



Förändrings skepsis: exemplet Slussen

En redovisning av Slussens historia och insikter om människors reaktioner mot förändringar i staden

Mika Izukura Grahm

Examensarbete/Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2025



Förändringsskepsis: exemplet Slussen. En redovisning av Slussens historia och insikter om människors reaktioner mot förändringar i staden

Skepticism towards Change: the Case of Slussen. An Account of Slussen's History and Insights into People's Reactions to Urban Transformation.

Mika Izukura Grahm

Handledare:	Karl Lövré, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Caroline Dahl, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	15 hp
Nivå och fördjupning:	Grundnivå, G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i Landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0845
Program/utbildning:	Landskapsarkitekturprogrammet
Kursansvarig inst.:	Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2025
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Nyckelord:	Slussen, Stockholm, Nya Slussen, kontrovers, förändringsskepsis, urban omvandling, platsanknytning, kulturhistorisk miljö, stadsbyggnadsprojekt, medborgardeltagande.

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Slussen, en central del i Stockholms uppbyggnad och historia, har alltid varit omdiskuterad. Dess funktion har förändrats över århundraden men platsens kärna som knutpunkt för förbiresande kvarstår. Sedan 1990-talet har en renovering av platsen föreslagits, men de nya planerna väckte stor uppmärksamhet. Den allmänna skepsisen mot stora förändringar i städer är väldokumenterad, men få utmärker sig som en av Sveriges mest omdebatterade stadsbyggnadsprojekt. Under flera decennier har media bevakat det breda spektrum av åsikter. Mitt arbete lyfter fram vikten av att lyssna på de många olika rösterna och ifrågasätter Stockholms stads inställning till medborgardeltagande i den beslutsfattande processen. Uppsatsen betonar också skepsisens roll som ett värdefullt verktyg för att säkerställa en hälsosam samhällsdialog.

Nyckelord: Slussen, Stockholm, Nya Slussen, kontrovers, förändringsskepsis, urban omvandling, platsanknytning, kulturhistorisk miljö, stadsbyggnadsprojekt, medborgardeltagande.

Abstract

Slussen, a central part of Stockholm's development and history, has always been a subject of debate. Its function has changed over the centuries, but the site's core role as a place for passing travelers remains. Since the 1990s, a renovation of the area has been proposed, but the new plans have attracted significant attention. General skepticism, toward major urban changes, is well documented, but few projects stand out as one of Sweden's most debated urban development initiatives. For several decades, the media has covered the wide spectrum of opinions. My work highlights the importance of listening to the many diverse voices and questions the City of Stockholm's approach to the public's participation in the decision-making process. The thesis also emphasizes the role of skepticism as a valuable tool to ensure a healthy social dialogue.

Keywords: Slussen, Stockholm, Nya Slussen, Controversy, Skepticism toward Change, Urban Transformation, Place Attachment, Cultural-Historical Environment, Urban Development Project, Citizen Participation.

Innehållsförteckning

Inledning	5
1.1 Förord	5
1.2 Bakgrund	6
1.3 Frågeställningar	8
1.4 Målsättning och Syfte	8
1.5 Material och metod	9
1.6 Teorier	10
Slussens utveckling	12
2.1 Slussen i ett historiskt sammanhang	12
Slussen i ännu en förändring	16
3.1 En nödvändig renovering	16
3.2 En 35-årig process	17
3.3 Folket reagerar!	21
3.4 Slussen, en potentiell "gaskammare"	22
3.5 Uppprepning av problem	23
3.6 Kritiserad budget och en utdragen tidsplan	24
3.7 Slussen "svår att fånga i ord"	24
3.8 Nya Slussen, ful eller bara malplacerad?	27
3.9 En demokrati kräver transparens	28
Avslutande tankar	31
4.1 Förändringsskepsis ett nödvändigt fenomen	31
4.2 Reflektioner	33
4.2.1 Lärdomar att dra från exemplet Slussen	34
4.2.2 Metoddiskussion	35
Referenser	37
5.1 Figur referenser	42

Inledning

1.1 Förord

Som barn har jag få minnen av Slussen och besökte den sällan. Sedan dess har jag fått det förklarat att det berott på platsens fysiska nedgång och allmänt otrevliga karaktär. Jag minns i stället mer efter 2017, när jag återvände till staden för gymnasiestudier. Personligen betydde Slussen inte något mycket och jag betraktade den mestadels som ett ställe i ständig renovering med byggnadsställningar och tillfälliga broar utspridda lite varstans. Jag har dock under åren noterat medians mycket omfattande bevakning. Den splittrade diskursen fascinerade mig och ibland undrade jag om debattörerna överhuvudtaget pratade om samma plats. Utöver en fascination för det breda spektrumet av åsikter, drogs jag också till frågan över huruvida det är möjligt att i slutändan bedöma projektet som en positiv eller negativ satsning.

Under arbetets gång har jag haft stort stöd från flera parter. Jag vill ge ett stort tack till mina fantastiska korrekturläsare Pappa och syster, Erica. Dessutom vill jag tacka mina syskon, Hulda och Nils för deras betydelsefulla vägledning och tidiga stöd i processen. Stort tack ska även ges till min handledare Karl som av någon anledning alltid förmedlat fullt förtroende för mig och min kaotiska process. Slutligen vill jag såklart tacka Vilja och Bianca, som lät mig bo hos dem under min visit i Stockholm.

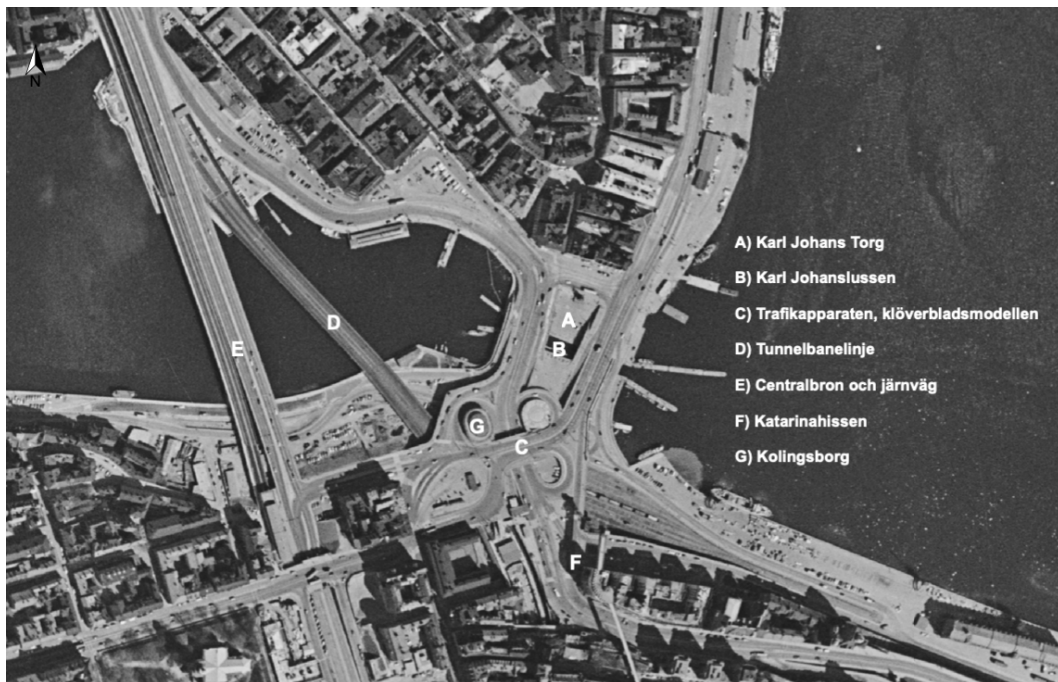
1.2 Bakgrund

Det nya Slussenprojektet har under det senaste decenniet beskrivits som ett av Sveriges mest omdebatterade stadsbyggnadsprojekt (Micheletti 2017; Stockholms stad 2025a). Samhällsdebatten har hett pendlat mellan flera åsikter. Sedan 1990-talet har Stockholms stad argumenterat för en renovering, men planerna har orsakat stort motstånd bland bevaringsentusiaster (Micheletti 2017).

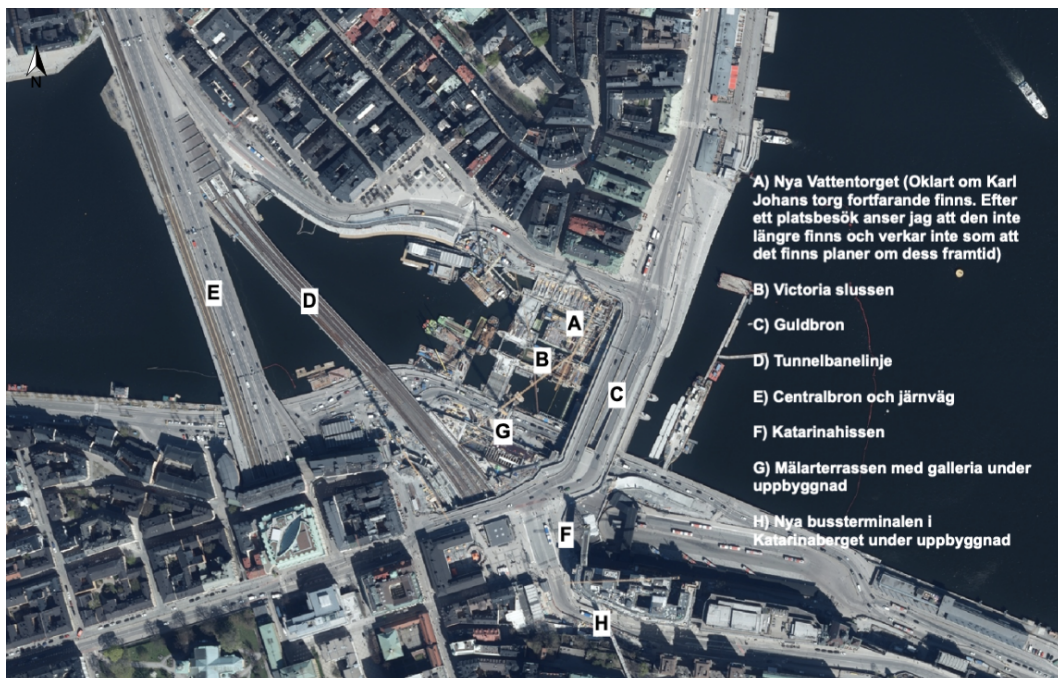
Slussen har alltid varit en viktig knutpunkt i Stockholm (Söderlund & Hjulhammar 2007; Söderlund 2016; Carlsson & Svensson 2019). För tydlighetens skull bör det också nämnas att Slussen inte endast omfattar ett område utan även en fungerande sluss. Den senaste versionen vars rivning orsakade stor kontrovers är Karl Johanslussen som byggdes 1935. Trots en väldigt stark önskan att bevara har det inte varit möjligt, då platsens fysiska tillstånd kraftigt försämrats sedan 1970-talet (Nohrstedt 2013).

Projektets kritiker är dessutom representerade av ett brett spektrum av åsikter. Grupper som *Bevara Slussen* menade att en renovering var nödvändig men förespråkade en total återuppbyggnad av platsen. Andra som Arkitektupproret ville riva den, modernist präglade trafikapparaten, men ville i stället återgå till ett ännu äldre arkitekturideal. Sedan finns det gruppen som bäst beskrivs som sakkunniga. De representeras av forskare, yrkesverksamma och före detta tjänstemän. Denna kategori av kritiker ifrågasätter aspekter som förslagets utformning, säkerhet, tillgänglighet samt projektets processuella transparens. Fallet Slussen blir därmed särskilt intressant eftersom experternas kritik antyder att det hela tiden funnits belägg för medborgares allmänna skepsis mot förändringen. Enligt vissa har den infekterade debatten setts som en självklar utveckling, då "nästan alla särintressen krockar" (Micheletti 2017).

Debatten om ombyggnationen har varit splittrad och som oinsatt kan diskussionen kring projektet vara långt ifrån begriplig. För att underlätta navigering av det stora projektet, ger figur 1 och 2, en översikt om platsens olika beståndsdelar. Med en prislapp på flera miljarder kronor (Dahlberg 2023; Malmcrona 2023), är det dock inte konstigt att medborgare ställt sig skeptiska till användningen av deras skattepengar. Utöver att bygget kostat Stockholm skjortan, så påverkar den dessutom en del av stadskärnan. Min uppsats är därmed ett försök att sammanfatta Slussens historia och kritiken som uppstått runt nybygget. Stadsbyggnadsprojektet belyser flera relevanta frågor för vår samtid; *Vems plats ska byggas och vilka ska besluta platsens öde?* och *Vems narrativ kommer att i framtiden berätta om platsens historia?*



Figur 1. Slussen ca 1960 med viktiga platser utpekade (Lantmäteriet 2025).



Figur 2. Slussen idag med viktiga platser utpekade (Lantmäteriet 2025).

Begreppet förändringsskepsis, som jag skriver om i ett senare avsnitt, är inget etablerat uttryck inom forskningen. Det uppkom under en diskussion med min handledare, Karl, där jag redogjorde för både min egen initiala känsla gentemot projektet och min observation angående vissa motståndares inte alltid så rimlig kritik. Tillsammans myntades begreppet som tar fasta i en allmän skepsis mot förändringar i samhället som inte alltid grundas i rationalitet. I litteratur finns såklart begrepp som NIMBY, *Not in my Backyard*, och beskrivningar om fenomenet där folk ofta ställer sig kritiska till förändringar i sin omgivning. Ingen summerade dock mina observationer till ett enda begrepp.

Under arbetets gång blev begreppet därmed väsentligt för att forma mina slutgiltiga åsikter. Vid upptäckten av Johan Lindbergs (2024) artikel om SvD:s tidigare kritik mot den då nybyggda Karl Johanslussen, började jag även se mönstret i vad som präglar fenomenet. Jag insåg att det historiskt alltid funnits invändningar mot Slussen. Det fanns även en viss ironi att en tidning som förut kritiserade den “världssensationella” trafikapparaten kom att ca 80 år senare bidra till rösterna om varför den till alla kostnader skulle bevaras.

1.3 Frågeställningar

Hur är historien relevant för arbetet runt Nya Slussen projektet?

Vad består kritiken runt den senaste ombyggnaden av Slussen av, och vad kan den säga om människors reaktioner mot förändringar?

Vilka lärdomar kan stadsplanerare och landskapsarkitekter dra från folkets reaktioner mot projektet?

1.4 Målsättning och Syfte

Arbetets mål är att besvara ovanstående frågeställningar och att öka förståelsen för Slussens historia och betydelse för Stockholm. Uppsatsen ämnas att redogöra för platsens förändringar som skett de senaste 35 åren samt att beskriva kritiken som kretsat renoveringen. I slutet av arbetet avser jag även att kunna ta ett ställningstagande angående stadens slutliga beslut. Syftet är därmed att kritiskt granska ett samtida exempel på ett stadsbyggnadsprojekt samt att definiera vilka lärdomar beslutsfattare och landskapsarkitekter kan dra för att bättre hantera liknande projekt i framtiden.

1.5 Material och metod

Arbetet bygger på en kvalitativ metod för att möjliggöra en djupare förståelse för projektets många komplexa beståndsdelar. I början samlades ett omfattande material av kommunala handlingar. Stockholms stads databas, *Bygg- och plantjänsten*, var en bra källa att börja med för att få översikt över projektets intentioner. Planbeskrivningen och gestaltungsprogrammet har då varit särskilt hjälpsamma. Utbudet av vetenskapliga artiklar angående Slussen har dock varit begränsad och krävde därmed en ingång genom andra arbetens referenser. Utöver detta, har en stor insamling skett av krönikor och debattartiklar som berört beslutsprocessen och kritiken runt det. För att fördjupa min insikt om allmänhetens perspektiv har privatpersoners åsikter på diverse forum angående projektet, analyserats.

Sökord vid den tidiga insamlingen av material var framför allt termer anknutna till Slussen som *Nya Slussen*, *arkitekttävling*, *detaljplan*, *opinionsmätning*, *kritik*, *historia* och *bevaring*. På grund av uppsatsens över 150 insamlade källor, har dock ett urval krävts. Uppsatsens avsnitt som sammanfattar kritiken är därmed ett handplockat urval som jag bedömde var mest relevanta att hänvisa till för att ge en så trovärdig bild. Många källor krävs för att ge en nyanserad bild av den komplexa debatten. För att därutöver fördjupa min förståelse för kritiken har även en tematisering krävts som rubrikerna, under *Folket reagerar!* redovisar för. Det ska betonas att det bara är ett urval som får representera bevararnas och kommunens perspektiv. Även om en strävan finns att återge en så sanningsenlig bild som möjligt, blir det i slutändan min egen tolkning.

En stor mängd av mitt källmaterial har varit baserade på subjektiva tolkningar och därmed har stor vikt lagts på att samla flera källor för att kunna belysa respektive aspekt av kritiken. Dessutom har det varit viktigt att granska individers trovärdighet, särskilt i samband med kritik som påstått grunda sig i expertis. Har inte mer än en källa säkerställt personens yrkestitel, har jag därmed valt att beskriva dem som medborgare eller att bara hänvisa till deras roll i anknytning till en viss grupp.

Arbetet kan beskrivas som metodologiskt begränsat eftersom det bara baserats på skriftligt material och ett platsbesök. Uppsatsen hade kunnat utvidgas med intervjuer av flera parter, men på grund av begränsad tid och det redan breda källmaterialet kändes det rimligt att avgränsa sig till det skriftliga. Stockholms stad saknar även en enhetlig bild av hela projektet. Tidningsartiklar har därför varit en viktig pusselbit i sammanställningen av processen. När icke vetenskapligt granskade texter används i så stor utsträckning som i mitt arbete har jag därför utöver ett brett omfång av material också lagt stor möda och tid på att jämföra källorna. Ibland har viktiga datum skilt sig och därmed har jag behövt ta ställning

till om jag vill använda källan, eller avstå från att inkludera vissa fakta om jag inte är säker på att den är trovärdig. Handlar det även om expertisfrågor hänvisar jag till kritiker och vill redan nu tydliggöra att jag inte tar ställning till om deras påståenden är korrekta. Det har snarare handlat om att redogöra för den breda skepsisen angående projektet.

Forskningsartiklar om förändringsskepsis har inte varit lätta att hitta, då termen inte är etablerad. Min handledares tips, litteratur kring teorier om människans relation till platser, har därmed hjälpt min utredning. Författare och etablerade forskare som Yi-Fu Tuan, Kevin Lynch, Rachel Kaplan och Stephen Kaplan har inte nödvändigtvis hänvisats till i uppsatsen men har möjliggjort en större förståelse runt ämnet och hjälpt mig att hitta mer relevanta artiklar. Söktermer som *Place Attachment*, *Sense of Place*, *Attitudes toward Environmental Changes*, och *Emotional Attachment toward Places*, har varit användbara för att besvara min fråga om varför folk reagerar starkt mot förändringar i sin omgivning.

Under uppsatsskrivandet har också AI-tjänsten ChatGpt använts. Användningen har följt Slu:s tillåtna ramar och riktlinjer, men hjälpmedlet blev inte aktuellt förrän mot slutet av arbetet. Den har varit ett kompletterande verktyg och har hjälpt mig hitta relevanta källor som kunde bidra till eventuella kunskapsluckor. Redskapet har också varit bra under skrivandet då den hjälpt med översättningar samt att stolpa upp vad rubriker som metoddiskussion och sammanfattning brukar innehålla. Samtidigt är jag väl medveten om ChatGPTs begränsningar och att den inte garanterar vetenskaplig korrekthet. Verket har därmed använts främst som förslag på artiklar som sedan kunnat dubbelkontrolleras.

1.6 Teorier

Under arbetet har jag tagit fasta vid flera teorier för att gynna min förståelse för projektet och kritiken som medföljt. Artiklar om förändringsskepsis har som sagt varit svåra att hitta, men en djupdykning i fem angränsande teorier om människans platsanknytning har varit vägledande.

Den första teorin är Cresswells (2014) som menar att platser uppstår naturligt genom att människor ger dem mening över tid. Tim Cresswell (2014) skriver i sin bok *Place: An introduction*, en av definitionerna av Plats. Cresswell (2014) menar att en Plats, bäst beskrivet, är vilken plats som helst som människor givit mening. Han redogör även för idén om att Platser kan man vistas i men förlämnar utrymmen med tomrum som bara finns mellan platser.

Nästa teori är att identitet och platsens själ inte kan konstrueras genom planering. Jivén & Larkham (2003) skriver i en vetenskapligt granskad artikel om *Sense of Place*, en term jag väljer i uppsatsens kontext att beskriva som

människans upplevelse av en Plats. Enligt Jivén & Larkham (2003) pekar all teoretisk forskning om *genius loci*, bäst översatt som platsens själ, på något som stadsplanerare och arkitekter inte kan skapa. De vidhåller dock att principer som *Placemaking*, gemensamt platsskapande, bidrar till att öka människors möjlighet att skapa en personlig anknytning till platsen.

Tredje teorin kan verka självklar, nämligen att folk skapar djupa band till platser. Känner folk att deras hem, stad eller nation är hotad, medföljer starka reaktioner (Tuan 1973, s.102). I sin bok, *Topophilia*, en känslomässig anknytning till en specifik plats, redogör Tuan (1973) för de starka band som människor kan skapa till saker och platser. Han skriver det som naturligt att folk skapar relationer till platser och att det vid ingrepp, kan kännas som ett hot mot individens upplevda identitet (Tuan 1973, s.99).

De två sista teorierna redogörs av författarna Stets & Turner. En handlar om att människor har utvecklats för att känna starka känslor och att det är det som har hållit människor vid liv. Den sista teorin kan appliceras på Slussen projektet då den beskriver hur människor tenderar att reagera starkare om de upplever en orättvisa i beslutsprocessen. Stets & Turner (2014), skriver i sin bok *Handbook of the Sociology of Emotions: Volume II*, att det inte säkert går att säga vad som är syftet bakom människans reaktioner och starka känslor mot förändringar. Även om boken inte hanterar fall med förändringar i anknytning till stadsplanering så anser jag att deras idéer fortfarande är relevanta att applicera på Slussen. Stets & Turner (2014) påstår att känslor i stället för kultur är det som faktiskt varit nyckeln till människans överlevnad. Anledningen varför känslorna blev en central roll för överlevnad, är dess förmåga att öka gemenskapen. Författarna påstår att det bidrar till ett mer rättvist och ömsesidigt samhälle. Om en orättvisa upplevs i en process, som ska säkerställa demokrati, så kan det leda till känslor som ilska, besvikelse och frustration. Fenomenet kallas i boken för *procedural-injustice* (Ibid.). Stets & Turner (2014) menar nämligen att om en process upplevs som icke-transparent eller exkluderande, kan starka negativa känslor uppstå, oavsett om själva resultatet är positivt eller negativt.

Slussens utveckling

2.1 Slussen i ett historiskt sammanhang

Precis som alla platser tillhör Slussen ett sammanhang. Slussen ligger i Stockholm, som ligger i Sverige och som i sin tur är en del av Skandinavien och så vidare. Det är viktigt att se platsen utöver sin geografiska förankring, i hela sin kontext. Slussen har alltid och fortsätter vara en väsentlig kommunikativ knutpunkt mellan norra och södra Stockholm (Söderlund 2007; 2016; Carlsson & Svensson 2019). Figur 3, illustrerar väl hur Slussen varit en central del för stadens utbredning.



Figur 3. Stockholm år 1625, vit ring visar Slussens placering (Okänd upphovsperson 1625, publicerad av Stockholms stadsarkiv).

Trots en redan omfattande kunskap om platsen, gjordes nya upptäckter vid utgrävningarna som påbörjades 2013 (Svensson 2020a). Vår förståelse för Slussen, och Stockholms urbanisering, var långt ifrån lika nyanserad som fynden antydde (Svensson 2020a; Carlsson & Svensson 2019). “Man har tvivlat på att det verkligen funnits en stadsbebyggelse där redan under medeltid. Men nu kan vi alltså visa att så är fallet och att det rör sig om en stadsdel som sedan på grund av olika politiska händelser och strategiska beslut försvann och föll i glömska” (Carlsson & Svensson 2019). Svensson (2020b) ställer, på grund av upptäckterna, frågan om det kan finnas fler etablerade sanningar som behöver granskas på nytt.

Att så välbevarade lämningar hittats på platsen har berott på att staden historiskt inte grävde bort gamla massor som hus (Aftonbladet 2022). I stället fylldes marken upp och det byggdes nytt ovanpå (Ibid.) På vikingatiden, tros området ha fungerat som en plats att mellanlanda på, till och från Mälaren, då gropar, troligen använda vid matlagning, hittats (Svensson 2020a). Människor har därmed rört sig i Slussenområdet redan innan huvudstaden bildades och 1275 tog en förstad form (Carlsson & Svensson 2019). Under 1320-talet har historiker nu konstaterat, att antalet människor ledde till etableringen av en stadsdel, med evidens på smala, snirkliga gator och gamla hustomter (Svensson 2020a).

Utöver upptäckten om en medeltida stadsdel har de senaste utgrävningarna även ökat vår förståelse för platsens invånare. Svensson (2020a) beskriver att blandningen av olika samhällsskikt var mer mångfaldig än den tidigare teorin att det var övervägande bönder och fattiga som levde i kvarteren. Bland fyllningsmassor fanns bebyggelse som indikerar boende av hög status (Carlsson & Svensson 2019). I slutet av 1300-talet revs dock stora delar av bebyggelsen och brändes ner. Experter menar att anledningen var att ett nytt försvarstorn skulle byggas (Ibid.) Rivningen innebar att stadsdelen, med rötter i tidigt 1300-tal, försvann helt i glömska och upptäcktes inte förrän utgrävningarna under 2010-talet.

Som redovisats har Slussens användning förändrats över åren och under medeltiden präglades området av handel och militärmakt. Platsens strategiska övertag ökades även när strömpenningar (avgift som betalades för inträde till Mälaren) infördes under 1400-talet och blev en viktig inkomstkälla för staden (Ibid.). Bebyggelse återuppstod men även den utplånades efter bara några årtionden när Gustav Vasa, ca 1550, utvecklade platsens defensiva placering med en ny vallgrav, stadsmur och ett flertal torn (Svensson 2020a). Men redan 1600 återtog platsens funktion som bosättning och en rikare samhällsklass, bland annat tyska köpmän, flyttade in (Ibid.).



Min utläsning av figur 4: Kartan från 1645 när den första Slussen redan byggts, är nästintill omöjlig att utläsa. En skarv i kartan gör det svårt att avgöra exakt var slussen befinner sig. 1702 illustreras det tydligt var båtarna ska genom för att ta sig vidare till Mälaren. Från kartorna går det att utläsa hur det fanns en sluss vid den södra utbuktningen. Fram till 1828 var placeringen av slussen densamma. 1855 ses det hur en förflyttning skett till att slussen nu finns vid den norra utbuktningen och verkar tillhöra Gamla stan. Mellan åren 1863 och 1913 går det att tydligt utläsa att det funnits ett fiskare hus, där den gamla slussen brukade vara. 1921 verkar det dock ha rivits. Som man ser sker det en stor utveckling av området och platsen blir mer definierad över århundradena.



Figur 4. Samling kartor visar Slussens utveckling de senaste 400 åren (Stockholmskällan 2025).

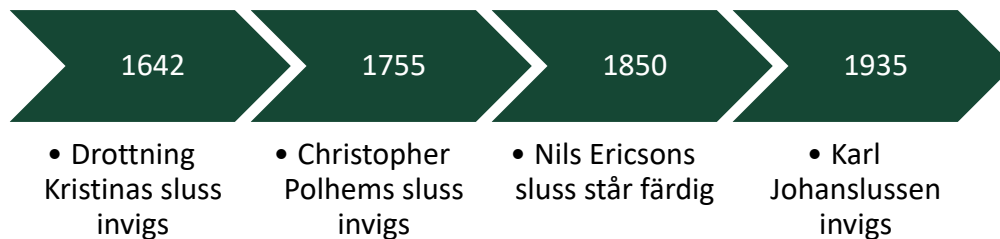
Platsen stod dock inför en kritisk förändring som skulle komma att präglade dess framtid. Figur 4 sammanfattar förändringarna visuellt, och det syns hur platsen successivt blev mer komplex. På grund av flera faktorer som ökad trafik och större båtar konstruerades den första slussen. Drottning Kristinas sluss byggdes av holländare och invigdes 1642 (Söderlund 2007). Belastningen på slussen har dock sedan 1642 stadigt ökat och för att möta de nya behoven, har varje århundrade krävt en ombyggnation av området när slussarna blivit för trånga (Ibid.). Polhems slussen anlades 1755 (Söderlund 2016; Stockholmskällan 2022). Stockholmstidning (1826) beskriver dock hur den dyra slussen strax därefter krävde reparationer, särskilt efter en rejäl översvämning som skedde 1780. Nästa sluss, Nils Ericssons, stod dock inte klar förrän 1852 (Söderlund 2016; Stockholmskällan 2022). Georg Swederus (1850) skriver i sin bok om vilka tekniska framsteg som gjordes vid byggandet av Nils Ericssons sluss och prisar arbetet högt.

1895 lades redan ett nytt förslag fram på en större och bredare sluss. Den byggdes dock aldrig (Söderlund 2016). I stället dröjde det ytterligare några årtionden innan Karl Johanslussen invigdes, 1935 (Stockholmskällan 2022). Till skillnad från tidigare slussar, utmärker sig Karl Johanslussen genom sin nyutvecklade trafikapparat och det här blev, vad Stockholm stad (2013) beskriver som, en lösning överdimensionerad för bilen. Söderlund (2016) skriver dock att den nya trafiklösningen förmodligen var den första av sitt slag i Europa. Hon menar att klöverbladet tillsammans med Katarinahissen från 1930-talet bildade *“en av Sveriges första storskaliga och konsekvent gestaltade funktionalistiska bebyggelsemiljöer (...)”* (Ibid.).

I en artikel för Svenska Dagbladet (SvD) beskriver Lindberg (2024) samtidens reaktion mot trettiotalets nybyggda version av Slussen. Slussen prisades högt och beskrevs av vissa som en världssensation. Men Lindberg (2024) nämner även några av tidningens egen kritik från invigningen, *“Det kan icke förnekas att ett klassiskt skönhetsvärde här har krossats för det praktiska livets behov”*. Sammanfattningsvis är det viktigt att se Slussen i hela sitt sammanhang, geografiskt, historiskt och socialt. Oavsett utseende så har slussen alltid varit en mötesplats och genomfart för resande.

Slussen i ännu en förändring

3.1 En nödvändig renovering



Tidslinjerna är författarens egen skapelse i Word och utgår från källorna som hänvisas till i löpande text nedan.

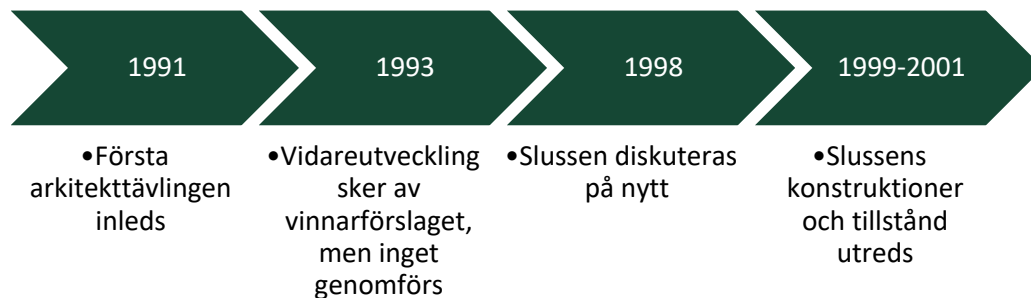
Slussen har gång på gång behövt renoveras, enligt tradition har det skett en gång per århundrade (som tidslinjen ovan visar). Swederus (1850) skrev om anledningarna till behovet av Nils Ericssons sluss men även hur stora ansträngningar gjordes för att säkerställa att sättningar inte skulle uppstå. 1936 skrev Kapten Carl Bjuke i Teknisk tidskrift en sammanfattning om problemen som påträffades vid bygget av Karl Johanslussen, och beskriver sättningar på uppemot 30 cm. I en artikel från Ny Teknik skriver Nohrstedt (2013), att platsens problem på 1970-talet redan var så bristfälliga att fogar fick bytas ut (Ibid.). I planbeskrivningen från 2013, skriver också Stockholms stad att delar av Slussens konstruktioner sjunkit med 25 cm sedan den byggdes. Slussen har därmed historiskt haft återkommande problem med sättningar och som redan nämnts, ett ständigt utökande av krav på anpassningar till sin samtids behov.

Göran Johnson (2015), arkitekt och samhällsplanerare, skriver i ett blogginlägg, att planerna på en ombyggnation för Slussen är baserade på rimliga ställningstaganden. Han berättar att under september 2000 jobbade han som tjänsteman på landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) och fick argumentera för ombyggnationen av slussen. I sitt tjänsteutlåtande påstod han att nämnden kunde värna om platsens historia genom att bejaka en framtidslösning. Han menade att det vore att respektera det historiska arvet om de fortsatte traditionen att bygga om för att anpassa platsen till “tidens funktionella krav” (Ibid.).

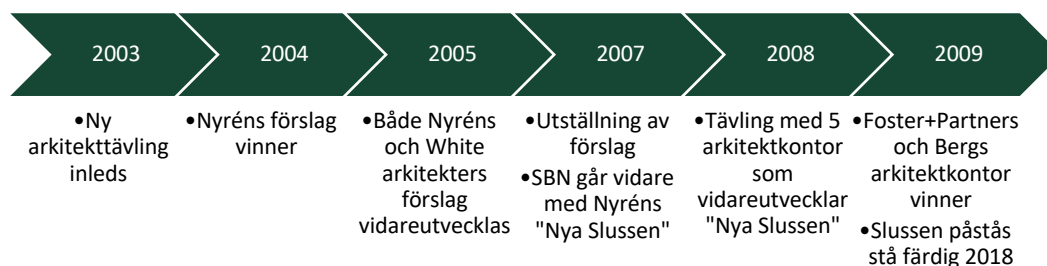
I en rapport som senare granskade projekt Slussen, skrev man att en renovering var att likställa med en rivning (Olsson et al. 2015). Det påstods att minst 85 % av anläggningen hade behövts ta bort för att sedan återuppbyggas om man ville uppnå en livslängd på minst 100 år (Ibid.). Värt att nämna är att granskningen baserades på platsens tillstånd 2014. Det har som sagt skett en stadig försämring av platsen sedan sjuttioalet.

Stockholms stad (2013) skriver i detaljplanen, *“Slussens konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika”*. Dessutom ansåg staden att renoveringen var nödvändig för att säkra dricksvattnet och minska risken för översvämningar (Ibid.). Oavsett vilken inställning folk har haft till den nya Slussen, var både tjänstemän och en majoritet av kritikerna till projektet medvetna om att en förändring behövde ske, frågan var bara hur.

3.2 En 35-årig process

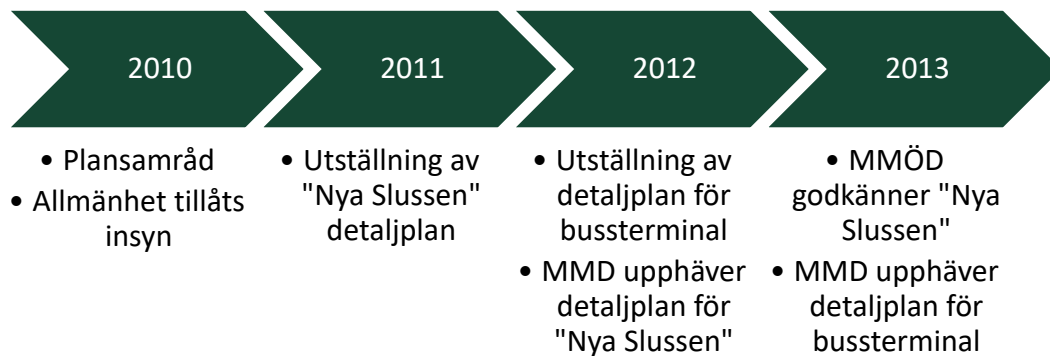


Redan på nittiotalet började en ombyggnation av Slussen att utforskas (Hellekant 2011; Samec 1992). 1992 vann Alexis Pontvik den första arkitekttävlingen (Ibid.). Hans radikala förslag utgick från idén att försöka öka tillgängligheten åt gående (Samec 1992). Året därefter skedde en vidareutveckling av hans förslag men inget genomfördes (Hellekant 2011) och snart föll förslaget i glömska. Planerna återupptogs inte förrän 1998, då det beslöts att utreda platsens tillstånd och en enkät skickades även ut för att samla allmänhetens tankar om Slussens utformning (Olsson et al. 2015; Micheletti 2017). Strax därefter inleddes utredningen för att granska konstruktionernas hållbarhet (Hellekant 2011).



Ännu en arkitekttävling inleds och 2004 tilldelas arkitektkontoret Nyréns första pris (Ibid.). Nyréns mer radikala förslag men även White arkitekters "Nybyggt bevarande" används sedan som underlag till kommande diskussioner (Olsson et al. 2015). 2007 beslutar Stockholms stadsbyggnadsnämnd (SBN) att gå vidare med Nyréns förslag, "Nya Slussen" (Olsson et al. 2015; Micheletti 2017). Samma år hölls även en utställning som lät allmänheten ta del av förslagen (Hellekant 2011). Exploateringsenheten skapade en ny tävling, 2008, och året därpå vann Foster + Partners och Bergs vidareutvecklade förslag av "Nya

Slussen” (Olsson et al. 2015). Vid denna tidpunkt påstås det att Nya Slussen ska stå färdig 2018 (Andersson 2009).



2010 presenterades det nya förslaget och i ett plansamråd, med 10 000 besökare kunde allmänheten lämna synpunkter (Micheletti 2017). Det är vid denna tidpunkt som motståndet ökar och föreningen *Bevara Slussen* bildas (Ibid.). Gruppen försökte mobilisera allmänheten och övertyga Stockholms stad att missnöjet var brett, men kommunen påstod att opinionsmätningarna som utförts visade att en klar majoritet var öppna för ombyggnaden (Ibid.).

Detaljplanen presenterades för allmänheten 2011 (Micheletti 2017; Hellekant 2011; Olsson et al. 2015). Utställningen lockade så många som 20 000 besökare (Micheletti 2017). Debatten intensifierades då många ställde sig kritiska till aspekter som planens föreslagna höghus, placering av bussterminal, projektets kostnadskalkyler och inverkan på stadens kulturmiljövärden (Ibid.). Kritiken ledde till fler granskningar och i slutet av 2012 upphävde Mark- och miljödomstolen (MMD) detaljplanen för nya Slussen (Olsson et al. 2015).



Stockholms stad överklagade beslutet och året därpå vann detaljplanen laga kraft när Mark- och miljööverdomstolen (MMÖD) godkände den (Ibid.). Samma år beslöt MMD att upphäva detaljplanen för den nya bussterminalen i området (Ibid.). Anledningen till beslutet var stadens oförmåga att hålla de samråd som lagen kräver (Micheletti 2017). MMÖD beslöt dock att godkänna

bussterminalen men på eget initiativ valde SBN att låta projektet vara vilande (Ibid.). Hela omvandlingen kom dock till ett stopp när Kommunstyrelsen valde att låta en oberoende expertgrupp (Olsson et al. 2015) granska projektet. Pågående rättsprocesser hindrade dock inte rivningen, se figur 5.



Figur 5. Flygfoto visar Slussen innan Kolingsborg revs. (Fredriksson 2014).



Januari 2015 överlämnade experterna sina granskningar och kontentan blev att beslutsprocessen skett på rimliga grunder (Micheletti 2017). Motståndare menade dock att expertgruppen "inte tillsatts i enlighet med lagen om offentlig upphandling" (Ibid.). Förvaltningsrätten tog ärendet vidare men 2016 fastslog Kammarrätten att staden gjort rätt och ombyggnaden startades. Flera politiker var

också splittrade i frågan men en majoritet av de som satt i kommunfullmäktige valde att låta Slussen projektet fortsätta enligt tidigare beslut (Ibid.).

2017 redovisas den nya godkända detaljplanen för bussterminalen samt gallerian och tidigare medarbetare i projektet kritiserar de nya tilläggen (Marcus & Ståhle 2017). Trots protester fortsätter schaktnings-, grundläggnings- och betongarbeten (Stockholm stad 2025). Vid denna tidpunkt planeras Nya Slussen vara färdig 2025 (Micheletti 2017). Samma år publicerade konsultföretaget PwC sin granskning, på uppdrag av kommunen, om stadens samarbete med medborgare (PwC & Stockholms stad 2017). Slutsatsen var att dialogen med folket kan stärkas samt att diarieföringen i början av projektet var bristfällig.

Sedan 2017 har arbetet fortsatt och successivt har delar av Slussen öppnats för besökare. Nedan följer en samling bilder från mitt platsbesök, 13 februari 2025. Som bilderna visar är stora delar fortfarande ofärdiga. Tidsplanen har dock förskjutits ännu mer och idag skriver Stockholms stad (2025b) på sin hemsida att trafiklösningen ska vara färdig 2027. Året därpå ska arbetet på de sista kontorsbyggnaderna i området inledas men när dessa planeras vara färdiga skrivs inte, antagligen då detta kommer att avgöras av respektive byggherrar.



3.3 Folket reagerar!

Redan 2004 skrev Olof Hultin, dåtida chefredaktör för tidningen Arkitekten, att debatten varit splittrad. Särskild kritik riktades mot individer som uttalat en önskan om bevarande och i artikeln framkommer hans åsikt om att det vore absurt att ge Slussen benämningen, världsarv. Hultin (2004) påstod även att gemene man inte heller såg värdet i den utnötta trafikapparaten. Han menade att Slussen var blåsig, bullrig, svårframkomlig och allmänt inte populär bland stockholmare. Hultin (2004) var dock tydlig med att Karl Johanslussen en gång i tiden var en lösning på ett problem, men att den blivit ett hinder för Stockholms stadsutveckling. Figur 6 visar Karl Johanslussen när den fortfarande fyllde sitt syfte och innan den började förfalla. Hultin (2004) skrev slutligen, *“Att försöka kanonisera en föråldrad motorvägskorsning mitt i stan är inget annat än ren nostalgi. Och sådan har vi alldeles för mycket av, vare sig den företräds av modernister eller traditionalister”*.



Figur 6. Vy från Katarinahissen visar Slussen 1956 (Okänd upphovsperson 1956).

Den polariserande debatten ledde så småningom till att motståndare mot ombyggnationen började mobilisera sig. År 2010 bildades gruppen *Bevara Slussen* (Micheletti 2017), som efter rivningen bytte namn till *Bevaka Slussen* (Sehlin 2020). Medlemmen Bitte Liberg har engagerat sig i frågan sedan 1990-talet (Ibid.). Liberg beskrivs som en van demonstrant och tillhörde *68-rörelsen*, en

politisk vänstervåg i Sverige under 1960- och 1970-talet (Persson 2017). *Bevara Slussen* gruppen anordnade flera demonstrationer (Ibid.) och 2014 skapades en mänsklig ring vid Slussen (Stockholmspartiet 2014). Medborgare som Bitte har dock blivit dömda för skadegörelse när de blivit ertappade av att ha klottrat slagord på byggplanken som täckt renoveringen.

Johnsson (2015) delar Hultins (2004) åsikt om att en bevaring vore orealistiskt. I sitt blogginlägg, inkluderar han foton på några av förespråkarnas slagord som målats på byggplanken. En lyder *“Slussen är unik - klarar all trafik!”* och en annan, *“Trafik utan flöde - Slussens nya öde?”*. Även om Johnsons (2015) inlägg inte rakt ut skriver det, så framställs aktivisterna som naiva och orimliga för att de fortsatt demonstrera. Föreningen har dock inte gett upp, 2019 skrev de en debattartikel på nätverket Skylines hemsida. I artikeln beskrivs motiven bakom mobiliseringen av gruppen, och säger att de till en början kritiserade trafiklösningen och påverkan på utsikten och kulturhistorien, men att de med åren även kommit att stödjas av experter och faktabaserade på risk- och säkerhetsanalyser.

3.4 Slussen, en potentiell ”gaskammare”

Kommunen har under åren gjort flera riskanalyser, men de ifrågasätts gång på gång av forskare som anser att flera frågor inte utretts tillräckligt. Redan 2014 flaggade Lars Harms Ringdahl, professor i riskhantering och landstingspolitiker för Miljöpartiet (Majlard 2016), för stadens bristande riskanalyser angående Slussen-förslagets säkerhet och möjliga konsekvenser. I en intervju med Ny Teknik säger Ringdahl att analyserna, för en av de nya tunnlarna, har varit missvisande och bristfälliga då de saknat skattningar på konsekvenser över antalet *“människor som kan förväntas dö vid olika typer av olyckor”* (Nohrstedt 2014). 2016 gjordes ytterliggare riskanalyser. Ringdahl, nu i en intervju med SvD, kritiserar även dem. Den här gången menar forskaren att riskanalysen av nya bussterminalen är *“fejk”* (Majlard 2016). Enligt forskaren är det uppenbart att SBN borde ha tillsatt en oberoende instans för att granska ventilationen av brand- och rökgaser i stället för privata konsultföretag som WSP och Risktec (Ibid.), eftersom de kan ha ekonomiska incitament.

Två månader efter Ringdahls kritik, återkommer Stockholms stad med en ny riskanalys, den här gången med den oberoende instansen, Brand & Riskingenjörerna AB (Briab 2016). Hans Wermelin, civilingenjör med lång erfarenhet av skeppsbyggande och brandsäkerhet till sjöss, är dock även han misstänksam mot projektets analyser (Majlard 2017). Wermelin menar att bussterminalen kan bli en större säkerhetsrisk än många fartyg då rökgaserna kyls ner av Katarinabergets kalla väggar och därmed kommer sjunka och täcka för nödutgångar. Wermelin och även Kurt Hultgren, generalsekreterare vid

Resenärsforum, påstår att vid en brand skulle bussterminalen i värsta fall bli en gaskammare (Majlard 2017; 2019a).

Den senaste kritiken angående säkerheten har dock avtagit sedan februari 2019. Bo Janzon, professor i ballistik och energiteknik, verkar vara den senaste experten som uttalat sig skeptiskt angående Nya Slussen (Majlard, 2019b). I en intervju, riktade Janzon särskild kritik mot stadens acceptans av olika uppskattningar om antalet döda vid en olycka. Men det kan vara värt att nämna att min sammanfattning av kritiken kan bli vinklad. Eva Rosman, kommunikationsstrateg för projektet, har vid flera tillfällen och artiklar hanterat forskarnas påståenden och ofta återkommit med att de riskanalyser som gjorts varit tillräckligt omfattande.

3.5 Upprepning av problem

Projektet Slussen har även fått kritik från tidigare verksamma. Företaget Spacescape arbetade som stadslivs- och stadsbyggnadskonsult åt Stockholms stad mellan åren 2006 och 2011 (Spacescape & Stockholm stad 2011). I sitt samarbete skapade företaget en projektrapport som sammanställde analyser av platsens befintliga och planförslagets möjliga förutsättningar. I rapporten hanterades teman som gångflöde, mötesplatser, trygghet, tillgänglighet och rekreation (Ibid.).

När kommunen då introducerade en ny galleria, Mälarterrassen, i detaljplanen, 2017, möttes de av skarp kritik. Tidigare trafikborgarråd, Daniel Helldén, och Henrik Nerlund från Skönhetsrådet kritiserade utökningen av butiker och båda ansåg att det skulle försämra knutpunktens tillgänglighet (Langert 2017). Särskilt slående är dock kritiken från före detta Spacescape partners Lars Marcus, professor i stadsbyggnad vid Chalmers och Alexander Stähle, teknisk direktör i stadsbyggnad vid KTH (2017). I deras debattartikel listas flera brister med den nya detaljplanen. Enligt dem är det problem som inte alltid syns vid första anblick men som larmar för aspekter som platsens tillgänglighet och funktion (Marcus & Stähle 2017).

Författarna påstår att de tidiga ambitionerna att lösa Slussens största problem, otrygghet, oklar offentlighet och dålig tillgänglighet, nu försvunnit och att staden i stället kommer återupprepa misstagen. *“Det jobb som Slussen skulle göra – att knyta samman södra och norra innerstaden – har alltså blivit en trång bilbro och en ödslig galleria. Det är de två alternativ som finns för den som vill ta sig över Slussen om förslaget realiserar”* (Marcus & Stähle 2017). De avslutar sin artikel med att påpeka att de inte kritiserar det nya utseendet utan flaggar i stället för att kommunen måste påminnas om vilka värderingar som är viktigast för slussen. Enligt författarna vill de främst lyfta frågor som demokrati, offentlighet och tillgänglighet med mera (Ibid.). Sedan debattartikeln verkar dock konsultföretagets kritik bleknat. År 2023 uppdaterade Spacescape sina

gångflödesprognosor, på beställning av gallerians fastighetsägare och Nobelstiftelsen (Spacescape 2023). I rapporten sammanställs eventuella prognoser över gång- och trafikflödet och flera platser i området pekas ut som mötesplatser där höga flöden kan uppstå (Ibid.).

3.6 Kritiserad budget och en utdragen tidsplan

Över åren har media dokumenterat varje gång budgeten för Slussen höjts och när en redan utdragen tidplan blivit längre. Politiker som Anders Österberg (S) har försvarat utvecklingen genom att säga att det berott på projektets komplexitet som ökat med åren och även förändrade krav (Malmcrona 2023). Vid frågan om det finns risk att projektet skulle bli ännu dyrare, påstår Österberg att de har *“fått fram en bra grund med en realistisk tidplan och budget”* och säger att de litar på den (Ibid.).

Sedan 2012 har skribenter som Elisabet Andersson följt projektet. Andersson (2015a) hänvisar till Mats Svegfors krönika. Hon menar att hans summering att en stor andel av kritiken, mot både Nya Slussen och Nobelcentret, uppstått ur en konservativ våg. Andersson (2015a) menar dock att man inte kan avfärda kritiken mot Slussen som konservatism. Hon påpekar att Nobelcentret är privat finansierat med donationer men att Nya slussen är byggt på skattepengar och ser ut att bara bli dyrare. Hon menar att det är rimligt att folket skulle vara kritiska till hur deras skattemedel hanteras. 2015 höjdes budgeten till 12 miljarder, 2020 till 15,8 miljarder och 2023 bedömdes kostnaden uppgå till 20,77 miljarder (Dahlberg 2023; Malmcrona 2023). Men Stockholm stad räknar att man kommer tjäna 8,14 miljarder i investeringsinkomster (Malmcrona 2023). En granskning som gjordes förra året, avslöjade också renoveringens entreprenörer som en stor andel fuskbyggare med kopplingar till kriminalitet (P4 Stockholm 2024). Missnöjet bland allmänheten kommer troligtvis inte svänga på grund av kommunens kalkyler om eventuella inkomster och upptäckten om fuskbygge bidrar inte heller till en positiv inställning gentemot stadens förmåga att hantera projektet.

3.7 Slussen ”svår att fånga i ord”

Både Konstakademin och Skönhetsrådet, en kommunal enhet inom Stockholms stad, flaggade tidigt för det Nya Slussen förslaget från Foster + Partner (Andersson 2009). Rådet ifrågasatte folklivet som skildrades på förslagsbilderna, den nya bebyggelsen som riskerade att täcka för vyer och varnade för att bilvägarna var överdimensionerade. Konstakademin hade kritiserat flera av de tidigare förslagen men i det Nya Slussen bidraget anmärkte de den höga exploateringsgraden som planerna påvisade (Ibid.). År 2012 anordnade även akademien en utställning med flera historiska skildringar av Slussen (Andersson

2012). I en summering av visningen, skriver Andersson (2012), *“Tycka vad man vill om Slussen, nog är det en innehållsrik plats som är svår att fånga i ord”*.

Men en del av Slussen som har dokumenterats och beskrivits i ord är den gamla byggnaden Kolingsborg. Huset, se figur 7, kan ses som ett minne till platsens historiskt strategiska betydelse, då kvartersnamnet är Södra torn (Söderlund 2016). Byggnadens funktion svängde från att till en början, på 50-talet (figur 6) fungera som lokal åt diverse hamnverksamheter, till att så småningom husera nattklubbar (Andersson 2015b). Andrés Lokko (2014) sammanfattade i en krönika sina upplevelser och minnen av platsen. Han beskriver hur veckopengen spenderades där och nämner alla band som han såg. Lokko (2014) erkänner dock att det kan finnas en viss romantisering av platsen, då det enligt honom inte var en särskilt vacker lokal. Men Kolingsborg blev ett viktigt hem för flera subkulturer och mot slutet låg några av Stockholms största gayklubbar där (Lokko 2014; Andersson 2015b). En anledning till byggnadens lämplighet som samlingsplats under stockholmsnätterna berodde på det ostörda läget och att det stora utrymmet möjliggjorde flera danslokaler samtidigt (Andersson 2015b).



Figur 7. Vy från Katarinahissen visar Slussen 2010 (Okänd upphovsperson 2010).

Utöver byggnadens anknytningar till Stockholms undergroundkultur, så var Kolingsborg även en omedveten hemlig lokal för Ingemar Callenbergs konstverk från 1954 (figur 8). Hamnarbetare och deras arbetsmiljö illustrerades i flera väggmålningar (Ibid.). Upptäckten gjordes inte förrän 2014, när Stadsmuseet informerades av en grupp konsthistoriker som påstod att Callenbergs väggmålningar förmodligen fortfarande fanns kvar och hade legat dolda bakom väggskivor sedan sjuttioalet (Ohlin et al. 2015). Målningarna hade som tur var bevarats, då arbetarna som anställdes för att måla om lokalerna på 70-talet, på eget initiativ valde att i stället täcka väggarna med en skyddande panel (Ohlin et al. 2015).



Figur 8. Ingemar Callenbergs väggmålningar syns inuti Kolingsborg (Vågen 2015).

Efter att upptäckten gjorts inleddes därmed flera försök att rädda kulturarvet (Andersson 2015b). Det statligt ägda Sjöhistoriska museet erbjöd till och med att göra en bevaringsinsats men Stockholm stad ansåg att det skulle vara för tidskrävande och dyrt (Andersson 2015b). Ohlin et al. (2015) återger även hur bevaringsentusiasterna tilläts anordna visningar åt politiker och att flera beskrev väggmålningarna som en “storslagen konstupplevelse”. Allmänheten tilläts dock inte tillträde till målningarna (Ibid.).

Ohlin (2015) har också i en debattartikel kritiserat stadens val att riva och påstår att staden valde att inte tillåta visningar för allmänheten, inte på grund av riskerna, utan för att de var oroliga för att kritiken mot projektet och rivningen skulle öka om folk såg kulturarvet på plats. “Orsaken till stadens hållning är givetvis att staden inte vill att folk ska få tillträde. Ju fler som får se konsten i huset desto större blir skandalen” (Ohlin 2015).

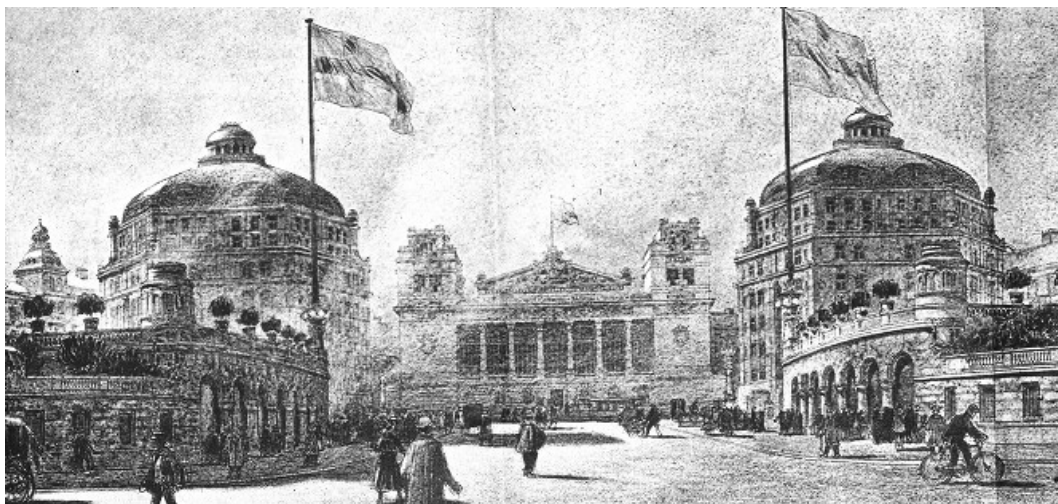


Figur 9. Kolingsborg täckt i graffiti (Fouganthin 2015).

På grund av husets historiska betydelse blev det därmed stort motstånd när det till slut bestämdes att den skulle rivas. Men innan byggnaden revs, täcktes den av graffitikonstnärer (figur 9) som beställts av kommunen (Friman 2015; Andersson 2015b). Friman (2015) beskrev konstnärernas uppdrag som ett övergrepp mot byggnadens historia och de som ville bevara platsen. Enligt Friman (2015) skulle *“jippot”* innebära att man tog bort *“minnet och värdigheten från byggnaden”* samtidigt som staden skulle lyckas framställa kritikerna mot Nya Slussen som ett gäng *“graffitimotståndare”*. Graffitimuralernas starka färger blev också enligt Friman en distraktion för ögat som tog bort de få spår av *“skönhet och genialitet”* som fanns i Slussen.

3.8 Nya Slussen, ful eller bara malplacerad?

Sigvald Freylander, en frontfigur för Arkitektupproret, säger i en intervju att slussen; *“Har potential att bli något av det värsta som har setts hittills detta årtusende”* (Beckman 2024). Arkitektupproret är en svensk ideell förening med över 56 000 medlemmar, och uppstod ur en Facebookgrupp från 2014 (Arkitektupproret 2025a). Med åren har föreningen spridits till flera länder i Europa och samlar likasinnade som gör uppror mot *”dålig arkitektur och mot den eskalerande förfulningen av våra städer”* (Ibid.). Över åren har föreningen publicerat flera kritiska facebook inlägg angående slussen projektet. Förslagen över det nya Slussen kritiserar hårt för utseende och form (Arkitektupproret 2019; 2022; 2025b). Till fördömningen föreslås även renderingar av hur slussen hade kunnat se ut och, jämförs bild i bild, med stadens planer. I flera av renderingarna tar man fasta i Ferdinand Bobergs förslag (figur 10).



Figur 10: Ferdinand Bobergs förslag för Slussen, 1906 (Okänd upphovsperson u.å.).

Även om föreningen samlar likasinnade, så är det viktigt att poängtera att kommentarerna under inläggen varierar. Folk som ställt sig kritiska till stadens slutgiltiga plan, anser inte nödvändigtvis att Bobergs förslag från 1900-talet är så mycket mer lämpligt. Å andra sidan finns en tydlig trend bland medlemmarna att hårt motsätta sig all form av modernism. En majoritet blickar längtande till ett 1700- och 1800-tals arkitekturideal.

Arkitektupproret är inte de enda som sett strängt på Slussens nya utseende. Jadwiga Krupinska, arkitekt, författare och professor em. på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), har även hon flikat in i debatten. Krupinska (2020) bryter, i en debattartikel, ner varför Foster + Partners förslag på Mälarterrassen (figur 11) är olämplig. Hon anser att ritningarna med de vassa hörnen måste ha råkat skickats av misstag till Stockholm, och att förslagen hade passat bättre in i metropoler som New York eller London. Den största bristen som pekas ut är siluetten och författaren jämför den med smältande glaciärer i Arktis. Krupinska (2020) kritiserar inte den modernistiska stilen, utan själva utformningen av Slussen. Hon menar att det krockar med omgivningen, hon värderar inte om det är snyggt eller inte men kritiserar själva placeringen av de smältande glaciärerna i en så skör miljö som Stockholms kärna.



Figur 11: Mälarterrassen byggd men fortfarande inte öppen för besökare (Författarens egen bild tagen vid ett platsbesök, 13 februari 2025).

3.9 En demokrati kräver transparens

Kulturjournalisten, Kerstin Gezelius (2015) beskrev, i en debattartikel, sitt missnöje med sig själv och stockholmarna. Besviknen över att fler inte engagerat sig mot ombyggnaden, undrar hon också om folket inte såg platsens värde förrän

det blev för sent. Men precis som Marcus och Ståhle (2017), riktar Gezelius (2015) särskild kritik mot projektets transparens. Gezelius (2015) menar att det nya förslaget är ett nej till slussen och demokratin. Författaren antyder även att det ska ha funnit en hemlig agenda bakom stadens hantering av Slussen. *”Den långdragna, manipulativa vägran att rusta upp, att låta just Slussen förslummas och brytas ner i en stad där allt annat fejas och målas och fixas på ett närmast maniskt vis, var utan tvekan ett förräderi”* (Gezelius 2015).

Jan Ohlin (2011) delar Gezelius (2015) tankar och redogör för vad han anser har varit en mörklagd del av projektet slussen. I Ohlins (2011) artikel, intervjuas flera före detta gatutrafikborgarråd, som verkade mellan åren 1973–1991. Alla är eniga om att det under deras mandatperiod inte fanns några som helst planer på att riva Slussen, trots att det sedan 1970-talet funnits tydliga uppgifter om platsens förfall. Vissa på gatukontoret menade även att de vid ett tillfälle begärde 20 miljoner kronor i underhåll men fick endast fem. Bilden som Ohlin (2011) målar, är en 40 år lång agenda som valt att inte reparera slussen då staden redan utgick från att den skulle ersättas. Det här menar Ohlin (2011) är ett exempel på hur Slussens nedgång varit en “medveten och iscensatt process” och att dåtidens tjänstemän haft en agenda som inte ens politikerna varit medvetna om.

Andersson (2015c) har också kritiserat kommunens hantering av åsikter. Hon beskriver dokumentärfilmen, *Händelser vid Slussen*, från 2011, och menar att intervjuerna med ansvariga arkitekter och tjänstemän är bevis på stadens arrogans gentemot motståndare. Andersson (2015c) menar att filmens intervjuade sammanfattar motståndet som gulligt. Journalisten påstår att det, 2011, fanns en förminskande och trivialiserande hantering av demonstranterna, men att det 2015 blivit svårare att avfärda kritiken som irrationell. Hon avslutar artikeln med att skriva: “I dag är det också svårt att blunda för vilken komplicerad, och kulturhistoriskt laddad, stadsmiljö som Slussenprojektet har att hantera” (Ibid.).

Men inte endast kritiker av renoveringen har reflekterat över projektets bristande öppenhet. Kommunens interna utredningar har också beskrivit ett bristfälligt samarbete med folket (Pwc & Stockholms stad 2017). I granskningen påstås det att allmänhetens åsikter har i huvudsak hanterats på ett professionellt sätt, och följt de lagar och riktlinjer som varit relevanta men att diarieföringen, arkivering av allmänna handlingar, inte alltid varit tillfredsställande (Ibid.).

Även Michele Micheletti (2017), svensk statsvetare, som granskningen också hänvisar till, riktar inte nödvändigtvis kritik mot renoveringen men problematiserar kommunens hantering av folkets åsikter. Micheletti (2017) har försökt reda ut vad forskare och beslutsfattare kan lära sig från fallet Slussen. Hon nämner att det är välkänt att stadsbyggnadsprojekt kan väcka starka känslor och menar att det är relevant att ifrågasätta tidigare etablerade metoder för medborgarinvolvering. Micheletti (2017) upplyser även om forskning som talar

för att plansamråd som ofta är den etablerade vägen att gå för att samla folkets åsikter, bara "blir ett trivialt och symboliskt forum för medborgardeltagande". Hon beskriver att metoder som dessa, kan leda till ett ökat motstånd från folket och kan förvärra en redan polariserande debatt. Forskningen pekar dessutom på att gamla metoder för ökad inkludering, ofta ger mer inflytande åt personer med särskilda intressen, exempelvis närboenden som störs av buller, eller en mer välartikulerad individ från samhällets toppskick. Micheletti (2017) beskriver även att det, baserat på intervjuer med motståndare och förvaltningspersonal, fanns en upplevelse av att stadens informationsansvariga inte alltid var tydliga med hur mycket inflytande medborgarna faktiskt kunde ha i planeringsprocessen

Avslutande tankar

4.1 Förändrings skepsis ett nödvändigt fenomen

Under arbetets gång har jag pendlat mellan flera åsikter. Till en början summerade jag, likt många, Slussen till en gulaktig bro och en ständigt pågående renovering. Jag hade inga starka åsikter angående projektet även om jag initialt upplevde Guldbron som karaktärlös. Jag insåg dock behovet av en renovering och så småningom började även jag se motståndarnas entusiasm om bevaring som orealistisk. Min uppfattning, om att kritiken bara kom från en plats av ogrundad skepsis, ändrades när jag läste sakkunniga personers kritik mot planerna. Utöver experter som ingenjörer och historiker, bidrog också litteratur och forskning om platsanknytning till min förståelse för reaktionerna mot nybygget.

Jag anser att det största misstaget kommunen gjorde var att anta människors upplevelse av Slussen. De förutsatte att Slussen bara var ett utrymme att resa genom och såg inte den meningen som folket gett platsen över tid. Som Cresswell (2014) beskrev är en Plats, vilken plats som helst som människor givit mening. Detaljplanen (Stockholms stad 2013) är bevis på stadens nonchalans mot Slussen som plats. I flera dokument används inte ordet bevara utöver när det nämns i anslutning till Gamla stan eller Katarina hissen. I planbeskrivningen står det, *“Slussen ska i framtiden gestaltas med en offentlig och representativ prägel som speglar både dåtid, samtid och framtid. Det är viktigt att de nya platserna ges en identitet som kan kopplas till nya Slussen samtidigt som de historiska lagren på platsen finns närvarande”* (Ibid.). Citatet kan enligt vissa vara bevis på att kommunen tog hänsyn till platsens identitet, men enligt mig kan inte ord förlikas med verklighet. Dessutom anser jag att idén om att “ge platserna en identitet” är fundamentalt fel angreppssätt vid en stadsbyggnadsförändring. Det utgår från konceptet att platser kan genom planering och kommunala ingrepp tillföras en identitet. Det tillvägagångssättet bortser från det väsentliga i vad som skapar en plats, människor.

Jiven & Larkham (2003) sätter även ord på det jag anser Stockholms stad gjort fel. Stadsplaneringen kan i praktiken fokusera för mycket på att skapa en *Sense of Place* genom att endast reproducera historiska former, vilket riskerar att överskugga Platsens unika egenskaper (Ibid.). Författarna hänvisar också till Norberg Schulz, och menar att aspekter som topografi, naturliga förutsättningar och symbolisk mening oftast inte får samma utrymme i den praktiska diskussionen om stadsplanering. Utöver Krupinskas (2020) kritik angående den nya arkitekturens malplacering, gav hon förslag på vilka kvaliteter som i stället borde ha lyfts fram på platsen. Även hon hänvisar till Norberg Schultz idéer och nämner behovet att förstå vilka kollektiva minnen som Slussen består av för att

främja platsens själ. Dessa minnen kan ses som en vital del av projektet och är ett exempel på varför historien är relevant.

Att människor reagerar när ingrepp sker i deras omgivning, är enligt mig självklart. Som Tuan (1973, s.102) skriver skapar folk relationer till platser och kan reagera starkt vid ingrepp mot dessa. Tuans (1973) redogörelse för människors anknytning till platser reflekteras i kritiken mot Slussen. Oavsett vilken typ av förändring som sker så är det naturligt att folk upplever ett missnöje. Det handlar inte nödvändigtvis om att folket gjort en reflektion över om resultatet kommer att bli bättre eller sämre. I stället handlar det om en reaktion över hur deras vardag kommer att påverkas. Det är en besvärighet att det ändras överhuvudtaget och därmed behöver man betrakta kritiken i sin helhet. Kommunen borde inte se kritiken som ett motstånd mot deras projekt utan ha empati för att de tvingar folk att anpassa om sig till ett nytt landskap. Därmed är kritiken mot Slussen ett exempel på att folk skapar starka band till platser och att förändringar i allmänhet upplevs som besvärliga.

Som redan nämnt, trodde jag att kritiken mot slussen baserades på känslor och ogrundad kritik. Det är enligt mig, sant i fall som Arkitektupproret och även viss kritik som kom från föreningen *Bevara Slussen*. Jag skulle dock påstå att dessa beståndsdelar bidragit till den allmänna förändringsskepsisen runt projektet och är i slutändan något positivt. Som Stets & Turner (2014) skriver är känslor en central roll för människans överlevnad och bidrar till ett mer rättvist samhälle. Slussen är även ett exempel på författarnas beskrivning av *procedural-injustice*. Många stockholmare och sakkunniga upplevde beslutsprocessen kring Slussen som icke-transparent och i enlighet med författarnas teori om *procedural-injustice* så kan man se hur detta ledde till att ett ännu starkare motstånd uppstod. Det är i mina ögon helt i sin rätt att stockholmarna ifrågasätter vad skattemedel läggs på. I slutändan är det deras pengar och varför ska då inte platser skapas för folket? En av mina slutsatser är därmed att förändringsskepsis är ett nödvändigt fenomen för att upprätthålla en hälsosam demokrati.

4.2 Reflektioner

Kritiker som Sigvald Freylander (intervjuad av Beckman 2024), är ett exempel på att kritiken mot Slussen varit splittrad. Personligen ser jag Freylander och gruppen Arkitektupproret, som antitesen mot modern arkitektur. Jag delar inte agendan om att Sverige måste återvända till en nyklassicistisk byggnadskonst, utan ser deras argument som baserade på subjektiva stilideal. Jag anser dock att de varit viktiga för att bidra till förändringsskepsisen runt Slussen. Jag hade därmed trott att beslutsfattare hade försökt vara mer lyhörda för att faktiskt förstå vad det är vissa kritiker egentligen ville.

Oavsett om politiker och tjänstemän vidhåller att de lyssnat på allmänhetens åsikter (Micheletti 2017), så skulle jag argumentera att det inte varit tillfredsställande. Staden må ha gjort flera opinionsmätningar, som Micheletti (2017) nämner, och arbetat med att informera folket och skriva nya riskanalyser. Men all kritik och uppmärksamhet är bevis på att det inte varit tillräckligt. I kommunens egen granskning har deras hantering av folkets åsikter framförallt handlat om konkreta justeringar som gjorts. Exempelvis justerades vissa arbetstider runt renoveringen för att tillgodogöra klagomålen, de hänvisar även till sänkningen av antalet våningar per kritik om utsikten (Pwc & Stockholms stad 2017). Men exempel som dessa är bara triviala och symboliska sätt för att iscensätta godtycklig och demokratiskt medborgardeltagande.

Pwc & Stockholms stad (2017) nämner även att en av anledningarna till att samrådsmöten skapades, var för att “minska känslan av ett “vi och dem””. Citatet är ett exempel på hur kommunen arbetade retroaktivt, snarare än proaktivt. När de dock ska försöka nå ut till folket så finns en underliggande ton av att de måste förklara för den “orimliga” allmänheten varför Nya Slussen är nödvändig. Vid en trafikomläggning beskrev de några av huvudbudskapen bakom den planerade kommunikationen till folket. De skriver, “Slussen byggs för din skull. För att skapa fler mötesplatser, säkra ditt dricksvatten och för att förbättra framkomligheten” (Pwc & Stockholms stad 2017). Sällan handlade dock deras arbete om att samla in vilket värde medborgare redan såg på platsen och vad folket ville göra. Därmed anser jag att kommunen inte gjorde några större insatser att prata med folket förrän de fick kritik.

Visst kan Nya Slussen-förespråkarna argumentera för att vi återgår till en före detta Sluss som präglas av handeln. Men vill vi verkligen ta våra beslut baserat på en historia som vid mer än ett tillfälle rev och brände ner folks hem. För att vara ett land som förespråkar demokrati och minoritetens röst skulle jag påstå att beslutsfattarna i projektet gått snett ett flertal gånger.

4.2.1 Lärdomar att dra från exemplet Slussen

Jag anser att det finns flera lärdomar att dra från projektet. Till att börja med är Slussens historia genomsyrd av beslutsfattare som antar att de vet vad som är bäst för platsen och huvudstadens invånare. Historien blir därmed relevant för arbetet runt nya Slussen då det tillåter en djupare förståelse för platsens betydelse och kan hindra misstag från att återupprepas. Sällan tas hänsyn till folket och inte minst boende. Som blivande landskapsarkitekt kommer jag att i framtiden bära med mig nya insikter och hoppas att Stockholms stad i fortsättningen och vid nya projekt kommer lära sig från sina misstag.

1. Lyssna på folket, redan innan beslut tagits om en förändring
2. Samla kollektiva minnen om platsen, för att öka förståelsen om folkets anknytning och emotionella koppling till platsen
3. Prioritera kommunikationen med folket genom ett ökat antal medborgardialoger och forska i hur dessa processer kan bli mer inkluderande
4. Var inte rädd för förändringsskepsis, se det som en nödvändig del för att säkerställa en god och rättvis stad
5. Utöva full transparens angående motiv och intentioner bakom nya förslag och planer
6. Utöka kontrolleringen av parter som byggherrar, fastighetsägare och diverse entreprenörer

Om kommuner och beslutsfattare i stora stadsbyggnadsprojekt kan visa större hänsyn till dessa aspekter kommer fler människor att känna sig hörda. De kan också lättare hantera ett oönskat resultat om det tydligt framgått att deras perspektiv funnits representerade och att det finns anledningar bakom varför varje beslut tagits.

4.2.2 Metoddiskussion

Riskerna med mina val har jag redan beskrivit under *Metod och material*, men sammanfattat finns det alltid brister när man försöker kategorisera subjektiva åsikter. I slutändan upplever jag dock att mina första frågor under projektet besvarats och att jag i text redogjort för slutsatserna till mina frågeställningar. Jag skulle dock överväga att arbeta annorlunda om jag fick chansen att börja om. Alldeles för stor tid ägnades åt att samla in information om projektets datum och stor möda lades på att jämföra historiska fakta. I början hade jag även fel uppfattning om att tidigare vetenskapliga artiklar inte hade skrivits om ämnet. Álvaro Clua Uceda forskare på *Barcelona Urban Planning Laboratory* (LUB), har till exempel skrivit om projektet och analyserat debatten ur liknande grepp som jag. Mitt arbete har möjligtvis blivit en mer omfattande samling av exempel, vilket inte är fel i sig, men slutsatserna angående förändringsskepsis hade kunnat dras ett steg längre om jag läst hans texter innan. Samtidigt är det mycket möjligt att jag bläddrade förbi hans texter under arbetets tidiga skede men att jag inte hade förmågan att förhålla mig till ämnet, såsom jag kan nu.

Jag önskar att jag hade börjat tidigare skriva tidigare och disponerat min tid annorlunda. Stor tid lades på att försöka avgränsa mig och formulera en tydlig disposition. I slut ändan reflekterar jag att den undersökande metoden, kräver ett brett omfång av material. Jag hade dock valt att sälla innehållet tidigare. Även om jag gjort ett urval är jag medveten om att ytterligare sällande hade förtydligat textens fokus. Jag hade säkerställt att mer tid fanns till att finslipa mina fynd och jag skulle arbetat mer med att ta bort delar som inte tydligt blir relevanta för mina avslutande reflektioner. Med det sagt finns det en transparens i mitt arbete. Jag har velat visa hur bred min samling av källor varit för att kunna dra mina slutsatser.

Avsnittet om Slussens historia kan beskrivas som alldeles för utförlig och det finns flera aspekter av arbetet som hade kunnat begränsas. Personligen upplevde jag vikten av att kronologiskt redogöra för de olika versionerna och visa på betydelsen över åren. Det hjälpte illustrera hur platsen rivits och hur beslutsfattare historiskt inte alltid haft folket i åtanke. Den ingående historieber beskrivningen har också varit viktig för att visa varför vissa kände så starkt för dess bevaring, och jag vill argumentera att det beror på dess långa och rika historia. Dessutom har det också beskrivit ett återkommande problem och den skepsis som redan fann under trettioalet angående platsens förändringar. Jag övervägde även att inkludera Kolingsborg men kände att den kunde vara en viktigare pusselbit under kritiken särskilt för att den inte heller upptäcktes förrän 2011.

Som ett undersökande arbete skulle jag dock argumentera att min kvalitativa metod varit lyckad. Det har säkerställt att jag inte lämnat några luckor av kunskap ogranskade. Dessutom upplevde jag att det inte fanns en enhetlig bild

av Slussen och även om Clua Ucedas arbeten hade kunnat bidra till detta hade jag i slutändan behövt säkerställa informationen från andra parter. Under arbetet och i text beskrivs även min egen upplevelse av förändringsskepsis, och jag erhåller att arbetet varit gynnsamt för en djupare insikt om mina egna och andra människors reaktioner mot förändringar.

Referenser

Aftonbladet (2022). Arkeologer har hittat Bellmans Pelikan. *Aftonbladet*.

<https://www.aftonbladet.se/a/x8yynX> [2025-01-30]

Andersson, E. (2009). Konstakademien sågar nya Slussen. *Svenska Dagbladet*.

<https://www.svd.se/a/5aaeae02-5a7b-3458-a9f9-a1d59fe8d8f0/konstakademien-sagar-nya-slussen> [2025-03-07]

Andersson, E. (2012). Nu öppnar utställningen om Slussen i konsten. *Svenska Dagbladet*.

<https://www.svd.se/a/fced4479-9f76-3c1b-a790-dd04922b3a4a/nu-oppnar-utstallningen-om-slussen-i-konsten> [2025-02-27]

Andersson, E. (2015a). All kritik mot nya byggen är inte konservativ | Elisabet Andersson. *Svenska Dagbladet*.

<https://www.svd.se/a/db73f61e-a08e-308b-bf66-5e7f026d5e61/all-kritik-mot-nya-byggen-ar-inte-konservativ> [2025-02-10]

Andersson, E. (2015b). Bilder: Nu rivs ett kärt landmärke i Stockholm. *Svenska Dagbladet*.

<https://www.svd.se/a/4a8985fa-b3fc-4b1c-bbec-2051fbe0fcd5/bilder-nu-rivs-ett-kart-landmarke-i-stockholm> [2025-02-19]

Andersson, E. (2015c). Motståndet har bytt ansikte | Elisabet Andersson. *Svenska Dagbladet*.

<https://www.svd.se/a/da6cd8f5-7b2c-3e5c-bc70-558371b94d67/motstandet-har-bytt-ansikte> [2025-03-08]

Arkitektupproret (2025a). *Om Arkitektupproret*.

<https://www.arkitekturupproret.se/om-au/om-au/> [2025-02-26]

Arkitektupproret Sverige (2019). VACKRA? ARKITEKTVISIONER: DÅ OCH NU. *Arkitektupproret Sverige*. [Facebook]. 4 juni.

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=982330848640022&id=357981461074967&set=a.708328886040221> [2025-02-26]

Arkitektupproret Sverige (2022). SLUSSEN KAN BLI VACKER IGEN.

Arkitektupproret Sverige. [Facebook]. 30 juni.

https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=1837428206463611&id=357981461074967&_rdr [2025-02-26]

Arkitektupproret (2025b). VILKEN ÄR VACKRAST?. *Arkitektupproret Sverige*.

[Facebook]. 8 januari.

<https://www.facebook.com/arkitekturupproret/posts/vilken-%C3%A4r-vackrast%C3%B6vre-renderingen-visar-den-legendariske-arkitekten-ferdinand-b/1136773101146716/> [2025-02-26]

Beckman, P. (2024). Sigvald har protesterat i 10 år: ”Slussen kan bli värst hittills”. *Mitt i*. <https://www.mitti.se/nyheter/tio-ars-kamp-mot-modernismen-blir-det-varsta-hittills-6.3.256839.832592f4ff> [2025-02-26]

Bjärke, C. (1936). Väg- och vattenbyggnadskonst. *Teknisk Tidskrift*, 28 november. <https://runeberg.org/tektid/1936v/0123.html> [2025-01-30]

Briab Brand & Riskingenjörerna AB (2016). *Bussterminal vid Slussen, Stockholm – Oberoende granskning av riskbedömning och säkerhetskoncept*. Riskanalys. Dnr 2014-12434. Briab. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1881094> [2025-02-26]

Carlsson, M. & Svensson, K. (2019). *In fundo dicto suthræmalm iam de nouo constructum... – Arkeologisk dokumentation av bebyggelsen i den nya medeltida stadsdelen på Södermalm. Lämningar från vikingatid till 1600-talets mitt Stockholm 103:1, L2015:7789, Stockholms stad och kommun, Stockholms län*. Arkeologikonsult AB.

Cresswell, T. (2014). *Place: An Introduction*. John Wiley & Sons, Incorporated. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=7103823> [2025-02-19]

Dahlberg, J. (2023). Nya chocknotan för Slussen: 21 miljarder. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/q13MKL/nya-chocknotan-for-slussen-i-stockholm-21-miljarder> [2025-02-27]

Friman, H (2015). ”Graffitikonstnärer begår ett övergrepp” (2015). *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/8c67ca27-2bf2-4efa-a4da-48e9d40961f6/graffitikonstnarer-begar-ett-overgrepp> [2025-02-27]

Föreningen Bevara Slussen (2019). Stockholms stad agerar lättsinnigt i Slussenprojektet. *Stockholm skyline*. <https://www.stockholmskyline.se/2019/03/stockholms-stad-agerar-lattsinnigt-i-slussenprojektet/> [2025-03-08]

Gezelius, K. (2015). Så svek kultur-Sverige i kampen om Slussen. *Dagens Nyheter*. <https://www.dn.se/kultur-noje/kulturbedbatt/kerstin-gezelius-sa-svek-kultur-sverige-i-kampen-om-slussen/> [2025-02-04]

Hellekant, J. (2011). Beslut tas efter 20 års vändor. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/755f8b35-01b2-33d9-ad12-66dd1e6eab5d/beslut-tas-efter-20-ars-vandor> [2025-02-04]

Hultin, O. (2004) Nostalgi att skydda Slussen. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/9b83a378-b1dd-339e-aedc-4eb4ef635e78/nostalgi-att-skydda-slussen> [2025-03-08]

Jivén, G. & Larkham, P. J. (2003). Sense of Place, Authenticity and Character: A Commentary. *Journal of Urban Design*. 8 (1). doi: 10.1080/1357480032000064773.

Johnson, G. (2015). *Fredman på Kvarnberget: Nya Slussen vilar på stabil grund*. <https://fredmanpakvarnberget.blogspot.com/2015/02/nya-slussen-vilar-pa-stabil-grund.html> [2025-02-03]

Krupinska, J. (2020). "Vad är Slussens själ?". *Arkitekten*. <https://arkitekten.se/debatt/debatt-vad-ar-slussens-sjal/> [2025-02-10]

Langert, D. (2017). Kritik direkt mot nya Slussen-förslaget. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/kritik-direkt-mot-nya-slussen-forslaget> [2025-02-13]

Lindberg, J. (2024). Så sågades Slussen 1935: "Krossar skönhetsvärdet". *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/o36RvK/slussens-historia-sa-har-platsen-sett-ut-genom-aren> [2025-02-10]

Lokko, A. (2014). Kolingsborg var skola och hem för udda subkulturer. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/526c2d1d-f82c-303a-9bc8-992946d15a9c/kolingsborg-var-skola-och-hem-for-udda-subkulturer> [2025-02-27]

Majlard, J. (2016). Expert om Nya Slussens bussterminal: "En stor fejk". *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/LxbW1/expert-om-nya-slussens-bussterminal-en-stor-fejk> [2025-02-26]

Majlard, J. (2017). "Bussterminalen riskerar att bli en gaskammare". *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/y2xEx/bussterminalen-riskerar-att-bli-en-gaskammare> [2025-02-26]

Majlard, J. (2019a). Bussförare räds säkerheten vid Slussen: "Gaskammare". *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/1kagwG/bussforare-rads-sakerheten-vid-slussen-gaskammare> [2025-02-10]

Majlard, J. (2019b). Forskare om Slussens bygge: Förhöjd risk för dödsfall. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/8wyl4r/forskare-om-slussens-bygge-forhojd-risk-for-dodsfall> [2025-02-10]

Malmcrona, V. (2023). Chocken: notan för Slussen höjs till 21 miljarder. *Mitt i*. <https://www.mitti.se/nyheter/chocken-notan-for-slussen-hojs-till-21-miljarder-6.3.69324.68f63c3155> [2025-02-27]

- Marcus, L & Ståhle, A. (2017). Experter: Nya Slussen får samma problem som gamla. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/QLVRJ/expertes-nya-slussen-far-samma-problem-som-gamla> [2025-02-12]
- Micheletti, M. (2017). Samhällsplaneringens demokratiska utmaning Samspelet mellan medborgare och staden i förnyelse projekt som ombyggnaden av Slussenområdet. *Statsvetenskaplig tidskrift*.
- Nohrstedt, L. (2013). ”Slussen har aldrig varit bra”. *Ny Teknik*. <https://www.nyteknik.se/nyheter/slussen-har-aldrig- varit-bra/1887941> [2025-03-06]
- Nohrstedt, L. (2014). Kritik mot Slussen-tunnel. *NyTeknik*. <https://www.nyteknik.se/nyheter/kritik-mot-slussen-tunnel/1890909> [2025-02-26]
- Olsson, M., Lorentzi, S., Hedström, R., Wiman, C. (2015). *Granskning av projekt Slussen. Rapport från expertgruppen*. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1789460> [2025-02-19]
- Ohlin et al. (2015). ”Visa konsten av Callenberg i Kolingsborg”. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/1044a5c1-9a9a-4704-80fa-ab3c03decc12/visa-konsten-av-callenberg-i-kolingsborg> [2025-03-10]
- Ohlin, J. (2015). ”Visa Callenbergs konst i sin originalmiljö”. *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/a/b2e19e8b-9e4e-45e2-b1c1-2513bebf7d7b/visa-callenbergs-konst-i-sin-originalmiljo> [2025-02-27]
- Ohlin, J. (2017). Den okända historien om varför Slussen blev ett rivningsobjekt. *ETC*. (Artikeln är en återpublicering av originalet som först publicerades 2011). <https://www.etc.se/debatt/den-okanda-historien-om-varfor-slussen-blev-ett-rivningsobjekt> [2025-02-19]
- P4 Stockholm (2024). Så vill staden stoppa byggfusket i Slussen: ”En utmaning”. [Radio]. Sveriges radio, P4 Stockholm 16 april. <https://www.sverigesradio.se/artikel/sa-vill-staden-stoppa-byggfusket-i-slussen-en-utmaning> [2025-02-19]
- Persson, I. (2017, uppdaterad 2023). Bitte, 80, satt högst upp i tv-eken. *Mitt i*. <https://www.mitti.se/article-6.27.161548.c4261c6b4a> [2025-03-08]
- PwC & Stockholms stad (2017). *Dialogen-med-medborgare-i-projektet-nya-slussen*. Revisionsrapport. <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/revision/revisionsrapporter/dialogen-med-medborgare-i-projektet-nya-slussen-nr-3-2017.pdf> [2025-02-13]

Samec, A. C. (1992). Vinnare vill riva Slussen. Kluven jury garderar sig för total ombyggnad av trafikkarusellen. *Dagens Nyheter*.
<https://www.dn.se/arkiv/stockholm/vinnare-vill-riva-slussen-kluven-jury-garderar-sig-for-total-ombyggnad-av-trafikkarusellen/> [2025-02-04]

Sehlin, A. (2020, uppdaterad 2023). Kämpat i årtionden för att bevara Slussen. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/bevaka-slussen-om-nya-bron-kanner-sorg> [2025-03-08]

Spacescape & Stockholms stad (2011). *Nya Slussen Plan- och designstöd*. Projektrapport. https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/05/projektrapport_stockholm_nya_slussen.pdf [2025-02-10]

Spacescape (2023). *Potential för stadsliv i Slussen och Nobel Center Uppdaterade prognoser*. Projektrapport. https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2023/08/Rapport_Slussen_Nobelcenter_230621.pdf [2025-03-07]

Stets, J.E. & Turner, J.H. (2014). *Handbook of the Sociology of Emotions: Volume II*. Springer Netherlands. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=1802750> [2025-02-13]

Stockholmskällan (2022). *Slussen*.
<https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/stockholmsplatser/slussen/> [2025-03-09]

Stockholmspartiet (2014). MÄNSKLIG RING RUNT SLUSSEN. *stockholmspartiet.se*. <https://stockholmspartiet.se/slussen/mansklig-ring-runt-slussen> [2025-02-12]

Stockholms stad (2013). *Detaljplan för slussen*. Planbeskrivning. Dp 2005-08976-54. Stockholms stad. <https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/projekt/sodermalm-sdo/sodermalm/slussen/webb/detaljplaner-och-domar/detaljplan-projekt-slussen.pdf> [2025-01-24]

Stockholms stad (2025a). *Slussen nr 5*.
<https://stadsmuseet.stockholm/utställningar/tillfalliga-utställningar/slussen-nr-5/> [2025-03-11]

Stockholms tidning (1826). *Om Södermalm*. Stockholms tidning.
<https://tidningar.kb.se/m3j2pgt0k07jt9h8/part/1/page/1> [2025-02-05]

Svensson, K. (2020a). Recent Excavations at Slussen in Stockholm. *Current Swedish Archaeology*, 28 (1), 312–318. <https://doi.org/10.37718/CSA.2020.15>

Svensson, K. (2020b). Upptäckten av en medeltida förstad på Södermalm i Stockholm. *Arkeologi konsult*. (7).

Swederus, G. (1850). *Stocksund och Nya Slussen i Hufvudstaden*. <https://runeberg.org/stocksund/0022.html> [2025-02-11]

Söderlund, K. & Hjulhammar, M. (2007). Slussen : Stockholms stad, Slussen med angränsande vattenområden, RAÄ 103 : arkeologisk utredning 2007. *Stockholms stadsmuseum Kulturmiljöenheten*.

Söderlund, K. (2016). *Slussen genom tiderna*. Stockholmia.

Tuan, Y. (1974). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall. s.99, 102.

5.1 Figur referenser

Figur 1: Lantmäteriet (2025). Slussen, Stockholm, ca 1960. [flygfoto modifierad av Mika Izukura Grahn]. Lantmäteriets karttjänst. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2025-03-04]

Figur 2: Lantmäteriet (2025). Slussen, Stockholm, nutid. [flygfoto modifierad av Mika Izukura Grahn]. Lantmäteriets karttjänst. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2025-03-04]

Figur 3: Okänd upphovsperson (1625). 1625 års karta över Stockholm. [Kartografiskt material modifierad av Mika Izukura Grahn]. Stockholms stadsarkiv. Objekt-ID: Stockholms stadsarkiv Stockholms stadsarkivs kartsamling NS 442, SE/SSA/0234/J 1:22 Handritade kartor HK 68:1, 1625 års karta <https://stockholmskallan.stockholm.se/post/895> [2025-02-27]

Figur 4: Samling kartor visar Slussens utveckling de senaste 400 åren Stockholmskällan. (2025). Jämför kartor. [Digitalt verktyg]. Stockholms stadsarkiv. <https://stockholmskallan.stockholm.se/> [2025-02-27]

Figur 5: Fredriksson, J. (2014). Slussen, flygfoto 2014-09-20. [flygfoto]. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Slussen_flygfoto_2014-09-20.jpg [2025-03-04]

Figur 6: Okänd upphovsperson (1956). *Slussen Panorama 1956*. [fotografi]. <https://boudewijnhuijgens.getarchive.net/media/slussen-panorama-1956b-7248ba> [2025-03-04]

Figur 7: Okänd upphovsperson (2010). *Kolingsborg building seen from Katarinahissen*. [fotografi].

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolingsborg_from_Katarinahissen_September_2010.jpg [2025-03-04]

Figur 8: Vågen, A. (2015). *Interior of Kolingsborg*. [fotografi].

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolingsborg_September_2015_01.jpg [2025-03-04]

Figur 9: Fouganthin, F. (2015). Graffitimålade Kolingsborg. [fotografi].

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolingsborg_in_Sept_2015.jpg [2025-03-04]

Figur 10: Okänd upphovsperson (u.å). *Stockholm. Slussområdet. Ferdinand Boberg*. [fotografi av målning]. *Alvin*.

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:alvin:portal:record-298675> [2025-03-04]

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

☒ JA, jag, Mika Izukura Grahm har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.