

halvtid SLUSSEN

Delar av det enorma byggprojektet som det ser ut nu, hösten 2023. På sid 16 finns en visionsbild som visar hur det ska bli när allt är klart.

Sveriges största stenprojekt i modern tid har kommit halvvägs. Nu skruvas takten upp – och projektet tar form allt snabbare. Sten har fått en guidad tur med tre av de ansvariga arkitekterna.

TEXT **PETTER EKLUND** FOTO **ANNA RUT FRIDHOLM**





Gustav Jarlov, Jack Johnson och Paula MacKenzie har arbetat med Slussen sedan 2010.



Nya Slussen har börjat fungera. Så här i halvtid, mitt emellan första spadtaget 2016 och slutdatumet 2027, har stadens människor börjat befolka platsen.

Byggets motto har varit "från trafiklösning till mötesplats". Nu börjar det sätta sig. Vid lunchdags kommer folk ner med matlådor, hänger på bänkar och trädäck mot vattnet, äter glass, ser ut över vattnet, tunnelbanan och Söders profil. Vi söker oss ut på kajerna, sätter oss ner, lite ovana, men nyfikna på känslan i vår nya plats, som beskrivits som det största byggprojektet i Sveriges historia.

Nya Slussen är dessutom en grandios uppvisning i hållbarheten och skönheten hos svensk natursten. Lustigt hur verkligheten ibland inrättar sig i renderingarnas framtidsvyer. Precis så här såg det ut i de tidiga visionerna av livet kring Nya Slussen. Nu är den värsta byggbröten borta, den kaosartade mixen av rivningar och byggen som vi har sett från tunnelbanan i flera år.

Slussen är en central punkt i stadens flöde mellan öster och väster. August Strindbergs kända solstrålar från romanen *Röda rummets* inledning, "de ilade fram över Riddarfjärden, klättrade upp till korset på Riddarholmskyrkan, kastade sig över till Tyskans branta tak, lekte med vimplarne på Skeppsbrotåtarne". Samma strålar sveper också i dag över

Slussen, vrider sig, vinklar, fyller platsen med rörligt ljus och skuggor, skapar nyanser och sensationer i stenytorna. Det där är ett skådespel som vi kommer att uppleva som nytt i många år.

PÅ MUNKBROKAJEN TRÄFFAR vi tre arkitekter: Gustav Jarlov, Paula MacKenzie och Jack Johnson på White Arkitekter, som sedan 2010 har arbetat med Slussen. Sedan 2017 har kontoret ansvar för alla landskapsdelar, från Skeppsbron i öster, Munkbron och västerut förbi tunnelbanan och järnvägen. Jack Johnson visar med handen ut över trasset av kranar, betongbilar, obegriplig byggmekanik.

– Här ska du kunna cykla över redan nästa sommar, säger han.

– Nu går det snabbt, det händer grejor varje månad, säger Paula MacKenzie och spanar ut över bygget.

Trion ser saker i röran som de flesta inte ser. Ett betongdäck kryper nu ut över vattnet, det är det blivande Sjötorget. Det är förtjusta och stolta arkitekter, lättade över att de svåraste uppgifterna nog är lösta och att Slussen börjar bli begriplig, också för stockholmarna. Men intresset sträcker sig längre än så. Gustav Jarlov har guidat en grupp unga civilingenjörer från Hongkong som var mycket nyfikna på Slussenbygget, som ett av de internationellt intressanta projekten i Europa.

– När vi nu får leda guide turer

börjar man också sammanfatta för sig själv. Jag var lite motsträvig och avvaktande när jag började med Slussen för 13 år sedan, men när jag kom in i projektet älskade jag det, säger Gustav Jarlov.

Paula MacKenzie håller med:

– Nya Slussen är passionsdriven och intresset har hållit i sig i alla år. Vänner brukar säga "Herregud, har du jobbat i tolv år med Slussen?", men det har alltid känts roligt. Vi pratar inte längre om Slussen som ett projekt, utan tio delprojekt, Katarinaparken i sig är ett drömprjekt, Munkbrokajen ett annat, liksom Skeppsbron och Mälartorpet.

Hon har arbetat med Slussen sedan 2010. Före det jobbade hon med OS-planerna i London. Gustav Jarlov har arbetat på White sedan år 2000.

– Vi är en del i något så stort att det handlar om hela Mälarens reglering, att inte reningsverket i Uppsala svämmar över så att dricksvatten för två miljoner människor förorenas. Allt det kopplas ner hit. Komplexiteten är spännande och skapar engagemang. Det är ett äventyr för alla, säger han.

VI STROSAR ÖSTERUT längs Munkbron över kajens granitmosaik, ett balanserat mönster av Tossene Grå Bohus, Broberg Röd Bohus, Flivik, Skarstad Röd Bohus och mustigt röd Hallandia som om det vore en dressad textil lagd över kajen. Vi



Munkbrokajen.
Nya Slussen
är den femte
i ordningen.

”Vänner brukar säga ’Herregud, har du jobbat i tolv år med Slussen?’, men det har alltid känts roligt. Vi pratar inte längre om Slussen som ett projekt, utan tio delprojekt.”

går förbi lunchande människor på robusta bänkar, förbi cykelparkeringar och planteringslådor som ännu står tomma. Nästa år ska de fyllas med grönska.

– Träden och buskarna finns redan i Skåne, de ska placeras här nästa höst, säger Paula MacKenzie.

Längst ut mot vattnet löper trädäck.

– Det var ju guldläget där alla ville hänga redan innan Slussenbygget, säger Gustav Jarlov.

Från början var planen att ge nya Slussen en mer rustik sida mot Gamla stan och en betongsida mot Söder.

– Här på Munkbron tänkte vi oss mustiga toner och grov bearbetning, säger Gustav Jarlov, som tycker att stennarna kanske är en aning för släta i dag.

– Kontakterna med den svenska stenustrin har varit fantastiska, men fick vi önska något så vore det möjligheter att få fram fler olika grader av bearbetning.

Jämför vi med Helsingfors och Oslo finns där ett mycket större nyansspektrum.

Jack Johnson är lite förvånad över att industrin ibland använder ”gammal teknik” vid till exempel krysshamring.

– Varför inte investera i modernare utrustning?

Den ursprungliga planen med en tydlig skillnad i stembearbetning mellan norr och söder har vänts tvärs om. Sydsidan kommer att präglas av en bastant rustik mur som leder upp mot paviljonger med gröna tak. Kanske för att ansluta till de naturliga bergväggar som präglar staden. Fasadbeklädnaderna på Saltsjöterassen och Mälarterrassen kommer att ha ett rubbelmönster med en blandning av svenska grå graniter, råkylade ytor med tillsatta kanter.

MITT I BYGGSLAMRET och allt det nya är det ändå lätt att dras ner i historien.

Slussbekymmer och debatt är inget nytt. Det här är den femte slussen som byggs på platsen. Varje bygge var omdiskuterat, problematiskt och tog väldigt tid att få fart på, medan stockholmarna stretade på över strömmen, på provisoriska broar, väntade på att fartygen skulle passera.

Mälaren var ett innanhav i urtiden. Med landhöjningen blev vattnet strömt.

År 1634 byggdes den första slussen, Drottning Kristinas sluss, konstruerad av holländska ingenjörer. Hundra år senare byggdes Polhems sluss, helt utan ritningar, allt fanns i den åldrade konstruktören Christopher Polhems huvud. Slussen öppnades 1755. Den växande staden behövde en ny anläggning och Nils Ericssons sluss stod färdig 1850.

Bilen kom till Stockholm och ”slusseländet” uppstod, med enorma köer och ständiga omlastningar. År 1935 stod Karl Johan-slussen klar, en funktionalistisk trafikmaskin med fiffiga lösningar, ”klöverbladen”, en idé som importerades från USA. Men mästerverket stod på ostadig grund. Betongpelarna som gjutits med Frankmetoden hade inte nått ner till berg och hela bygget började ganska snart knaka i fogarna. När så Västerbron och Essingeleden öppnades sjönk trafikbelastningen. Idéer började redan under tidigt 1990-tal att vridas mot att skapa en central plats för människor i stället för en sorteringsmaskin





I takt med att stockholmarna sett Slussen ta form har kritiken avtagit. – Projektet har mognat under ett decennium, säger Jack Johnson.



Vattenregleringen är den enskilt viktigaste anledningen till bygget av nya Slussen.

för trafikströmmar. Dessutom behövde Mälaren regleras, ett allt mer akut behov med klimatförändringarna. Behovet att reglera Mälaren kom först.

– År 2000 var det högvatten och tunnelbanan vid Gamla stan hotades med översvämning. Det blev en väckarklocka, berättar Gustav Jarlov.

Vattenregleringen var den enskilt viktigaste anledningen till nybygget. Ute i vattnet sitter nu en av de två väldiga avbördningsluckor som håller Mälarens vattennivå i schack. Skulle det knipa kan de 30-35 meter långa stålbarriärerna öppnas helt och låta 1 400 kubikmeter i sekunden forsa ut i Saltsjön. Den gamla Slussen klarade som mest 300 kubik i sekunden. Vattnet flödar elegant över luckan, som sitter med stora gångjärn i stenen. Utan att det egentligen syns har vi fått ett fantastiskt styrsystem för vatten, som kommer att hjälpa Stock-

holm och hela Mälardalen i framtiden. Under Guldbron ligger just nu den andra avbördningsluckan, en 35 meter lång bjässe som i höst ska fogas in med massor av gångjärn i sin betong- och stenkista.

– Det sker med en tolerans på mindre än en centimeter, säger Gustav Jarlov.

Byggprocessen börjar få sin egen historia med minnen och skrönor och tekniska underverk.

– Det finns en intressant berättelse kring alltihopa, med vattenregleringen som påverkar hela Mälaren. Maskineriet i Slussen är världsunikt, mitt inne i den stora staden, säger Gustav.

MINNS NI NÄR bygget började? Den 24:e juli 2016 inleddes rivningarna i Slussens östra del. Minns ni de våldsamma knackningarna bakom t-banans kakelväggar? Kommer ni ihåg byggroparna, broarna, trapporna för pendlarna och de

betongknappande bjässarna? 1930-talets armeringsjärn klipptes och spretade.

Efter några bökiga år dök kul skyltar upp, skapade av kommunikationsbyrån Prime, ett smart bejakade av besvärigheterna. ”Lyssna! Det är Stockholms hjärta som du-dunk du-dunkar!”, ”Turister ditåt. Hipsters ditåt”, ”Träna mindfulness här och nu: testa om du har svart bälte i att koppla bort omvärldens ljud och stök.” Pendlare och turister som knotade genom kaoset drog på smilbanden. Även ett jättebygge behöver sin tid av osäkerhet och kaos och det här tilltalet var de första tecknen på att nya Slussen skulle bli bra.

– Det var mycket kritik förut: ”Trafiklösningen suger, Guldbron är löjlig”, men nu hör du inte ett ord om trafiken längre. Grumset har lagt sig. Nu händer det saker på marken och det går upp för oss att detta kommer att vara en allmän plats. Vi kommer att få all denna offentliga miljö med närhet till vattnet. Projektet har mognat under ett decennium, säger Jack Johnson.

Kanske var Guldbrons ankomst den 11 mars 2020, vändpunkten i bygget och ett stort ögonblick i modern Stockholmshistoria. ”Minns du när guldbron kom hit?” frågar vi varandra.

När bron, som inte glimmade som guld, utan snarare i vagt Stockholmsgult, hade lirkats på plats, hördes besvikna röster, att den liknade en motorväg med

ILLUSTRATION: DBOX FÖR FOSTER + PARTNERS/STOCKHOLMS STAD



Visionsbild över Mälarterrassen. Vy från norr och Vattentorget.



“Nya Slussen måste bli en plats för alla”

DEN BYGGTEKNISKA resan tycks gå mot en elegant avslutning om några år. Det är som ett scenbygge där den mänskliga pjäsen snart ska starta. Återstår gör den viktigaste biten, att verkligen skapa förutsättningar för att nya Slussen ska bli en demokratisk mötesplats mitt i staden, ett nytt Stockholms hjärta. Nu handlar det om politisk vilja, fantasi, tillstånd och hyreskontrakt. Investeringarna förutspås bli 21 miljarder kronor och så klart måste pengar börja flöda in igen.

Standardlösningen för folkliv i nya områden brukar vara restauranger, kaféer och shopping. Stockholms övertro på “fine dining” skulle kunna leda helt fel och skapa en segregerad Slussen, där prisnivåerna utesluter de flesta. Det måste bli en allmän plats, med alla nivåer av mat, kultur, aktiviteter. Hur ska det lösas - året om dessutom? En sommarkväll på Sjötorget är ljuvlig och enkel, det räcker att befinna sig där. Men hur är det en kolmörk, regnig oktoberkväll, vad gör vi på Slussen i snöstorm?

MÄLARATERASSEN RITADES utan kunskap om innehållet i kajplan, mellanplan och paviljonger. Ägaren Atrium Ljungberg har arbetat hårt med hyresprogrammet.

En god idé som tyvärr inte kom till genomförande – och nu är det väl för sent – vore att placera Stockholms nya stadsbibliotek på Slussen. Köpenhamn har det, Oslo och Helsingfors också: bibliotek i världsklass där alla kan mötas. Storslagna, modernt programmerade bibliotek skapar naturliga flöden och lockar både turister och stadsbor. Det är platser där åtminstone något är gratis.

Nu får vi hoppas att staden och hyresvärdarna inser allvaret och ansvaret, så att Slussen verkligen blir den allmänna plats den är tänkt som, en stadskärna som är enkel att tycka om och träffas i, en ny medborgarplats vid strömmande vatten.

Petter Eklund
skribent och författare

åtta filer, att den såg ut som ett strandat hangarfartyg med en estetik som inte passade på platsen. Men det fanns också förtjusning: ett modernt tillägg av internationell klass, drivet och funktionellt.

I GULDBRONNS ANSLUTNING mot Skeppsbron fortsätter de drivna ställinjerna i natursten, ett precisionsmönster av olika granitsorter, vinklade, skurna, inpassade till ett massivt stenskal över ett teknikrum och samtidigt en ramp för gående.

– Vi är nästan mer nördiga än stensexperterna. Vi väljer mellan Kulla och Tossene som i torrt skick är nästan identiska, men när de blir blöta blir Tossene mörkgrå, men Kulla blir ljusare med en nyans av sydeuropeisk, lite gul kalkstens känsla, säger Gustav Jarlöv med handen mot den solvarma stenväggen.

Hela bygget är resultatet av 3D-projektering där varje sten är modellerad och individuellt ritad.

– Mötet med bron var inte så lätt, säger Jack Johnson som har ritat det.

– Vi hade en jättegammal skiss av mötet mellan Skeppsbron och bron, ritad med blyerts, mycket old school och det ser precis ut som det blev i dag, skrattar han.

Återbrukad gatssten från Norra Hammarbyhamnen drar kors och tvärs över kajen. Det ger känslan av hamnområde.

Guldbron ligger som en jättelik stålhimmel över pågående gatstensläggning

och byggbråte. Vi får lära oss att leva med den gula undersidan. Farhågor om att det ska bli ännu en kall och blåsig motorvägsundersida motsägs av planerna. Här ska det stoppas in ett konstverk på arkeologiskt tema av Ebba Matz, en restaurang i glaslåda och ett kafé närmare slussen, mitt emot slusskontorets glaslåda. Runt om och ut mot Sjötorget ska det bli trädäck. Omkring hundra träd ska planteras på nya Slussen.

– Här nerifrån själva slussen kommer du att se en park med mycket träd och gräsytor, säger Gustav Jarlöv.

Utanför Katarinahissen ska vi kunna röra oss genom en träd- och vegetations-skärm mot utsikten med evighetskänsla mot öster. En sluttning av gräs binder ihop platsen.

– Det finns inte många gräsmattor i grannskapet, så den lär bli attraktiv. Det blir hårt tryck, men vi ska testa makadamunderlag med biokol som gräset ska växa i.

DE TRE ARKITEKTERNA börjar kika på mobilerna och skyndar vidare till nya möten. Paula MacKenzie är en sann Slussenentusiast och dröjer sig kvar:

– Min son var fyra år 2012 och jag minns att jag då tänkte att jag skulle sitta här med honom i framtiden och ta en öl. Nu är den tiden nästan här. Men hur skulle det bli? ”Sluta, morsan, jag vill inte höra ett ord till om Slussen” ... ■

FOTO: PRIVAT

