



## RÅDET TILL SKYDD FÖR STOCKHOLMS SKÖNHET

2010.03.22  
SR Dnr 2010-0022  
(S-Dp 2005-08976-54)

Till Stadsbyggnadskontoret

### **Ang. Slussen, förslag till detaljplan**

Med anledning av Stadsbyggnadskontorets remiss av rubricerat ärende vill Skönhetsrådet anföra följande.

Skönhetsrådet tvingas konstatera att det planförslag som nu är ute på samråd uppvisar så många brister och grava problem att det i nuvarande form inte kan läggas till grund för det fortsatta arbetet. Rådets uppgift är att bevaka de upplevelsevärden som gör Stockholm till en attraktiv och rik stad för innevånarna och ett angeläget och lockande resmål för gäster från både när och fjärran. Det finns några få platser i staden där förklaringen till Stockholms uppkomst och existens framträder särskilt tydligt i stadsbilden – en av dem är området kring Slussen. Av den anledningen måste exceptionellt höga krav ställas så att det som ska göras inte spelar bort dessa värden, utan tvärt om förstärker dem ytterligare.

#### **Nu aktuellt förslag**

Förslaget som är föremål för prövning innebär ett antal förbättringar i förhållande till hur projektet redovisades våren 2009. Skönhetsrådet ser positivt på att gångbrons placering justerats så att den nu landar i mynningen av Järntorgsgränd, vilket är det ursprungliga läget för förbindelsen mellan Stadsholmen och Södermalm. Likaså uppskattar rådet greppet att bygga under broarna med lokaler. Därigenom undviks mycket av problematiken i denna del av anläggningen, såväl ur klimathänseende som ifråga om visuella upplevelsevärden. Den skulpturala form broarnas undersidor i övrigt fått kännas också som ett steg i rätt riktning. Rörelsemöjligheterna för fotgängare i och igenom området har också förbättrats ytterligare, även om den nu valda grundlösningen fortfarande innebär begränsningar i förhållande till dagens situation.

Trots de bearbetningar som gjorts kvarstår enligt Skönhetsrådets mening en mängd problem sedan tidigare, vissa av mycket grav art. Samtidigt har nya komplikationer tillkommit som påtagligt försämrar planförslaget. Särskilt gäller det områdets östra del där den redan i det tidigare förslaget tveksamma bebyggelsen framför kontorshusen i kv. Tranbodarne nu både krupit närmare dessa och vuxit i volym.

Skönhetsrådet oroas också över att problematiken med stigande vattennivåer inte tagits på tillräckligt allvar. Idag vet vi att det inte enbart är Mälarens yta som kan komma att stiga, utan även Östersjöns. Den nu föreslagna lösningen skulle – för att vara långsiktigt trovärdig – ha behövt balanseras mot överväganden baserade på en ordentlig analys av det senaste kunskapsläget inom detta fält.

### **Tunnelbanans läge**

Skönhetsrådet har tidigare krävt att en eventuell sänkning av tunnelbanan utreds ytterligare med tanke på de betydande värden som därigenom skulle kunna vinnas för stadsmiljön i detta ett av Stockholms känsligaste lägen. En sänkt tunnelbana är en teknisk förutsättning för att även Centralbron i en framtid ska kunna grävas ned, vilket samtliga partier i fullmäktige tidigare varit överens om. Ett nytt läge skulle också långsiktigt säkra tunnelbanan mot de problem som ett eventuellt höjt vattenstånd för med sig. En ny tunnelbanesträckning är dessutom helt avgörande för att man ska kunna komma tillrätta med de konstruerade höjdskillnader som idag finns mellan Gamla Stan och Södermalm och som inget av de förslag som hittills redovisats – inklusive det nu aktuella planförslaget – lyckats hantera på ett fullt godtagbart sätt, till skillnad från 1930-talets klöverbladslösning. Rådet beklagar därför att en förändring av tunnelbanans läge inte prioriterats i tillräcklig grad under den långa tid planarbetet har pågått.

### **Höjdförhållanden**

Ett grundläggande strukturellt problem i den lösning som nu föreligger är alltså höjdförhållandena. Det nya däckets på Södermalmssidan sluttar mindre, sträcker sig längre ut och är inte uppbrutet i flera olika, avtrappande flak som idag. Detta kan tyckas oviktigt, men dagens begränsningar och etappvis fallande plan är helt avgörande för vattenkontakten när man kommer från Hornsgatan eller Katarinavägen. Med den nya lösningen försvagas detta för platsen viktiga visuella samband, samtidigt som markytan kring Katarinahissen kommer att höjas med ca 1,5 meter. På det sätt som terrassens norrvända fasader framställs i förslaget skapar de dessutom en avvisande barriäreffekt. Likaså framstår rampsystemet mellan tunnelbanebron och Centralbron som ofunktionellt och därmed som en tom och onödig gest.

För att få in önskat antal våningar i terrassanläggningen under däckets, har den totala höjden på konstruktionen blivit så hög att den breda körbron från Skeppsbron, för att klara gällande regler för lutningsgrad, måste börja stiga redan fyra kvarter norr om Munkbroleden. Detta innebär en ur gestaltningshänseende svårbemästrad rampning – jämför ramperna i Götgatan vid Skanstulls tunnelbanestation – och dessutom att Räntmästarhuset och angränsande byggnader sedda från söder kommer att avskämmas från vattnet genom en hög, murliknande sockel, vilket framgår med oroväckande tydlighet av några av illustrationerna till planen. Att den södervända ytan framför Räntmästarhuset genom lösningen också reduceras till en renodlad trafikplats är ytterligare ett av förslaget tillkortakommanden och en konsekvens av att all motortrafik förläggs till endast en bro istället för som idag två broar. Den tänkta nya placeringen av Bengt Erland Fogelbergs

ryttarstaty ovanpå upp- och nedfartsrampens mynning kan också ifrågasättas, då intrycket närmast blir att Karl XIV Johan rider ut över ett stup.

### **Huvudbrons läge och utbredning**

Överhuvudtaget innebär koncentrationen av trafik till en bro i det aktuella läget att Stadsholmens sydöstra hörn inte alls blir läsbart längre, särskilt som lösningen innebär påtagliga, ytterligare utbyggnader i vattnet mot öster. Därigenom förvärrar man och låser dessutom för lång tid fast dagens situation där Strömbron i Skeppsbrons norra ände redan tillfogar det hörnet av Gamla Stan stor skada. De många filer körbron ska rymma innebär dessutom i sig ett visuellt stort problem. Bron blir bredare än Centralbron och en jämförelse med Långholmsgatans utbredning vid Hornstull kan ge en avslöjande bild om vad det de facto handlar om.

Utbyggnaden i vattnet på Saltsjösidan kan enligt rådets mening inte kompenseras av de nya, fria vattenytorna väster om den nya körbron, som i förslaget lite bedrägligt är sammanförda under benämningen Slusstorget. Dessa utgör tvärt om ett ytterligare problem – de bassängliknande vattenytorna är inte tillgängliga, kan inte användas till något och tillför inte platsen något liv. Liknande bassänger har anlagts längs Årstaviken vid Tanto för att rena dagvatten innan det släpps ut i viken och rådet befarar att det är precis så detta ”torg” kommer att uppfattas. I hög grad bidrar det nyskapade vattenrummet också till den karaktär av flodmynning som området kring den centrala slussfunktionen fått. Även om det egentliga näset mellan Stadsholmen och Södermalm endast funnits under en kortare period historiskt sett, har området över tid ändå präglats av näsliknande lösningar som rimmat med den särskilda topografin i Stockholm. Enligt rådet innebär den nu föreslagna greppet ett avsteg som nonchalerar platsens egenart till förmån för en utslätad lösning som skulle kunna återfinnas i vilken stad som helst som är genomfluten av en flod. Till detta bidrar dessutom det föreslagna trädäcket utmed Munkbroleden, som dämpar dynamiken i vattenrummets oregelbundna form.

### **Tillkommande bebyggelse**

Planförslaget innebär att ett antal nya byggrätter uppe på södersidans däck tillskapas. Det ska påpekas att den modell som varit utställd i samband med plansamrådet dock inte redovisar de byggrätter som planförslaget medger fullt utnyttjade. Utgångspunkten för planförfattarna tycks ha varit att läka ett förmodat sår i stadsväven genom att tillföra en helt ny bebyggelsefront mot vattnet. Detta angreppssätt bottnar i en bristande förståelse för Stockholms särart, vilket lett till ett missriktat försöka att lägga tillrätta och normalisera den idag till synes oordnade miljön.

Ett egensyfte i arbetet med planen verkar ha varit att göra vägen mellan de täta miljöerna i Gamla Stan och på Södermalm så kort som möjligt. Rådet har en helt annan syn på platsen. Det är just andhämtningspausen i de frilagda ytorna som finns idag som är en av Slussens riktigt stora kvaliteter. Öppenheten ger fantastiska utblickar mot såväl Mälaren och Saltsjön som Gamla Stan. De fria ytor som dagens Slussen representerar kommunicerar dessutom över vattnet med Kornhamnstorg. Rörelsen över och igenom området är förknippad med starka upplevelsevärden som är unika för Stockholm. Här är

den dramatiska topografin, skärgårdslandskapet och vattenvägarna som givit förutsättningarna för stadens framväxt och utveckling genom seklerna på ett mycket påtagligt sätt närvarande i nuet. Att som i förslaget offra stora delar av detta vore djupt olyckligt.

Stockholm är ju känt som Nordens Venedig, vilket också innebär att staden är tänkt att upplevas från vattensidan. Ända sedan 1600-talets slut har far och son Tessins Södra stadshus (nuvarande Stadsmuséet) och de tre bostadshusen väster om Södermalmstorg utgjort blickfånget när man nalkas staden från Saltsjön. Visuellt bildar denna ensemble också början på Skeppsbronraden. Att bygga för husen och därmed även radera ut detta samband anser rådet skulle vara ett mycket allvarligt misstag.

Som redan tidigare påtalats anser Skönhetsrådet att den nya anhopningen av bebyggelse framför KF-husen också utgör ett stort problem. Dessa två hus är båda, om än vid olika tidpunkter, gestaltade för att förstärka den topografiska dramatiken som förkastningsbranten utgör. Det av Eskil Sundahl och Olof Thunström på 1930-talet i sann funktionalistisk anda omformade komplexet avtecknar sig som vita, kubiska block mot den mörka södersiluetten medan Jan Lundings glashus från 1970-talet snarare framstår som ett kristallskrin vuxet direkt ur klippan. De båda byggnaderna utgör tillsammans ett omistligt inslag i stadsbilden, samtidigt som de också markerar den ursprungliga strandlinjen vid den s.k. Franska bukten. Detta är ett förhållande som inte nämnvärt störs av den planerade, relativt låga bussterminalen, men som däremot helt suddas ut av den bebyggelse som enligt planförslaget förlagts ovanpå det däck som utgör terminalens tak. Förbyggnaden av glashuset är särskilt anmärkningsvärd, då fasadmotivet i sitt sammanhang så sent som för ett par år sedan skyddades med q-märkning i en ny plan för denna del av kvarteret – något som inte ens nämns i miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Skönhetsrådets slutsatser**

Skönhetsrådet anser att det nu föreliggande planförslaget inte kan läggas till grund för det fortsatta arbetet utan mycket genomgripande omarbetningar. Rådet förordar en i grunden enklare lösning – det är genom reduktion, inte addition som platsens unika värden kan förstärkas och utvecklas vidare.

Följande punkter är enligt rådets mening nödvändiga att åtgärda:

- Huvudbron måste förskjutas mot väster till förmån för Saltsjöns vattenyta och möte med Stadsholmens sydöstra hörn.
- De bassängliknande vattenytorna på ömse sidor om den egentliga slussrännan måste minskas och området mellan de båda broarna i övrigt modelleras om för att i linje med platsens tradition skapa ett starkare samband mellan Gamla Stan och Södermalm.
- Huvudbron måste göras smalare, minst ett par filer behöver tas bort.
- Terrassanläggningen på Södermalmssidan måste bearbetas och i framkant pressas i höjd så att ramperna på Skeppsbron kan undvikas samtidigt som vattenkontakten stärks.

- Terrassanläggningens norrvända fasader behöver omformas för att inte upplevas som svårforcerade barriärer.
- Relationen mellan Ränthästarhuset och kajplanet måste bearbetas så att kontakten dem emellan stärks.
- Den tillkommande bebyggelsen ovanpå däckets på Södermalmssidan måste, med undantag för kvarteren markerade W2 och W3, utgå. Enligt de uppgifter rådet inhämtat torde de intäkter denna bebyggelse kan generera endast representera ca 10 % av den totala budgeten för projektet. Således bör det vara möjligt att ta bort byggnaderna utan att äventyra ekonomin. Betydligt lägre och småskaligare kajbebyggelse skulle kunna övervägas istället, gärna med ett publikt kulturinnehåll som motvikt till den nya gallerian under däckets. I kvarteret markerat W1 skulle dessutom en fritt gestaltad, lite större paviljong som lämnar ett ordentligt gatt i Götgatans förlängning kunna komma ifråga. Paviljongen skulle med fördel kunna fungera som besökscentrum – en mötesplats där man på ett lustfyllt sätt kan inhämta information och kunskap om Stockholm samtidigt som man kan avnjuta vår unika vattenstad från första parkett.
- Ramplösningen mellan tunnelbanebron och Centralbron bör tas bort, kanske skulle de planerade husen i det nya kvarteret söder där om kunna få ta spjörn nere på kajen istället.
- Ryttharstatyn bör flyttas från föreslaget läge och istället få en annan placering.

Tyvärr uppvisar detaljplaneförslaget alltför många, grava brister och olösta problem för att Skönhetsrådet ska kunna tillstyrka det i nuvarande skick. Rådet vill därför uppmana de ansvariga förvaltningarna och deras respektive nämnder att låta göra de ändringar som krävs för att det nya Slussenområdet verkligen ska kunna bli den världsattraktion som det har potential för – en plats där Stockholms dåtid, nutid och framtid vävs samman.

Stockholm som ovan

RÅDET TILL SKYDD FÖR STOCKHOLMS SKÖNHET

Bo Grandien

Martin Rörby