

# Sänk Slussen!

**Jag har svårt att inse nödvändigheten av att fylla igen den sänka som Slussens topografi utgör, skriver Chet Kanra.**

Gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och berörda stadsdelsnämnder har nu tagit fram ett förslag som underlag för gestaltningen av det framtida Slussen.

Är då traumat hos många stockholmare som orsakades av den ringa debatt som förekom i press och media, angående total omdaning eller bevarande av nuvarande Slussen, på väg att lägga sig? Svaret tyvärr nej därför att tävlingen, dess klara utfall till trots, ändå lämnar ett stort tomrum efter sig. Den ännu rådande allmänna villrådigheten tror jag beror på en del essentiella faktorer.

Slussens framtid som jag ser det är främst en programfråga, inte så som det ofta har framställts en uppgift med tyngdpunkt på gestaltning. Den allmänna uppgivenhet som kom till uttryck i både fack- och dagspress över tävlingsresultatets avsaknad av en djärv och upplyftande attityd till uppgiften leder till misstanken att de i programmet framlyfta kriterierna kan ha varit alltför begränsade. Därför borde man nu, före ett omfattande remissförfarande, initiera en övergripande allmän diskussion med inriktning på själva programfrågorna för att uppnå ett optimalt resultat.

Tävlingsresultatet visar tydligt att vi ännu inte förmår att ha ens några embryon till föreställningar om den framtida Slussen. Denna avsaknad av föreställningar beror till stor del på vår oförmåga att ta ställning till frågorna kring alternativen beträffande Slussens bevarande som kulturarv, dess totala omdaning till en dagsaktuell stadsdel eller både och. Den rådande villrådigheten misstänker jag, sätter också sin prägel på plan- och programarbetet. Det har funnits ett stort behov av information för allmänheten med ett objektiva, övergripande argument som övertygar vad gäller frågan varför Slussen inte fyller sin funktion nu utan utgör ett hinder för stadens utveckling och således måste rivas. Likaså borde alternativen om totalt eller delvis bevarande ha utretts och konsekvenserna tydligt illustrerats med ett antal förslag jämförbara med tävlingsresultatet.

På något sätt råder en pragmatisk enkelhet över förslagen som med all rätt ger anledning till missmod särskilt bland de unga arkitekterna. Att man, som jag, saknar komplexitet i förslagen såsom illustrationer till en levande stadsmiljö kanske har sin anledning.

Inom vårt stadsbyggande, för all del även i planering av en mindre anläggning, råder ofta halvklara kvalitetsbegrepp så som "enkelhet" och "orienterbarhet". Enkelhet är givetvis att föredra framför komplikation. Men mellan enkelhet och komplexitet däremot råder ett mångfacetterat förhållande. En raffinerad enkelhet innefattar komplexitet, det beror så att säga på hur man destillerar ett komplext program. Enkelhet utan komplexitet är bara en banal företeelse. En enkel lösning är en prestation endast om problemet är komplext.

Det kanske är så att vi, i sann pragmatisk anda, för att uppnå en formalistisk enkelhet i resultatet underlättar vägen dit genom att förenkla själva problemställningen.

En ytterligare starkt bidragande orsak till min tveksamhet över den nya gestaltningen av Slussen är avsaknaden av lyhördhet inför topografin, eftersom det är, enligt min uppfattning, just topografin som främst definierar en plats själ.

Jag har svårt att inse nödvändigheten av att fylla igen den sänka som Slussens topografi utgör, mellan Mariabergets sagolika resning och stadsgårdsbergets storartade förkastning. Det är i Slussens väl artikulerade gryta mellan bergen som det centrala Södermalm söker sig ner till vattnet i norr. Det är svårt att finna försvar till varför man ska nivellera Ryssgården med Katarinavägen och Hornsgatans mynning bara för att fylla igen hela grytan med kommersiella lokaler i två våningar. Den kontakt med vattnet som påstås vara utökad gäller för varuhuset men inte för stadslivet ovanför.

Ett betydelsefullt intryck man får av Slussens stadsrum är de tydliga vertikala referenserna. Staden smyger sig in mellan naturens påtagliga element. Dessa referenser är överväldigande tydliga i gamla fotografier från Kv. Järngraven och har också tydligt satt sin prägel på KF-byggnaden i dess samverkan med Katarinahissen. De rådande omständigheterna i samband med dåliga grundförhållanden i området kommer förmodligen heller inte att bli gynnsammare för att man ökar

byggnadsmassan mer än dubbelt. De tidigare genomförda grundförstärkningarna i T-banan utgör ingen säkerhet för att undvika framtida problem. Stadsmuseet är redan hårt drabbat av byggnadsmassiven runt omkring.

I förslaget till nya Slussen föreslår man ovanför de två våningarna med varuhus ett med fyrfiliga trafikvägar sönderstyckat däck vars överblivna enklaver med brist på tillgänglighet, knappast erbjuder en sammanhängande "plats för möten" som man vill göra till sitt motto.

Det aktuella programmet för Slussens omdaning utgår ifrån den nuvarande dragningen av T-banan.

Detta misstag från gångna tider fixerar höjdförhållandena över hela Slussen.

Förutsättningarna för att flytta tunnelbanan är, enligt mitt förmenande, en viktig punkt i den programdiskussion som är nödvändig. Tanken har tidigare funnits, men ett övertygande svar till frågan varför man inte kan genomföra den har mig veterligen inte givits.

Man kan misstänka att svaret är att det är dyrt. Det må väl vara det, men den kostnaden måste väl ändå vägas mot värdet av de vinster man gör inte minst vad det beträffar stadsmiljöns kvalitet. "Det är inte fråga om huruvida detta går att genomföra", för att citera Tage William-Olsson, "utan om människorna vill."

Vid en första programskiss över konsekvenserna av att avlägsna T-banan ifrån platsen är det lätt att fastna vid ett läge strax väster om Stadsmuseet i sträckan mellan Gamla stan och Medborgarplatsen.

Om man testar denna tanke, med det vinnande tävlingsförslagets trafiklösning som utgångspunkt, framträder följande möjligheter:

- Nivån på Södermalmstorg kan sänkas i samklang med ursprungliga topografin.
- T-banans nuvarande ingångar vid Hökens gata och vid sjömanshemmet kan bibehållas efter erforderliga justeringar. T-banans nya dragning kommer närmare Citybanan, förutsättningarna för eventuell sammankoppling dem emellan förbättras.
- Grundlasterna reduceras.
- Bergsterrasserna ovanför den nuvarande T-banan kan förädlas som en följd av de nya grundförhållandena.
- Södermalmstorg får mer karaktären av ett artikulerat stadstorg med nord-sydlig sträckning under den nya Brunnsbacken. Torgets öppna, bilfria ytor kommer närmare vattnet. Sammanhållna torgytor för torgmarknad blir avsevärd större.
- Med en ny gångbro mellan Södermalmstorg och Järntorgsgatan skapas ett gångstråk, "Ströget", som för gångtrafik sammanbinder Götgatan samt Hornsgatan med Västerlånggatan och vidare.
- De två broarna kan etappvis sammanbindas med nya exploateringar.
- En nivellering av Ryssgården med Stadsgården återskänker inte bara Stadsmuseet dess hittills saknade värdighet, utan skapar också en ny spännande förutsättning. Gamla tunneln från sammanbindningsbanan blir lätt tillgänglig för att eventuellt kunna utvecklas ytterligare till en ny länk i staden, kanske en basargata, mellan Fatbursparken, Slussen och Gamla stan. Detta förutsätter givetvis fördelaktiga höjdförhållanden mellan tunneln och den omlagda T-banan.
- Som en följd av Ryssgårdens sänkta höjdläge återfår Peter Myndes Backe sitt naturliga fall, entréförhållandet till Sjömanshemmet gynnas. Detta, i samverkan med den nygamla Brunnsbacken, gör Slussens topografi mer avläsbar. Det träder fram en, av platsens topografi betingad komplexitet, som lätt för tankarna till det svunna Slussen.

*Chet Kanra, Arkitekt SAR/MSA*

Från: Arkitekten november 2004 / Debatt /

Sidansvarig: Per Lander. Uppdaterad: 2004-11-16.