





# Ett hjärta av sten

Nya Slussen har en hög ambitionsnivå vad gäller valet av natursten. Den utpräglade betongjätten ska ersättas av sin motsats, en uppvisning av sten i en mängd olika former och kvaliteter.

Men det är också en laddad fråga.

TEXT **PETTER EKLUND**

**S**lussen i Stockholm är i dag Sveriges största och mest komplexa arbetsplats. En ny Slussen ska in medan den gamla försvinner, samtidigt som liv och trafik flödar genom den.

Den gamla var en säregen upplevelse där busspendlarna svor i snålblåsten under betongtaken. Blå Bodarna, en dammig skivbod, herrfrisören och den ekande kupolen av övermålad glasmosaik: alla var rester av arkitekten Holger Bloms en gång så stiliga butikskluster, Sveriges första inomhusgalleria. Många kommer att minnas konserter på Kolingsborg och Debaser: gångarna med kakel och alla trapporna kors och tvärs genom Slussens mörka, stökiga, piss- och smutsdoftande innandöme. Den som tog en öl i glashuset fick en underbar utsikt från en restaurangläda som aldrig lyckades bli nåt annat än ett sunkhak. En bilfärd genom Slussen var ett trafikrolleri som fungerat sedan 1930-talet, man dök ner nånstans och kom upp i en helt annan riktning. Betongkolossen med sin mix av det förfinade och det brutala var en genuin storstadsupplevelse.

Kort sagt: Slussen var Stockholms själ.

– Slussen är en otroligt spännande plats, en del av stadsväven och en nyckelplats där vatten och land har mötts, ett möte mellan nytt och gammalt, säger Gustav Jarlov, landskapsarkitekt på White Arkitekter landskap, som har arbetat på White i Uppsala i 17 år och med Slussen sedan 2010.

**E**n favoritplats var det lilla trekantiga fiket i Saltsjöbanans väntrum; folk i brådska, folk med en kaffe i språnget eller långsamt väntande medan stockholmarna flödade utanför. Slussen var skitig, det föll betongbitar från taken, duvor flaxade, bussar accelererade, det var stadsliv, rörelse, trängsel och en förlorad värld.

– Att bygga om Slussen är inget nytt. Det finns ett gäng slussar under den nuvarande. I princip har den byggts om vart hundra år, säger Gustav Jarlov.

Slussen har varit ett oavbrutet problem. Monumentala visioner om Slussen har presenterats av Ferdinand Boberg, Carl Bergsten och andra arkitekter. Förslag har förkastats och tuggats om.





Dan Svensson,  
ELU Konsult.

FOTO: ELU KONSULT

När samhället väl bestämt att Slussen skulle bort var miljöfrågan viktigast. Det behövdes helt enkelt en ny konstruktion för att kunna reglera de ökande vattmängderna genom Mälarutloppet. Den nya Slussen kan släppa ut fem gånger så mycket vatten som den gamla.

Trafikutvecklingen är en annan faktor. Slussen hade en överkapacitet. Trafikflödena var som högst innan Essingeleden öppnades 1966, då var Slussens kapacitet ändå inte fullt utnyttjad. Trafiken sjönk sedan från cirka 60 000 fordon per dygn, till 20 000. Trafikmaskinen började bli onödig.

– Nu ritas vi för färre bilar och fler cyklar, säger Gustav Jarlov på White.

Drömmier om Slussen som ett rustat och fungerande funkismuseum knackades sönder av bilmaskiner. Det är fascinerande hur snabbt och effektivt Slussen revs - och rivs.

Skanska har flest stora entreprenader. Det brittiska superkontoret Foster + Partners har det övergripande designansvaret. Kontoret, med rötter i 1960-talets modernism, har bland annat ritat The Gherkin, ett av Londons landmärken, kupolen på Berlins riksdagshus och den eleganta, faluröda nya Årstabron i Stockholm. Det är ett självsäkert internationellt varumärke som har engagerat sig i Slussen. Kontoret har gjort byggets layout, guldbron, gångbroar och flöden, och dessutom Mälarterrassen, som ska sticka upp på Slussens torgplan. Till sin hjälp hade man länge det svenska arkitektkontoret Berg Arkitekter som satt på Slussen, i Kolingsborg.

Nya Slussen ser på ritningar ut som det brukar i arkitekturen i dag. Smart och optimerat, öppet, framkomligt och just här med ett varumärkeshöjande ”smycke” i form av en förgylld stålbro för trafiken.

– Ambitionen är att göra en plats för folkliv med närhet till vatten. Mer en plats för människor än för bilar, med betydande inslag av trä kring lågbroarna och vid Slusstorget, säger Gustav Jarlov.

Han har ansvar för alla delar som ingår i ”delområde vatten”: kajer, delarna

## ”Slussen var egentligen dödsdömd redan vid invigningen. De misslyckade pålarna nådde inte fast botten och sjönk därför.”

Slussen korkade igen i och med bilens ankomst. Ständiga broöppningar skapade ”Slusseneländet”. Den slutgiltiga lösningen blev en klöverbladskonstruktion för trafiken. Tage William-Olsson står som arkitekt, men det egentliga snillet var konstruktören Gösta Lundborg, som hittade idén vid motorvägar i USA och överförde den till Stockholms innerstad.

**L**undborg är i dag en osjungen hjälte i Slussenhistorien. Funktionalismens superstjärna Le Corbusier sände sina gratulationer: ”Det är ni, ni i Stockholm som har skapat den moderna tidens första stora verk: trafikknuten Slussen.”

Slussen invigdes 1935 och löste sin uppgift fint. Den fungerade även med

högertrafik, åldrades och reparerades tålmodigt av Trafikkontoret (också det en osjungen insats) tills skicket blev ohållbart. Slussen sjönk under sin egen tyngd, sprack, vittrade och blev farlig.

– Slussen var egentligen dödsdömd redan vid invigningen. De misslyckade pålarna nådde inte fast botten och sjönk därför. Betongen var inte frostsäker och den saltades också sönder genom åren, berättar Dan Svensson, ombud för ELU Konsult som är generalkonsult för Slussenprojektet och även konstruktörer för delområde vatten och land.

Han har arbetat med Slussen sedan 2004 och vet det mesta om bygget och historien bakom. Han har till och med räddat en bastant granitpollare som sattes vid Nils Ericson-slussen 1850 och placerat den som en skulptur på ELU-kontoret. Ett mycket fint stenarbete.

upp till Gamla stan, Slusstorget, kajbeklädnader på södra sidan, samt för östra landsidan, upp mot Katarinaplan.

**N**ya Slussen har hög ambitionsnivå när det gäller natursten. Den utpräglade betongjätten ska ersättas av en uppvisning av sten i en mängd former och bearbetningar, ett mer tidlöst och trivsamt material. Och läget mitt i det gamla Stockholm gör användning av natursten både självklar och önskvärd.

– Det finns en generell förståelse för naturstenen. Den är oslagbar vad gäller hållbarhet, livslängd och hur den åldras. Man känner sig trygg när man arbetar med sten. Vi försöker hålla stenkunskapen nära oss, säger Gustav Jarlov.

Stenfrågan har tagits på stort allvar, den har diskuterats inom projektet, med entreprenörer och experter, bland annat Kurt Johansson, professor i landskapsutveckling vid SLU i Alnarp. Frågor om dimensioner och hållbarhet har dryftats. På kajer och kajbeklädnader har det varit självklart att använda granit.

– Den sten vi tittar på utgår ifrån staden. Vi har haft stenvandringar, bland annat till Strömparterren som innehöll sju åtta olika slags sten från hela Sverige, säger Gustav Jarlov.

Generellt finns fem sorters sten i Stockholms kajbeklädnader. På norra sidan av nya Slussen, mot Gamla stan, har det varit enkelt att ansluta till Skeppsbron och kajernas befintliga stenpalett. Här är stenarter och färger redan valda.

– I stora drag har vi tänkt att norra sidan kan få ha ett mer rustikt uttryck. Det ska vara en variation av tre olika referenskulörer, säger Gustav Jarlov.

Södra sidan har en modernare struktur, en hybrid av byggnader och mark.

– Man rör sig på en byggnad, men en byggnad som ligger med vägar ovanpå, en slags ihållighet.

Om detta område pågår fortfarande diskussioner, med en önskan om natursten i bland annat hållar och murar.

Natursten till Slussen är ett något



▲ Slussen på 1950-talet.



▲ Slussen anno 2014. De två rundade byggnaderna centralt i trafikkarusellen är Blå Bodarna (t. v.) och Kolingsborg (t. h.).

▼ Slussen under pågående rivningsarbeten 2016. Både Blå Bodarna och Kolingsborg är nu borta.





*”Det blir ändstenar, krönstenar på stödmurar, ändstenar i änden på stödmurar. Det blir hörnstenar för norra landfästet, det är oändligt med sten och måste vara rena julafton för stenbranschen.”*

känsligt ämne, och debatten har varit infekterad i många år. Nu tycks alla inblandade vilja ha arbetsro.

– Det är ett projekt som väcker starka känslor. Allmänheten, leverantörer, allt möjligt kan plötsligt blåsa upp och bli fel. Vi har tagit den enkla vägen att hålla en låg profil, säger Gustav Jarlov.

Något generellt beslut om att enbart använda svensk sten har inte fattats. Slussen är ett prestigeprojekt för alla inblandade. Svansföringen ska vara hög.

– Det har diskuterats mycket. Vi kan hänvisa till referenskulörer och kvaliteter, sedan får beställaren godkänna det som leverantören kan presentera.

Kostnadsfrågor, miljöhänsyn, närproducerat är alla viktiga parametrar. Återbruk av lokal sten har diskuterats.

– Det har främst handlat om gatsten, men det är oklart om det är rimligt ekonomiskt. Det måste avgöras av projektet och entreprenören, säger Gustav Jarlov.

**F**ör Skeppsbron finns närvaron av sten beskriven i detalj. Det ska vara en viss sorts sten, av viss storlek och kvalitet och med vissa förband, och den ska vila på en viss sorts sand. Allt är noga fastslaget.

En anslutande del till nya Slussen är

faktiskt redan färdig, den kaj som går från Slussen ut mot Birkaterminalen. Där sitter i dag kraftiga krönstenar i granit hela vägen ner i vattnet och vidare under ytan.

– Allt var noga specificerat, kulör, ytbeskaffenhet och sten från samma batch, berättar Dan Svensson på ELU.

– Det svåraste är att klä i vatten, att kunna foga med betong och få det snyggt med nödvändiga rörelsefogar.

Jobbet gjordes av JM som fick en entreprenad för just denna del. Hallindens Granit levererade stenen till S:t Eriks, som bearbetade den.

– Vi fick förmånen att leverera bland annat stora volymer av Skarstad Röd Bohus och Tossene Grå Bohus till de första etapperna, säger Jörgen Lundgren, vd på Hallindens Granit.

**S**jälva slusskistan kläs i sten, precis som i de gamla slussarna. Stenen dit har levererats av Hallinden och bearbetats av Zaarstone. Stenen har sedan skeppats till en fabrik där den monteras på slusskistan. Den ska därefter flottas i sin helhet, cirka 9 meter hög och 24 meter bred, till Slussen i oktober.

Guldbron i stål lär få stenbeläggning

på sina trottoarer när den har skeppats från Kina om ungefär ett år. Där bron ansluter mot land blir det vertikala stenkädda väggar, stenramper, stödmurar och trappor i sten.

– Det ska vara kraftiga hållar, merparten 120 millimeter, som ska tåla hjultryck. Det blir ändstenar, krönstenar på stödmurar, ändstenar i änden på stödmurar, det blir hörnstenar för norra landfästet, det är oändligt med sten och måste vara rena julafton för stenbranschen, säger Dan Svensson på ELU.

Vilka stenorder som läggs och var de hamnar är ännu höljt i dunkel. Det är sju år kvar tills Slussen ska stå färdig. Mycket sten ska brytas och levereras till dess.

– Efter årtal av forskning har man konstaterat vad man visste för 100 år sedan: använd lokalt material, anpassat för vårt klimat och undvik långa transporter, säger Jörgen Lundgren på Hallindens Granit.

Den gamla Slussen var en personlighet, märkt av ålder och fylld av historia och överraskningar.

Den nya Slussen blir logisk, användbarvänlig och miljöklok. Hur det blir med personligheten, om vi kommer att trivas där, tycka om den, ja älska den, återstår att se. ■