

JULI - OKTOBER 2007

SLUSSEN

NYBYGGT BEVARANDE



PROGRAM : BILAGA I

Inför Slussens ombyggnad har staden beslutat arbeta fram ett "referensalternativ med bevarat klöverblad". Programkraven är desamma som för nybyggnadsalternativet, så t.ex vad gäller framkomlighet, fria höjdmått för trafik och Mälarens avvattnings. För referensalternativet gäller också att Slussens kulturhistoriska värden ska sammanvägas med de övriga kraven. Vi har formulerat vår uppgift som "att finna balanspunkten mellan ett intressant bevarande och nödvändiga och önskvärda förändringar."

Det ligger en pedagogisk svårighet i bevarande och återuppbyggnad. Man ser gärna miljön i dagens Slussen för sin inre syn: nedgången, skum och otillgänglig. Med vårt förslag öppnar vi för ett helt annat Slussen, med historiska referenser men också fräscht, tillgängligt och spännande. Vårt bevarandeförslag är nytt!

Förslaget som nu benämns Nybyggt Bevarande har utformats av ett team från White arkitekter och ingenjörsföretaget WSP i samarbete med stadens tjänstemän. Detta är en förkortad version. Hela utredningsmaterialet (Nybyggt bevarande 2006-11-14) finns tillgängligt på stadens hemsida.



Flygfoto Slussen, 1935. Foto: Stadsmuséets arkiv

BEVARANDEFRÅGAN

Slussen är en speciell plats med en historia lika gammal som staden själv. Bebyggelsehistoriker betonar platsen som entré till det äldsta Stockholm: de fria vyerna som gör det möjligt att uppfatta Stadsholmen som förklarar stadens identitet och egenart, den ursprungliga broförbindelsens läge i förlängningen av Järntorgsgatan och utformningen från 1600-talets mitt med två likvärdiga gator och broar på vardera sidan om näset över till Södermalm.

Av stort intresse är också 1935 års trafikanläggning som tillsammans med KF-husen och Katarinahissen utgör en av Sveriges första storskaliga, konsekvent och medvetet gestaltade funktionalistiska bebyggelsemiljöer. Efter 30-talet har Slussen genomgått stora förändringar med nya trafikslag och byggda tillägg. Ändå har Slussens ramper och broar stått relativt oförändrade till idag och 1935 års anläggning är lätt att spåra i det vi ser. Jämför dokumentärfotot ovan. Bevarandet av Slussens trafikanläggning med klöverbladen har varit en utgångspunkt i vårt förslag.

Större delen av Slussen vilar idag på bristfällig grundläggning. Betongkonstruktionerna är till stor del uttjänta. Dessa delar måste rivas ner innan de åter kan byggas upp. Man kan således till mycket liten del uppnå autenticitet i den meningen att den betong som armerades och göts på 1930-talet blir kvar.

Vad ska då bevaras? I våra diskussioner med Stadsmuséets antikvarier har prövats vad som är möjligt och rimligt att bevara och vad som av nödvändighet eller för att vinna andra kvaliteter bör förändras.

I förslaget har vi bevarat:

- Trafikföringen där Katarinavägen och Skeppsbron är skilda i plan och sammankopplade med ramper.
- Den komplexa helheten som hanterar nivåskillnaderna och på ett intrikat sätt sammanfogar körtrafik, spårtrafik och gångtrafik.
- Klöverbladsrampernas och broarnas geometri och begränsningslinjer.
- Slussplan, Karl Johans torg med trappa och ryttarstaty, Slussterrassen, Ryssgården.
- De båda huvudgångstråken Blå bodarna och Gula gången. Intressanta delar av dessa rekonstrueras till 1935 års utseende.
- Fasaderna mot Mälaren, Saltsjön, Slussterrassen och Karl Johans torg.
- Katarinahissen.
- Karl Johanslussen, Nils Ericsonsslussen som avtappningskanal.



Vy från Gamla Stan, i näsets riktning

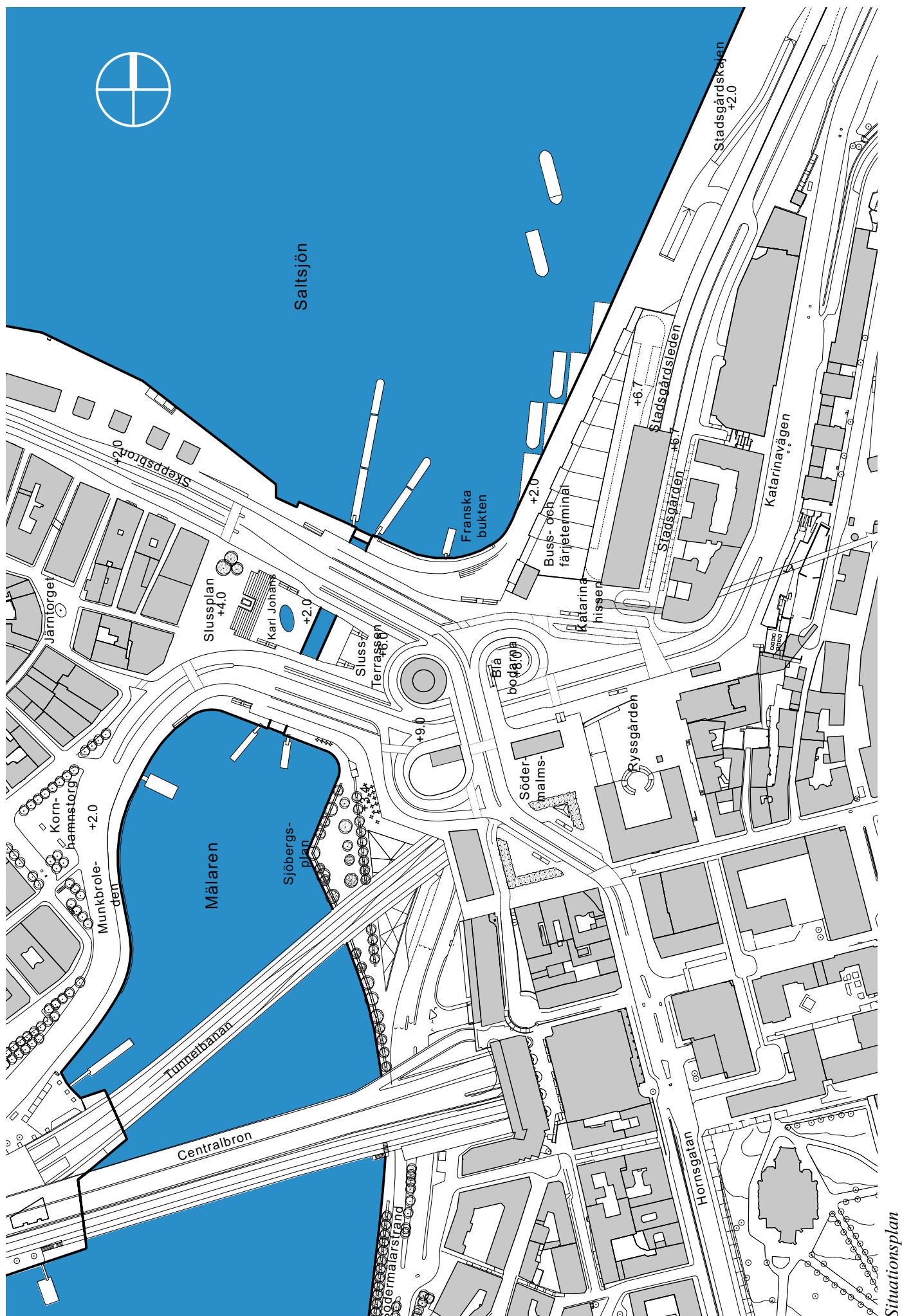
ANDRA UTGÅNGSPUNKTER

Som fog i stadskroppen och som landskapsgestalt har Slussen otvivelaktigt stora företräden. Trafikapparaten avlöser elegant Södermalms kvartersmönster till näsets riktning norrut mot Gamla Stan. Planskildheten och klöverbladens rörelser tar succesivt och behändigt hand om höjsskillnaden mellan de två stadsdelarna. I sitt något oavslutade skick präglas Slussenområdet av stor öppenhet, ljus och utblickar. Ett förhållande som i sig är historiskt intressant och kommit att uppskattas av många.

Det arkitektoniska problemet med lutande brospann mellan de två stadsdelarna har fått en vacker lösning: Saltsjörampen och Mälarrampen som utgör blickfång utifrån vattnet bildar båda harmoniska brobågar över slussrännan.

Foto: Stockholms stadsbyggnadskontor







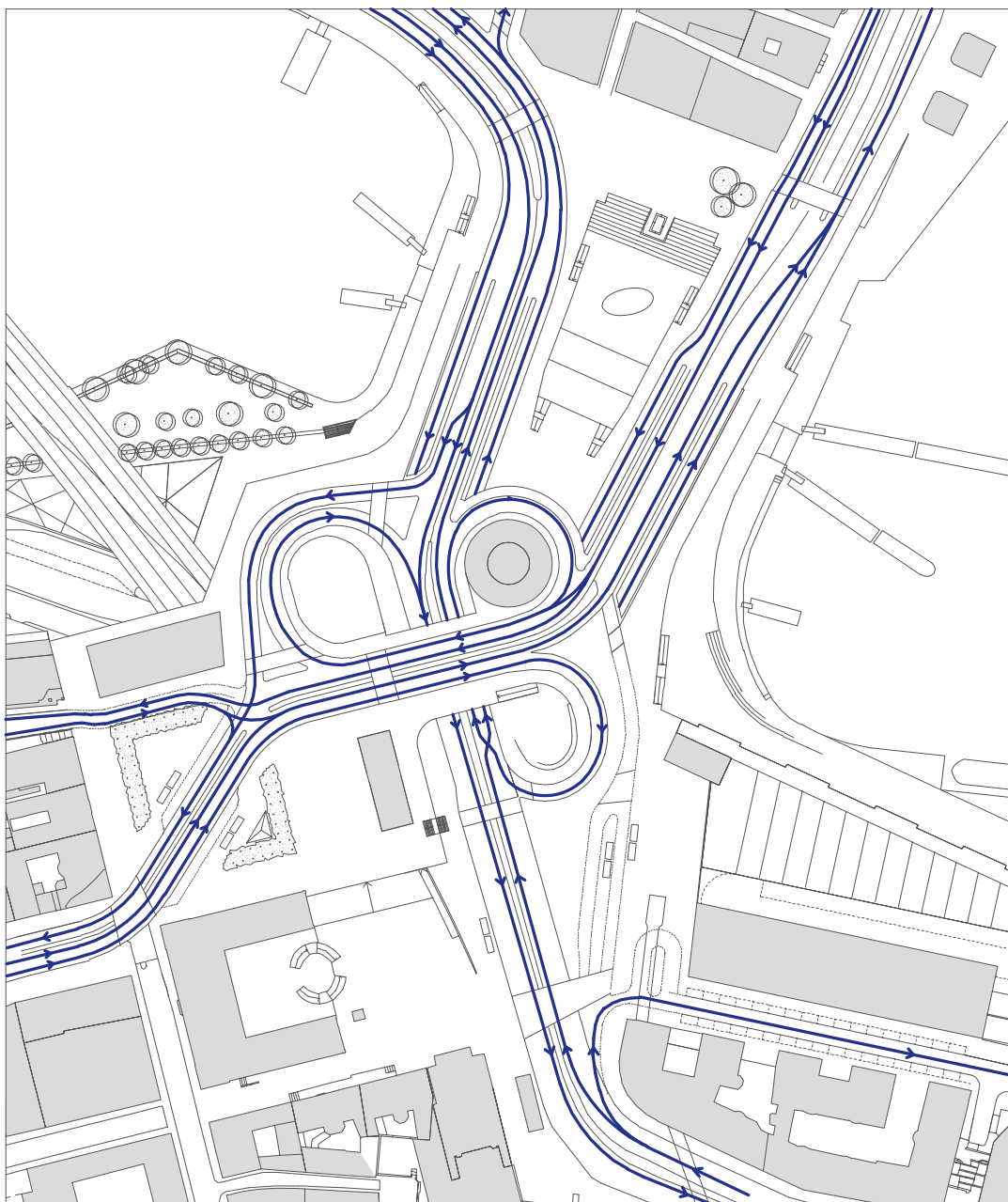
Översikt gång- och promenadstråk

STRÅK I STAN

1935 års Slussen utformades främst för att klara bil- och busstrafiken mellan stadens norra och södra delar. I stads-sammanhanget ställs idag nya krav på Slussen som en länk i innerstadens gångstråk, en del av affärsstråket Drottninggatan-Västerlånggatan-Götgatan. Från Hötorget till Medborgarplatsen kan man nu shoppa på bilfria gågator, medan Slussen av många uppfattas som ett hinder och en blåsig öken. Vårt förslag vill här skapa ny tillgänglighet, ny plats för nya verksamheter som i större utsträckning än idag kan göra Slussen till ett mer inbjudande, upplyst och befolkat område. Blå bodarnas och Gula gångens stråk får mer innehåll och större komfort. Gående gynnas också av att

biltrafiken tas bort från Slussplan. Möjligheten finns här att skapa en ny lockande publik plats med en solbelyst fasad i ryggen, utsikt i tre vädersträck och den södervända trappan till Karl Johans torg framför.

Slussen ska också vara en del av promenad- och cykelstråken längs Stockholms vatten. I dag ägs kajerna vid Slussen av biltrafiken och gångbanorna är smala. I förslaget har hela kajområdet gjorts tillgängligt och Saltsjö- och Mälarramperna reserverats för gång- och cykeltrafik. Att ramperna gjorts bilfria och att Saltsjöutfarten lagts igen innebär att tre konfliktpunkter med biltrafiken eliminerats.



Biltrafik torgplan

BILTRAFIK

Klöverbladens och de två broarnas trafikfunktion och geometri bevaras. För att freda Slussplan från biltrafik har vi valt bort den direkta förbindelsen Stadsgårdsleden-Södermalm, vilket programkraven öppnat för. Trafikströmmen är liten och kan naturligt tillgodoses vid andra avfarter. Saltjöutfarten läggs igen och ersätts med en ny gångbana.