

JULI - OKTOBER 2007

SLUSSEN

KULTURMILJÖANALYS



PROGRAM : BILAGA 4

KULTUR- MILJÖANALYS

– av Nils Ahlberg 2007-05-10

KULTURHISTORISKA UTGÅNGSPUNKTER

Planområdet har som historisk entré till Stockholm och förbindelselänk mellan Södermalm och Gamla Stan ett mycket viktigt läge för stadsbilden och för förståelsen av staden och dess historia och identitet. Många människor passerar här och platsen är starkt exponerad från alla håll. En grundläggande utgångspunkt i planeringen är de kulturhistoriska värdena, såväl strukturella kulturvärden och en helhetssyn på stadspartiet som byggnadsverket Slussenanläggningen i sig.

Kulturhistorisk värdeanalys, grundläggande karaktärsdrag, hänsyn

Den kulturhistoriska värderingen av Slussenområdet utgår från riksintresset med stadsbildsvärdena som helhet och baseras på Riksantikvarieämbetets värdetext, planeringsunderlag från Länsstyrelsen och Stockholms stads hantering av kulturmiljön i den kommunala planeringen. En redogörelse för detta finns i slutet av texten, under rubriken ”Kulturhistoriskt skydd och tidigare bedömningar”.

För den kulturhistoriska förståelsen behöver planområdet sättas in i sitt större sammanhang, där Söderström och angränsande delar av Södermalm ingår, och exploateringen bedömas mot riksintresseaspekterna Stockholms funktion som landets politiska och administrativa centrum, de topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna och utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten, med medeltidens, 1600-talets och det moderna välfärdssamhällets stadsbyggande. Detta innefattar även Stockholm som sjöfarts- och handelsstad samt vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång, fronten mot vattenrummen och kontakten med vattnet.

Utöver själva Slussenanläggningen är de byggnadsminnen eller andra byggnader av högt kulturhistoriskt värde som finns i stadsområdet kring exploateringen inte direkt berörda och behandlas därför inte som enskilda objekt i det följande. Helhetsaspekten och det sätt på vilket dessa byggnader blir synliga i stadsbilden spelar dock in i bedömningen.

Kulturmiljövärde

Kultur är en fråga om mänsklig verksamhet i vid mening och det den skapat. Det kulturhistoriska värdet handlar i grunden om att idag och allt framgent ge människor en så hel och autentisk bild som möjligt av historien, och möjligheter att uppfatta och förstå staden och dess betydelse, med förutsättningar, land-

skapsutnyttjande, utvecklingsskeden. Det är stadsbyggnadsideal och inspirationskällor, grundläggande funktioner, ekonomi och verksamheter, människornas levnadsförhållanden, och hur dagens samhälle formats på denna grund.

Det kulturhistoriska värdet är som all mänsklig verksamhet ett mycket komplext sammanhang där olika företeelser ingår i ett stort ”kulturhistoriskt ekosystem” eller mångdimensionellt nätverk där delarna på skilda sätt hänger samman med varandra. Man kan tala om ”kulturmiljösystem”. Det rör sig om komplexa sammanband och strukturer, helhetsmiljöer, karaktärsdrag, tidsdimensioner. Men naturligtvis ingår också enskilda byggnadsverk och detaljer i detta. Värdena ligger på en generell nivå som ofta handlar om platsens betydelse och de bakomliggande faktorerna, drivkrafterna och processerna. Men värdena kan också kopplas till konkreta uttryck – ibland tydliga, ibland mindre tydliga. En många gånger avgörande fråga i den praktiska hanteringen är sedan möjligheten att uppfatta och ”läsa av” de olika sambanden och strukturerna.

För att lyfta fram de viktigaste frågorna uttrycks värdet i ett antal värdeaspekter som kan liknas vid att man utifrån en viss infallsvinkel sätter sökarmen mot en bestämd punkt i det intrikata nätverk kulturmiljösystemet består i för att renodla, belysa och förtydliga just denna aspekt. En och samma fysiska företeelse kan vara viktig utifrån flera olika utgångspunkter/aspekter och därmed få ljuset på sig upprepade gånger i denna analys.

Kulturmiljöhänsyn

Hänsyn till det kulturhistoriska värdet innebär följaktligen att bygga vidare på ett sätt som gör det möjligt att ”läsa” staden när man idag gör förändringar, och därmed ta tillvara de befintliga värdena som en resurs för en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. I praktiken är det ofta en fråga om den visuella uppfattningen, tydlighet, läsbarhet och att visuellt kunna binda samman delar som ingår i olika system, förutom ett bevarande av de fysiska lämningarna. I en förändringssituation handlar det om att utforma nytillskott så att de inte slår sönder, lägger sig i vägen och hindrar förståelsen av de historiska sambanden.

Kulturhistoriska värdeaspekter för Slussenområdet

Det kulturhistoriska värdet för det aktuella området kan sammanfattas utifrån fem aspekter som visar på områdets betydelse och den historia det har att berätta. Dessa presenteras i ordning efter den vikt de har för förståelsen av den aktuella platsen och dess roll i staden, för Stockholms egenart och det samlade kulturvärdet. Ordningen överensstämmer med den kombination av viktning och logisk presentationsordning som finns i Riksantikvarieämbetets värdetext för riksintresset.

Under rubriken kommer först en motivtext som beskriver det kulturhistoriska värdet. Därefter följer en allmän redogörelse för de konkreta uttrycken och förutsättningarna för att kunna uppfatta och förstå värdet och vad som kan vara viktigt för deras fortlevnad.



Näset. Del av kolorerat kopparstick av Frantz Hogenberg efter teckning av Hieronymus Scholus omkring 1570. Bildkälla: Stockholms stadsmuseum

1. Den historiska entrén – Stockholms funktion som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden

Det grundläggande riksintressevärdet i Stockholm ligger i stadens funktion som landets politiska och administrativa centrum alltsedan medeltiden och hur detta har präglat miljön. Näset mellan Södermalm och Gamla Stan var det som framtvängde omlastning för sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön och därmed den avgörande faktorn för stadens existens. Samtidigt var det stället där vägar och stigar löpte samman och ledde vidare in i staden.

Som entrén landvägen från södra Sverige har platsen alltsedan Stockholms grundande haft en särskilt framträdande roll och utgjort bevis för stadens betydelse, med stor symbolisk innebörd. Det har tagit sig uttryck i en medveten strävan efter representativitet och värdighet i utformningen. Framför allt gäller detta näset över till Gamla Stan. Utöver uppgiften som nod i planmönstret fick platsen tidigt funktionen av representationstorg.

Stadsportar fungerar ofta som sigill och sinnebild för en stad. Kungar och resande har här gjort sitt intåg, vilket manifesteras i Karl Johans torg och ryttarstatyn av Karl XIV Johan. Platsen framför den fram till 1600-talets slut ensamma, befästa bron och stadsporten utgjorde slutpunkten för Göta landsväg och den punkt där gatunätet på Södermalm strålade samman. Samtidigt var den norra änden utgångspunkt för gatunät och planering av medeltidens tätt bebyggda storstad. Med en ny bro i Skeppsbrons förlängning skapades senare en pampig tvåbrolösning.

Uttryck för kulturvärdet

Det tydligaste uttrycket för platsens betydelse ligger i den representativa utformningen, framför allt av näset, det vill säga en utformning med en värdighet, prestige och viss monumentalitet som kan representera staden och dess storhet. De äldsta bilderna visar en praktfull miljö med respektingivande försvars- och porttorn vid bron och stadsporten. Den ursprungliga broförbindelsen låg mot väster, i förlängningen av Järntorgsgatan som var stadens södra infartsgata och ledde in till Järntorget och vidare in i Gamla Stan. Före 1600-talets slut kallades Järntorgsgatan

rätt och slätt Stora Gatan.

Ambitionerna att ge området en representativ prägel har alltsedan 1600-talets mitt handlat om en utformning i barockens anda med två likvärdiga gator/broar på vardera sidan av näset över till Södermalm, där den nya, östra förlades i Skeppsbrons förlängning. Traditionellt innebär en representativ utformning axialitet, symmetri och särskild omsorg om detaljer som markbehandling, trappor, räcken, skulpturer etc. I strävan efter en värdig stadsentré utformades ytan mellan broarna på 1800-talets mitt till en platsbildning med planteringar och Karl XIV Johans staty i mittaxeln. Vid samma tid anlades nya kajer vid Skeppsbron och Kornhamnstorg.

Fortfarande bygger gestaltningen på axialitet utifrån en markant nordsydlig huvudriktning och symmetri och balans mellan två likvärdiga broar med en mellanliggande, representativt formad platsbildning eller sekvens av hopkopplade öppna platser. Till karaktären hör också, och har alltid hört, ett kommersiellt inslag med små butiker, basarer och näringsställen.

Statyn över Karl XIV Johan och dess uppställning är ett tydligt uttryck för platsens egenart och symboliska betydelse. Ryttarmonument har alltid varit särskilt prestigefulla och förbehållits kejsare, kungar och härfore. Det är signifikativt att på detta sätt manifesteras den bernadotteska erans intåg och 40-årsjubileet av den svensk-norska unionen som en motpol till Gustav II Adolfs ryttarstaty – landets första – på norra sidan av gamla Stan. Också den är på klassiskt sätt placerad som mittpunkt i en axel, här mot slottet, på en symmetriskt anordnad plats. Före 1935 var Karl XIV Johans staty placerad längre mot söder och vänd så att kungen red in i staden.

En nyckel till förståelsen av Stockholms identitet och egenart är den vy mot Stadsholmen som öppnar sig från Södermalmstorg, där Göta landsväg mynnade och dess efterföljare Götgatan fortfarande mynnar (delvis skymd av Kolingsborg sedan 1950-talet). För upplevelsen av detta har förekomsten av fria vyer avgörande betydelse. Likaså är näsets utformning och utblicken över näset av största betydelse för förståelsen av platsens historiska roll. För upplevelsen av Gamla Stans karaktär spelar mängden bilar

i den känsliga zonen närmast inpå bebyggelsen stor roll.

2. Stockholms topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningar – landskapsbilden

Stockholm är enastående i det att man här så tydligt kan avläsa förutsättningarna för en stads uppkomst och utveckling och hur naturförutsättningarna har styrt stadsutvecklingen och präglat dagens stadsbild alltsedan stadens tillblivelse. För Slussenområdets särart och tydlighet spelar topografin en central roll. Det är samtidigt den plats där det stockholmska naturlandskapets karaktär, med mötet mellan Mälarens insjölandskap och skärgårdslandskapet, framgår som bäst.

Att dessa förutsättningar var exceptionella förklarar också stadens snabba tillväxt och att den på kort tid växte från ingenting till att bli en av de viktigaste städerna i Östersjöområdet. Stadens oerhört strategiska läge ekonomiskt, politiskt och försvarsmässigt framstår klart. Näset över från Södermalm, den skyddade stadsholmen och Helgeandsholmen utgjorde låset i den trånga passagen vid Mälarens utlopp och enda möjligheten till en korsande landsväg i östra Mälarmregionen. Den som behärsade ön kontrollerade sjöfarten, med den viktiga järnexporten från hela Mälarmrådet och stora delar av Mellansverige, och på samma gång ostkustens nordsydliga landsvägsförbindelser. Det som skapade detta var främst näset mellan Södermalm och Gamla Stan eftersom det var den avgörande punkten för stadens existens – vadstället, det som framtvingade omlastning mellan Mälaren och Saltsjön, det egentliga ”låset” för Mälaren och något som gav staden en av dess viktigaste inkomster.

Den fortsatta stadsutvecklingen på Södermalm styrdes likaså av de topografiska förhållandena. Förkastningsbranten har haft stor betydelse genom att den länge utgjorde ett hinder för kommunikationerna och därmed för utbyggnaden av gatunätet och bebyggelsen på vissa delar av Södermalm, medan backarna gjorde att gatorna naturligt ledde ner till Södermalmstorgs sydvästra hörn.

Uttryck för kulturvärdet

De naturelement som tydligast styrt Stockholms uppkomst och den fortsatta utvecklingen av området kring Slussen är Söders förkastningsbrant, backarna ner mot Södermalmstorgshörnet och den punkt där huvudgatorna mynnat så långt tillbaka vi känner till, vidare platån norr om förkastningen där Stadsmuseum–Södermalmstorg–trafikkarusellen kommit att ligga, den fortsatta sluttningen ner mot vattnet, näset över till Gamla Stan och fortsättningen i åsryggen över Stadsholmen som blivit bestämmande för gatunätet där. Till detta får läggas vattenytorna i Mälaren och Saltsjön.

Det näs vi ser idag är inte någon naturformation utan en byggd konstruktion. Det har dock en förhållandevis naturnära gestaltning som gör det möjligt att förstå det ursprungliga naturelementet, med landtungans nordsydliga riktning framhåvd, en enda

synlig, smal vattenpassage i slusskanalen, solida ramper som höjer sig organiskt vid landfästena och naturligt svängd kontur i sidorna mot Mälaren och Saltsjön. Till intrycket bidrar också den valvform som skapas på bägge yttersidorna av broarna tack vare nerfartsramperna mot kajplanet även mot söder.

Förkastningsbrantens betydelse för utvecklingen kan, förutom i själva branten som det bestående hindret, utläsas i resterna av den enkla utkantsbebyggelsen av små trähus som kom att ligga uppe på söders otillgängliga höjder, och i hur man försökte och till slut lyckades övervinna problemen. Namnet Tunnelbacken berättar om planerna på en trafiktunnel på 1800-talets slut, vilken skulle ha mynnat just här. Denna var tillsammans med Katarinahissen ett led i att förbättra förbindelserna och bemästra de svårigheter topografin skapade. Och Katarinavägen berättar hur man till slut, vid början av 1900-talet, kunde lösa problemen för vägtrafiken.

För förståelsen av Stockholms speciella geografiska och kommunikationsmässiga förutsättningar liksom naturlandskapets karaktär och särdrag är uppfattbarheten och de fria utblickarna över det större landskapsrummet från en rad olika punkter avgörande. Det är breda panoraman från såväl söder som från norr och även i östvästlig riktning.

Det är särskilt viktigt att kunna uppfatta näset, och i detta sammanhang karaktären av naturligt element med markant nordsydlig riktning, och hur den underordnade vattenpassagen skär igenom på andra lederna. Betydelsefull är också känslan av naturlig sluttning ner mot vattnet på Södermalmssidan. Fri sikt mot hörnet där Hornsgatan och Götgatan mynnar och Södermalmstorg gör det tydligt hur topografin styrt vägdragningarna alltsedan äldsta tider. Med ett öppet synfält härifrån framstår samtidigt övergången från Mälarmrådet till skärgårdslandskapet klart.

För uppfattningen av förkastningsbranten och förståelsen av vad de svåra kommunikationerna upp till Söders höjder betytt för bebyggelseutvecklingen är terrassmurarna i grovhuggen sten, trapporna och avsätserna vid Tunnelbacken betydelsefulla.

3. Medeltids- och 1600-talsstaden – gatumönster, utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten

Slussenområdet utgör länken mellan medeltidsstaden och 1600-talets utbyggnad och speglar därmed det steg i utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten som ger grundprägel till största delen av Stockholms innerstad. Medan medeltidsstaden (Gamla Stan) representerar Stockholms uppkomst och ursprung står 1600-talet (Gamla Stans yttre årsring och Södermalm) för den expansiva stormaktstiden och Stockholms framväxt som verklig huvudstad och den epok då Stockholm var centralpunkt för svensk stadsplanering i hela Östersjöområdet.

Slussenanläggningen förbinder å ena sidan Gamla Stan med dess yttre ring från 1600-talet och å den andra Södermalmstorg

med mynningen av 1600-talets huvudgator på Södermalm och Södra Stadshuset från 1670-talet (idag Stadsmuseum). Hörnet där huvudgatorna – Götgatan och Hornsgatan – mynnar är utgångspunkten för hela Södermalms planering. Detta hörn och Gamla Stans front är visuellt förbundna med varandra men fysiskt åtskilda av näset och vattnet mellan Södermalm och Gamla Stan och 1930-talets trafikapparat med Kolingsborg.

Uttryck för kulturvärdet

1600-talet återspeglas i såväl stadsplanestrukturen som i de offentliga rummen och bebyggelsen. Längs början av Götgatan och Hornsgatan och vid Södermalmstorg finns en bebyggelse som delvis är från 1600-talet och man kan i Götgatan, och till viss del även i Hornsgatan, uppfatta 1600-talets gatubredd och gatukaraktär liksom de problem man hade att få stadsbyggnadsidealerna att gå ihop med terrängförhållandena. Detta framstår ännu tydligare i andra gator i området. Även Gamla Stans front är i huvudsak en produkt av 1600-talet. Stadsrummet är därmed en i väsentliga drag sammanhållen enhet, men med den senare insprängda Slussenanläggningen som ett markant avbrott i mitten.

En ”stadsbyggnadsgrammatik” på 1600-talets grund levde sedan vidare till år 1930: det rätvinkliga rutnätsmönstret som grundval, en strävan efter axialitet, symmetri och monumentalitet där platsbildningar, vyer och blickfång spelade en viktig roll. Vidare hus i begränsade volymer, sammanbyggda, med bestämda höjder och i linje med varandra utefter gatan. De är uppförda i sten och puts och har regelbundet formade fasader med dominerande väggytor, begränsade fönsterstorlekar och traditionella tak.

Runt torgens kanter löpte de smala Göt- och Hornsgatorna vidare. När så småningom trädplanteringar började förekomma placerades trädraderna, enligt gatans naturliga formlära, vid sidan av körfältet. I stadsbyggnadsgrammatiken ingår också att offentliga byggnader som Södra Stadshuset lyfts fram och ges en framträdande position i stadsbilden. En viktig del i den offentliga miljön är vidare Karl Johans torg.

Denna aspekt av det kulturhistoriska värdet förutsätter bästa möjliga visuella kontakt mellan de två 1600-talsdelarna och bygger på möjligheten att än idag kunna uppfatta funktioner och samband som funnits sedan 1200-talet och fick sin utformning under 1600-talet och perioden fram till och med 1900-talets början. Det gäller i första hand obrutna vyer mellan Gamla Stan och Södra Stadshuset men också sikten från och mot Götgatans och Hornsgatans mynningar liksom att bebyggelsefronterna på ömse sidor tydligt kan uppfattas. Särskilt betydelsefull är siktlinjen från den äldsta infartsgatan Järntorgsgatan via en bro mot Södra Stadshuset och att museet ligger fritt och inte skymms. Just denna siktlinje bryts idag av det på 1950-talet byggda Kolingsborg men i övrigt är sikten i princip fri. Trafikkarusellen med vägbanor skymmer dock en del och hindrar att man kommer fram till kanten och den öppnare vyn där.

4. Det moderna välfärdssamhällets stadsbyggande – trafikplaneringen

Slussenanläggningen visar på stadsplane- och byggnadskonsten vid brytningstiden på 1930-talets början, med nya värderingar och ideal som utgick från en internationellt orienterad elitistisk grupp av arkitekter och opinionsbildare. Den är ett tidigt och konsekvent genomfört exempel på det funktionalistiska tänkande som skulle komma att starkt prägla den fortsatta utvecklingen i landet.

Anläggningen speglar teknik- och framtidstro och en grundsyn att endast det som är funktionellt har något egentligt berättigande, att det som inte motsvarar aktuella förhållanden och krav måste lämna plats för något nytt, och att detta då ska ges en ny och för de aktuella förhållandena avpassad form. Utgångspunkten var trafiksituationen – en tilltro till och fascination av det nya bil- och tekniksamhället och en vilja att skapa en optimalt fungerande trafikapparat för mycket stora trafikflöden – inte stadsbildsmässiga hänsyn. All trafik mellan norra och södra Stockholm skulle gå här eller på Västerbron som byggdes vid samma tid. Bilarna var överordnade medan människorna fick ta sig fram i gångar under mark och anläggningen har följderiktigt beskrivits som en trafikmaskin och jämförts med ett motorvägsnät som omgjort till stadsmiljö.

Uttryck för kulturvärdet

Som ett tydligt uttryck för den funktionalistiska ideologin har anläggningen utformats som ett enskilt, helt särpräglat byggnadsverk som skiljer sig från allt annat och utgör ett totalt brott med Stockholms stadsbyggnadstradition sedan medeltiden och 1600-talet och med det äldre planmönstret och stadsbyggandet på platsen. Till samma tid och sammanhang hör KF-husets norra fasad – en genomgripande till- och ombyggnad av ett något äldre hus – och Katarinahissen som fick sin nuvarande utformning på 1930-talet, även om den som byggnadstyp hör samman med det sena 1800-talet.

Framför allt Slussenanläggningens huvuddel på Södermalm är formad till att starkt dominera stadsbilden. Det är en kompakt betongkonstruktion, uppbyggd utifrån två trafikleder som korsar varandra i skilda plan och som förbinds med svängda vägramper så att det bildas en oregelbunden klöverbladsform. I det sydvästra klöverbladet gjordes 1951 en påbyggnad – Kolingsborg. I underjorden finns ett antal smala och låga, kakelklädda gångar för gångtrafikanter, till delar kantade av kommersiella lokaler.

Näset med övergången till Gamla Stan har däremot en regelbundet formad, representativ karaktär som tar upp den äldre planeringen av detta parti. Det har en symmetrisk uppbyggnad kring en nordsydlig mittaxel, med två likvärdiga broar och mellan dessa en sekvens av två platser åtskilda av den smala slusskanalen. Platsbildningarna ligger på olika nivå och får genom sin axialitet, blickfånget i form av rytterstatyn på sitt höga

postament mitt i den breda trappan samt väldefinierade sidor mot broarna och symmetriskt inplacerade trappor och ramper en representativ prägel. Mot platsbildningarna ligger på flera sidor kommersiella lokaler. Också Södermalmstorg har en mer traditionell utformning med en samlad, rektangulär torgyta, även om den splittras av gatudragningarna och bussfickor och är delvis nupen i hörnen.

För uppfattningen av Slussenanläggningen som tekniskt koncept och intrikat trafikmaskin avpassad för framtidstron om mycket stora trafikvolymerna är själva funktionen och den fysiska utformningen avgörande. Det gäller trafiklösningarna för bilarna, kollektivtrafiken och cyklister, liksom systemen av gångar, kommersiella lokaler och öppna platser för gångtrafikanterna.

För förståelsen av de funktionalistiska tankegångarna och hur man mycket medvetet, utifrån en ideologisk uppfattning om den nya tidens krav, placerade in en från stadsmiljön helt avvikande trafikanläggning i ett stadsläge som även då måste ha uppfattats som mycket känsligt är också den visuella tydligheten viktig. Det gäller möjligheten att uppfatta klöverbladsformerna, broar, vägramper och körbanor men också den större funktionalistiska helhetsmiljön. Det är huvudsakligen vyer på större avstånd och från Katarinahissen och Mosebackehållet. På nära håll är det knappast möjligt att få helhetsuppfattning.

5. Kommunikationerna – knutpunkten för olika trafikslag, slussfunktionen, sjöfartsstaden

Slussen är den plats där Stockholms betydelse som knutpunkt för olika trafikslag för både nationella, regionala och lokala behov framstår allra tydligast och där man kan följa hur kommunikationsmedlen utvecklats genom tiderna. Näset tillsammans med slussfunktionen berättar om det äldsta Stockholm som omlastningsplats mellan Saltsjön och Mälaren och hur de tekniska landvinningarna så småningom gjorde det möjligt att ta bort omlastningen. Hamnverksamheten speglar Stockholm som sjöfarts- och handelsstad.

Uttryck för kulturvärdet

Trafiken har alltid varit ett framträdande och styrande element för funktionen och utformningen av Slussenområdet. Här finns en lång rad komponenter som visar detta – vägtrafiken med busar, bilar, cyklar och gående, båttrafik av alla de slag och själva slusskanalen som en förutsättning för denna, järnvägar för det nationella järnvägsnätet, ett ursprungligen privat förortståg, tunnelbana. Även Katarinahissen är en del i kommunikationssystemet.

Med näset mellan Södermalm och Gamla Stan och vattentröskeln framstår platsens ursprungliga funktion som omlastningsplats tydligt och vilka svårigheter detta medförde. Järntorget fick sitt namn av att det blev upplagsplats för det järn som skeppades hit inifrån landet för att omlastas och sedan gå på export. Här

stod stadens officiella järnvåg fram till 1662, då den flyttades till den gamla stadsgraven på Södermalmssidan, som därefter kom att kallas Järngraven. Som ensam synlig vattenförbindelse över näset skänker Slusskanalen en påtaglig tydlighet till både hur man så småningom bemästrade problemet med vattentröskeln, teknikutvecklingen och båttrafikens stora betydelse.

Sjöfartsstaden manifesterar sig i kajer, hamnanläggningar och båtar som speglar en differentierad verksamhet från Mälartrafik, lokala förbindelser, skärgårdsbåtar till internationell sjöfart. Det är kommersiell verksamhet såväl som privata småbåtar, gamla och nya fartyg, och anläggningar i hamn. Detta berättar också om sjöfartens och hamnområdenas betydelse för rekreation och nöjesliv.

För uppfattbarheten och förståelsen av hela detta komplexa, samverkande system såväl som dess olika delar är den fria sikten och den visuella kontakten mellan de olika komponenterna av största vikt. Det gäller framför allt de vida vyerna men också Slusskanalens tydlighet och den mer begränsade sikten mot denna från olika håll.

Kort Slussen-historik

Första gången namnet Stockholm nämns år 1252 brukar betraktas som året för stadens grundande även om inget är känt om någon stadsbebyggelse vid denna tid. Vissa uppgifter talar för att det sedan tidigare fanns ett fristående försvarstorn på platsen. Med landhöjningen hade ett smalt näs uppstått mellan Södermalm och Gamla Stan. Den allt viktigare metallexporten och annan varuhandel från Mälaronrådet måste passera här och när fartygen inte kunde halas genom en ränna i näset framtvingades en omlastning. Detta ”lås” för Mälaren och landsvägspassagen här gjorde platsen mycket strategisk från försvars- och kommunikationssynpunkt, liksom ekonomiskt och för politisk kontroll och utgör grunden för Stockholms existens.

Vägen in till staden gick över näset fram till nuvarande Järntorgsgatan. Under medeltiden byggdes flera ståtliga porttorn här. På 1500-talet gjordes förstärkningar och tillkom ett lågt, runt kanontorn med framförliggande vallgrav i slutningen på Södermalmssidan, den så kallade Gustav Vasas rondell. En karta från 1650-talet som visar arkitekten Jean de la Vallées projekt till ombyggnad av slottet innehåller också ett förslag att förlänga Skeppsbron söderut med en kaj eller vägbank som skulle gå vid sidan av den gamla bron, och ett fullt utvecklat förslag till en lösning med två likvärdiga, parallella broar återfinns på ett par kartor av de la Vallée 1680. Det dröjde dock till 1698 innan den östliga bron byggdes under ledning av slottsarkitekten Nicodemus Tessin d.y. som en del i en allmän omdaning av området.

Med regleringen av Nygatorna och utbyggnaden av Skeppsbron på slutet av 1620-talet påbörjades den ring av 1600-talsbebyggelse som går runt Gamla Stan. 1641 började man staka ut de nya gatorna för regleringen av Södermalm och följande år inleddes rivningarna av den gamla bebyggelsen för de nya huvudgatorna Götgatan och Hornsgatan. Hela planen utgick från det hörn där

dessa mynnade vid Södermalmstorg. Att det blev så bestämdes av de topografiska förhållandena. Backarna sluttade ner mot denna punkt och tidigare hade även den gamla Göta landsväg och de medeltida gatorna strålat samman här. Vid hörnet placerades också det monumentala Södra Stadshuset, dagens Stadsmuseum. Det ritades av Nicodemus Tessin d.ä. och påbörjades 1663. Regleringsplanen visar att den äldre bebyggelse som sköt ut på Södermalmstorg skulle rivas och på 1600-talskartorna liksom bilderna i Suecia Antiqua är torget obebyggt. Nere vid vattnet låg Gustav Vasas rondell med vallgrav kvar och en del små hus i anslutning till detta.

Den första slussen, Drottning Kristinas sluss, låg vid kanten mot Södermalm och öppnades 1642 och nästa, Christopher Polhems sluss 1755, hade samma läge. Den följande, Nils Ericsons sluss 1850, placerades istället vid kanten mot Gamla Stan. Den finns fortfarande kvar och har en viktig funktion för regleringen av Mälarens vatten, men är i dag övertäckt. Den ingick i en omgestaltning av hela näset med en pampig, trädplanterad platsbildning med Karl XIV Johans ryttarstaty i mitten. Statyn var vänd mot norr och visade kungens intåg i Stockholm och ställdes upp 1854 för att också markera 40-årsdagen av den svensk-norska unionen. Den fjärde slussen, dagens Karl-Johansslussen, placerades mitt på näset, mellan de äldre slussarna, och stod färdig samtidigt med trafikanläggningen 1935.

1871 öppnades sammanbindningsbanan för järnvägen och därmed tillkom spåren framför Södra Stadshuset och järnvägsbron över till Gamla Stan och vidare till Centralstationen. Spåren skulle komma att få stor betydelse för den framtida utvecklingen genom att orubbligt ligga där de ligger och därmed bestämma höjdnivåer, gatudragningar och platsbildningar. 1933 togs tunnelbanan fram till Slussen i bruk. 1954 flyttades järnvägen till den nybyggda Södra järnvägsbron och 1957 kunde den nya tunnelbanesträckningen mellan Slussen och Hötorget istället inta dess gamla plats. Två år senare tillkom södra delen av Centralbron. Andra viktiga förändringar i kommunikationerna var Katarinahissen som öppnades 1884 i sin första gestalt och Katarinavägen som efter många andra förslag att lösa de besvärliga förbindelserna upp till östra delen av Södermalm kunde invigas år 1911. Stadsgårdens utbyggnad gav ökad framkomlighet och 1936 drogs Saltsjöbanan fram den sista biten till Slussen.

En ombyggnad av Slussenområdet diskuterades och utreddes från mitten av 1890-talet och en mängd olika förslag togs fram men det dröjde ända till 1931 innan en plan antogs och det Slussen vi har idag kunde byggas ut. 1935 stod anläggningen färdig. 1951 tillkom Kolingsborg mitt i trafikanläggningens nordvästra klöverblad. I början av 1970-talet avvecklades bangården på kajplanet för att ersättas av dagens bussterminal.

Kulturhistoriskt skydd och tidigare bedömningar

Fornlämning – skydd enligt Kulturminneslagen 2 kap

Området ligger inom fornlämning 103 i Stockholm där kulturlager från medeltiden och framåt kan förekomma, med utfyllnads-

massor, pålning och rester av tidigare befästningsanläggningar, slussar, husgrunder och andra grundkonstruktioner, broar och vägdragningar. Även vattenområdena på ömse sidor om Gamla Stan ingår i fornlämningen.

Byggnadsminnen – skydd enligt Kulturminneslagen 3 kap

- Räntmästarhuset (Achilles 1), Slussplan 9-11
- Södra Stadshuset/Stockholms stadsmuseum (Stadsgården 1), Götgatan 1

Annan kulturhistoriskt värdefull bebyggelse enligt Plan- och bygglagen 3 kap 12§

Enligt Stadsmuseums klassificering och översiktsplanen (byggnadsordningen) är bebyggelsen i Gamla Stan som helhet byggnadsminnesvärd. Även följande byggnader är blåmarkerade, dvs. av byggnadsminnesklass:

- Slussens trafikanläggning
- Jakob Grundels hus, Södermalmstorg 6
- Katarinahissen
- Klevgränd 3
- Louis de Geers palats, Götgatan 16
- Hornsgataspuckelns byggnader, utom en

Övriga byggnader som ligger i anslutning till Slussen är alla grönmärkade, bortsett från ett par som är för unga för att utvärderas. I kvarteren runt omkring finns också många grönmärkade byggnader och i övrigt gulmärkade byggnader.

Riksintresset enligt Miljöbalken 3 kap 6§

Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115] utpekades som område med kulturvärden av riksintresse 1987. I Riksantikvarieämbetets utvecklade och förtydligade värdetext 1997 pekas bl.a. på storstadsmiljön och funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden, de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar och hur Stockholm speglar utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten med tydliga uttryck för alla epoker från medeltiden till nutid.

Som viktiga uttryck för detta nämns bl.a:

- Den medeltida storstaden med tät stenbebyggelse. Bevarade rester av det äldsta gatunätet på Södermalm.
- 1600-talets starkt expansiva stad med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre ”årsring”. Det stora reglerings- och utbyggnadsområdet på malmarna, med planstruktur, kyrkor, offentliga byggnader och bostäder.

- Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, däribland Slussen.
- Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider.
- Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten.

Länsstyrelsen har 2004 ställt samman ett planeringsunderlag, "Slussen, Riksintresse och modern trafiklösning" (Faktablad 2004:01), där man preciserar de kulturhistoriska värdena för Slussenområdet. Länsstyrelsen utgår från Riksantikvarieämbetets beskrivning 1997 och lyfter fram följande aspekter:

- Landskapsbilden (Förkastningsbranten med nivåskillnaden från Södra Bergen ner till den sjunkna markytan på norra sidan och kajplanet samt Brunkebergsåsen, den synliga kontakten Saltsjön – Mälaren, vattenpassagen och kontakten mellan de två landfästena med tröskeln mellan Mälaren och Saltsjön. Hit förs också utblickar och blickfång med utsikten från Hornsgatan, Södermalmstorg, Katarinavägen respektive Kornhamnstorg, Skeppsbron, Stadsgården samt omgivande höjdparter.)
- Kommunikationen (Funktionen som knutpunkt för olika trafikslag med trafiklösningar från skilda epoker, slussfunktionen, hamnverksamheten. Hit förs också gatumönstret med Södermalms anslutande gatumönster från 1600-talet respektive Gamla Stans front.)
- Trafikanläggningen (Slussenkarusellens funktionalitet, uttryck för teknik- och framtidstro från sin tid och det tidstrogna sammanhanget med KF-huset och Katarinahissen.)

Vägledning och skydd i den kommunala planeringen

Staden har i sin behandling av riksintresset i Översiktsplan 1999 utgått från en äldre värdetext från Riksantikvarieämbetet, "Riksintressanta kulturmiljöer i Sverige" 1990. Man grundar sig också på Stadsmuseums presentation i boken "Tidernas Stockholm, kulturmiljöer av riksintresse" 1990. Detta gör att vissa aspekter, som sjöfarts-, handels- och industristaden, hamnanläggningarna och vyerna ännu inte uttryckligen hanterats som riksintresseaspekter i översiktsplaneringen och att formuleringarna är andra än i värdetexten 1997. (De nämnda frågorna berörs dock i Stockholms byggnadsordning, se nedan)

Översiktsplanen pekar bland annat på följande miljöer och drag i riksintresset:

- Kulturlager och andra lämningar från medeltiden och 1500-talet

- Gamla Stan
- Det äldsta gatunätet på Södermalm
- 1600-talets stadsplanestruktur
- Slussen
- Stadens front mot vattenrummen med det kuperade skärgårdslandskapet i mötet mellan Saltsjön och Mälaren

I Stockholms byggnadsordning, som är en del av Översiktsplan 1999, fastläggs några allmänna förhållningssätt som grund för stadsbyggandet framöver. Där sägs bl.a. följande:

- Stadens och landskapets grundläggande karaktärsdrag beaktas vid bevarande, förnyelse och nyskapande.
- Naturlandskapets tydlighet och karaktär skyddas.
- Ny bebyggelse och nya stadsdelar gestaltas så att de till staden bidrar med samma tydlighet, läsbarhet och uttryck för tiden som finns hos den äldre bebyggelsen. De infogas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan i samspel med eller i medveten kontrast till omgivningens bebyggelse.
- Bebyggelse av värde för stadens karaktär och skönhet vårdas så att varje tidsepok blir uppfattbar och stadens historia läsbar.
- Det offentliga rummets betydelse för upplevelsen av staden medför särskilda krav på dess utformning och på den bebyggelse som vänder sina fasader mot detta rum.

Under rubriken Stadslandskapets karaktär behandlas fortsättningsvis bl.a. nedanstående karaktärsdrag mer utförligt som grund för stadens fortsatta utveckling och förutsättning för stadslandskapets tydlighet och skönhet:

- Naturlandskapets karaktärsdrag: Skärgårdslandskapet som grund för stadens framväxt och det som givit staden dess särprägel. Kombinationen av geologiska förutsättningar, kulturlandskapets utveckling och stadens historiska tillväxtlager och vikten av att bibehålla dessa sammanhang i all planering. Förkastningarna, Stockholmsåsen med de första vägarna i skärningspunkten mellan Mälarlandskapets rika bygder och Östersjöns stora vattensystem. Omlastningsplatsen där en av Sveriges viktigaste handelsplatser uppstod. Naturlandskapets karaktär och tydlighet bevaras.
- Vattenrum: Tre arkipelager – Mälararkipelagen, innerstadens vattenrum och Saltsjöns övärld. Stränder och kajer. Bebyggelsens fronter mot vattnet, Historiska hamnar som Skeppsbron, Stadsgården och Söder Mälarstrand bildar hamnfronter. Vattenrummen hålls tydliga.

- Gatu- och vägrum: Skilda epoker behåller sin ursprungliga tydlighet. Gaturum som förvanskats genom ökade trafikytor eller förändrad geometri återställs.
- Torg och platser: Olika funktioner och karaktärer som salutorg, representationstorg, nod i planmönstret och omstigningstorg. Stadens torg och platser vårdas med utgångspunkt från sina historiska karaktärer och funktionella grunder. Den sammanhållande ytan hålls fri.

Under rubriken Stadsbyggnadskaraktärer behandlar det påföljande kapitlet av byggnadsordningen hur Stockholm i planmönster och byggnadssätt – sina årsringar – speglar utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten. Bland annat presenteras följande förhållningssätt:

- Gamla Stan: Det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav.
- Stenstaden: Grundläggande karaktärsdrag bevaras – stadens front mot vattnen, det äldre gatunätet på Södermalm och kvarvarande rester av 1600-talets stadsplanestruktur. Ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor – samverkan med omgivningen i fråga om skala och volym eftersträvas.



STADSBYGGNADS
KONTORET

www.stockholm.se/sbk