

Yttrande om förslag till detaljplan för Slussen.

- Inledning

Slussen är ett sorgebarn som i många år har spökat i stadshusets korridorer. En nedgången och sliten plats, illa anpassad för dagens behov. Vi finner det därför mycket glädjande att Stockholms stad äntligen har tagit ett stort steg framåt i frågan och presenterat ett faktiskt planförslag. Det är ytterst viktigt att staden nu kommer vidare, och att ärendet inte ytterligare förhalas.

Det är mycket viktigt att bebyggelsen får komma närmare vattnet jämfört med dagens Slussen-lösning och vi ser det därför som mycket positivt att Slussen enligt det aktuella förslaget kompletteras med mer bebyggelse runt Södermalmstorg. Genom att låta staden krypa närmare vattnet minskas barriären mellan Gamla stan och Södermalm och det faktum att Södermalmstorg kommer att avgränsas med bebyggelse på fyra sidor istället för dagens två kommer att innebära en mycket stor kvalitetsförbättring av platsen. I debatten kring nya Slussen förekommer argument om det motsatta, att bebyggelse *i sig* skulle vara en barriär. Det finns dock mycket lite som ger stöd för ett sådant påstående, tvärtom har historien lärt oss att modernismens stora öppna ytor och avstånd skapar just barriärer som man ogärna tas sig förbi till fots, medan en tätare och mer nära stad med ett intimt stadsrum skapar närhet som kopplar samman.

- Synpunkter

Det är positivt att redan i den tidiga skiss som har presenterats se varierande gestaltning och byggnadshöjder för de nya kvarteren. Även om det rör sig om volymstudier så vill vi påpeka att variationen i byggnadshöjder bör förstärkas speciellt i exploateringsområdets västra och östra hörn. YIMBY ser gärna att det centrala kvarteret berikas med någon form av markör/märkes-byggnad med god kontakt mot vattnet. En sådan byggnad bör gestaltas så att den får en intressant och inbjudande arkitektonisk utformning med en god koppling både till stadsrummet och vattnet. För att minska intrycket av utsiktsblockerare kan kvarterens översta våningar i vissa fall dras in något. Att anlägga en offentlig takterass på den centrala byggnaden ser vi som självklart. Mjukare former kan gärna tillåtas, speciellt på husens baksida. Höjdmässigt ser vi gärna att Katarinahissen får fortsätta att vara en tydlig markör i slussenområdets centrala delar, medan någon eller några enstaka byggnader kan tangera dess höjd i planområdets östra del. Vi ser det som ytterst viktigt att olika arkitekter oberoende av varandra får möjlighet att bidra med gestaltning av byggnader för att tillskapa en intressant arkitektonisk blandning.

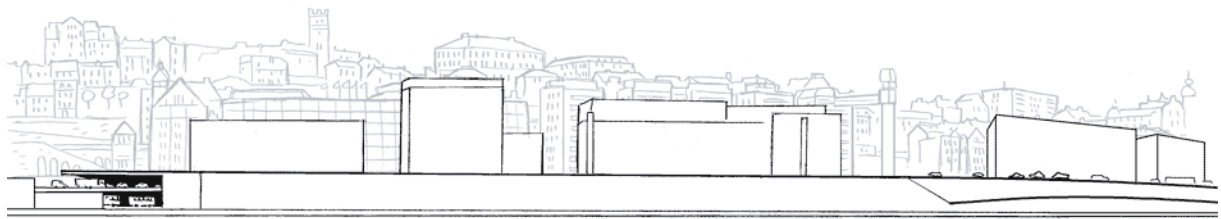
Det är oerhört viktigt hur mötet mellan slussen och vattnet utformas och hur stadsfronten i detta exceptionellt framträdande läge gestaltas. Det finns en påtaglig risk att bebyggelsen kommer att uppfattas som för massiv på platsen på grund av det sätt man valt att gestalta den. Den bör därför brytas upp i fler delar jämfört med det utställda förslaget. Vi ser det även som viktigt att byggnaderna mot vattnet binds samman väl med den kommande strandpromenaden söder om "vattentorget".

Det estetiska problemet ligger i att bygget, i sann funktionalistisk anda, inte gör något alls för att dölja vad det är.



En stor fyrkantig låda som innehåller en trafikled i två våningar. (Bilden visar Stadsgården närmast Slussen.)

På vilken man ställt några hus:



Husen framhäver trafikledslådan ganska oblygt. Det ser närmast ut som om de stod på ett stort bord. Det finns ingen rimlig anledning att de skulle stå på en platta mer än två våningar upp förutom den faktiska, att de byggs ovanpå en överdäckt trafikled. På sätt och vis blir denna lösning till och med mer iögonfallande än dagens oöverdäckade version.

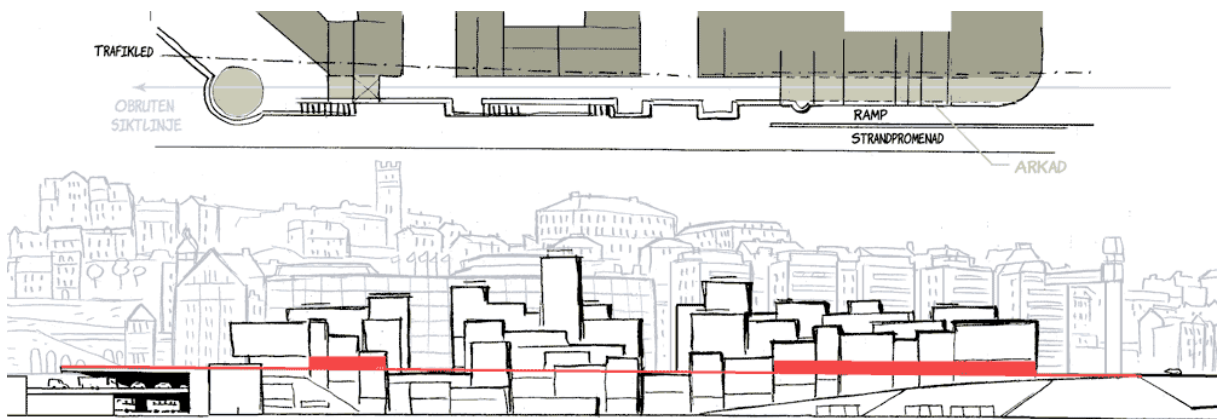
Allt hade kanske varit gott och väl om man hade kunnat peka på en tradition att bygga på det här sättet (om man inte tolkar det väldigt brett och ser Söders bergsskärningar som en slags föregångare). Men vid Slussen har traditionen varit den rakt motsatta: Husen har alltid strävat mot Söders höjder i en diagonalt uppåtriktad rörelse: Mariaberget, Katarinavägen, husen runt Klevgränd, Götgatan, till och med själva Slussenområdet innan det rensades på bebyggelse på 30-talet. Husgrytter i flera nivåer har alltid kännetecknat platsen och gjort den visuellt intressant. Med undantag för KF-huset har inget utom kajen någonsin varit horisontellt vid Slussen. Nu vill man bygga en kilometerlång horisontell låda som dessutom kommer att fungera som en visuell barriär.

Det finns alltså många skäl att se över hur Fosterförslaget implementeras. Lyckligtvis kan vi lösa de flesta av de här problemen utan att tvinga fram en kostsam och tidsödande omgörning av grundplanen. Trafikleden ligger där den ligger men lådan kan integreras bättre med arkitekturen och på så vis kan vi bryta upp både den monotont horisontella orienteringen och det avvisande visuella intrycket. Först en volymstudie:



I stället för de *horisontella* linjerna betonas de *diagonala*. Huskropparnas nivåer differentieras så att höjden tilltar med avståndet från vattnet. Omväxlande former och proportioner återskapar känslan av husgytter. Murens släta yta bryts upp och byggs delvis över med husfasader ända ner till strandpromenaden.

Byggnadsvolymen som förloras genom att bygga lägre närmast vattnet kan återtas genom att delvis bygga över "promenaddäcket" och göra det till en arkad på ett par sträckor. På detta vinner man förutom utökad byggnadsvolym större frihet i den arkitektoniska utformningen av byggnadsfronten mot vattensidan och en mer visuellt intressant promenad som dessutom erbjuder regnskydd.



Överbyggnaderna placeras så att de inte bryter siktlinjen mot Djurgården. Sett från ingången vid Katarinahissen ska det inte råda någon tvekan om att detta är en plats där man har god utsikt. Utsiktshälsningar kan också integreras i ytterfasaderna, vars fönster på promenaddäcksnivån även fungerar som utsiktsplatser.



Ett av många möjliga sätt att realisera bebyggelsen. YIMBY vill inte förespråka någon specifik arkitekturstil. Detta ska endast ses som en visualisering för att kittla tanken.

I analogi med vårt förslag till förbättring av Stadsgården kan även det centrala kvarteret och kvarteret ovan tunnelbanebron få bättre kontakt med vattnet om bebyggelsen och trapporna tillåts krypa ner från Södermalmstorg och Ryssgården, istället för att bilda en mur som i det aktuella förslaget. Promenaden kan göras något bredare ovanför tunnelbanebron, där utsikten åt alla håll är bäst och där många kan tänkas njuta av vyerna.

Cykeltrafiken mellan Gamla stan och Slussen får bra kopplingar via broarna, men den planerade cykelbron längs T-banan kan gärna vidgas för att även inrymma gångtrafikanter.

Ett mer svårlost problem är hur Södermälstrand och Stadsgårdskajen ska göras tillgänglig för cykeltrafik. Det aktuella förslaget föreslår en cykelramp som slingrar sig upp mellan tunnelbanebron och Centralbron, vilket är en ytmässigt och visuellt skrymmande lösning. Vi frågar oss om det inte går att ordna cykelanslutningar till Stadsgårdskajen och Södermälstrand på elegantare sätt.

Även om trafikapparatusens dominans över stadsrummet minskas påtagligt mot dagens allt annat än välfungerande situation så upplever vi ändå att huvudbron ger intrycket av motorväg snarare än en naturlig del av stadsrummet. Det är dock i huvudsak en gestaltungsfråga. T ex kan bronns landfästen avrundas.

Det är särdeles viktigt att utrymme ges för kollektivtrafikkörfält. YIMBY förespråkar aktivt ett återupprättande av stomnätet för spårväg i Stockholms innerstad och vi menar att slussen redan från början bör planeras för just spårvägstrafik, vilket också måste tas med i beräkningarna när nya ytor och broar anläggs. Spårvägen är ett måste för att stärka Slussens roll som Stockholms sekundära kollektivtrafikknutpunkt efter T-Centralen.

Även eventuella förlängningar av Saltsjöbanan längs Skeppsbron och till Södra station får inte omöjliggöras.

Ett sätt att minska intrycket av motorvägsbro är att förlägga två av körfälten på det som planeras som en renodlad gångbro. Att flytta ett par av körfälten dit skulle innebära att den planerade gångbron skulle behöva breddas något, samtidigt som gott om plats för gångtrafikanter skulle tillföras på den östra bron. Detta skulle bryta uppdelningen mellan gångtrafikanter och bilar, något som är kännetecknande för flertalet trafikseparerade förorter.

Vidare bör klottervänligheten minimeras genom val av färg och fasadmaterial samt möjligen också genom att de stora lättåtkomliga och välexponerade ytorna görs mindre.

Vi ser vissa risker med att den föreslagna gångbron över slussrännan kan bli ödslig och att den kan upplevas otrygg under delar av dygnet. Den separata cykelbron längs tunnelbanebron kan drabbas av samma problem. Även det planerade Slusstorget kan lätt bli en död yta om vintrarna. Detta är något som det fortsatta planarbetet bör titta på, och om brister kommer fram, åtgärda. YIMBY ser mycket positivt på planerna att möjliggöra temporära överdäckningar av delar av vattenspegeln mellan Södermalm och Gamla Stan, där engagemang då kan genomföras. Detta kommer säkerligen liva upp stället under sommaren och vi ser det som en mycket bra del av förslaget.

Enligt planen ska Djurgårdsfärjans läge flyttas något norrut på Skeppsbron. Detta är inte helt oproblematiskt då många av färjans resenärer anländer eller ansluter till slussens kollektivtrafik. Här är det viktigt med tydliga och välfungerande förbindelsestråk.

YIMBY ställer inte frågan *om* den blå linjen ska förlängas från Kungsträdgården utan istället *när* den ska förlängas. Vi ser det som självklart att linjen har förlängts långt innan den nya slussen har tjänat ut. Detta bör planen ta hänsyn till. Bland annat kommer en minskning av bussterminalen att bli aktuell när tunnelbanan byggs ut, och om en utbyggnad av blå linje dras via Slussen får det naturligtvis stora konsekvenser för hur planen bör utformas för att undvika onödiga kostnader senare.

Det har riktats kritik mot det aktuella planförslaget för att det tillför nya bebyggelsevolymen närmare vattnet jämfört med dagens Slussen och att man av historiska skäl inte bör tillåta detta. Här vill vi gärna markera två saker. Dels är historia inte automatiskt ett argument mot ny bebyggelse. Ny bebyggelse ska ske utifrån vår tids behov. Dels är den som åberopar historien ytterst selektiv genom att hävda det argumentet. Slussen har haft många utformningar genom sin historia och det finns ingen rationell anledning att hävda att den *senaste* inkarnationen av slussen skulle vara optimal för all framtid. Historiskt sett har det funnits mer bebyggelse närmare vattnet, något som vi menar skapar en mer levande stad där avstånden över vattnet upplevs som kortare.



Slussen har inte alltid varit modernistiskt rensad från bebyggelse.

Den fortsatta debatten om nya Slussen håller på att överskuggas av frågor rörande utsikt. YIMBY anser att staden i stället borde fokusera på stadsliv och att bebyggelsen utformas på ett bra sätt. Stadsbyggnadskontoret bör påpeka att det kommer att skapas nya utsiktspunkter längs hela den nya bebyggelsen, och också ta fram bilder på hur detta kommer att se ut.

Vad gäller visualisering har de bilder som presenterats goda ambitioner, men vi menar att de bör anpassas till Stockholmsförhållanden för att lättare se hur verkligheten kommer att te sig. Bilderna har en minst sagt optimistisk syn på antalet människor som kan antas röra sig vid Slussen en vanlig dag. Det är därför viktigt att i det fortsatta arbetet ta fram mer realistiska visionsbilder som också visar Slussen med mindre antal människor och också under kalla vinterdagar. Detta för att i ett tidigt skede identifiera problemområden som kräver vidare arbete.

- Om YIMBY

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 4300 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

<http://www.yimby.se/>

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring
Strindbergsgatan 44
115 31 Stockholm
Epost: anders.gardebring@yimby.se