

Ljudnivåberäkningar vid fasad har utförts för väg- och järnvägstrafiken för den kilformade byggnaden, Klara Torn, år 2012 och redovisas bild 5.3.5, 5.3.6 och 5.3.7.

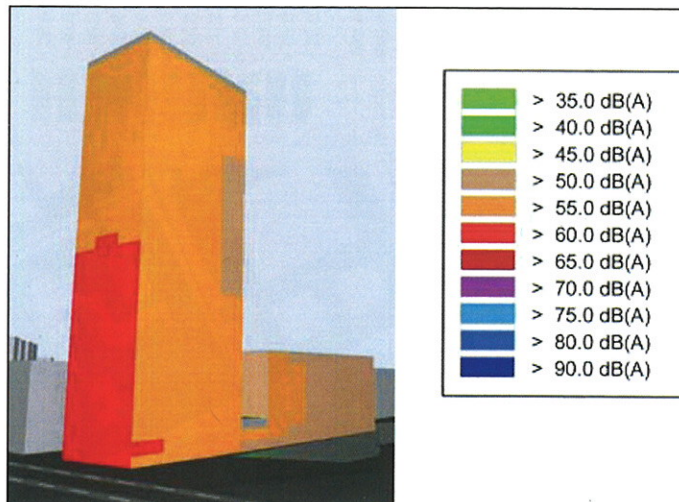


Bild 5.3.5 Dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid fasad Klara Torn i etapp 2012. Fasader med brun färg klarar riktvärdet för bostäder.

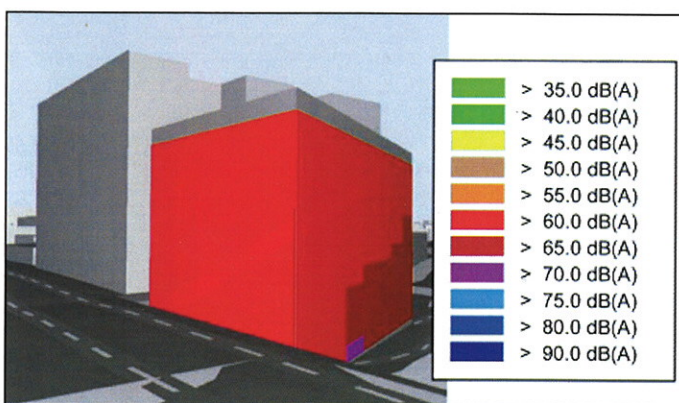


Bild 5.3.6 Dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid fasad på det triangulära huset i situationen motsvarande etapp 2012, sett från nordost (Stockholm Waterfront syns i bakgrunden).

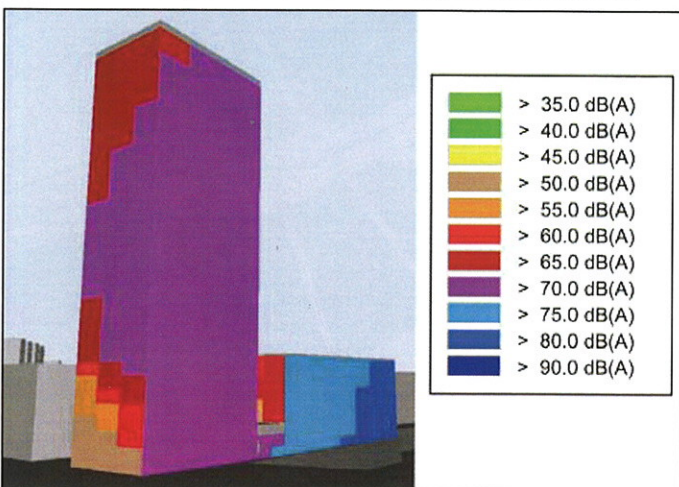


Bild 5.3.7 Maximala ljudnivåer från järnvägstrafik vid fasad Klara Torn i etapp 2012 i situationen motsvarande etapp 2012. Fasader med röd, orange och brun färg klarar riktvärdet för bostäder.

Placeringen nära banområdet och den starkt trafikerade Klarabergsgatan är problematisk då höga ljudnivåer, både maximala från järnväg och ekvivalenta från vägar, förekommer här.

Riktvärdena för bostäder överskrids på samtliga fasader utom den norra på Klara Torn. Det finns ingen tyst sida som alla bostäder kan få tillgång till. I det norra huset, som ligger längre från Klarabergsgatan, kan bostäder planeras vid den västra fasaden då de ekvivalenta ljudnivåerna klarar riktvärdena för samtliga våningsplan på den sidan.

Det triangelformade huset på Klarabergskopplet ligger i ett mycket bullerutsatt läge då starkt trafikerade vägar finns på byggnadens alla sidor. På byggnadens norra sida passerar Klarabergsviadukten och längs dess övriga fasader passerar Klarabergskopplet och Klarasjörampen. Detta leder till att dygnsekvivalenta ljudnivåer överskrider riktvärdet på 55 dB(A) på byggnadens alla fyra fasader. Aktuella riktvärden för bostäder uppfylls således inte på någon av byggnadens fasader. Maximala ljudnivåer vid fasad från järnväg innehåller riktvärdena då inga järnvägar ligger i byggnadens närhet och därmed skärmas byggnaden av Waterfront och andra byggnader.

I denna byggnad planeras i nuläget kontor men om bostäder skulle planeras här behöver byggnadstekniska åtgärder av samma typ som för Klara Torn tas fram. Bullersituationen för denna byggnad är värre än för Klara Torn då högt trafikerade vägar passerar på byggnadens alla sidor och ingen fasad har lägre dygnsekvivalent ljudnivå än 60 dB(A).

Hälsoaspekter

Ljudnivåerna runt det planerade bostadshuset är höga och även om det går att klara avstegsfallen kan det innebära att en viss andel människor känner sig störda. För att minska risken för störning är det viktigt att ha höga ambitioner gällande ljudisolering av byggnaden. Viktigt är exempelvis att hålla inomhusnivåerna på en lägre nivå än vad som är grundkraven.

Ljudnivåberäkningar vid fasad har utförts för väg- och järnvägstrafiken för den kilformade byggnaden, Klara Torn, år 2012 och redovisas bild 5.3.5, 5.3.6 och 5.3.7.

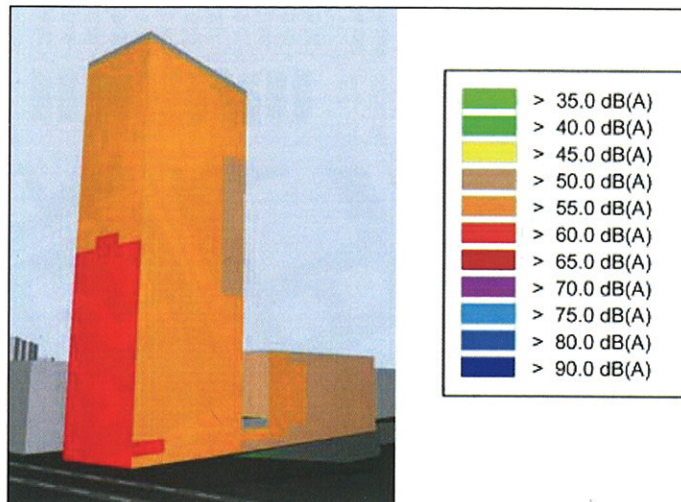


Bild 5.3.5 Dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid fasad Klara Torn i etapp 2012. Fasader med brun färg klarar riktvärdet för bostäder.

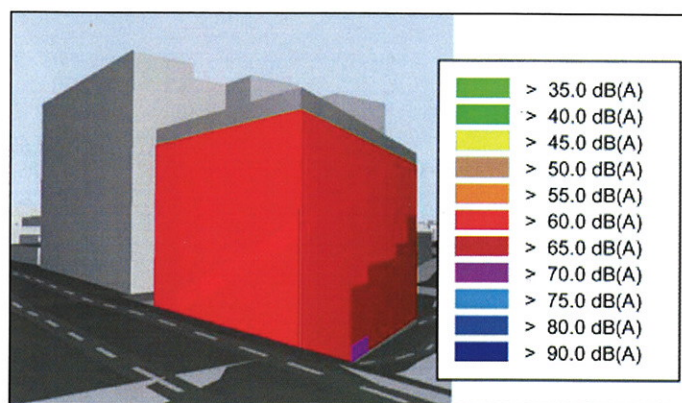


Bild 5.3.6 Dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid fasad på det triangulära huset i situationen motsvarande etapp 2012, sett från nordost (Stockholm Waterfront syns i bakgrunden).

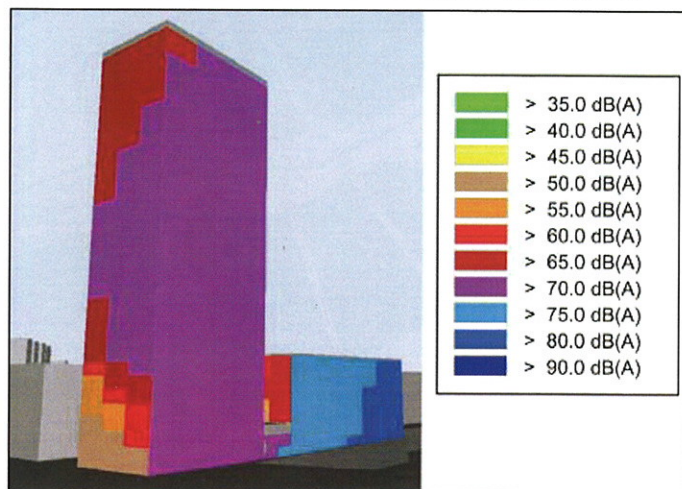


Bild 5.3.7 Maximala ljudnivåer från järnvägstrafik vid fasad Klara Torn i etapp 2012 i situationen motsvarande etapp 2012. Fasader med röd, orange och brun färg klarar riktvärdet för bostäder.

Placeringen nära banområdet och den starkt trafikerade Klarabergsgatan är problematisk då höga ljudnivåer, både maximala från järnväg och ekvivalenta från vägar, förekommer här.

Riktvärdena för bostäder överskrids på samtliga fasader utom den norra på Klara Torn. Det finns ingen tyst sida som alla bostäder kan få tillgång till. I det norra huset, som ligger längre från Klarabergsgatan, kan bostäder planeras vid den västra fasaden då de ekvivalenta ljudnivåerna klarar riktvärdena för samtliga våningsplan på den sidan.

Det triangelformade huset på Klarabergskopplet ligger i ett mycket bullerutsatt läge då starkt trafikerade vägar finns på byggnadens alla sidor. På byggnadens norra sida passerar Klarabergsviadukten och längs dess övriga fasader passerar Klarabergskopplet och Klarasjörampen. Detta leder till att dygnsekvivalenta ljudnivåer överskrider riktvärdet på 55 dB(A) på byggnadens alla fyra fasader. Aktuella riktvärden för bostäder uppfylls således inte på någon av byggnadens fasader. Maximala ljudnivåer vid fasad från järnväg innehåller riktvärdena då inga järnvägar ligger i byggnadens närhet och därmed skärmas byggnaden av Waterfront och andra byggnader.

I denna byggnad planeras i nuläget kontor men om bostäder skulle planeras här behöver byggnadstekniska åtgärder av samma typ som för Klara Torn tas fram. Bullersituationen för denna byggnad är värre än för Klara Torn då högt trafikerade vägar passerar på byggnadens alla sidor och ingen fasad har lägre dygnsekvivalent ljudnivå än 60 dB(A).

Hälsoaspekter

Ljudnivåerna runt det planerade bostadshuset är höga och även om det går att klara avstegsfallen kan det innebära att en viss andel människor känner sig störda. För att minska risken för störning är det viktigt att ha höga ambitioner gällande ljudisolering av byggnaden. Viktigt är exempelvis att hålla inomhusnivåerna på en lägre nivå än vad som är grundkraven.