



**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret
Projekt Slussen

Dokumentnamn	PG-PM-Planeringsförutsättningar kv Ormen
Projekteringsskede	INFORMATIONSHANDLING
Delområde	Land
Entreprenad	OKÄND
Ansvarig part	PG: Exploatering
Dokumenttyp	PM - PM
Konstruktör	Pia Ström Sjöberg
Upprättad datum	

Förutsättningar för markanvisning av hotell i kv Ormen

Bilaga 2 till markanvisningsavtal

FÖR GODKÄNNANDE 2020-02-06

Ändring	Ändring datum	Ändring avser	Ändring av

Uppdragsansvarig

d



Innehållsförteckning

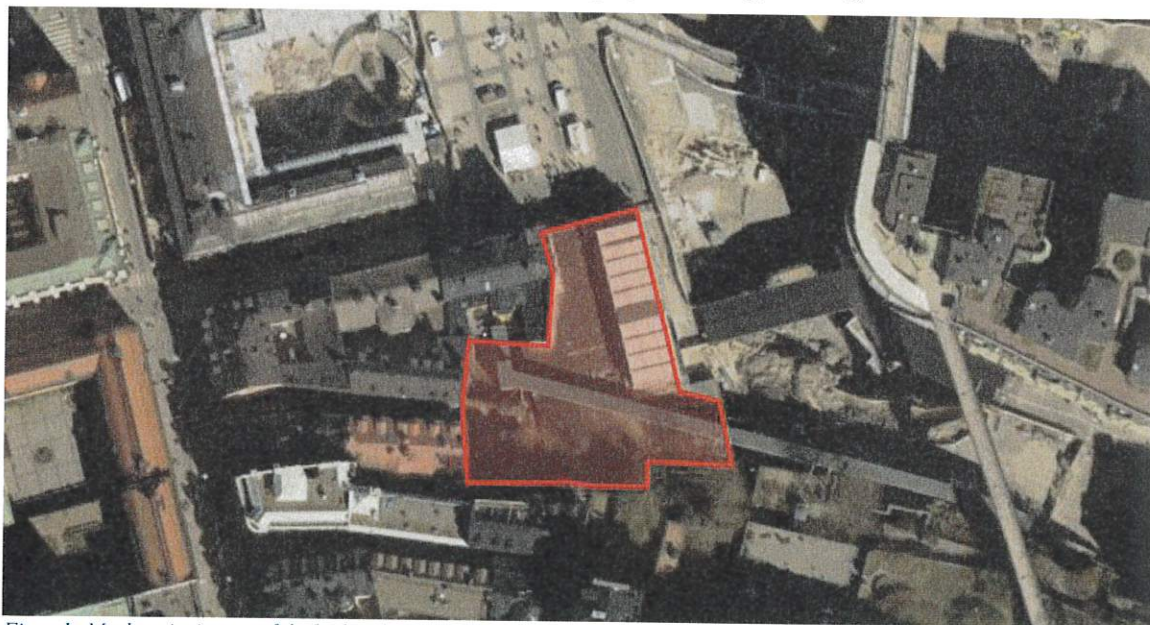
INLEDNING	3
1 HISTORIK	3
2 DETALJPLANER	5
2.1 DETALJPLAN FÖR HOTELL	5
2.2 ÄNDRINGAR MED ANLEDNING AV SLUSSEN	6
2.3 GÄLLANDE PLANBESTÄMMELSER FÖR HOTELLET	10
3 ÄLDRE TEKNISKA FÖRESÄTTNINGAR	10
4 ÄLDRE FÖRSLAG TILL BEBYGGELSE	11
5 KOMMANDE FASTIGHETSBILDNING MM	11
6 TIDER	12
7 MILJÖ MM	12
8 INTRESSEENTER	13
8.1 REGION STOCKHOLM, TRAFIKFÖRVALTNINGEN (TF)	13
8.2 PROJEKT SLUSSEN OCH BLIVANDE HANDELSPLATS	14
8.3 PROJEKT SLUSSEN OCH SJÖMANSHEMMET	14
8.4 LEDNINGSÄGARE	14
8.5 TRAFIKKONTORET (TK)	14
8.6 TRANBODARNE 11 KB	14
8.7 RÅGRANNAR	14
8.8 ÖVRIGA KRINGBOENDE MM	15
9 REFERENSER	15



Inledning

En påbyggnad med hotell på tunnelbanestation Slussen i kvarteret Ormen är ett nygammalt exploateringsprojekt som vilat flera år, i praktiken sedan 2007 och formellt sedan 2012. Detta dokument sammanfattar förutsättningarna för omstart och ny markanvisning.

Markanvisningsområdets ungefärliga omfattning i plan framgår av fig 1.



Figur 1: Markanvisningsområde för hotell i kv Ormen.

1 Historik

Tunnelbanestationen är en del av Slussen sedan 30-talet. Ur Wikipedia: "Tunnelbanestationen i sin första och enklaste form invigdes av konung Gustaf V den 1 oktober 1933. Den var ändstation för de spårvagnar som gick i tunnel från Skanstull. Benämningen var redan då tunnelbanan. Den 1 oktober 1950 byggdes spårvägstunneln om till "riktig" tunnelbana. Slussen förblev ändstation för den södra tunnelbanan fram till 1957, då sträckan Slussen–Hötorget invigdes."



Figur 2: Ombyggnad av Slussens tunnelbanestation 1957. Längst till höger ses en del av SJ-tunneln under Sjömanshemmet, vars vänstra del vilar på nytt betongbjälklag över det nyanlagda västra norrgående spåret. Längst till vänster i bild entré till Katarinagaraget och i mitten de två tunnelbanetunnlarna, den västra av dem är den äldsta spårvägstunneln. (Stockholmskällan).

Den gröna linjens norrgående spår anlades 1957 under Sjömanshemmet, som redan på 1860-talet undergrävdes av en tågtunnel, den sk SJ-tunneln. Se bild, fig 2.

Den nuvarande stationsbyggnaden uppfördes av staden i början av 60-talet och förbereddes för att kunna kompletteras med en påbyggnad för SL:s huvudkontor, som skulle ta i anspråk hela kvarteret Ormen. I samband med att stationsbyggnaden uppfördes överdäckades även Ryssgården, som tidigare varit öppen.

Under åren 1981-85 pågick planarbete för en bebyggelse som skulle innehålla lokaler för SL och Stadsmuseet, kontor och butiker. Byggnaden, den sk "Osten", var ett vinnande bidrag av Beng Lindroos i en nationell arkitekttävling. Han ritade även den ursprungliga stationsbyggnaden.

Under åren 1985-1988 grundförstärktes de delar av anläggningen som är grundlagda på sulor på mark, genom att väggar och vissa pelare snittades, dvs sågades av, så att den undre delen kan fortsätta att sjunka och den övre delen vilar på nya pålar till berg eller tillräckligt fast botten. Samtidigt renoverades Ryssgården. [R1]



En ny arkitekttävling anordnades 1989, då riksdagen sökte projekt för bostäder till riksdagsledamöter. Ett förslag av arkitekten Chet Kanra skulle läggas till grund för en ny detaljplan. Projektet lades ner 1991 av bl a kostnadsskäl.

2 Detaljplaner

2.1 Detaljplan för hotell

1997 fick PEAB markanvisning för ett hotell om 100 rum. PEAB hade i samråd med SL låtit utarbeta programskisser som även innefattade upprustning av tunnelbanestationen med rulltrappor mm. Stadsbyggnadsnämnden begärde att Chet Kanras förslag skulle bearbetas vidare. Efter programsamråd konstaterades behov av ytterligare bearbetning och efter parallella uppdrag valde PEAB att gå vidare med ett förslag från Arken. Se fig 3.



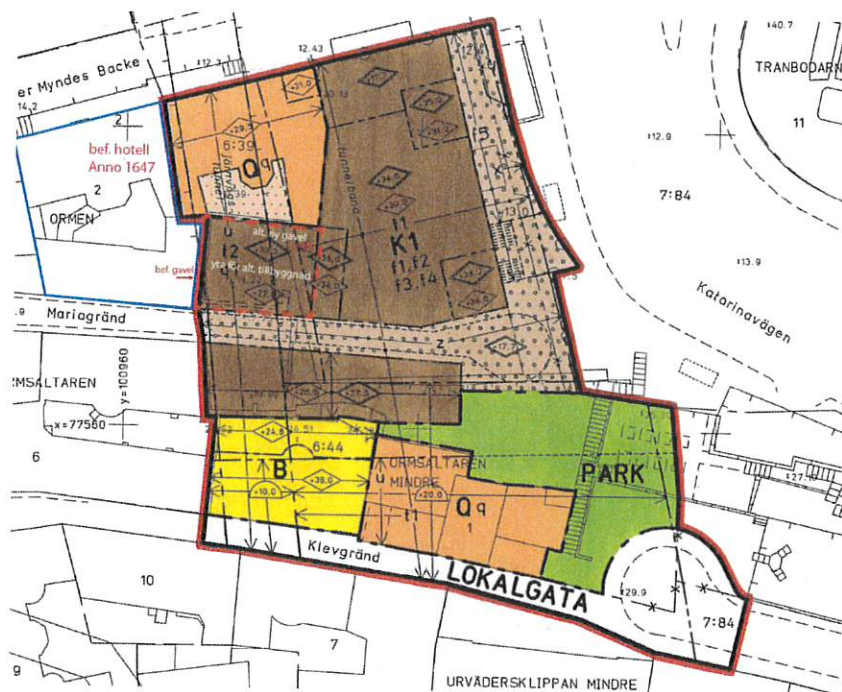
Figur 3: Fotomontage, Arken. Ur planbeskrivning.

Ett nytt detaljplaneprogram [R2] togs fram och värdet av att öppna upp tunnelbanehallen med större fönster betonades. Utöver stadsbyggnadskontorets förslag om en äldre utformning anförde nämnden att man gärna skulle se en modern utformning.

2001 var planarbetet klart och planen vann laga kraft 2003 [R3]. Se figur 4.



Detaljplanen innebär bland annat att Mariagränd förlängs och avslutas med en vändplan inom byggnadskvarteret. Z-beteckningen innebär att området ska vara tillgängligt för allmän gatutrafik och i praktiken fungera som en allmän gata. Gående ska kunna fortsätta ner till Katarinavägen via en allmän trappa, markerad med x.

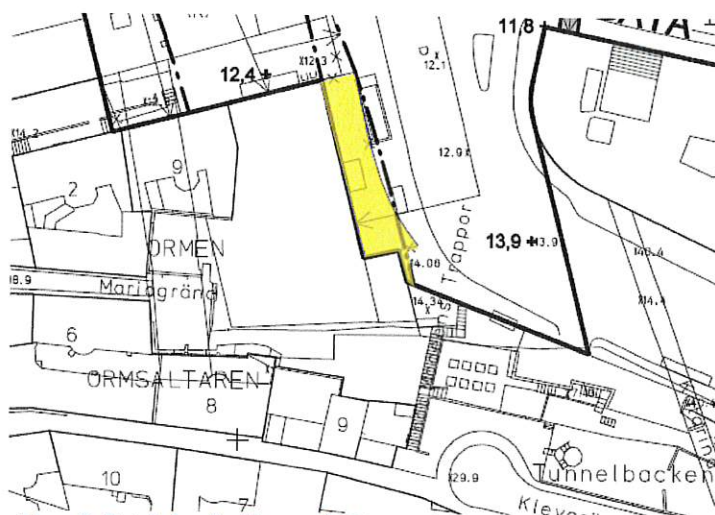


Figur 4: Detaljplan för område vid kv Ormen 1998-00893-54.

PEAB tog fram förslag på hotell i enlighet med detaljplanen och förhandlingar fördes om påbyggnadsavtal med SL och om överenskommelse om exploatering. Samtidigt tog SL fram ett program för ombyggnad av stationshallen, anpassat till påbyggnaden. Man kom dock aldrig fram till färdiga avtal. 2012 avbröts markanvisningen formellt av staden, med hänvisning till den kommande ombyggnaden av Slussen.

2.2 Ändringar med anledning av Slussen

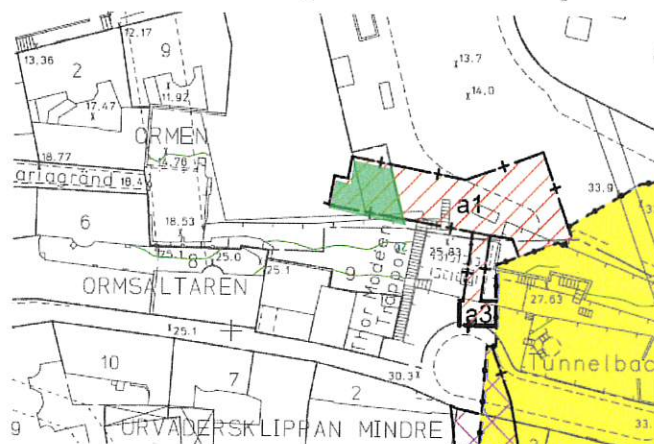
När PEAB:s markanvisning upphörde hade också den nya detaljplanen för Slussen ändrat förutsättningar för hotellet, genom att vid Katarinavägen ändra från kvartersmark med möjlighet att ordna skärmtak, x-område och trappa, till gata. Se gul markering, fig 5.



-Figur 5: Detaljplan för Slussen. Ändring av dpl kc Ormen inom gulmarkerat område.

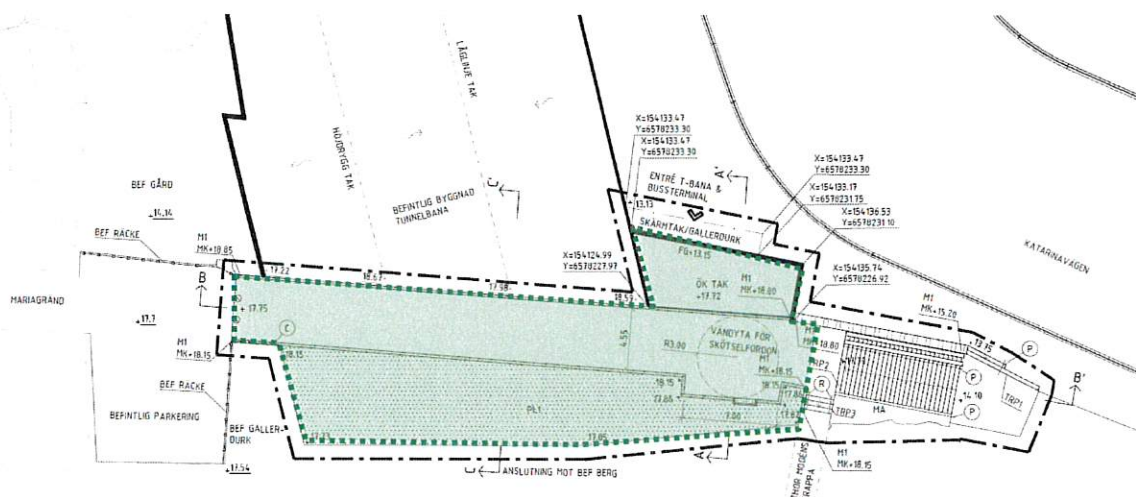
Ytterligare väsentlig förändring medfördes av detaljplanen för bussterminalen i Katarinaberget, med den nya Entré Katarinavägen. Se figur 6. Ändringen innebär att det inte längre går att ordna ytor för hotellet i Katarinavägens gatuplan eller hotellentré från det hållet.

Inom ramen för projekt Slussen har exploateringskontoret ansökt om och erhållit bygglov för entré Katarinavägen inklusive gångväg med trappa mellan Mariagränd och Katarinavägen. Se figur 7 och 8. Arbeten pågår för närvarande med rulltrappor och hiss från våningen under Katarinavägen. Observera att staden inte kommer att genomföra gångvägen väster om Thor Modéns trappor. Funktionen kommer i stället att ligga i köparens åtaganden att genomföra z-området i detaljplanen. Exakt gränsdragning kommer att utredas gemensamt mellan staden, TF och köparen. Samordning krävs mellan de tre parternas arbeten.

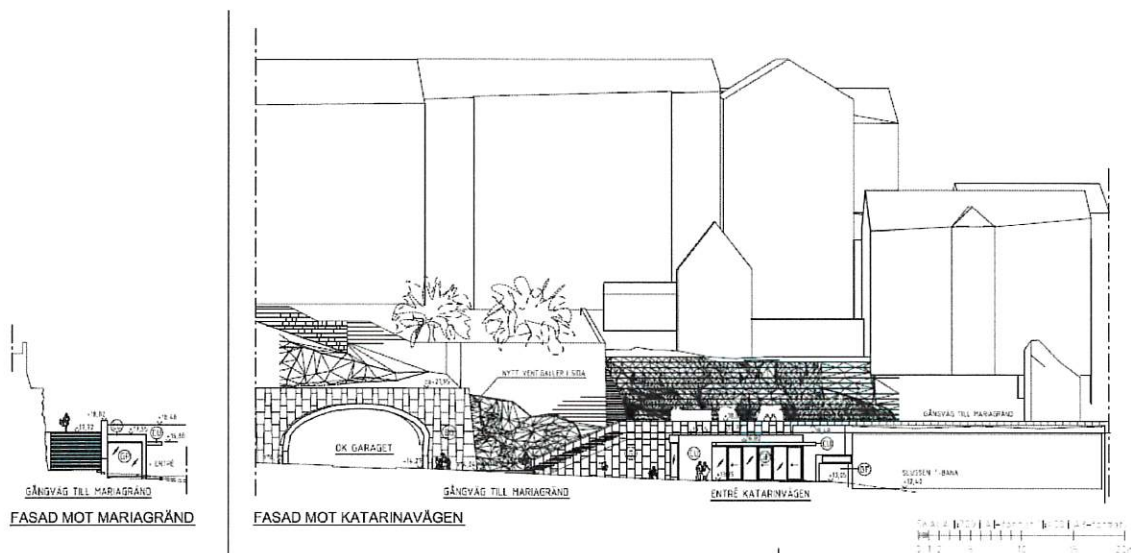


Figur 6: Detaljplan för bussterminal i Katarinaberget. Rödrandigt område utgörs av servitut under mark för Entré Katarinavägen. Grönmarkerat område är servitut i Katarinavägens gatuplan på hotellets kvartersmark.





Figur 7: Planritning Entré Katarinavägen. Hör till bygglov för entré Katarinavägen. Observera att den grönmarkerade delen visar utformning som inte är anpassad till påbygggnad med hotell. Området utformas och färdigställs i stället av köparen till hotellbyggrätten.



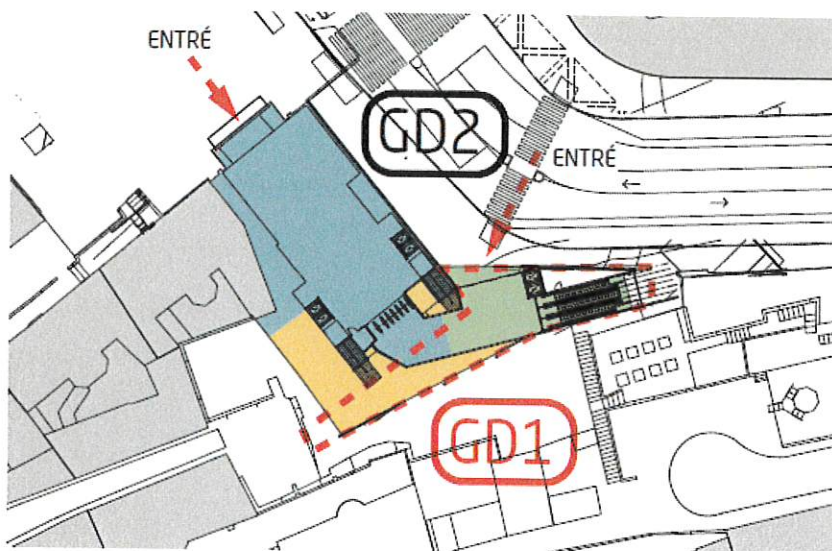
Figur 8: Fasader, Entré Katarinavägen. Hör till bygglov för entré Katarinavägen.

I genomförandeavtal avseende Slussen mellan Stockholms Läns Landsting (SLL) och staden tecknat 2016 finns nedanstående schematiska gränsdragning rörande lokalytorna i entré Katarinavägen och stationsbyggnaden. Grön markering är entré Katarinavägen med rulltrappor och hissar nerifrån bussterminal och handelsytor under Katarinavägen. Blå ytor hör till SLL:s tunnelbanestation. Gul markering visar ytor avsedda för handel. Exakt avgränsning av de olika ytorna och funktionerna bestäms i kommande

[Handwritten signature]



byggbehandlingsprojektering. Området med röstreckad markering visar ungefärligt läge för gångförbindelsen i figur 7.



Figur 9: Översiktsbild, blivande lokalytor i Katarinavägens gatuplan.

Sammantaget ser planmosaiken ut som i figur 10.



Figur 10: Planmosaik 2019-04-08.



2.3 Gällande planbestämmelser för hotellet

Som framgår ovan påverkas hotellbyggrätten av tre olika detaljplaner. Byggrätten definieras i Dp 1998-00893-54. Sammanfattningsvis är följande bestämmelser tillämpliga.

Detaljplanen definierar två alternativa exploateringsmöjligheter för den del som ligger ovanpå SJ-tunneln norr om Mariagränd, röd streckad begränsningslinje i figur 4. Den kan antingen göras som en tillbyggnad till hotell Anno 1647 eller som en del av det nya hotellet.

Tillåten användning är hotell och tunnelbana.

Mariagränds förlängning ska vara tillgänglig för allmän gång-, cykel- och fordonstrafik på ett körbart bjälklag. Ingen utfart mot Katarinavägen är möjlig. Det finns inte heller möjlighet att ordna parkering inom fastigheten annat än för angöring med handikappfordon. Övrig parkering hänvisas till bl a Katarinagaraget i närheten.

Högsta byggnadshöjd är reglerad med nivåer över nollplanet.

Byggnadernas utformning hänvisar till planbeskrivningen samt bestämmelser om fasader av puts och natursten samt tak och takkupor i plåt. Fasader mot Katarinavägen utförs utan brännbara material.

Buller ska dämpas dels i fasad och dels mot stomljud.

SJ-tunneln får inte byggas om eller på annat sätt förvanskas. Tunneln innehåller ledningar som är i drift.

3 Äldre tekniska förutsättningar

Följande dokument togs fram av staden som underlag till detaljplanen för kv Ormen. Samtliga förutsättningar behöver ses över med anledning av ändrade förhållanden och uppdaterade krav och normer samt stadens och TF:s planerade ombyggnad av stationen.

PM Belastningsförutsättningar. J&W Byggprojektering, 2000-10-16 [R4].

Kv Ormen, Stockholm – Utlåtande avseende brandkrav på fasad. Scandiaconsult Fire strategy design, 2000-09-26. [R5].

Nybyggnation i kv Ormen – Utredning av erforderliga åtgärder för att begränsa överföring av ljud och vibrationer. J&W, 1990-12-31 [R6].

Hotell vid kv Ormen 1 Slussen Stockholm – Rapport avseende mätning av magnetfält. ÅF-Elteknik. 2000.09.29. [R7].

Trafikbullerbelastning mot fasader i nytt planerat hotell inom kv Ormen vid Slussen, Stockholm. 2000-10-30. [R8].

Grundläggningsförutsättningar framgår av ritningar K1-K6 samt K8-K10 från J&W Byggprojektering daterade 2000-10-25 [R9]. Ritning K7 saknas men finns med i Underlag till fastighetsbildning, förslag 2001-05-18 som bygger på ritningarna K1-K8 [R10].



Den befintliga stommen är byggd för att vara möjlig för påbyggnad, men de nuvarande faktiska förutsättningarna för att stommen medger en sådan i dag har inte utretts. Stommens ålder samt nya normer och krav kan medföra att en helt ny grundläggning behövs. Det är inte heller utrett att de tidigare föreslagna grundläggningsmetoderna och förstärkningarna av grundläggning och konstruktioner är relevanta eller möjliga att genomföra.

4 Äldre förslag till bebyggelse

Ett förslag till hotellbebyggelse som togs fram av PEAB / Grappa arkitektur & form framgår av ritningar daterade 2003-11-10, 2006-03-07 och 2006-03-23 [R11]. Förslaget var avsett att inrymmas inom den ursprungliga detaljplanen. Se figur 11. Detaljplaneförutsättningarna är numera förändrade för de nedersta våningsplanen, se ovan.



Figur 11 Tidigare förslag till hotell.

5 Kommande fastighetsbildning mm

Syftet är att avstycka en 2D-fastighet i enlighet med detaljplanernas avgränsning av kvartersmarken. Fastigheten urholkas av 3D-utrymmen hörande till handelsplatsen, se figur 9. Officialservitut finns bildat till förmån för bussterminalfastigheten för entré Katarinavägen, som även kommer att nyttjas för tunnelbanan och handelsplatsen. Inför lantmäteriförrättningen kommer också nyttjanderätten för tunnelbanan att definieras, och klargöras vem som ansvarar för vilka delar av den befintliga stommen och grundläggningen. Det är också lämpligt att etablera ledningsrätt alternativt servitut för stadens tunnel samt de ledningar som finns i den. Servitut ska också bildas för z-området för stadens räkning.



6 Tider

Följande preliminära tider och händelser är viktiga för den kommande försäljnings- och byggprocessen:

- Markanvisning i Exploateringsnämnden hösten 2019
- Samordning med TF:s tider: Systemhandling TF hösten 2019, byggstart 2020.
- Samordning med Slussen främst Entré Katarinavägen, etablering, transporter.
- Stadens byggbodar med Skanskas etablering SN81 behöver vara kvar så länge som möjligt.
- Överenskommelse om exploatering med markförsäljning samt genomförandeavtal med Region Stockholm / TF tas fram våren 2020.
- Tillträde 2020 när Slussens nya huvudbro är på plats.
- Katarinahuset byggs om 2020 --2023, samordning krävs.
- Grundförstärkning 2021-2023
- Entré Katarinavägen öppnar 2023 när bussterminalen öppnar.

7 Miljö mm

Se markanvisningspolicy och stadens hållbarhetskrav vid markanvisning.

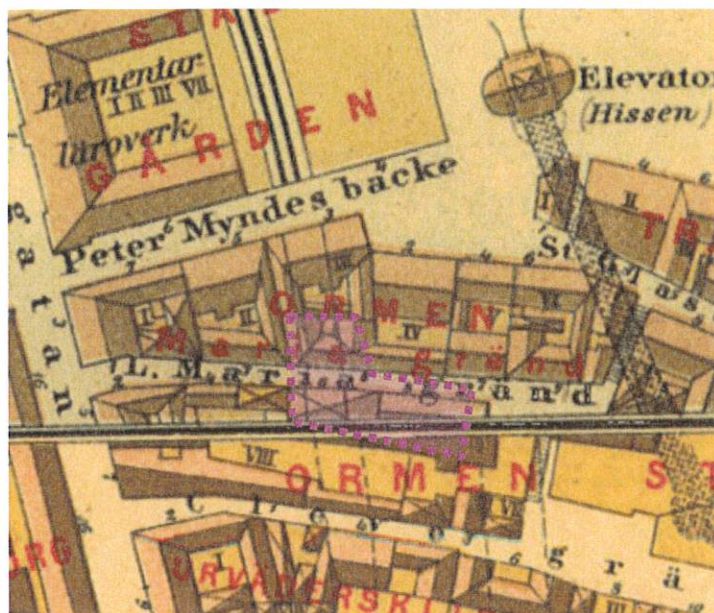
Bebyggelsen måste utformas med hänsyn taget till buller och vibrationer från spår samt förekomst av magnetfält och buller från gata.

När det gäller kulturmiljökrav måste detaljplanens bestämmelser om utformning av byggnaderna beaktas.

Detaljplanen har ett skydd för SJ-tunneln som byggdes på 1860-talet. Detaljplanen säger att den inte får byggas om eller på annat sätt förvanskas.

SJ-tunneln byggdes under befintliga byggnader, dels Sjömanshemmet men även två hus norr och söder om Mariagränd. Se markering på figur 12.

Husen finns kvar på historiska kartor fram till åtminstone 1885. Det norra i kvarteret Ormen finns inte kvar på kartor från 1940 men källarvåningen finns kvar i dag med ingång från Sjömanshemmets gård. Det södra i kvarteret Ormsaltaren verkar ha rivits efter 1940. Det är sannolikt att det kommer att ställas krav på arkeologisk undersökning när dessa områden ska bebyggas.



Figur 12: Historisk karta från 1885. De numera rivna byggnaderna vid Mariagränd söder om Sjömanshemmet finns på kartan kvar över den nyanlagda SJ-tunneln. Även bergslänten över tunnelbanan kan innehålla gamla byggnadsrester. Rosa markering visar ungefärligt område där gamla byggnadsrester kan finnas.

8 Intressenter

8.1 Region Stockholm, Trafikförvaltningen (TF)

Hotellbyggnationen förutsätter att genomförandavtal kan tecknas för påbyggnad av tunnelbanestationen. Ett sådant avtal innebär bland annat att tunnelbanetrafiken inte får störas, att TF har rätt att granska handlingar mm. Hotellbygget måste vidare samordnas med biljetthallens ombyggnad, någon större ombyggnad av tunnelbanestationen i övrigt är enligt uppgifter från Trafikförvaltningen inte aktuellt. Det kommer att behövas åtgärder inom biljetthallen för hotellets grundläggning och stomförstärkning. Påbyggnaden kan vidare orsaka tillkommande krav för tunnelbanestationen avseende exempelvis tågurspårning och brand.

Enligt avtal mellan staden och regionen ska biljetthallen byggas om för att anpassas till den nya bussterminalen i Katarinaberget med gemensam entré. Tidigare planer för hotellet förutsatte en annan utformning av stationen. Man behöver tillsammans med regionen utreda om det är möjligt att ordna en hotellentré mot Katarinavägen eller Peter Myndes Backe samordnat med en ombyggd biljetthall.

Genomförandavtal för påbyggnad tecknas mellan regionen och staden enligt befintlig mall, och förs över till köparen av hotellbyggrätten.

Den gällande nyttjanderätten för tunnelbana inom hotelltomten behöver ombildas till officiälservitut.



8.2 Projekt Slussen och blivande handelsplats.

De viktigaste gränssnitten med projekt Slussen:

- Samordning med entreprenad SN81. Byggvägar, etablering. Entreprenörens etablering på taket till biljetthallen behöver vara kvar så länge som möjligt.
- Gränsdragning i tunnelbanestationen, ev påverkan på handelsytorna och intresseavvägning.
- Projekterad provisorisk koppling till Mariagränd utförs inte. Köparen utför permanent koppling som ska bli z-område.
- Eventuell påverkan på funktioner i Entré Katarinavägen. Eventuellt önskemål och möjlighet att förlänga den planerade hissen upp till Mariagränd bör diskuteras.

8.3 Projekt Slussen och Sjömanshemmet.

Eventuell fysisk samverkan med Sjömanshemmet/ Ormen 9. Den gamla källaren söder om Sjömanshemmet har entré från Sjömanshemmets bakgård. Där finns också den provisoriska ledningsluftkulverten med håltagning till SJ-tunneln.

8.4 Ledningsägare

Teknisk försörjning till hotellet behöver troligen ske via SJ-tunneln, vilket förutsätter håltagning.

Befintliga nyttjanderätter ersätts med servitut eller ledningsrätt. Omfattning behöver utredas.

8.5 Trafikkontoret (TK)

- TA-planer.
- Servitut eller ledningsrätt för stadens tunnel.
- Håltagning till SJ-tunneln (av ledningsägarna?).
- Etableringsytor på stadens mark/offentlig plats förutsätter polistillstånd, upplåts av TK och kräver samordning med projekt Slussen.
- Gränssnitt för ägande av stommen för entré Katarinavägen behöver utredas.

8.6 Tranbodarne 11 KB

Ägare av Katarinahuset, Tranbodarne 11 är Atrium Ljungberg genom Tranbodarne 11 KB. Fastigheten kommer enligt uppgift att byggas om 2020-2023 och samordning kommer att krävas.

8.7 Rågrannar

- Ormsaltaren 8, BRF Stomatolhuset. Överklagade detaljplanen, behöver tidig information.



- Ormsaltaren 6, Sveriges Riksdag (bostäder för riksdagsmän).
- Ormen 2, Centrum Anno 1647 Ab. Hotell. Ägaren har sökt markanvisning för försäljningsobjektet.
- Ormen 9, Exploateringskontoret. Lokalerna används för projekt Slussen. Fastigheten planeras säljas efter projektets färdigställande (2025). Q-märkt, tillåten användning är sådan som kan förenas med bevarande av kulturvärdena.

8.8 Övriga kringboende mm.

Boende och verksamheter på Klevgränd, Götgatan och Peter Myndes Backe kommer att bli berörda på olika sätt, förändrad utsikt och störningar med buller och transporter under byggtiden i första hand. Viktigt med tidig och löpande information.

9 Referenser

- [R1](#) Rysstorget Grundförstärkning av Tb-stn Slussen 1985-1988, Utföranderapport. Stockholms gatukontor, byggnadsavdelningen.
- [R2](#) Detaljplaneprogram för kvarteret Ormen S-Dp 1998-00893
- [R3](#) Detaljplan för Område vid kvarteret Ormen S-Dp 1998-00893-54
- [R4](#) PM Belastningsförutsättningar. J&W Byggprojektering, 2000-10-16
- [R5](#) Kv Ormen, Stockholm – Utlåtande avseende brandkrav på fasad. Scandiaconsult Fire strategy design, 2000-09-26.
- [R6](#) Nybyggnation i kv Ormen – Utredning av erforderliga åtgärder för att begränsa överföring av ljud och vibrationer. J&W, 1990-12-31.
- [R7](#) Hotell vid kv Ormen 1 Slussen Stockholm – Rapport avseende mätning av magnetfält. ÅF-Elteknik. 2000.09.29.
- [R8](#) Trafikbullerbelastning mot fasader i nytt planerat hotell inom kv Ormen vid Slussen, Stockholm. 2000-10-30.
- [R9](#) Grundläggningsförutsättningar framgår av ritningar K1-K6 samt K8-K10 från J&W Byggprojektering daterade 2000-10-25.
- [R10](#) Underlag till fastighetsbildning, förslag 2001-05-18 som bygger på ritningarna K1-K8.



R11

Kv Ormen Södermalm 7:84 m.m., Källarplan – plan
7, sektion A-A samt ytsammanställning (8s). PEAB /
Grappa arkitektur & form. Ritningar daterade 2003-
11-10, 2006-03-07 och 2006-03-23.

nd