Slussens unika kvaliteter vidare in i framtiden ger på sikt en stadsmiljö värdig både platsen, alla stockholmare och alla stadens besökare.

Kajsa Althén, redaktör

Vi måste forma Slussen lika bra som generationerna före oss

Motorleden som dominerar Slussenförslaget har inte formats som en bro mellan två stadsdelar med olika landskapstyper. KF-husen och Katarinahissen behöver lyftas fram starkare i nya Slussen än vad förslaget anger, skriver Johan Mårtelius, professor i arkitekturhistoria vid KTH i sin analys av det senaste förslaget.

Slussens nuvarande trafikmaskin är ett stycke amerikansk motorvägsromantik transplanterat i Stockholms historiska landskap. På sin tid ett djärvt och fyndigt grepp, men det har tjänat ut, inte bara tekniskt utan i sin helhet som formkoncept. Ändå har lösningen en stor fördel framför det nu aktuella förslaget till trafikled. Slusskarusellen markerar övergången mellan marknivåerna och de olika riktningarna. Den ger också uttryck åt passagen över vatten mellan ett högre och ett lägre landstykke.

Den föreslagna motorleden däremot, dundrar på som en abstrakt kalkylerad trafikteknisk lösning utan minsta uttryck för att utgöra en bro över vatten från en topografi till en annan. Den slätar ut och den släcker.

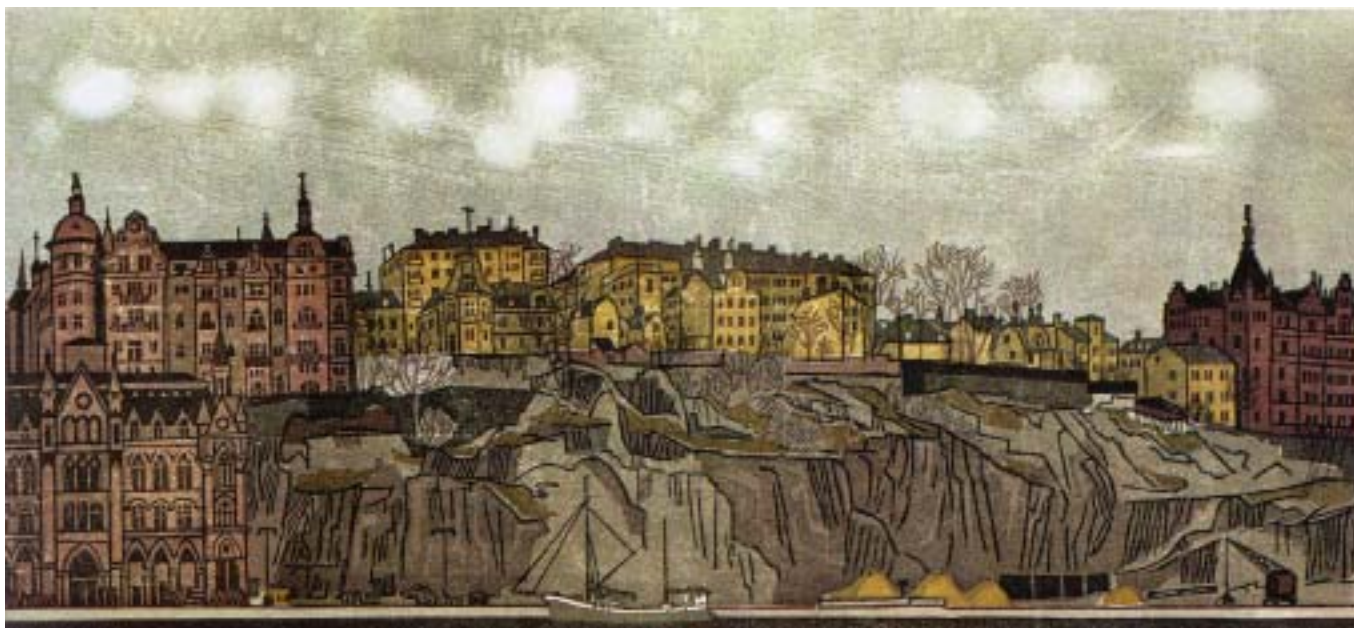
Varken byggnader eller markbehandling

I övrigt har kontakterna i det reviderade förslaget öppnats upp på Södersidan och ett fungerande promenadflöde åstadkommits kring trafikbron och längre västerut.

Men här finns också problem som har likheter med dem som skapas av trafikleden. Förutsättningarna är de starka natur-element (branta bergssidor, strömmande vatten, den vida himlen) som nu understryks av byggnader som KF-husen, Södra Stadshuset (Stadsmuseet) och av den återhållna kvartersbebyggelsen kring alltsammans. De visserligen låga konstruktioner som nu skisseras antyder däremot en grupp av otydliga, formlösa volymer som varken står som byggnader eller markbehandling.

Glas - ett bedrägligt material

Dominansen av glas som material vill markera en gest av försiktighet vars verkan snarare kan bli den motsatta. Men i bästa fall, med kompetens och känsla hos de arkitekter och planerare som ansvarar för den slutliga utformningen, kan detta ändras i genomförandet till volymer och former som kan ge identitet och orientering.



Slussen är mer än en plats- det är en del i ett magnifikt stadslandskap. Nya Slussen behöver samverka med Stockholms ursprungsförhållanden, vattnen och bergen som de avtecknar sig bl a vid Mariaberget. Träsnitt, Svenolov

KF-husen och Katarinahissen, en stockholmssignatur jämförbar med Stadshuset, har nu lyfts fram åtminstone bättre än i de tidigare versionerna. Med en viss ytterligare minskning och en lätt omfördelning av byggnadsvolymer i östra delen av projektområdet kan KF-husen och hissen exponeras ett betydligt stycke ytterligare. Då kan också upplevelsen av nivåskillnaderna och de grundläggande naturförhållandena så som de manifesterats i en av den svenska arkitekturmodernismens mest klassiska miljöer bevaras.

Lösningarna med nya byggnader öster och väster om det utsnitt som förslaget nu redovisar måste också uppmärksammas och utformningen diskuteras ingående.

Slussen är det stadsparti där Stockholms ursprungsförhållanden allra starkast kommer till uttryck, mötet mellan vattnen, nivåerna, landstyckena. I alla tidigare generationer av bebyggelse har detta kunnat hanteras och understrykas. Samma ambitioner måste den nya ombyggnadsfasen förverkliga.

”Nya Slussen, inte stadsbyggnad, det är bara en trafiklösning”

Det är politiska beslut som lägger grunden till omvandlingen av våra stadsmiljöer. För kommunernas tjänstemän, arkitekter och stadsplanerare, kan besluten emellanåt skapa konflikter mellan yrkesutövning av hög klass och politikernas beställningar.

Men inom Stockholms kommun finns också ett antal råd som har specialkompetens i stadsbyggnadsfrågor och som är självständiga i förhållande till politikerna. Handikapprådet är ett av dem, Skönhetsrådet ett annat.

2010 var kritiken från Skönhetsrådet mot politikernas Slussenförslag skarp. Den visade sig också till stora delar stämma överens med den kritikstorm som senare kom från allmänheten. Nu förbereder rådet sitt nya yttrande och hållningen är fortsatt kritisk.

-Vi ser att det nya förslaget innebär förbättringar. Den omfattande bebyggelsen har reducerats, det blir inte samma bariäreffekt som tidigare, säger Martin Rörby, Skönhetsrådets kanslichef. Men samtidigt som förbättringar har skett kvarstår flera av de gamla problemen och dessutom har nya kommit till.

Bro nästan 30 meter ut

Den tyngsta kritiken kommer rådet att rikta mot den höga trafikleden upp från Skeppsbron, synpunkter som kvarstår från 2010.

I dag fördelas trafiken på två broar, men de föreslås bli bara en, åttafilig. Sträckningen blir dessutom ny, den börjar resa sig en bra bit in på Skeppsbron och landar 0,5 meter över den nuvarande marknivån vid Katarinahissen. Bron förskjuter dessutom hela området kraftigt åt öster och tar bort en stor del av Saltsjöns vattenyta när den bygger ut i vattnet med närmare 30 meter jämfört med i dag. Det för också med sig att Gamla stans karaktär av ö förvandlas, stadsholmens sydöstra hörn blir en massiv trafikledsramp.

Trafikleden var den del i förslaget som allmänheten kritiserade skarpast 2010, näst efter utblickarna som skulle byggas bort. 40 procent av de negativa reaktionerna tog upp trafikleden, men fullmäktige valde att inte lyssna på kritiken. Under ledning av Sten Nordin (M) tog man i juni ett beslut om att just trafiklösningen skulle få styra utformningen av nya Slussen.

I årets omarbetning (den tredje versionen) har nya delar förts in för att luckra upp den tidigare massiva stadsfronten. Ner

mot vattnet, under Katarinahissen finns nu en öppning, ett grönområde.

-Vi diskuterar Katarinaparken f n och ser att den är ett välkommet urbant uttryck i stadslandskapet, säger Martin Rörby. Men samtidigt ger den ett odefinierat, inte färdigtänkt intryck.

Parken som är föremål för rådets diskussion är, om man tittar på planerna, inte mycket mer än en grön slänt med en gångväg som man varit tvungen att lägga på skrå för att det är så brant.

En karakär, en samlad idé saknas

Sammantaget ser Skönhetsrådet att utformningen av nya Slussen egentligen inte är stadsbyggnad utan snarast en trafiklösning kompletterad med flera disparata element. En hög trappa i skugga, två stora glasprismor, en odefinierad park och en massiv trafikled.

Risken för karaktärslöshet, att en samlad vision försvinner är alltid stor när förslag omarbetas flera gånger.

Skönhetsrådet återkommer också i år med kritik mot bebyggelse framför KF-husen och Glashuset, byggnader som skickligt har anslutits till förkastningsbranten och till husraden längs Skeppsbron. Med nya hus framför skapas ett helt annat stadslandskap som inte utgår från landskapets egna former. Den anpassningen har tidigare arkitekter lyckats bra med. -Vi kommer att föreslå att husen tas bort i yttrandet som vi lägger fast den 13 juni, säger Martin Rörby.

Det nya måste vara minst lika bra

Diskussionerna i rådet har utgått från att ersättningen för det som behöver bytas ut måste bli minst lika bra, arkitektoniskt och funktionellt för att skapa ett stadsrum av högsta klass. Är då rådet bevarare till varje pris, en samling bakåtsträvare



Det som fått namnet Katarinaparken är en brant sluttning, som oftast ligger i skugga. Bild: Foster/Berg

som inte vill förändra och utveckla staden?

-Nej, det är faktiskt tvärtom, understryker Martin Rörby. Skönhetsrådet har drivit på för att få fram en ny lösning som visserligen skulle ta sin utgångspunkt i dagens snurror, men som samtidigt skulle innebära en fri och djärv omtolkning av platsen. Men tyvärr gick det över styr, det blev närmast ett bevarandeförslag där man började återställa detaljer, inte alls det nytänkande vi ville ha, förklarar Martin Rörby.

Det senaste förslaget från Foster+Partners kan knappast få godkänt. Det har inte blivit tredje gången gillt. Ärendet är i stället än mer komplicerat och nu uppdelat upp i tre (Slussen, bussterminalen och husen framför Hilton). Det dyra arkitektkontoret i London och trafiklösningen kan ha nått vägs ände. Dags för avtackning? Dags att sätta kvalitet, stadsbyggnad och helhetssyn i högsätet?

Kajsa Althén

Det nya förslaget gör rent hus med Slussens historia

Trots att det nya förslag som nu presenterats är avsevärt bättre än det förra så övertygar det inte. I stället skulle goda internationella exempel som Covent Garden eller Tate Modern i London kunna förena platsens historia med delvis nya funktioner, skriver Peter Cornell, kulturkritiker och författare.

Det måste erkännas: vid första anblicken ter sig det reviderade förslaget från Foster och Berg avsevärt bättre än det första, katastrofala.

Opinionsstormen har uppenbarligen haft en viss effekt, troligen också Konstakademiens motförslag (fast Bo Madestrand i DN framhärdar i att det bara rör det sig om en ”högljudd minoritet”. Under almstriden hette det ”gatans parlament”, men yttrades av makthavare, inte av fritänkande journalister). I den nya modellen har den fria sikten förbättrats, den höga ”Berlinmuren” är borta, gångbron har breddats och bussterminalen har flyttat in i Katarinaberget.

Men många allvarliga problem återstår att lösa.

60-talstänk och skugga, problem som kvarstår

Den åttafiliga motorledsbron är överdimensionerad och matar in på tok för mycket bilar i Gamla Stan, ett anakronistiskt 60-talstänkande. Gångbron mellan Gamla Stan och Söder måste stängas av vid slussning – det sker flera gånger dagligen under sommarhalvåret – och fotgängare och cyklister får finna sig i att stå vänta i ur och skur.

Från gångbron blir utsikten över Saltsjön dystert dominerad av den gigantiska bilbron. Trappavsatserna på södra sidan och den nya parken under Katarinahissen ser inbjudande ut på en utopisk modell, garnerade med kaféer, men ligger i verkligheten i blåsig skugga. Och ännu fler kaféer under motorledsbron – vem vill sitta där i dånet?

Varför hus framför KF-fasaden?

De stora huskropparna som skymmer KF-husen har visserligen förskjutits något – men varför överhuvudtaget denna bebyggelse?

Osäkert är också hur de stora glasbyggnaderna på Södermalmstorg kommer att te sig, knappast så transparenta som den förföriska modellen ger sken av.

Hela processen och alla ogenomskinliga turer kring Slussen vore värda minst en doktorsavhandling. Två tidigare vinnande



Många frågar sig om den tredje versionen verkligen är en förbättring. Flera stora problem som bussterminalen, tillgängligheten och stigande havsvattennivåer återstår att lösa.

förslag, av Johan Nyrén och Alexis Pontvik, lades åt sidan. I en ny process lyfte politikerna oväntat fram Foster och Bergs förslag – kanske för att det medgav de största kommersiella ytorna.

En största omsorg som vanvårdats

Alternativet att i någon form bevara Slussen som ett unikt kultur- och industriminne med delvis nya funktioner – som Tate Modern eller Covent Garden i London - har fortfarande inte prövats på allvar.

Slussen är visserligen skandalöst vanvårdad men vi ser ändå den beundransvärda omsorgen i Tage William-Olssons problemlösning från 1935: den eleganta, smäckra profilen, de olika nivåerna, de labyrintiska gångarna, kaklets genomtänkta färgsättning, de många passagerna för fotgängarna, och i Blå

Bodarna de konformade pelarna och kupolen som ursprungligen var gjord av glas.

Den föreslagna nybyggnaden eliminerar det gamla näset och gör rent hus med platsens historia. Är det reviderade förslaget så övertygande att vi kan acceptera den förlusten?

Från funktion till signalement

Filosofen Heidegger skriver någonstans att det inte är så att det först finns en plats och sedan byggs en bro; det är i stället bron som skapar platsen. Tage William-Olssons nytänkande anläggning skapade den plats vi kallar ”Slussen.”

Den är med åren inte bara funktion – den är också minne, kulturella, lager, berättelse, en älskad plats, Stockholms signalement.

Bara i världens modernaste land kan sådana aspekter avvisas som ovidkommande.

För den som vill veta mer:

Utställningen i Sjömanshemmet, Peter Myndes backe 3 är öppen 3 maj - 19 juni 2011.

Stadens hemsida presenterar öppettider och förslagets olika delar, www.stockholm.se/slussen

Planerna för en **bussterminal i Katarinaberget** finns utställda i Tekniska nämndhuset, Flemminggatan 4 till den 19 juni. Det är ett plansamråd, synpunkter skickas till stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Slussbacken, Konstakademiens förslag finns utställt i caféet på Konstakademien, Fredsgatan 12 hela sommaren.

Arbete pågår med en större modell av förslaget som tagits fram av arkitekten Mats Edblom och Leif Bolter.

Det kommer att ställas ut i månadsskiftet maj/juni, plats och tider i kommande annonsering.

Slussenfrågan kräver saklighet, inte PR och populistiska knep

Det finns en risk för att besökare i den nya utställningen inte hinner uppfatta de mycket stora svagheter det nya förslaget har. Det krävs en stor insats för att självständigt kunna skaffa sig en bra bild. Effektiva kommunikatörer har kunnat satsa stort för att stockholmarna skall acceptera detta som den slutliga versionen. I förlängningen finns risker för en försvagad tilltro till politikerna och för att demokratin urholkas.

Det gula har följt min väg. Men nu är det bara som plast-prickar i den slitna stentrappan när jag går upp till första våningen i gamla Sjömanshemmet. I tunnelbanevagnen var det gula skyltar i fönstren och seden en ny, jättestor gul på golvet i biljetthallen vid Slussen. Det är svårt att missa utställningen om det nya Slussenförslaget. Staden vill ha många besökare till det som nu skall bli stockholmarnas eget förslag, enligt Sten Nordin (M), finansborgarrådet.

I det stora rummet i utställningen tonar det gula över i varmt gulbrunt. En stor, påkostad modell är resultatet av den förödande kritiken från stockholmarna förra året. Ett varmt sol-ljus, rakt från norr ser ut att ligga över modellen och alldeles intill mig, mittemot och på kortsidorna böjer sig besökare ner, lutar på huvudet. Vi kikar, måttar och försöker förstå oss på allt det gulbruna vi ser.

Från panorama till siktlinje

Flera drar en lättnadens suck, det kan ligga nära till hands. Det ser ut att vara bättre. Den höga muren, krönt med stora kontorshus är borta. En utblick mot Saltsjön från Peter Myndes backe finns nu inplanerad, den nya Katarinaparken formar närmast en strut som erbjuder en siktlinje ner mot vattnet. Men de vida utblickarna – panoramat – ser ut att försvinna också den här gången.

Gula små figurer och röda på cykel rör sig ledigt och fritt i solen över tilltalande stråk utmed vattnet, men inte så många gula figurer syns klättra på de 70 trappstegen upp mot Södermalmstorg, i trappan är det ganska tomt. Inte så konstigt, muren är inte riktigt borta, nu har partiet fasats av och bildar bl a en hög och brant trappa eftersom gallerian med sina dryga 30 000 kvadratmeter är kvar, trots kritiken. Den bildar en stor klump, omöjlig att hantera.

En bar för cyklister?

På fondväggens bild i jätteformat strosar rullstolsflanörer i varmt solljus och i ännu en modell i rummet intill rör sig de

gula små figurerna tillsammans med röda cyklister i en bar-miljö under den stora trafikleden. En ljus och fin pub, inredd med barstolar och allt i gult, rött och glas. När såg man det senast i stadsplaneförslag? Sedan jag gått några varv i utställningen och varit tillbaka



Detta är en manifestation sade Sten Nordin när han tillsammans med de andra Allianspolitikerna lanserade det "slutgiltiga" Slussenförslaget för pressen.

igen några dagar senare infinder sig en undran: är det någon som vill få oss att tro att solen skiner på platser dit den aldrig når? Är det någon som vill få oss att tro att rullstolsburna skall samlas och trivas på en plats dit de knappt kan ta sig? Vill någon få oss att tro att den höga trappan är betydligt mindre än bildens högst ordinära utombordare som åker in mot Mälaren efter en lyckad slussning i sommarkvällen? Mindre förhoppningsfull än vid första besöket börjar jag undra över fler detaljer. Varför finns inte trafikljusen utsatta, de som skulle markera de T-korsningar där stadens bussförare varnat för stora trafikstockningar? Och varför kommer de rara och ovanligt aktiva värdarna i sina gula tröjor fram när vi står och pratar och säger att vi har fel - att trafikleden inte bygger ut ca 28 meter i Saltsjön? Det syns ju på planritningarna för den som går bakom bilderna och granskar stadens material. Och varför ansluter de sig så engagerat och dementerar när jag diskuterar tillgängligheten och andra delar med olika experter?

Trafikleden blir entrén från sjösidan

På vägen ut råkar jag vända mig om i det sista rummet. Det gör att jag får syn på bilden med den nya entrén till Stockholm från sjösidan, den historiska paradentrén. Den hårt kritiserade trafikleden är ju kvar, trots kritiken, orubbad. Från sjösidan blir den just bara det – en brutal, ful trafikled som vilken motorvägsöverfart som helst. Att ingå som en mittpunkt i stadens världsunika vattenlandskap. Tänker på de unga värdarna i sina gula tröjor. Vem har tränat dem att säga att leden inte baxas ut ca 28 meter i Saltsjön? Vem har valt allt det gula, tröjorna, de små figurerna, det varma solljuset?

Har stadens politiker låtit politisk förankring och demokratiskt inflytande tas över av PR-firmor och kommunikatörer som tar till populistiska knep i form av barer och sommarsol året runt för att förslaget "skall bli stockholmarnas"? Är det PR-firmor som utbildat de gultröjade ungdomarna?

Det blev ingen stjärnarkitekt

Är det en utställning färgad av de politiker som tog beslutet om Foster+Partners 2009, föga engagerade, men drabbade av överdimensionerade öron för bygg- och fastighetsbolagens intressen och av en alltför stark beslutspotens? Eller av arkitekter med föga förståelse för platsens betydelse i en unik stadskärna, men drabbade inte av gul- men av guld-sjukan?

305 miljoner har rullat i väg, mycket på löpande räkning, en hel del till det man trodde var en stjärnarkitekt i London. Men man har inte fått Norman Foster, stjärnan som visade sin

klass i nya Årstabron. Man fick Spencer DeGray och nu en tredje version av samma förslag. Ett förslag som gör ett närmast hjälplöst intryck, säger min vän arkitekten. Det saknar en sammanhållen idé, en stark vision präglad av högsta arkitektoniska klass. Dessutom av brist på kunskap om platsens själ, om det särpräglade stadslandskapet. Det blev pyttipanna, en anrättning gjorde på rester.

-Det är så mycket pengar nerplöjda nu, så jag tänker inte rubba mig en millimeter lär Sten Nordin ha sagt till en förtrogen. Det vore synd det. För politiken, för staden och för den ekonomiska tillväxt många värnar. Turismen är världens starkast växande näring och vi reser för att uppleva det unika, inte det triviala, det som alla andra har.

Stort ledarskap - ödmjukhet också i praktiken

Stort ledarskap är att kunna kliva av, även om priset kan tyckas högt på kort sikt. Det är att kunna låta beslut dröja till dess de kan bli riktigt bra i viktiga frågor.

Slussen är i mycket dåligt skick, inte minst på grund av efter-satt underhåll i flera decennier. Politikerna har gått med på att framkalla det som i byggbranschen kallas "saneringsmoget tillstånd" för att få en opinion för rivning med sig.

Många är trötta på förfallet, men det är inte många som vill ha en utformning som inte fyller höga krav på gestaltning och funktioner.

Ett bra beslut, en gestaltning i världsklass som fungerar för-tjänar både Stockholm, stockholmarna och stadens politiker. Men där är vi inte ännu, tyvärr.

Kajsa Althén

Vill du veta mer?

En utställning på Galleri Wetterling i Kungsträdgården i maj visade bilder som ger ett helt annat intryck av stadens förslag än utställningen i Sjömanshemmet. Bilderna finns på www.planet11.com

Lars Ryding skrev om bilderna den 25 maj i SvD:

http://www.svd.se/nyheter/inrikes/framtids-slussen-en-missualisering_6195913.svd

SvD:s Elisabet Andersson skrev om de båda bildversionerna av det nya förslaget i SvD den 21 maj http://www.svd.se/kultur/framtids-slussen-i-nytt-ljus_6183647.svd

Moderaterna körde över stadens experter

Det finns ingen anledning att förenkla. Slussenfrågan är svår och mycket komplicerad. De unika förutsättningarna med Mälaren som strömmar ut i Saltsjön, de branta bergen och den bevarade medeltida staden, allt i en växande huvudstad, skapar både den stad alltför älskar och planerarnas stora huvudbry.

Sedan 1970-talet har förfallet vid Slussen ökat och tävlingar och diskussioner avlöst varandra. 2004 vann Nyréns arkitektkontor en av tävlingarna, men oron växte, och nya förslag togs fram.

På våren 2008 bestämmer sig stadsbyggnadsborgarrådet Mikael Söderlund, med stöd av finansborgarrådet Kristina Axén Olin, för att ta ett fast grepp om saken.

Han tar fram stora portmonnän - Stockholm skall få arkitektur i världsklass. Några av världens dyraste kontor bjuds in att komma med nya förslag. Det blir Nouvel i Paris, Foster+Partners i London (kontoret bakom den kritiserade Gurkan i London City), danska BIG och Wingårdh i Göteborg. Nyréns, vinnaren 2004 bjuds också in.

Söderlund utannonserar de nya uppdragen strax efter att han meddelat att han skall avgå. Kristina Axén Olin lämnar sitt uppdrag ungefär samtidigt, hon har beräknat kostnaden till 4 miljarder

Under hösten börjar de nya förslagen komma in. Nu är Kristina Alvensand stadsbyggnadsborgarråd och Sten Nordin står för finanserna. Kostnaderna beräknas till 8 miljarder.

Granskning och begäran om kompletteringar och förtydliganden tar sin början hos arkitekterna på stadsbyggnadskontoret. Nouvels förslag läggs undan direkt det är väl apart och som tvåa hamnar Foster+Partners i papperskorgen. Det är för brutalt med sin höga mur, hus som tar bort panoramat och en märklig loop över Mälaren. Wingårdh ratas som nr tre. Sedan handlar diskussionen om det nya från Nyréns och BIG. Men arbetet behöver inte slutföras. Från politikerna kommer beskedet: M vill ha Foster+Partners, skriv ett utlåtande som lyfter upp det och skriver ner de andra.

Med det riggade underlaget från stadens arkitekter sätts politikerna i stadsbyggnadsnämnen att fatta beslut våren 2009. Det blir Foster, förslaget ställs ut 2010 i version 2 (loopen togs bort) och möts av en kritikerstorm. Nu vill politikerna snabba på: en ny version måste fram, problem skjuts åt sidan och förslaget delas upp i tre delar för att åtminstone kunna ställas ut före sommaren 2011. Då är notan uppe i 305 miljoner. I stället för ett nytt samråd som vore det enda rimliga med tanke på förändringarna och att både frågan om busstermina-



Många besökare är fundersamma inför det som visas i utställningen.

len och husen framför Hilton brutits ut i egna samråd, vill politikerna pressa fram ett beslut till varje pris. Risken är stor att det inte finns utrymme för den stora komplexitet frågan rymmer. Kollektivtrafiken till Nacka/Värmdö behöver långsiktiga lösningar som är mycket kostsamma. Att pressa fram en bussterminal i Katarinaberget till miljardkostnader riskerar att bromsa upp de besluten. Hela Slussenfrågan måste bli bra, då kan det behöva dröja ett tag till.

En tradition i Stockholm: att rädda det bästa, igen och igen ...

Ett brett och stort engagemang för stadens utveckling har präglat stockholmspolitiken sedan 1800-talet. Ofta är det storslagna idéer om rivningar av hela kvarter, eller om ny bebyggelse i kulturhistoriskt värdefulla miljöer som väckt protester. Men också snabba aktioner för att behålla t ex en idrottsplats har lett till att politikernas planer fått läggas på hyllan skriver Helena Friman, kulturhistoriker och författare.

I vår är det 40 år sedan almarna i Kungsträdgården räddades. Det var kulmen på decennier av kritik mot rivningar, förslumning och tillväxthysteri i Stockholm. Med Alternativ stad som motor hade motståndet vuxit till en folkfront som dämpade politiska och andra meningsskiljaktigheter för att uppnå ett enda mål; att rädda träden från att huggas ner. Almstriden blev en vändpunkt. Politikerna tvingades ompröva Stockholms stadsbyggnadspolitik och almstriden står som en modern symbol för civil olydnad och folkligt motstånd mot teknologiskt expertstyre och politiskt maktmissbruk. Idag står vi inför en liknande situation. Nu gäller det Slussen. När de skriftliga protesterna mot förslaget till ombyggnad av Slussen samlades ihop efter samrådet våren 2010 blev det nio tjocka pärmar och en kärra krävdes för att klara transporten på stadsbyggnadskontoret. 10 000 besökare hade studerat modellen på Sjömanshemmet och protesterat, i medierna rasade debatten.

Politikerna togs på sängen, stockholmarna hade sagt ifrån igen. Eftersom det var valår beställdes ännu en omarbetning av förslaget från Foster/Berg.

Kanske var situationen unik – det är något särskilt med Slussen, det är där berättelsen om Stockholm börjar.

När jag ser bakåt i historien hittar jag förändringsplaner som ter sig lika vettlösa. På 1850-talet ansågs den medeltida stadskärnan förskräckligt ful och osund. Radikala förslag ville riva och ersätta hus och gränder i Gamla stan med stora kvarter i en rutnätsplan. 1861 ville den unge byggmästaren A E Rudberg att holmen skulle hyvlas av och plattas till. Alla hus mellan Stora Nygatan och Skeppsbron, förutom Slottet, Börshuset, Storkyrkan och Tyska kyrkan, skulle rivas. Lyckligtvis hade stadens ansvariga mer akuta frågor att ta hand om. Gamla stan fick stå kvar.



Gamla stan räddad

Kring sekelskiftet 1900 omformades kvarteren norr om Slottet radikalt. Gustav III:s opera revs och ersattes av en större och klumpigare operabyggnad. Riksbankens och Riksdagens nybarocka kolosser växte upp på Helgeandsholmen. Och ho-

tet mot den förslummade och nerslitna bebyggelsen i Gamla stan var inte avvärt, tvärtom ansågs stadsdelen bortom all räddning.

I detta skarpa läge formade en grupp kulturpersonligheter en slagkraftig motståndsrörelse mot rivningarna och de snabba förändringarna. Samfundet S:t Erik bildades 1901 för att engagera, informera och dokumentera. När Samfundet på 1930-talet köpte och renoverade kvarteret Cepheus i Gamla stan vände trenden. Det gick att skapa goda bostadsmiljöer i den äldsta stadskärnan.

Gamla stan räddades av engagerade människor som satte sig på tvären, mot makthavarnas planer. I dag är Gamla stan en av de främsta attraktionerna för de hundratusentals besökare Stockholm tar emot varje år.

Mariaberget räddat

Mariaberget är en unik, bevarad 1700-talsmiljö och idag ett av Stockholms mest attraktiva bostadsområden. Annat var det i början av 1960-talet då Södermalm ännu var en utpräglad industri- och arbetarstadsdel. Bostadshusen var hårt slitna och staden räknade med att nästan alla gamla arbetarbostadshus skulle rivas och ersättas av enhetligt byggda kvarter kring öppna gårdar.

Saneringsplanen för Mariaberget 1964 förutsatte en rivning av så gott som alla hus. Bebyggelsen ansågs ointressant och i alltför dåligt skick för att kunna rustas upp. Men opinionen mot beslutet växte. Många menade att det var fullt möjligt att, där man bara såg smuts och förfall, åstadkomma en stadsdel där människor gärna skulle vilja bo, en uppfattning som uttrycktes av bl a författaren Per Anders Fogelström, frontfigur i motståndet. Människor engagerade sig och i kunskapsbygget spelade tjänstemän på både Stadsmuseet och Fastighetskontoret en viktig roll. Efter flera års utredningar, debatter och opinionsbildning enades man om att bebyggelsen var intressant och värd att bevara.

Zinken räddad

Inför valet 2002 fick en annan folkligt förankrad räddningsaktion så starkt stöd att Dagens Nyheter hävdade att den avgjorde valet till socialdemokraternas fördel. Den gällde Zinkensdamms idrottsplats som utnyttjas från tidiga morgnar till sena kvällar och är en viktig träffpunkt.

De borgerliga partierna hade visserligen modifierat sina planer på att riva Zinken, men det hjälpte inte. Mer än 15 000 personer hade skrivit på protestlistor mot rivningsplanerna och studier av röstningen i de närmaste valkretsarna visade att många röstat annorlunda jämfört med valet innan. Socialdemokraterna tog över makten i Stadshuset, Zinken räddades

och några år senare kunde VM-finalen i bandy spelas på den klassiska Söderarenan.

Omkring 1970 var öppenheten vid stadens institutioner större än idag. I Tekniska nämndhuset fanns många unga, engagerade arkitekter med kritiska ögon och på Stadsbyggnadskontoret startade några yngre arkitekter ett forum för diskussion och kritik av aktuella ärenden. Det var öppet för alla på kontoret och kallades Projektinformationsgruppen, PIG.

För att få kontakt med stockholmarna som krävde medinflytande anställde fastighetskontoret en ung arkitekt, som i sin utbildning skrivit om sociala perspektiv på stadsplaneringen. Han var också aktivist i Aktion Samtal – en grupp som arbetade med lekfulla, utomparlamentariska trafik-, lekplats- och bakgårdsaktioner.

På Stadsmuseet, där jag själv arbetade, öppnades 1969 utställningen ”Staden i retur” en stark appell för att renovera i stället för att riva den gamla stenstaden i Klara, där förslumningen och skövlingen pågick för fullt. I samarbete med bl a arkitekter, journalister, socialarbetare och forskare arrangerade vi föreläsningar, debatter och filmvisningar. Intresserade stockholmarna samlades på museet och organiserade sig i arbetsgrupper för att få kunskap och agera i aktuella frågor. Man protesterade mot genomfartstrafiken och ville rädda



Många olika grupper arbetar mot stadens Slussenplaner. En grupp som mätt och påpekat hur bullerstörd nya Slussen blir använder sig av äldre fordon för att väcka uppmärksamhet.

bebyggelsen i gamla Aspudden, försvarade de planterade förgrårdarna på Karlbergsvägen som skulle bort när gatan skulle breddas, man genomförde aktioner mot den tunga trafiken på S:t Eriksgatan och mot genomfartstrafiken i Årsta m m. På museigården ordnade vi en bygglekplats för att visa att det fanns kreativa alternativ till tråkiga lekplatser. Fickteatern spelade Susanne Ostens och Leif Sundbergs *Människan i stan*, ett kritiskt spel om stadsmiljön.

Ett engagerat museum

Redan under 1960-talet grundlades uppfattningen att Stadsmuseet har ansvar för Stockholms historia och stadsbild **både** genom kunskapsförmedling **och** opinionsbildning, ett uppdrag som inte kan svikas även om museets självständighet ibland lett till irritation i Stadshuset och ända upp i Rosenbad. Denna hållning har manifesterats på många sätt genom åren, inte minst vårvintern 1996 då motståndet mot Tredje spåret – ett tredje järnvägsspår i ytläge från Södermalm över Riddarholmen till Centralen – kulminerade. Museet visade utställningen *Gräv ner Tredje spåret* och ordnade opinionsmöten. Museets tjänstemän uttalade sig i tidningsintervjuer och TV; stockholmtidningarnas helsidesrubriker talar ett tydligt språk: *Fullsatt protestmöte mot Tredje spåret, Tredje spåret på museum, Museum vill stoppa bygge, ”Vår uppgift att bevara staden”*. För Stadsmuseets anställda var det självklart att använda sina expertkunskaper, ta ansvar för frågorna och delta i debatten.

Nu 2001, när så stora stadsbildsvärden står på spel, skulle Stadsmuseets röst behövas mer än någonsin.

Slussen är en fråga för Stadsmuseet och en symbolfråga för alla stockholmarna.

Vill du veta mer?

Från almstrid till trängselskatt. De stora slagen om Stockholm av Börje Karlsson och Torbjörn Tenfält Stockholmia förlag. 2011

Eva Eriksson, en av landets mest kunniga arkitekturkritiker, tog 2009 upp liknande kritik som Helena Friman mot Stadsmuseets brist på engagemang i aktuella stadsbyggnadsfrågor. Länk till artikeln: http://www.svd.se/kultur/kulturbatt/stadsmuseet-agerarkraftlost_3050447.svd

Slussenanläggningen - elegant, ytsnål, unik och effektiv

Stockholm är en unik stad på många sätt. En av de många kvaliteterna är att det är lätt att upptäcka de historiska årsringarna i olika delar av staden. Få platser erbjuder möjligheten att läsa utvecklingen, både den natur- och kulturhistoriska, så som Slussen gör. Miljön runt Slussen gör historien levande, här behövs inga historieböcker. Det här kapitlet lyfter fram den kulturhistoriska betydelsen hos 1930-talets trafikplanläggning. Slussen är ett av våra viktigaste moderna kulturarv, skriver Marianne Råberg, stadsantikvarie i Stockholm fram till sin pensionering 2006 och verksam på Stadsmuseet sedan 1960.

Den befintliga trafikapparaten vid Slussen som invigdes 1935 var det slutliga resultatet efter en mycket lång diskussion om hur ”slusseländet” – en mycket besvärande och kaotisk trafikpropp – skulle lösas. Anläggningen leder på ett mycket genomtänkt och skickligt sätt olika trafikslag korsningsfritt och på olika nivåer från Gamla stan upp mot Södermalm som ju har en påtagligt komplicerad topografi. Längs ned leddes båttrafiken genom en ny sluss, däröver går förbindelser till hamnområdena, järnvägens hamnspår och Saltsjöbanan. Ett plan högre upp finner vi tunnelbanans dåvarande slutstation och i översta planet på Södermalmsidan leds buss-, spårvagns- och biltrafik i en slinga mot Hornsgatan och Götgatan och i en slinga mot Katarinavägen. ”Klöverbladen”, Europas första, möjliggör effektivt förbindelser mellan Södermalms olika gatusystem. De gående erbjuds väder- och vindskyddade gångvägar och en central gångpassage med butiker, allt ursprungligen mycket elegant utformat.

Funktionalism och maskinromantik

Slussenanläggningen tillkom under en tid präglad av idéer som vi i dag inte alltid bejakar konse-



Genom två broar och svepande, mjuka linjer samspelade den nya Slussen 1935 med naturens egna former - vattnet och näset över till Gamla stan. Foto: Stockholmskällan

kvenserna av, men som vi behöver känna till för att förstå vår egen och samhällets utveckling. Under funktionalismen på 1930-talet hade man inte mycket till övers för historien utan såg framåt med en i dag nästan obegriplig optimism. Det var en genomgripande brytningstid med en stark övertygelse om det rationellt fungerande samhället, med maskinromantik och ett starkt bejakande av bilismen. Funktionalismen lade grunden till det moderna

stadsbyggandet och till mycket annat i samhället. Tillsammans med Katarinahissen och KF-husen formar klöverbladet en funkismiljö som är en stark symbol för denna brytningstid och som inte har en motsvarighet vare sig i staden eller någon annan stans.

1930-talet var en tid med nyskapande estetik som i Slussens fall är lätt att spåra och se om man tittar noggrant bakom det förfall som drabbat trafikapparaten. Funktionalistisk arkitektur – till skillnad mot äldre bebyggelse – mår dock inte väl av ”patina”, den kräver underhåll.

Trots att anläggningen byggdes i en tid utan större respekt för det förgångna (planen är dock ett resultat av att man ville bevara Södra Stadshuset från 1600-talet som i tidigare förslag skulle rivas) byggde man inte bort sambandet mellan Gamla stan och Södermalm över näset. Också motivet med de dubbla broarna som funnits sedan 1600-talet och den stora öppenheten bevarades. Problemet med höjdskillnaderna löste man på ett utomordentligt elegant sätt genom de ytsnåla, svängda och skilda lederna.

På 1980-talet lyfte staden och länsstyrelsen fram trafikplanläggningen som en miljö av riksintresse för kulturmiljövården och Riksantikvarieämbetet fattade beslutet 1987. Detta riksintresse befastes sedan i stadens följande översiktsplaner. Anläggningen är också mycket uppmärksam internationellt och har av DOCOMOMO tagits upp på listan över nordiska monument från modernismen.

Ett vanskött monument

Men i dag har det eftersatta underhåll som Slussen drabbats av lett till att förfallet fått gå väldigt långt. En misslyckad grundläggningsmetod och betong

som inte håller har medfört att mycket av materialet i trafikanläggningen måste bytas ut, ett bibehållande innebär att en rekonstruktion till stora delar är nödvändig. Rädslan för att detta skulle betecknas som en ”pastisch” delar jag inte, värdet ligger ju i den genomtänkta lösningen av trafikföringen och anläggningens formspråk och knappast i stommaterialet. Det är självfallet heller inte omöjligt att genomföra vissa förbättringar; bussterminalens brister måste åtgärdas och framför allt måste möjligheten till avtappning av vattnet från Mälaren ökas. Jag upplever det som utomordentligt tragiskt att man, utan att på något sätt lyckas åstadkomma några nya stora samhällliga, trafiktekniska eller estetiska värden, beslutat sig för att ersätta slussenanläggningens stora kvaliteter med en ny skapelse. Vi och framtidens stockholmare förlorar då ett av stadens viktigaste moderna kulturarv.

Vill du veta mer?

Slussen vid Söderström, Samfundet S:t Eriks årsbok 2005

Tidernas Stockholm. Kulturmiljöer av riksintresse. Stockholm 1990

Slussen. 1935 års anläggning. Byggnadshistorisk rapport 2005:3, Maria Lorentzi/Per Olgarsson, Stockholms stadsmuseum (finns digitalt på Stockholmskallan.se som också har mycket bilder från Slussen)

Funktionalistiskt genombrott: radikal miljö och miljödebatt i Sverige 1925-31, Per Råberg.

Våra städer - förnyade spelplaner för politiska manifestationer

Sedan den senaste byggboomen på 1960-talet har både stat, kommuner och företag fått förändrade roller i planering och byggande. Centrala frågor som politikens tilltagande svårighet att uttrycka folkviljan och samtidigt lösa finansieringen av stora nödvändiga infrastruktursatsningar med ny bebyggelse kräver en fördjupad diskussion. Det kritiserade Stockholm Waterfront är ett exempel på de förändrade rollerna, skriver arkitekten Tomas Lewan.

Bygg- och fastighetssverige ser inte ut längre som det gjorde efter sextioalet – den förra riktigt expansiva byggepoken. Ett starkt fokus ligger nu på storstäderna med sina höga priser i centrum och stora inslag av spekulation och vinstintressen – inte minst i bostadsbyggandet. Detta har skapat en ny situation med ett större mått av oförutsägbarhet än vad vi har varit vana vid.

Städer har dessutom internationellt blivit själva spelplanen för politiska ambitioner och manifestationer. Det är stadsmiljön som ska visa vilka vi är och det är med den vi ska locka nationellt och internationellt näringsliv och turism. Det allt starkare trycket på politikerna att utveckla stadsmiljön leder bort från stadsplanering och mot enskildheter och spektakulära objekt. Det kan vara mer lockande att satsa kortsiktigt på projekt som kan genomföras och som märks än långsiktigt på sådant som successivt bygger den goda staden och den tjänliga stadsmiljön för flertalet. Den nya spårvägslinjen mellan Sergels torg och Norrmalmstorg är ett tänkvärt exempel.

En annan viktig ny omständighet är att rollen för den statsförvaltning som byggde sextioalets Sverige nu är starkt förändrad. Det privata näringslivet är en starkare faktor i vår tid och den på åttio- och

nittioalet uppmärksammade ”förhandlingsplaneringen” (där byggbolagen kräver motprestationer, som mark, byggrätter, fastigheter av kommuner för att bygga) har blivit permanentad som modell för det allmännas roll i större projektsammanhang. På allt detta nya är Stockholm Waterfront ett illustrativt exempel.

Trots att stockholmarna i allmänhet nog gärna skulle slippa kolossen som nu reser sig invid Stads huset står den där. Beslutet om den är dessutom, på det hela taget, fattat i bred politisk enighet. Det kan förefalla motsägelsefullt och är det också.

Waterfront, hård och kritiserad exploatering

Arkitekten Dan Hallemar har analyserat förloppet kring Waterfront i detalj. I korthet handlar det om hur staden ville uppföra en konferensanläggning i centralt läge och därför köpte tomten med den gamla postsorteringsanläggningen invid Stadshuset. Sedan följde ett antal turer med olika exploaterer och utformningsförslag parallellt med att konjunkturen och fastighetspriserna svängde kraftigt. Till slut tvingades staden gå med på en väldigt hög exploatering för att uppnå målet att få tillgång till en nyckelfärdig konferensanläggning.



Hur gick det här till? Många stockholmare undrar hur planprocessen bakom skapelsen såg ut.

Foto: Lars Epstein

Den centrala fråga som behöver diskuteras nu är varför den politiska makten inte fungerar som förlängning av folkviljan? Samma fråga kunde ställas i slutet av sextioalet när Klarakvarteren revs. Det var i en helt annan situation när staten och staden mer entydigt hade kontroll över händelserna. Politikernas vision den gången handlade om ”Storstockholm”. Klararivningarna hade inte varit möjliga utan tunnelbanans framdragande som verktyg – själva grundbulten i Storstockholms nervsystem.

Det var kring detta projekt och kring biltrafiktunnlarna på Norrmalm som Citys stadsplanering den gången kretsade – givetvis med fastighetsvärden och investerarnas intressen som pådrivande kraft. Men när planen för ”Nedre Norrmalm” klarnade, med nybyggda kontorsbyggnader på rad, fanns inget tydligt, vitalt innehåll för stadsdelen. Näringslivet hade uttryckt önskemål om en stadsdel som det i slutänden inte hade intresse av, tidningshusen hade hittat en ny etablering i Marieberg och kontorsbyggnaderna var inte attraktiva.

Regeringen blev kraften bakom nya City

Lösningen blev då att staten beslöt att förlägga departementen till den nya stadsdelen. Man kan säga att på sextiotalet banade statens och det allmännas intressen vägen för en stadsomvandling som delvis gick över styr. Omistliga värden gick om intet. Entreprenörernas och fastighetsbolagens intressen fick fritt spelrum innan processen kunde hävas i och med Almstriden 1971 (se även Helena Frimans artikel) där politikerna slutligen tvingades vika sig för allmänhetens mer försiktiga syn på innerstadens planläggning.

Finansiering av infrastruktur formar City

En aktuell parallell finns nu i hur fastighetsvärden och politikernas manifesteringsintresse successivt tagit form i den nya stadsdelen Västra City längs Klara strand. Det avgörande beslutet kan mycket väl tänkas ha varit det som också togs i bred politisk enighet 2005 om Citybanan – den slutliga lösningen på den getingmidja som hindrande trafiken genom Stockholms centrala delar, ett beslut som utmynnade också i stärkta exploateringsintressen kring Odenplan.

Frågan är om inte Stockholm Waterfront på samma vis främst återspeglar infrastrukturbeslut och åtföljande förändringar i fastighetsvärden och nya spekulationsbyggprojekt.

Att Waterfront bättre än något annat nybyggnadsprojekt just nu illustrerar konsekvenserna av dagens politiska situation råder däremot knappast något tvivel om.

Myndigheter skall generera vinst

En annan del av politikens förändringar sedan 1960-talet är de ökande kraven på statliga myndigheter att inte bara vara förvalta och vara allmänhetens tjänare. Kraven på ekonomisk avkastning liknar dem i vilket börsbolag som helst och ställs på Jernhusen, Fastighetsverket och alla andra tänkbara myndigheter. På så sätt har staten blivit en aktiv, medverkande aktör kring ökad markspekulation och ökande fastighetspriser.

Vill du veta mer?

Dan Hallemares artikel om Waterfront finns i *Arkitektur* nr 2, 2011

City, drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-79, Anders Gullberg

Länkar till artiklar av Eva Eriksson i SvD som anknyter till Tomas Lewans teman:

Huvudstadens silhuett är i fara

Kommentar till planer för Västra city, 30 september 2009

http://www.svd.se/kultur/huvudstadens-silhuett-ar-i-fara_3584641.svd

Waterfront ger ett intryck av tivoli, 17 mars 2011

http://www.svd.se/kultur/kulturdebatt/waterfront-ger-ett-intryck-av-tivoli_6011227.svd

Förslaget från Allianspartierna i maj 2011

Det finns rika möjligheter till information och bakgrundsfakta om nya Slussen.

Från stadens sida är **utställningen** i Sjömanshemmet, Peter Myndses backe 3 en viktig del i kommunikationen med allmänheten. Den är öppen till den 19 juni, tider på www.stockholm.se/slussen
Intresset för förslaget är mycket stort - efter två veckor hade utställningen haft ca 10 000 besökare. Den stora modellen är central i utställningen, den har den här gången kompletterats med ytterligare en modell som visar baren under trafikleden. Dessutom finns bilder och information om olika delfrågor som avbördningen av Mälaren.

På stadens **hemsida** finns ett stort material, rapporter kring olika delfrågor, planer m m. Bilden på nästa sida visar Slusstorget. Mer bilder finns på www.stockholm.se/slussen klicka på Pressbilder.

I Tekniska nämndhuset på Fleminggatan 4 finns **ärendets handlingar**. För 100 kr kan man köpa ett rikt bakgrundsmaterial, planer o likn.

De röda och det gröna partierna

Hos oppositionspartierna i fullmäktige finns en pågående diskussion om det senaste förslaget, främst inom S och V. Miljöpartiet har en i huvudsak positiv inställning, med krav på goda förhållanden för gående och cyklister och satsningar på kollektivtrafik.

När tas de politiska besluten?

Under tidig höst planeras beslut i stadsbyggnadsnämnden, före jul 2011 i kommunfullmäktige.



Slusstorget, sett från nordväst.

Flera av stadens bilder har kritiserats för att ge förskönande versioner av förslaget.

Rullstolsburna måste forcera trappor för att ta sig ner på torget vilket har kritiserats av stadens egen tillgänglighetsexpertis.

Bild: Foster/Berg

En annons utanför det vanliga

Den 7 maj 2009 kunde den som slog upp Dagens Nyheter eller Svenska Dagbladet vid frukostkaffet förvånat läsa en annons som varken ville kränga schampo, eller charterresor.

Det var Konstakademien, en församling bestående av våra främsta konstnärer och arkitekter, som köpt annonsplats.

De ville inte sälja något.

De annonserade för att berätta att de var bestörta och förtvivlade.

Ledamöterna hade diskuterat planerna för nya Slussen. Värre kan det inte bli, skrev de och fortsatte: Skam och förbannelse över de nidingar som gör detta.

Ett år senare tvingades stadens politiker notera att Konstakademien fått stöd av en stark, folklig opinion. Protesterna mot stadens förslag till ombyggnad av Slussen som tagits fram av arkitekten Spencer DeGray hos Foster+Partners i London väckte ett ramaskri.

Möjligen är detta den starkaste folkliga protesten mot ett stadsbyggnadsförslag i Stockholm någonsin. Och det säger en del, stockholmarna har en stolt tradition att förvalta när det gäller protester i stadsbyggnadsfrågor.

10 000 personer besökte stadens utställning 2010, 1 200 svar kom in till stadsbyggnadskontoret, omkring 1 100 kom från privatpersoner. Namnlistor, där antalet underskrifter inte redovisades, hade samlat tusentals namn

Det var valår och politikerna försökte blidka väljarna genom små förändringar, men inget hjälpte. Debatten rasade vidare, förslaget tvingades tillbaka till ritbordet i London.

I Stockholm satte sig samtidigt arkitekten Mats Edblom, medlem i Konstakademien, och ritade ett helt nytt förslag. Han behövde inte anpassa sig till stadens krav på att utgå från den föråldrade trafiklösningen från 1970-talet med en massiv bro upp från Skeppsbron.

Han utgick från naturens former och har kallat sitt förslag Slussbacken - Näset kvar.



Förslaget Slussbacken har utvecklats vidare under våren 2011. Med stöd av Erik Lallerstedt på restaurang Gondolen och kulturinstitutioner har flera av byggnaderna getts kulturfunktioner, bl a ett kulturhus för ungdomar.

Ny syn på Slussen

Att Stockholm har växt fram där Mälaren rinner ut i Saltsjön är en självklar del av all historieskrivning om staden. Vattnet, men också landhöjningen och den dramatiska topografi som den stora förkastnings-sprickan skapat är starka komponenter i ett stadslandskap, unikt i sin skönhet.

Förändringar i dessa förutsättningar kommer att forma villkoren också för stadens utveckling, för framtidens Stockholm.

Den globala uppvärmningen gör att jorden går mot ett varmare klimat med smältande ismassor och stigande nivåer i världshaven. Det kan komma att påverka Stockholm mer än de flesta huvudstäder. Stadens unika skönhet, dess läge vid vattnet kan också bli dess stora framtida utmaning.

När reaktionerna på förslaget till ombyggnad av Slussen summerades på stadsbyggnadskontoret 2010 konstaterades bl a att översvämningsriskerna runt Mälaren redan nu är oacceptabelt stora och att kapaciteten för att tappa ut vatten från Mälaren måste öka.

Samtidigt konstaterade stadsbyggnadskontoret att utmaningarna för Stockholm och för Mälardalen i framtiden främst är kopplade till riskerna för ett stigande vattenstånd i världshaven och i torrare somrar i Mälardalen.

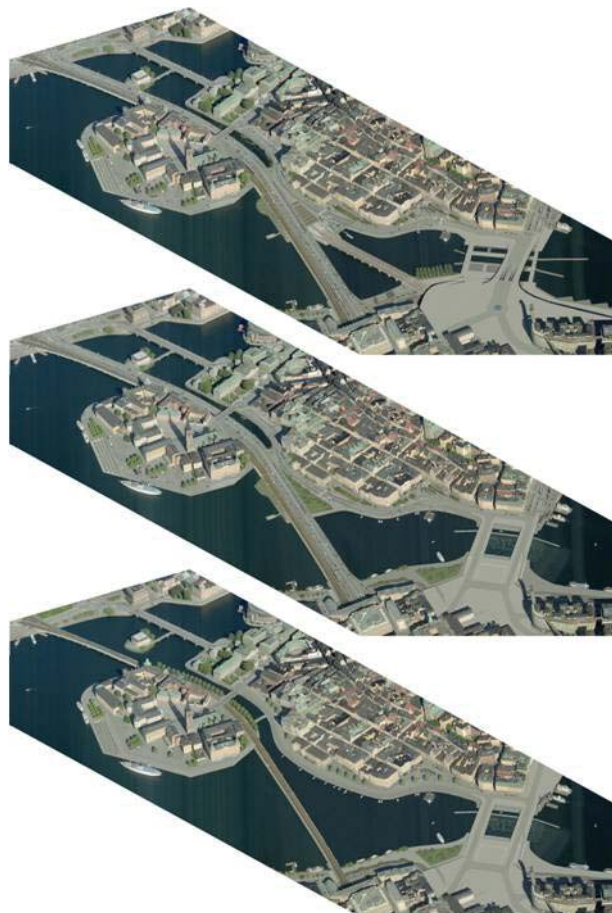
Förändringar i vattenstånden påverkar området runt Slussen starkt, oavsett vilket förslag till förnyelse som diskuteras.

Idealisterna

En grupp arkitekter, Idealisterna ser de kommande förändringarna i vattenstånden som ett betydligt allvarigare och mer näraliggande hot mot Slussen och mot tunnelbanan än vad staden gör. De varnar för att ökande vattennivåer i Mälaren i kombination med västliga vindar kan orsaka att tunnelbanan blir en ”golvbrunn” och orsaka en kollaps i kollektivtrafiken. De är kritiska mot de utredningar som gjorts hittills och varnar också för riskerna med de höjningar av världshavens nivåer som kan medföra att saltvatten tränger in i Mälaren och hotar dricksvattnet för flera miljoner människor. Under våren 2011 har allt fler internationella forskare ifrågasatt tidigare beräkningar. Inför arbetet inom FN:s klimatpanel 2014 skickas nu signaler från forskarvärlden om höjningar av världshavens nivåer med upp till 1,6 meter.

Ett Slussenförslag grundat på helt andra förutsättningar

Mot bakgrund av stigande vattennivåer, främst i Mälaren, har Idealisterna påpekat att en nedgrävning av tunnelbanan under Mälaren är en nödvändig del av den nya Slussen. En nedgrävning skule skapa helt andra förutsättningar för utformningen av hela Slussenmiljön. Det är tunnelbanan som höjt nivån vid Ryssgården och förpassat Stadsmuseet i en grop.



En nedgrävning av tunnelbanan skulle, förutom att säkra tunnelbanan mot översvämningar, vidga den öppna vattenyta i Mälarens östra del.

På sikt skulle det också skapa möjligheter för att gräva ner Centralbron (nedre bild) som i dag har en dominant roll också i Slussenmiljön genom sin storlek, utformning och sitt buller.

Bild: Idealisterna



Den nuvarande Slussen - överlägsen i funktion och skönhet?

Det är många röster som under debatterna de senaste åren höjts för att den nuvarande konstruktion skall renoveras, att den trafiklösning som togs fram efter ett mycket omfattande arbete på 1930-talet är överlägsen. Att den skulle vara vackrare än något nybyggt, ljusst och fräscht kan i dag vara svårt att föreställa sig.

Förfallet har tillåtits gå mycket långt, den besvärliga processen gör att många i dag kan ha lätt för att avfärda hela idén på grund av den slitna miljön.

Men jämfört med den trafiklösning som nu föreslås är den gamla konstruktionen både elegant, funktionell och ytsnål. Att funkis innebär ljus och rena ytor vet de flesta - det gällde också för Slussen när den var ny.

Under våren 2011 har allt fler krav rests på att en seriös genomgång av kostnaderna måste ligga till grund för kommande beslut. Stadens beräkningar hamnar i dag på ca 10 miljarder.

Specialister på betongrenoveringar hävdar däremot att det inte behöver röra sig om kostnader på mer än 1-2 miljarder, enligt en artikel i SvD den 1 juni.