

Boverket

Yttrande	
Trafikkontoret <input checked="" type="checkbox"/> Markkontoret	Datum
M: 405-511-216:12	2005-10-18
Uppgift 511	
Avslut	
INKOM 05 -10 -19	Stockholms markkontor
Avdelning	Innerstadsavdelningen
Byrå	Box 8189
Handläggare	104 20 Stockholm

 Diarienummer
20122-2354/2005

Överklagande av länsstyrelsens beslut avseende detaljplan för område vid Norra Bantorget, Stockholms kommun.

Boverket har tidigare, 2005-09-30, yttrat sig till Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet i rubricerade ärende (departementets Dnr M2005/35000/F/P). Stockholms kommun har därefter hemställt om Boverkets synpunkter på en kompletterande bullerutredning. Bullerutredningen saknades i de handlingar som låg till grund för Boverkets ställningstagande i ärendet.

I yttrandet till regeringen ansåg Boverket sammanfattningsvis att detaljplanen bör kunna fastställas när ljudnivåberäkningar redovisats, och att det av dessa beräkningar framgår att en godtagbar ljudmiljö kan uppnås i området.

I den bullerutredning som nu tillställts Boverket redovisas låga ljudnivåer inne på de i detaljplanen redovisade nya bostadsgårdarna. Vägratiken uppger alstra en ekvivalent ljudnivå lägre än 40 dBA, och en maximal ljudnivå lägre än 65 dBA. Järnvägstrafiken uppger alstra en maximal ljudnivå lägre än 70 dBA. Den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån på gårdarna, orsakad av väg- och spårtrafik, bedöms vara 40-45 dBA, även utanför fönster på översta våningen. Dessa värden uppfyller Boverkets rekommendationer för ljudnivåer på "tyst sida".

Av utredningen framgår inte tydligt hur ljudmiljön förändras för befintliga fastigheter öster om Torsgatan respektive Östra Järnvägsgränd. Framtida ljudnivåer redovisas dock för gatufasaderna väster om dessa gator. Utifrån denna redovisning bedömer Boverket att ljudmiljön för befintliga fastigheter inte kommer att förändras i någon anmärkningsvärd grad jämfört med situationen idag.

Mot bakgrund av den nu redovisade bullerutredningen tillstyrker Boverket att planen fastställs.

För Boverket



Ulf Troedson
överdirektör



Dick Larsson
arkitekt

Kopia till: Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Box 534, 371 23 Karlskrona Tel: 0455-35 30 00
Besök: Drottninggatan 18 Fax: 0455-35 31 00

E-post: registraturen@boverket.se
Webbplats: www.boverket.se





Miljö/ Hälsa/ Kvalitet
Lars Ekström

DATUM
2000-11-07

REVIDERAD
2001-03-16

RAPPORTNUMMER
155400-086:1

Beställare: SKANSKA PROJEKTUTVECKLING
Att: Inger Olsson

Objekt: Norra Bantorget

BULLER- OCH VIBRATIONSUTREDNING

Sammanfattning

Ljudnivån vid bostäderna uppfyller Stockholms planeringsmål. Ljudnivån inomhus i bostäder, kontor och hotell klaras genom lämpligt val av fönster.

Vibrationerna i bostäder och hotell kan komma att överstiga stadens riktvärden. I kontoren kan de vara kännbara.

1 Inledning

På uppdrag av Skanska Projektutveckling har en buller- och vibrationsutredning för planerad bebyggelse vid Norra Bantorget utförts. Utredningen avser påverkan av väg- och järnvägstrafik för planförslag 00-09-15. Förslaget är inte färdigt ännu, utan kan komma att ändras.

2 Riktvärden

2.1 Buller

Den 7 mars 2000 tog miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm beslut om nya direktiv vad beträffar trafikbuller och planering. Rapporten "Trafikbuller och planering" låg som underlag till beslutet. Bl a infördes två avstegsfall som får tillämpas under förutsättning att en god lägenhetsplanering kan uppnås, inklusive att samtliga lägenheter uppfyller kravet på tyst sida. Vid den tysta sidan ska en strävan alltid vara att nå 40-45 dB(A) ekvivalent nivå för att möjliggöra fönster på glänt.

Enligt samtal med miljöförvaltningen bör riktvärdena avse det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik.

Tabell 1. Utdrag ur Stockholms stads kvalitetsmål för buller från trafik.

30 dBA	ekvivalent ljudnivå för dygn inomhus
45 dBA	maximal ljudnivå inomhus kl 19-07
55 dBA	ekvivalent ljudnivå för dygn utomhus vid fasad, balkong, uteplats och rekreationsytor i tätbebyggelse
40 dBA	ekvivalent ljudnivå för dygn utomhus vid bostadens tysta sida
70 dBA	maximal ljudnivå utomhus vid fasad, balkong och uteplats

Avstegsfall A

Från riktvärdena ovan görs avsteg som innebär överskridanden av maximal ljudnivå 70 dB(A) samt 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus. Samtliga lägenheter har dock fortfarande tillgång till tyst sida för minst hälften av boningsrummen med betydligt lägre nivåer än 55 dB(A). Tyst uteplats kan anordnas i anslutning till bostaden.

Avstegsfall B

Från riktvärdena görs även avsteg på att nå 40 dBA ekvivalent ljudnivå på den tysta sidan. Samtliga lägenheter har dock tillgång till tyst sida om högst 55 dBA i minst hälften av boningsrummen.

För hotell finns inte några riktvärden. I Svensk standard SS 02 52 68 anges för trafikbuller ekvivalent ljudnivå 30 dB(A) och 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus i gästrum (klass C) respektive 26 / 40 dB(A) (klass A och B).

För arbetsplatser anges i I BBR99 att den ekvivalenta ljudnivån inomhus från vägtrafikbuller inte bör överstiga 40 dB(A). För buller från järnvägstrafik har Naturvårdsverket och Banverket riktvärdet 60 dB(A) för maximal ljudnivå inomhus.

2.2 Vibrationer

För vibrationer i bostäder tillämpar Stockholm riktvärdet 70 dB(KB).

I Svensk standard SS 460 48 61 anges riktvärden för bedömning av komfort i bostäder och kontor. De återges i tabellen nedan.

Tabell 2. SS 460 48 61, Riktvärden för bedömning av komfort i byggnader.

	Vägd acceleration	motsvarar
Måttlig störning	14,4-36,0 mm/s ²	83-91 dB(KB)
Sannolik störning	> 36 mm/s ²	> 91 dB(KB)

3 Förutsättningar

Ljudnivån har beräknats med Noise, Scandiaconsults program för beräkning av buller från digitala kartmodeller. Beräkningar har gjorts av ekvivalent och maximal ljudnivå. Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna^{1,2} i punkter i ett nät med delningen 2 x 2 m.

¹ "Buller från spårbunden trafik, Beräkningsmodell", Naturvårdsverket rapport 3059, 1986. De utgångsvärden som använts är de som angetts av Banverket och Naturvårdsverket i februari 1995.

Terrängmodellen har byggts upp från karta erhållen av beställaren. Hänsyn har tagits till skärmeffekten av samtliga byggnader av intresse för ljudutbredningen samt stödmuren utmed Klarastrandsleden. Befintliga byggnaders höjd har antagits vara 25 m. Planerade kontor och bostäder har taknockshöjd 20 m över gatan.

Trafikunderlag för beräkningarna har erhållits från Stockholms Gatu- och fastighetskontor. För tågtrafiken har enbart den maximala ljudnivån studerats, eftersom den normalt är dimensionerande. Se Tabell 3 och tabell 4.

Trafikflödet avser år 2000. Enligt GFK beräknas inte trafikflödet öka särskilt mycket i framtiden, eftersom gatorna idag utnyttjas fullt ut. Gatornas sträckning har justerats enligt planförslaget.

Tabell 3. Vägtrafik år 2000.

Vägsträcka	fordon/åmd (st)	Hastighet (km/h)	andel tunga fordon (%)
Torsgatan	17-19 000	50	10
Östra Järnväggsgatan	11 000	50	10
Barnhusgatan	18 000	50	10
Olof Palmes gata	6 000	50	10
Kungsbron	19 000	50	10
Vasagatan	18-21 000	50	10
Klarastrandsleden	48 000	70	10

Järnvägstrafiken har fördelats så att spårområdet närmast Norra Bantorget trafikeras av Arlanda Express, det mellersta av fjärrtåg och närmast Klarastrandsleden utgörs trafiken av gods- och pendeltåg. Närmast Norra Bantorget finns många växlar och spärkorsningar. Ljudnivån har med hänsyn till det ökat med 3 dB. Arlanda Express motsvarar bullermässigt X2000, åtminstone vid höga hastigheter.

Tabell 4. Järnvägstrafik år 2000.

Tågtyp	Hastighet (km/h)	Maximal tåglängd (m)	Tåglängd/dygn (m)
X2000	30	140	2 000
Arlanda Express	30	140	20 000
Pendeltåg (X10)	30	120	28 000
RC-lok med personvagnar	30	375	26 600
Godståg	30	750	4 500

² "Vägrafikbuller, Nordisk beräkningsmodell, reviderad 1996", Naturvårdsverket rapport 4653.

3.1 Mätningar

Mätningar av ljud och vibrationer utfördes den 1/11 2000 i SJ:s gamla stationshus. Vibrationer mättes på ett bjälklag på andra våningen och ljudnivån mättes i öppet fönster i samma rum. Den högsta nivån från passerande tåg registrerades. Vibrationerna är frekvensvägda enligt SS 460 48 61.

4 Resultat

4.1 Mätningar

Mätningarna av buller utfördes för att ge en indikation på beräkningarnas tillförlitlighet. Den högsta maximala ljudnivån mättes från Arlanda Express. Den uppgick till 84 dB(A) F. Det är ca 6 dB högre än vad som erhålls med beräkningsmodellen. Det kan bero på att modellen inte beskriver bullret vid låga hastigheter på ett bra sätt, att hastigheten är högre än 30 km/h eller att det inom bangårdsområdet tillkommer bromstjut, kurvskrik och slagljud från passager av växlar och spårkorsningar.

Bakgrundsnyvån, som utgjordes av trafik på Klarastrandsleden mättes till 58 dB(A) ekvivalent nivå.

De högsta vibrationerna som mättes orsakades av Arlanda Express. De uppgick till 14,7 mm/s², vilket motsvarar 83,3 dB(KB).

Vibrationerna i bostäder och hotell kan komma att överstiga stadens riktvärden. I kontoren kan de vara kännbara. Problematiken bör utredas noga vid projekteringen. Det är en komplicerat uppgift som sträcker sig utanför detta uppdrag. Nivåerna som uppmätts är dock inte så höga att det inte finns tekniska lösningar på problemet.

4.2 Beräkningar

Beräknade ljudnivåer redovisas med färgbilder i skala 1: 2 500. Beräkningar har utförts för 1,5 m, 10 m och 20 m över marken. För maximal ljudnivå redovisas enbart järnvägsbullret och för ekvivalent ljudnivå enbart vägtrafikbullret. Tågbullret har ökat med 6 dB enligt vad som framkommit i avsnitt 4.1.

4.2.1 Vägtrafikbuller

Bostäder Torsgatan

Vid fasader mot Torsgatan är den ekvivalenta ljudnivån 65-70 dB(A) och den maximala 80-85 dB(A).

Inne på gården är den ekvivalenta ljudnivån lägre än 40 dB(A) och den maximala lägre än 65 dB(A).

Stockholms planeringsmål innehålls med god lägenhetsplanering och avstegsfall A (vid de översta våningarna med avstegsfall B).

Kontor Kungsbron, Östra Järnvägsgatan och Torsgatan

Vid fasader mot gatan är den ekvivalenta ljudnivån 65-70 dB(A) och den maximala 80-85 dB(A). Inomhusnivåerna klaras genom lämpligt val av fönster.

Hotell, Östra Järnvägsgatan

Vid fasader mot gatan är den ekvivalenta ljudnivån ca 65 dB(A) och den maximala ca 80 dB(A). Inomhusnivåerna klaras genom lämpligt val av fönster. Det är ännu inte bestämt var hotellet ska ligga.

4.2.2 Järnvägsbuller

Den ekvivalenta ljudnivån redovisas inte, eftersom den är svår att bestämma. Den beror på hur tågen fördelas inom bangården. En uppskattning visar att den ekvivalenta ljudnivån utanför byggnaderna närmast spårområdet är ca 60 dB(A).

Bostäder utmed Torsgatan

Bostäderna är utformade så att den maximala ljudnivån utomhus mot gårdarna är lägre än 70 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån på gårdarna är lägre än 40 dB(A), även utanför fönstren på översta våningen.

Kontor

Riktvärdet för kontor är 60 dB(A) maximal ljudnivå inomhus. Med "normala" fönster kan 90 dB(A) tillåtas utomhus. Så hög är inte ljudnivån.

Hotell

Vid hotellet är den maximala ljudnivån 80-85 dB(A) utomhus. För att riktvärdet 45 dB(A) inomhus inte ska överskridas krävs fönster som reducerar tågbullret med ca 40 dB(A). Det är inte bestämt ännu var hotellet ska ligga.

4.2.3 Sammanlagt bullerBostäder utmed Torsgatan

Den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån på gårdarna orsakad av väg- och spårtrafik bedöms vara 40-45 dB(A), även utanför fönstren på översta våningen.

SCANDIACONSULT SVERIGE AB
Miljö/ Hälsa/ Kvalitet

Lars Ekström

Bilagda ritningar:

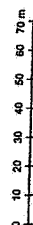
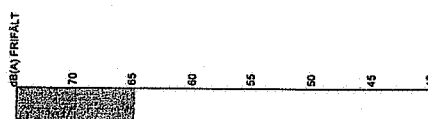
1v.eq, 2v.eq, 3v.eq utvisande ekvivalent vägtrafikbuller
1s.mx, 2s.mx, 3s.mx utvisande maximalt tågbuller

FÖRKLARINGAR

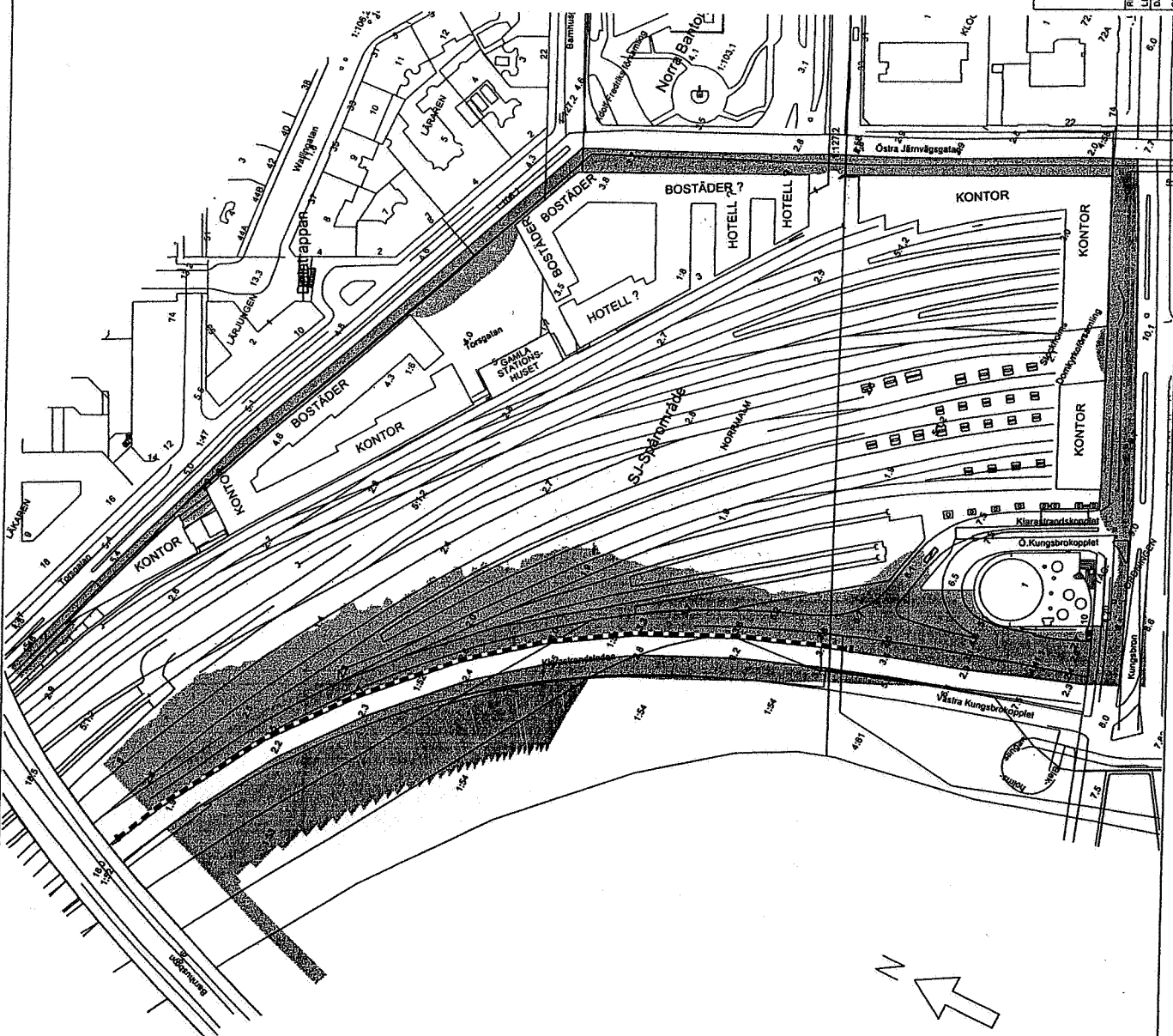
VÄGTRAFIKBULLER, NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN REV 1996

EKVIVALENT LJUDNIVÅ 1,5 m över mark

RESULTATFIL: TORS0001.EQ



--- KRÖN FÖR SKÄRM VALL



SCANDIA CONSULT
AKUSTIK
Bor 4235 - 102 65 STOCKHOLM
Tel 08-4615 60 00 Fax 08-4615 19 00

NORRA BANTORGET

VÄGTRAFIKBULLER
ENLIGT PLANFÖRSLAG
1,5 m öm
EKVIVALENT LJUDNIVÅ

RITAD AV
LE

GRANSKAD
LE

DATUM
2000-11-06

UPPDRAGNUMMER
103400-038

RITNINGENUMMER
1v.eq

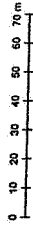
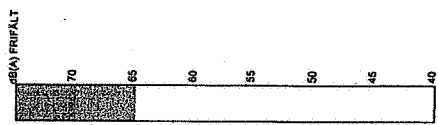
REG

SKALA 1:2 500

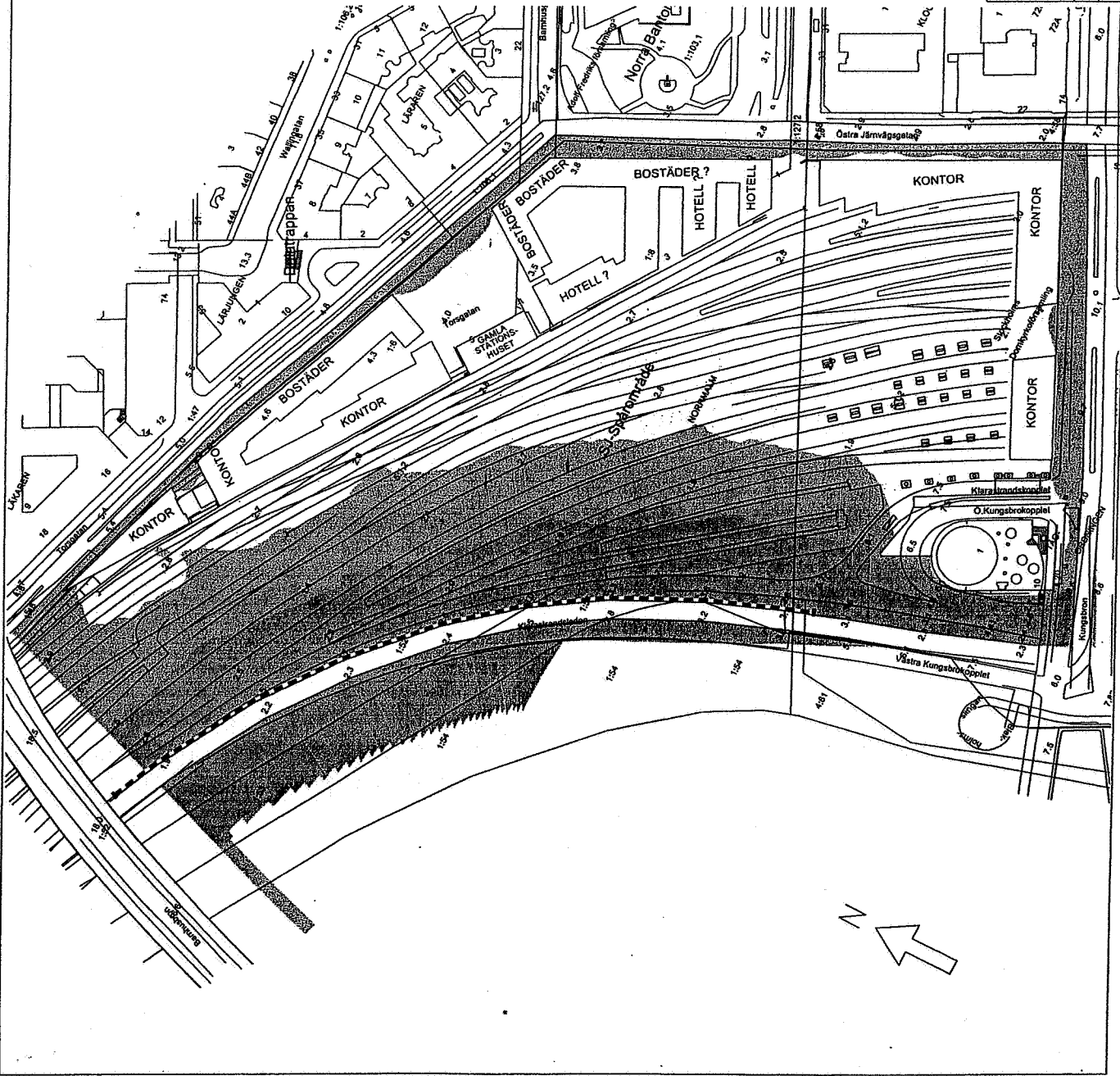
FÖRKLARINGAR

VÄSTRAFKIBULLER, NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN REV 1996
EKVIVALENT LÄUDNIVÅ 10 m över mark

RESULTATFÖLJ: TORSKÖLLEQ



--- KRON FÖR SÖDERN VALL

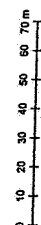
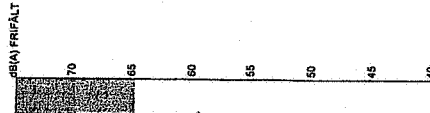


SCANDIACONSULT AKUSTIK Kungälv 7, Box 1255 - 102 83 STOCKHOLM Tel 08 615 60 00 Fax 08 612 19 06		NORRA BANTORGET VÄSTRAFKIBULLER ENLIGT PLANFÖRESLAG 10 m öm EKVIVALENT LÄUDNIVÅ	
RITAD AV LE	GRANSKAD	UPPDRAGNUMMER 155400-008	SKALA 1:2 500
DATUM 2000-11-09		RITNINGNUMMER 2v.eq	REG

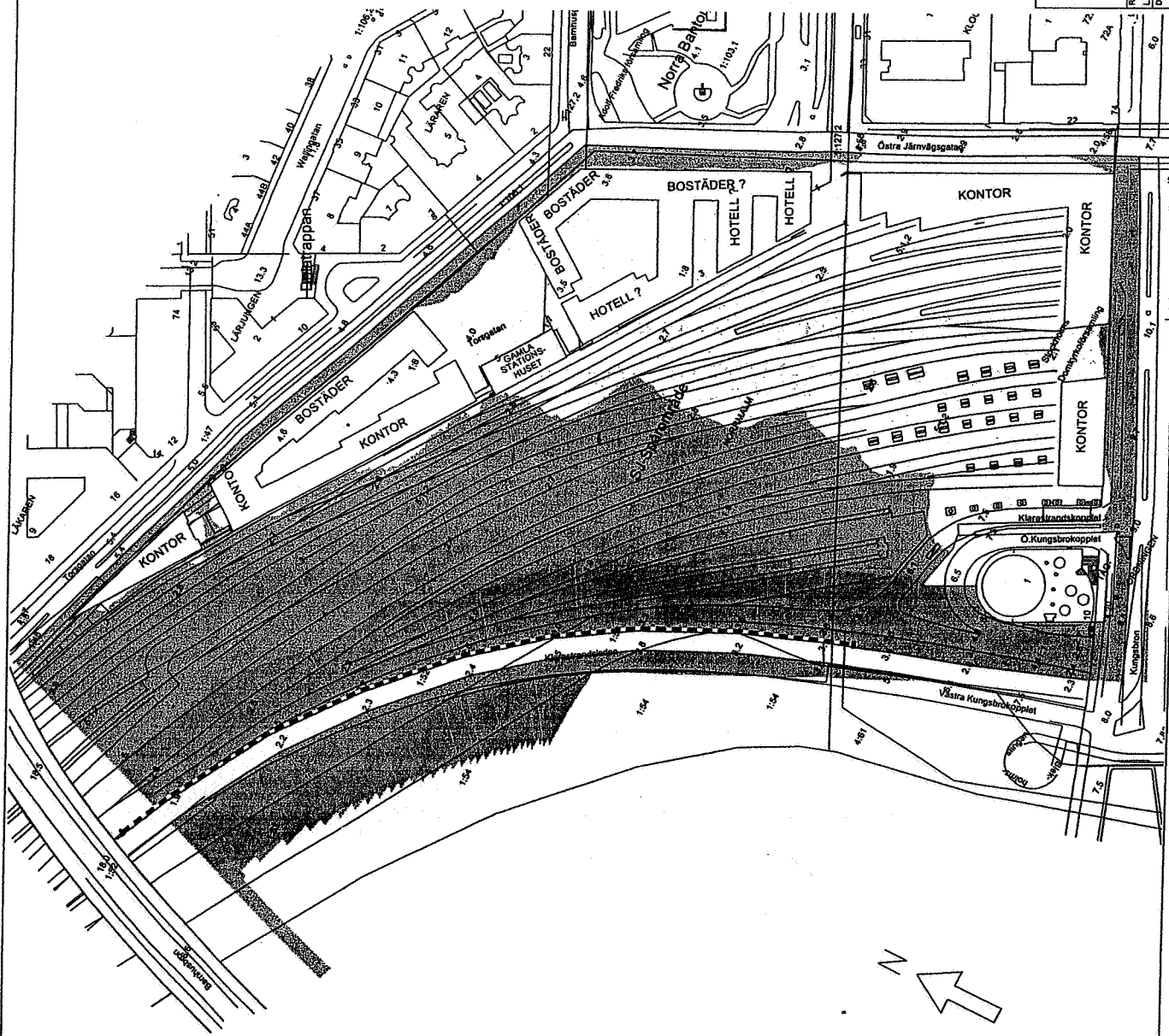
FÖRKLARINGAR

VÄGTRAFIKBULLER, NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN REV 1996
 EKVALENT LJUDNIVÅ 20 m över mark

RESULTATFIL: TORG0003.EQ



--- KÖRIV FÖR SKÄRM VALL



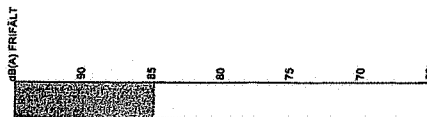
SCANDIACONSULT ARKITEKT Besöksadress: Box 4325 - 102 45 STOCKHOLM Tel: 08 710 50 71 fax 08 712 19 00		NORRA BANTORGET VÄGTRAFIKBULLER ENLIGT PLANFÖRSLAG 20 m öm EKVALENT LJUDNIVÅ	
RITAD AV LE	GRANSKAD LE	UPPDRAGSNUMMER 105400-066	RITNINGSNUMMER 3v.eq
DATUM 2000-11-06		SKALA 1:2 500 REG	

RITNING: 1s.mx

FÖRKLARINGAR

JÄRNVÄGSBULLER ENLIGT NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN
MAXIMAL LJUDNIVÅ 1.5 m över mark

RESULTATFIL: SPARS004.MX



SCANDIA CONSULT
AKUSTIK

Kungälv 7 - Box 4033 - 102 65 STOCKHOLM
Tel: 08 415 90 00 - Fax: 08 702 19 06

GRANSKAD

LE

UTPÄRINGSNUMMER
155400-006

RITNINGSDATUM
2005-11-06

REG

NORRA BANTORGET

TÄGTRAFIKULLER
ENLIGT PLANFÖRSLAG

1.5 mån

MAXIMAL LJUDNIVÅ

UTPÄRINGSNUMMER
155400-006

RITNINGSDATUM
2005-11-06

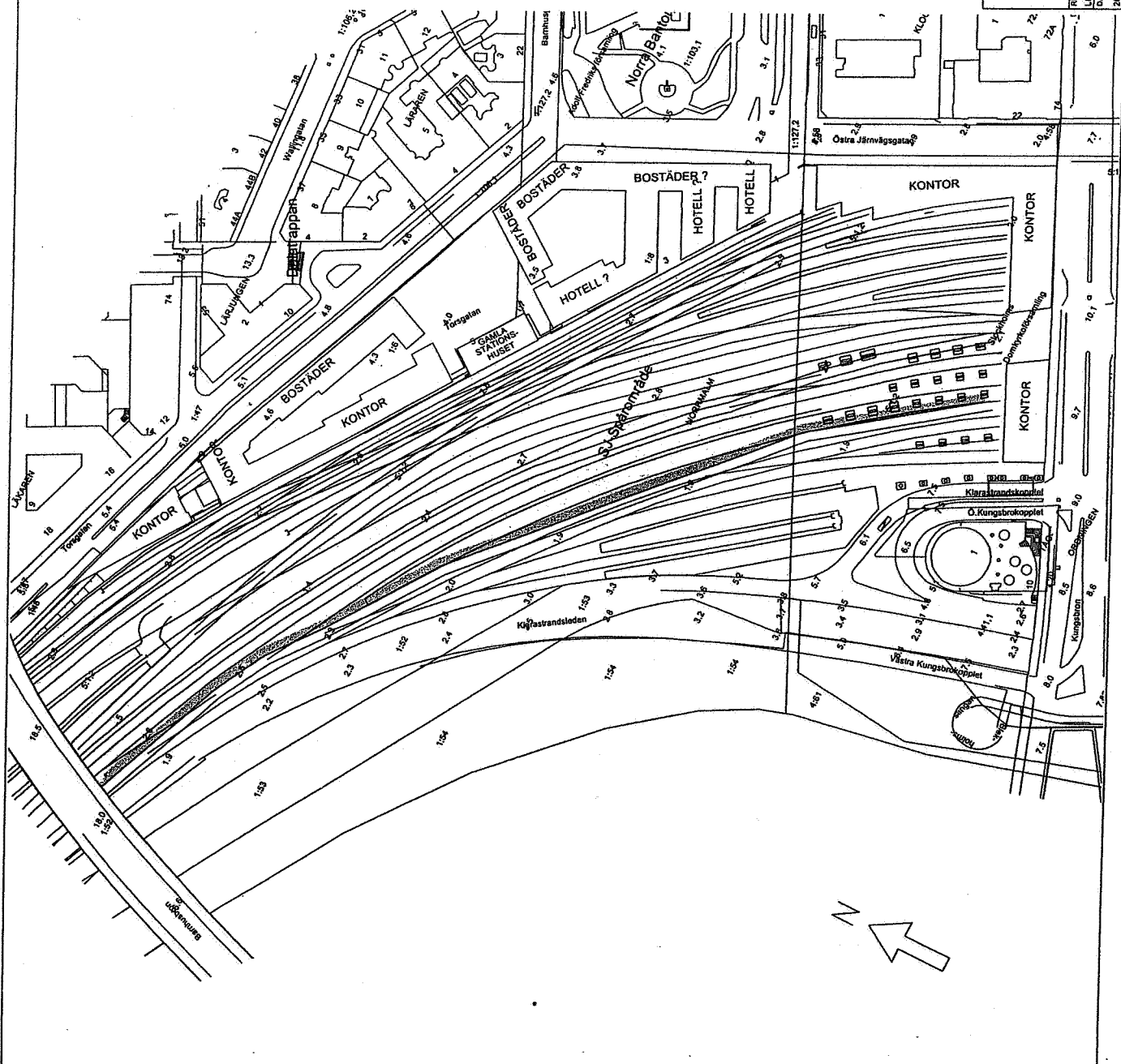
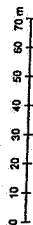
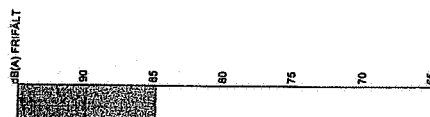
REG

O:\15AKUSTIK\155400\BANTORGET\1s.mx ps 001107 14:23:05

FÖRKLARINGAR

JÄRNVÄGSBULLER ENLIGT NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN
MAXIMAL LJUDNIVÅ 10 m över mark

RESULTATFIL SPARS005.AXX



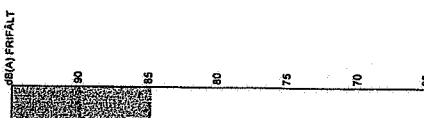
SCANDIA CONSULT
AKUSTIK
Bergsgatan 7, Box 4205 - 102 65 STOCKHOLM
Tel: 08 612 03 10 / Fax: 08 612 10 96

NORRA BANTORGET
TÄTA TRAFIKBULLER
ENLIGT PLANFÖRSLAG
10 m öm
MAXIMAL LJUDNIVÅ

UPPDRAGSNUMMER 155400-056
RITNINGENUMMER 2s.mx
SKALA 1:2 500
REG

JÄRNVÄGSBULLER ENLIGT NORDISKA BERÄKNINGSMODELLEN

dB(A) FRIFÄLT

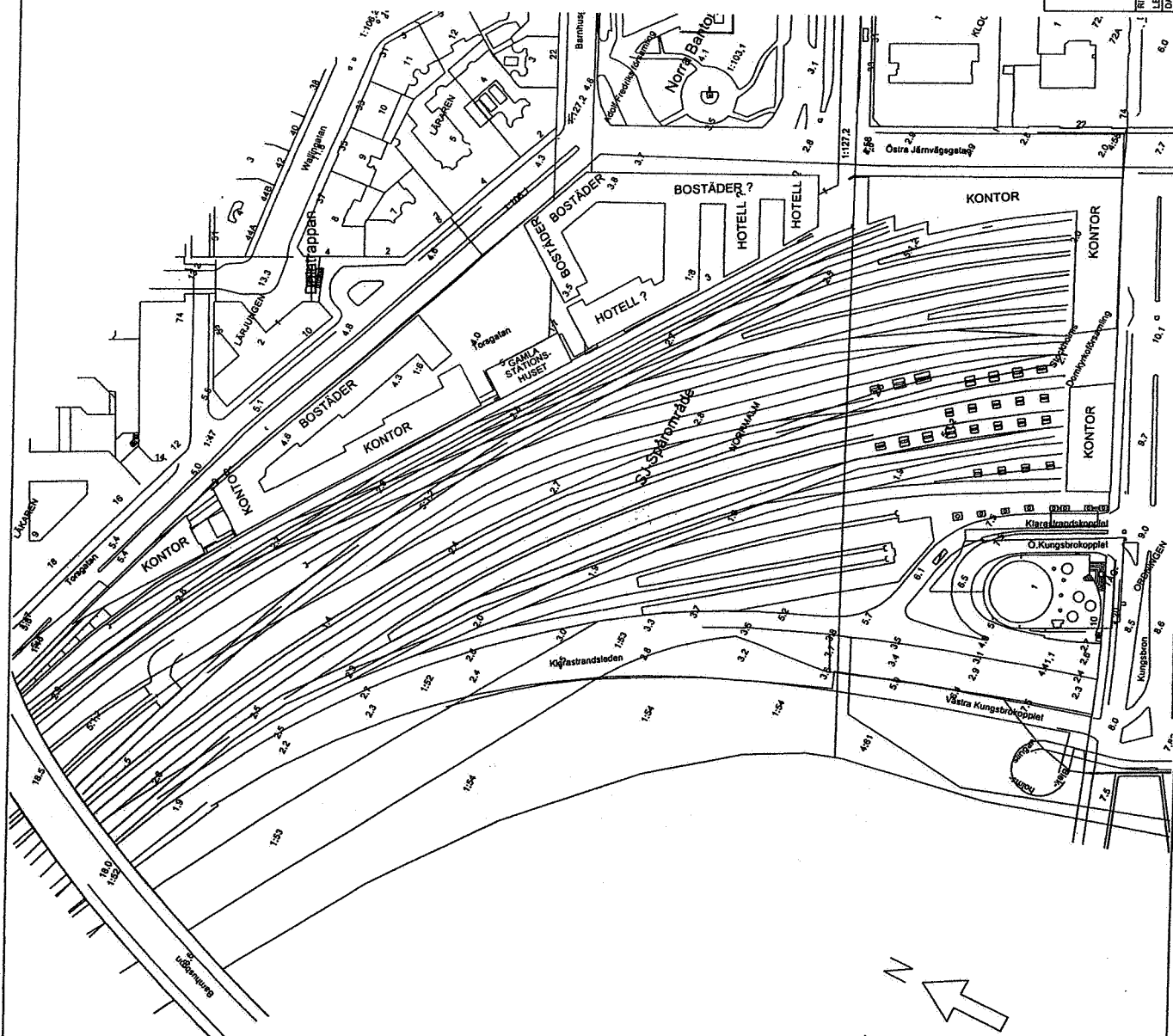


SCANDIACONSULT
AKUSTIK
Kegelgränd 7 · Box 4205 · 102 65 STOCKHOLM
Tel 08-615 60 00 · Fax 08-702 19 08

NORRA BANTORGET
TÅGTRAFIKBULLER
ENI LIGT DI ANSÄGGI A.C.

MAXIMAL LIQUORIN

SKALA





STADSBYGGNADS KONTORET

Innerstadsavdelningen

PLANBESKRIVNING

2004-08-25

Dp 1999-08281-54A

Detaljplan för
Område vid Norra Bantorget
i stadsdelen Norrmalm
i Stockholm
Dp 1999-08281-54A

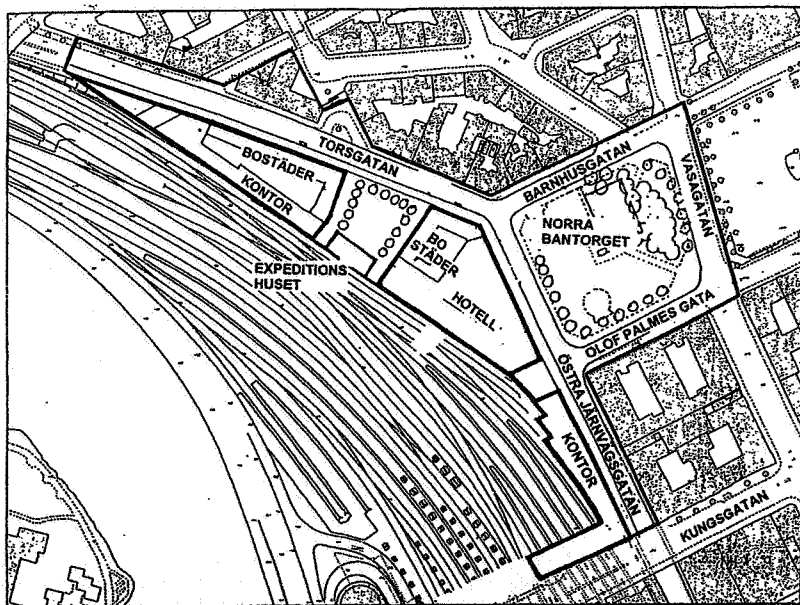
PLANHANDLINGAR

Planens handlingar utgörs av plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE

Planförslaget är ett led i en omvandling av området intill bangården med nya bebyggelsekvarter, som går att förena med en eventuell framtida överdäckning av bangårdsområdet. Planens syfte är att konstituera byggrätter för bostäder, kontor och hotell med tillhörande garage mm.

PLANOMRÅDETS OMFATTNING, LÄGE OCH INNEHÅLL



NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

Gällande plan

Gällande plan för de områden som berörs av planförslaget är:

L-241 med allmän platsmark,

Pl. 1647A med gatumark och mark för trafikändamål,

Pl.2486, Pl. 2504A, Pl. 2472B, Pl. 2473A, Pl. 8031 med gatumark,

Pl.8265 med gatumark och specialområde för järnvägstrafik och

Pl. 4295 med byggrätt, utan ändamålsbeteckning, i kv. Lärjungen

Byggnader

Inom området finnis följande byggnader:

- Kv. Lärjungen 2, en kontorsfastighet uppförd 1955-1958.
- anläggningar för försäljning av fordonsbränsle
- det av Adolf Wilhelm Edelsvård ritade Expeditionshuset, som är byggnadsminne,
- en f.d. busstation, ritad av arkitekten Holger Blom. Byggnaden är av Stadsmuseiförvaltningen bedömd som särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt,
- en panncentral, som av Stadsmuseiförvaltningen bedömts vara av positiv betydelse för stadsbilden och/ eller ha visst kulturhistoriskt värde.

Gator och trafik

Inom planområdet ligger Torsgatan, Barnhusgatan, Vasagatan, Olof Palmes Gata, Östra järnvägs-gatan och Kungsgatan, som samtliga är delar av stadens huvudgatusystem. Inom området finns även ytor som används för parkering av bilar och turistbussar.

Park

En del av planområdet utgörs av Norra Bantorget's park som innehåller politiska monument och stora träd. Parkområdet är betecknat som allmän platsmark.

PLANEN

Användning

Mark som i tidigare plan är gata och allmän plats läggs ut som park, gata och kvartersmark. Specialområde för järnvägstrafik övergår till att bli kvartersmark för centrumändamål.

Planen innehåller ett nytt kvarter längs bangården. Kvarteret består av fyra delar med olika innehåll.

- Den västra delen, belägen vid Torsgatan innehåller bostäder mot gatan och kontor mot bangården. Gatuvåningen är avsedd för handel.
- På den del som ligger framför Expeditionshuset bildas en plats avsedd för angöring till entréer och som förplats till omgivande byggnader. Under mark finns byggrätt för tekniska anläggningar. Expeditionshuset får användas för ändamål som är förenliga med byggnadens kulturvärden. Byggnaden skyddas av Kulturminneslagen.
- Den del av kvarteret som ligger delvis vid Torsgatan och delvis vid Norra Bantorget innehåller bostäder mot gatan och mot ovannämnda förplats samt upptas i övrigt av ett hotell. Beteckningen är centrumändamål vilkens innebörd förklaras nedan. Byggnadernas gatuvåning är avsedd för handel eller servicefunktioner som hör till hotellverksamheten.
- Den del av kvarteret som ligger vid Östra järnvägs-gatan och Kungsgatan är avsedd för centrumändamål. Delar av detta område har en beteckning "t" för att säkerställa erforderliga utrymmen för såväl järnvägstrafiken som förbindelser mellan spårområdet och Kungsgatsviadukten.

I ändamålet centrum ingår kontor, hotell och lokaler för service av olika slag. Gatuvåningen är avsedd för lokaler med verksamheter som vänder sig mot allmänheten.

Projektet innehåller ca 41 700 kvm BTA kontor, ca 12 000 kvm BTA bostäder och ett hotell med ca 450 rum samt konferensutrymmen. Kontorsytan fördelar sig på 17500 kvm i den västra kvartersdelen och 24 200 i den östra. Större delen av det nya kvarteret och en del av Östra Järnväggsgatan kan underbyggas med garage. Planen är utformad så att särskilda fastigheter ska kunna bildas av garage under byggnadskvarter och gata.

Planen innehåller i övrigt gator och Norra Bantorget park. I parken finns byggrätt avsedd för en serveringsbyggnad.

Kontorsbyggnaden i kv. Lärjungen får byggrätt för tillbyggnad och förses med bestämmelse för användningen kontor och med handel i den gatuvåning som ligger mot Torsgatan.

Utformning av byggnader

Byggnadshöjd

Byggnadshöjden (skärningslinjen mellan tak och fasad) är 22-24 meter över intilliggande gator och över ett däck som i framtiden kan komma att byggas över bangårdsområdet på en höjd av ca 7 meter över detta. Det norra kvarterets spets och byggnaden vid Östra järnväggsgatan har byggnadshöjder som är 22- 25 meter över gatan. Den del av hotellet som ligger mot Norra Bantorget har höjden 34 meter över gatan. Utöver de i planen höjdangivna byggnadsvolymer får frontespiser, takkupor och burspråk anordnas enligt bilagda illustrationer.

Byggnaden i kv. Lärjungen får ny byggrätt för tillbyggnad mot Wallingatan och Kammakargatan och för utökning av takvåningen. Den nuvarande indragna takvåningar kan utvidgas och över denna ges byggrätt för en teknikvåning.

Arkitektonisk utformning

De nya kvarteren ska med arkitektoniska medel delas in så att de får en skala, variationsrikedom och vertikal karaktär, som passar till de äldre vasastadskvarteren respektive till läget vid det stora stadsrummet vid Norra Bantorget. Fasaderna ska mot gatorna och platsen vid Expeditions huset delas in så att trapphusblocken får olika identitet. Bottenvåningen mot gator och torg ska utformas som en tydlig sockelvåning med lokaler. Fasadmaterialen ska i de nya kvarteren i huvudsak vara puts eller natursten. Taken ska vara plåtklädda.

Byggnadsteknik med hänsyn till buller, farliga transporter mm

Bebyggelsen kommer att utsättas för buller från trafiken på intilliggande gator och järnvägsområde. Byggnadernas fasader och planorganisation ska ordnas så att normenliga bullerklimat inomhus ernås i bostäder, kontor, hotell och lokaler. De byggnader som ligger mot bangården måste utformas med hänsyn till skador som kan uppkomma av olyckor med farligt gods eller urspårande tåg. Byggnaderna mot bangården ska utformas med hänsyn till att bangården kan komma att däckas över.

Ledningsområden

Planen innehåller u-områden till skydd för underjordiska ledningar och byggrätt för tekniska anläggningar under mark.

Angöring, parkering och varuförsörjning

Alla entréer kan angöras från intilliggande gator eller entréplats på kvartersmark. Varuförsörjning kan ordnas från gator och entréplats men även via garagevåningar. Den nya bebyggelsen har garage i källarvåningen. Byggrätt finns för garage under ett avsnitt av Östra Järnväggsgatan och bangården. Den norra kvartersdelen innehåller 170 bilplatser i garage och det södra 295. Kvartersdelen med hotell och bostäder kan inrymma ca 135 platser. Den sammanlagda mängden parkeringsplatser är minst 600.

Tillgänglighet

Entréer förläggs så att de kan nås med bil. Parkeringsplats för handikappad kan ordnas i anslutning, på mark eller i garage. För tillgänglighet inom fastigheterna svarar respektive fastighetsägare.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden för detaljplanen slutar 5 år efter att planen vunnit laga kraft.

MILJÖKONSEKVENSER

Stadsmiljö

Trafikytor omvandlas till bebyggelsekvarter och park. Norra Bantorgets park utökas genom omvandling av asfalterade parkerings- och körytor. Torsgatan, Östra Järnväggsgatan och Norra Bantorget, som nu är öppna mot bangården, blir slutna gaturum och parkrum. Den nya bebyggelsen innehåller aktiviteter av olika slag som ger ett rikare stadsliv. Den tillfälliga och skräpiga miljö som kantar bangården ersätts med ordnad stadsbebyggelse.

Miljö av teknisk natur

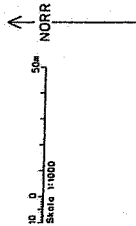
Miljökonsekvensbeskrivning utförd av Sweco VBB Viak (nr 1150441-000) visar att närheten till bangårdsområdet ställer speciella krav på byggnadernas utformning ur risksynpunkt. Uppförande av byggnader på det korta avstånd, som planen föreskriver mellan byggnader och kontaktledning, förutsätter dispens från Elsäkerhetsverket. Åtgärder behöver vidtagas för reduktion av bangårdens magnetfält. Omfattande spontarbeten är nödvändiga för att inte sänka grundvattennivån i området. Planområdet innehåller förorenad mark som måste saneras. Riktvärden för buller och vibrationer kan klaras och gränsvärden för kvävedioxid underskridas. Planförslaget innehåller bestämmelser om skydd mot buller och om åtgärder för att minska effekterna i den nya bebyggelsen av olyckor på bangården. En av LFV utförd beräkning av spridning av partiklar, PM10, (Rapport SFV 2004:11) visar att den föreslagna bebyggelsen inte leder till konflikt med gällande miljökvalitetsnormer.

Övrigt

Frågor om energi, VA mm behandlas i genomförandebeskrivningen

Illustrationer

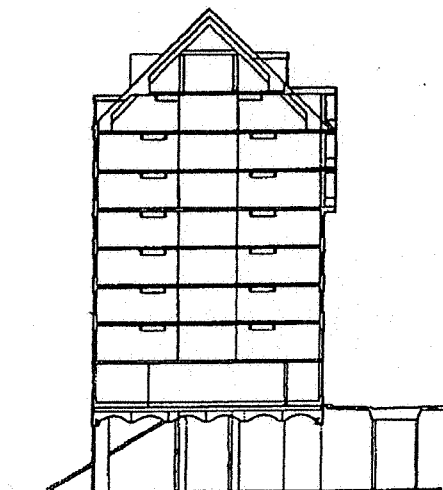
Till detaljplanen hörande illustrationer över byggnadsutformning redovisas i bilaga.



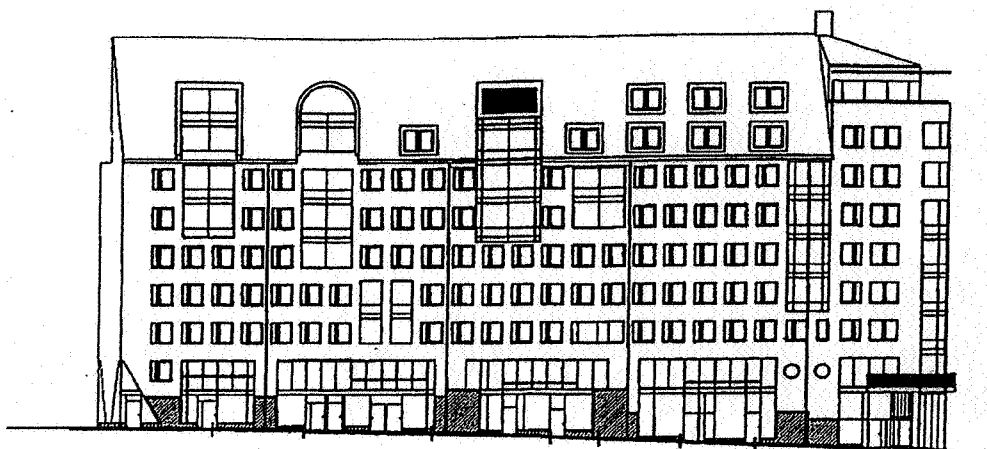
----- Illustrationslinje
Illustration Illustrationslexikon Illustrationslexikon
Illustrationslexikon Illustrationslexikon Illustrationslexikon

Planområdet ligger till viss del inom förmläning 103 där lämlingor
 iron medelt och 1600-tal kan förväntas. Omfattar arbetsfretaget
 ingrepp i mark eller vatten ska särskilt tillstånd sökas hos
 länsstyrelsen enligt 2 kap. 12 paragrafen kulturmiljölagen.

Planen är upprättad enligt Plan- och Bygglagen (1987).



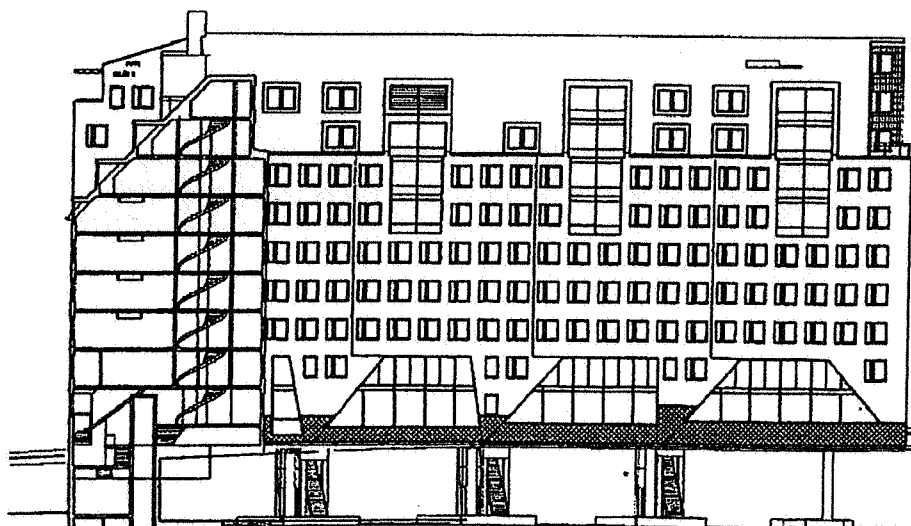
SEKTION GENOM HUS C



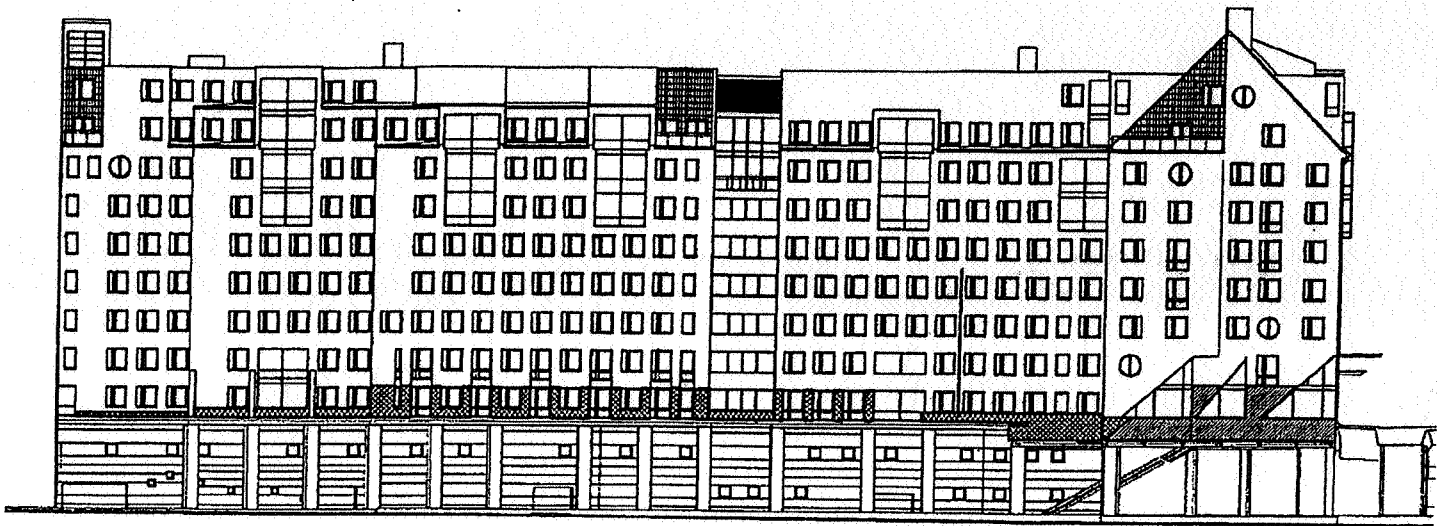
FASAD MOT KUNGSBRON



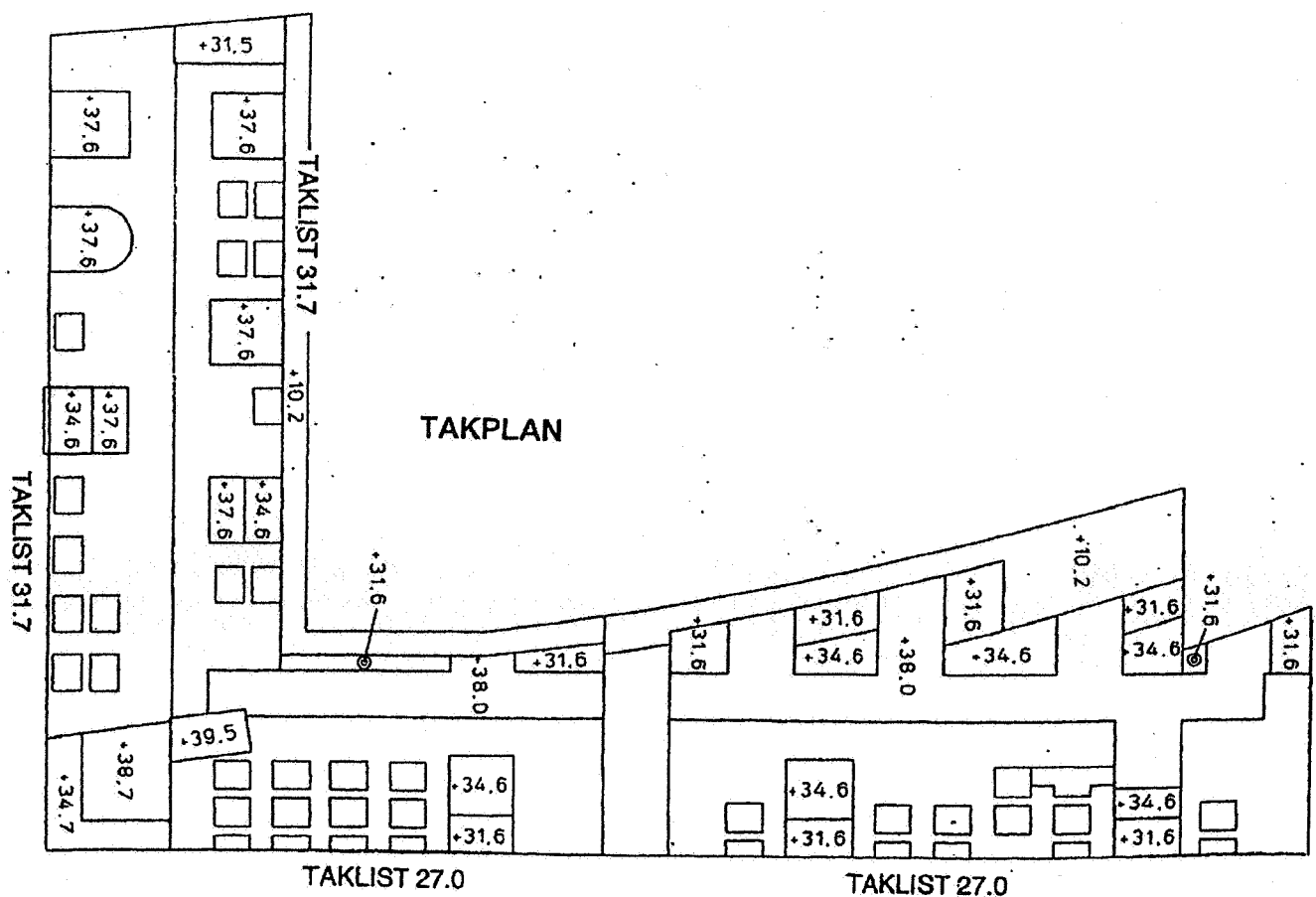
FASAD MOT ÖSTRA JÄRNVÄGSGATAN



SEKTION GENOM HUS B / FASAD MOT NORR



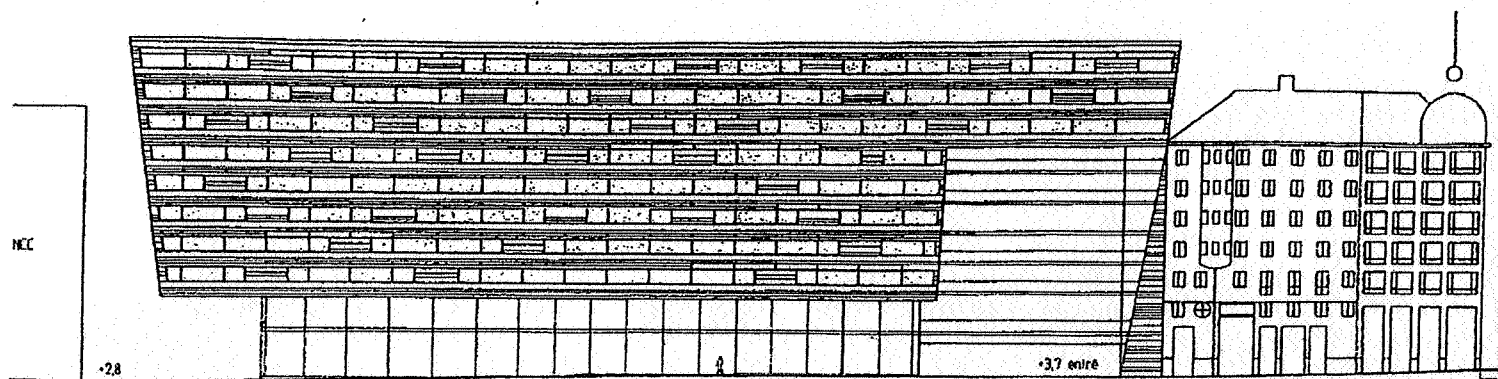
FASAD MOT ARLANDABANAN



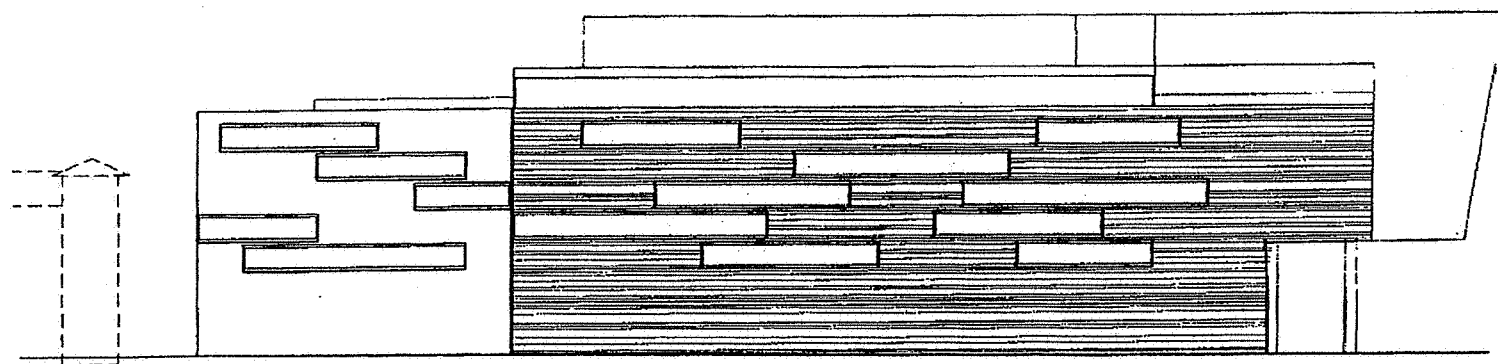
NCC 



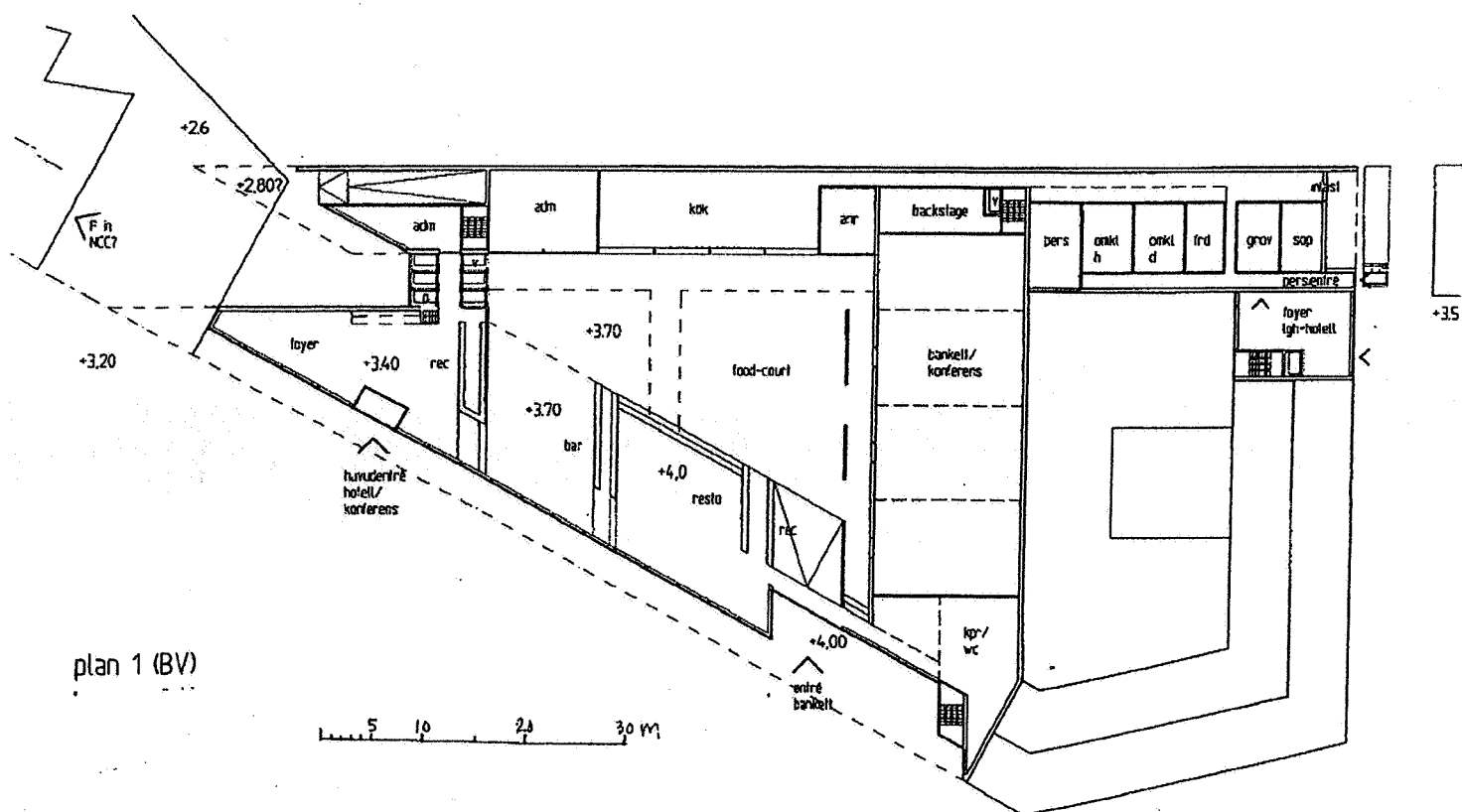
ARKEN
arkitekter ab



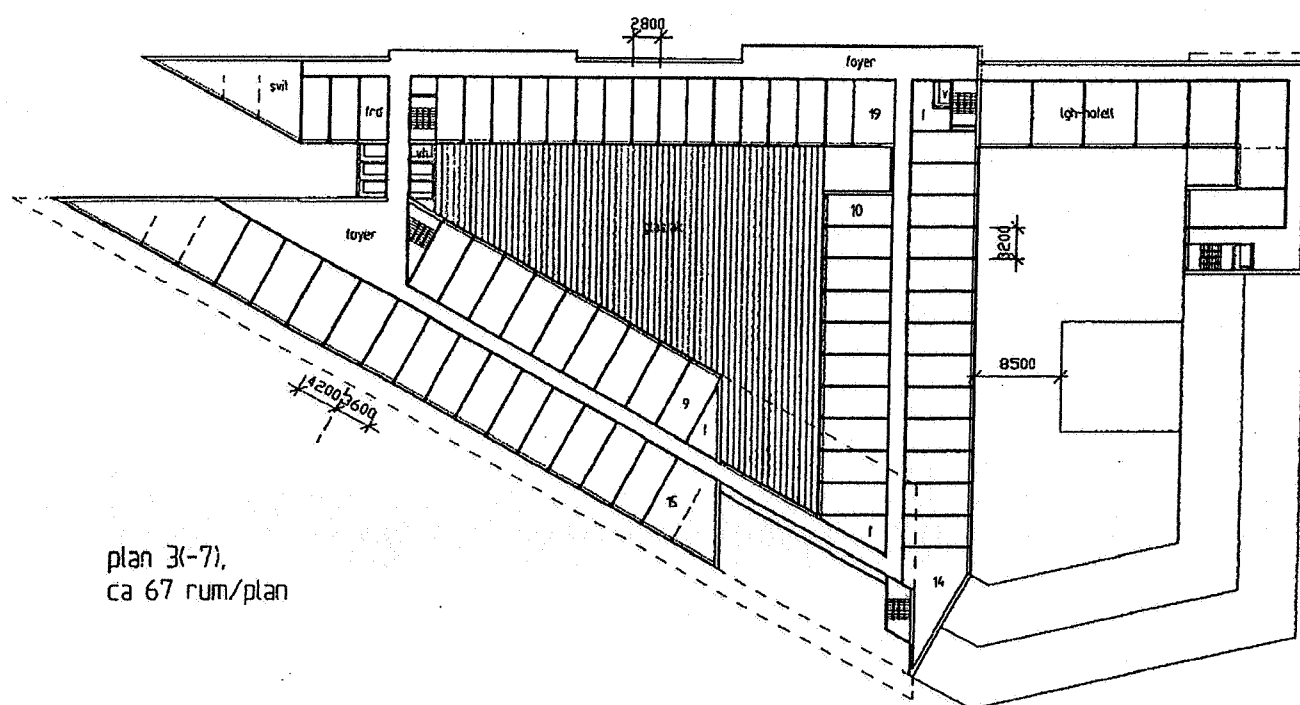
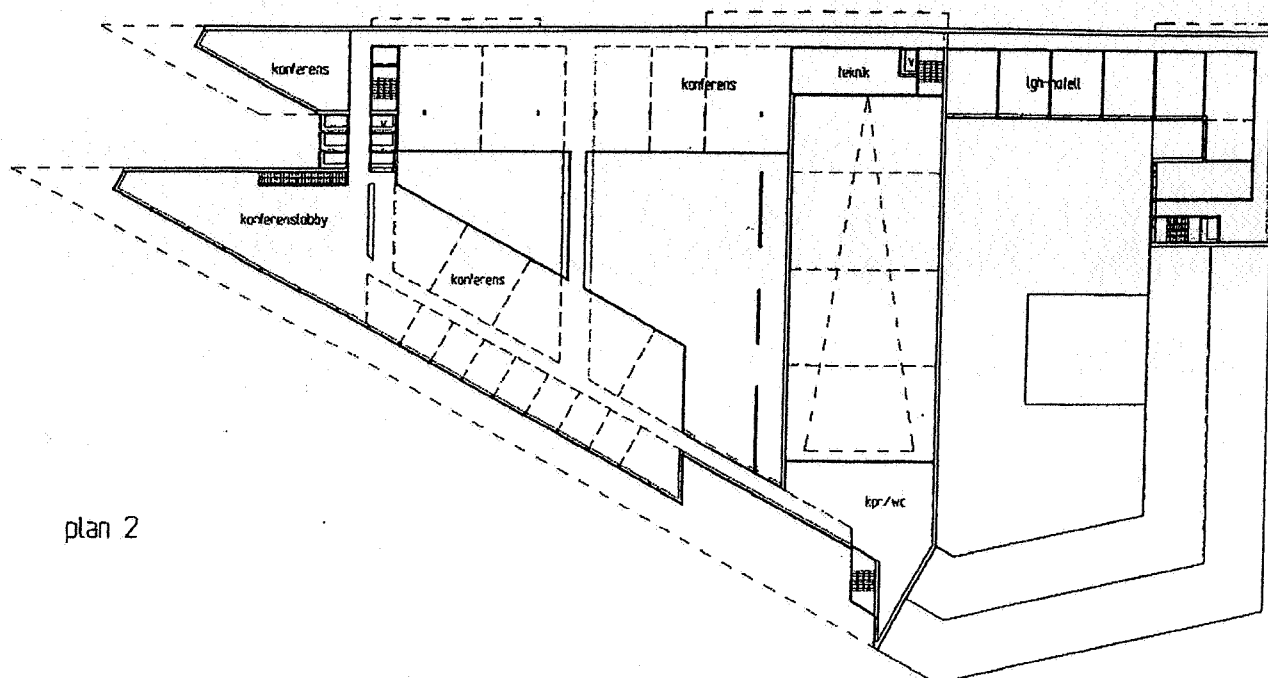
fasad mot Norra Bantorget,
indrag plan 1+2



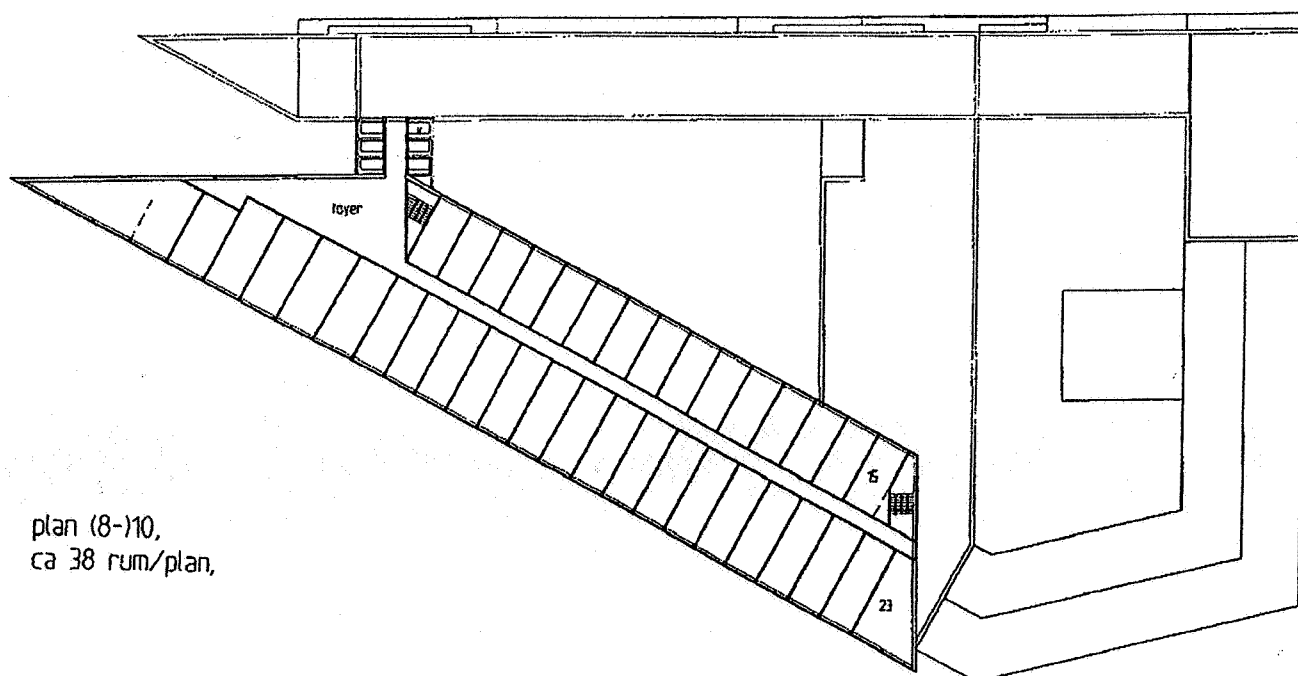
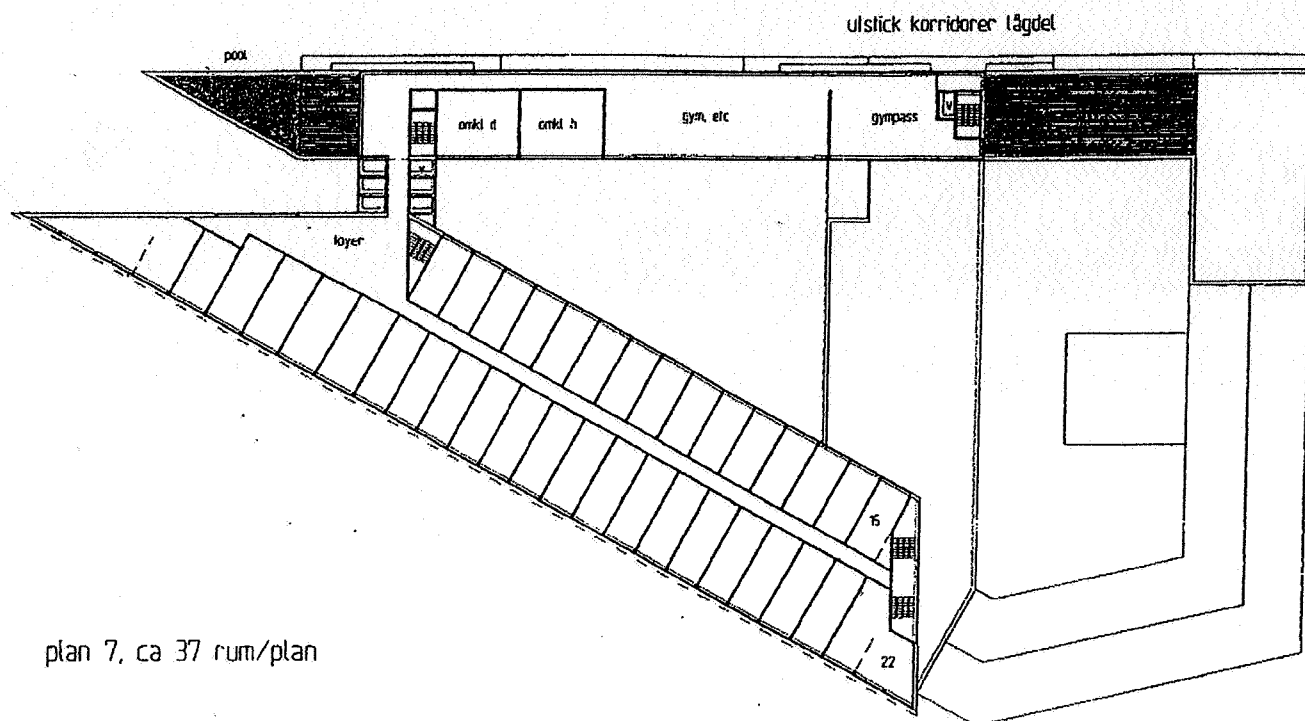
fasad mot bangården



plan 1 (BV)



Wingårdh Arkitektkontor AB

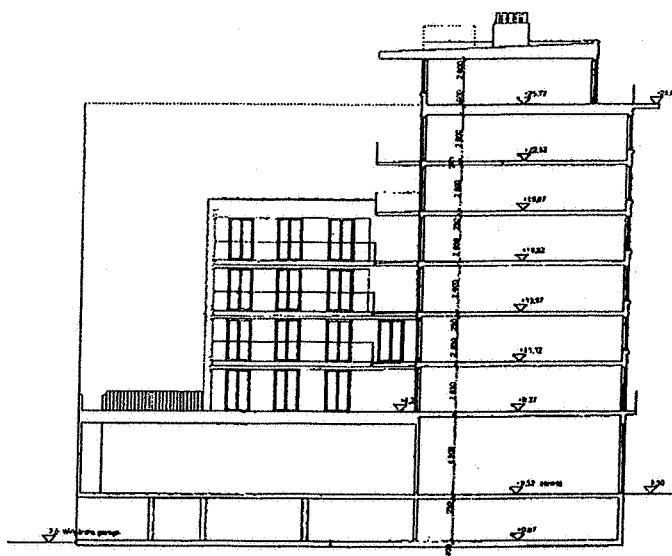




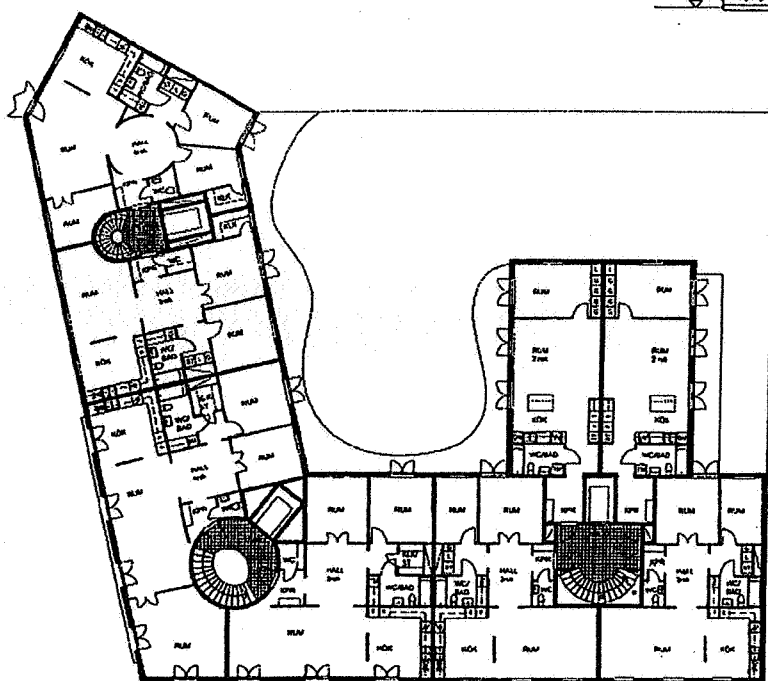
Fasad mot Torsgatan



Fasad mot torg



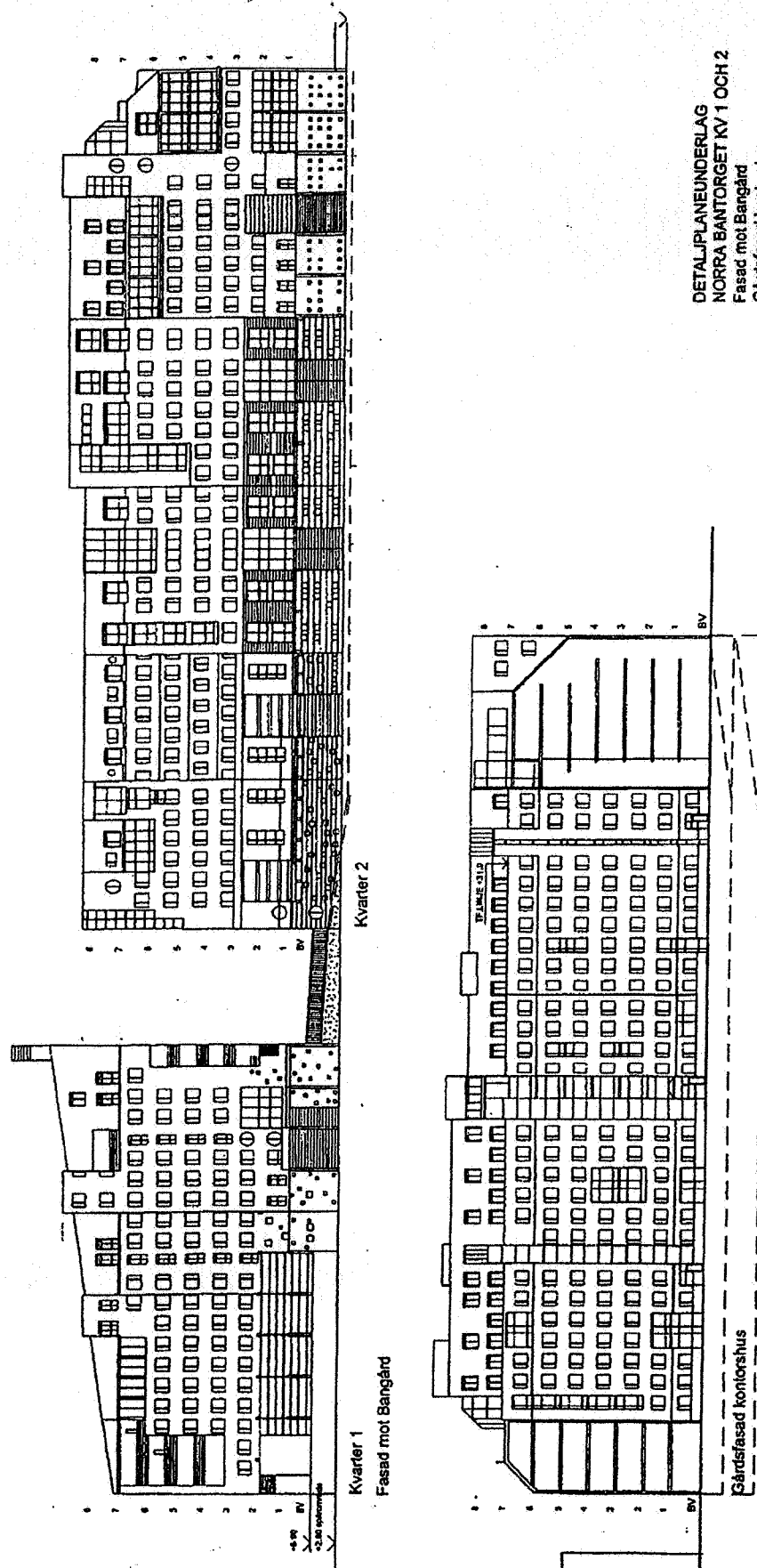
C-C



BOSTADSHUS VID TORSGATAN

FB
FAMILJE
BOSTÄDER

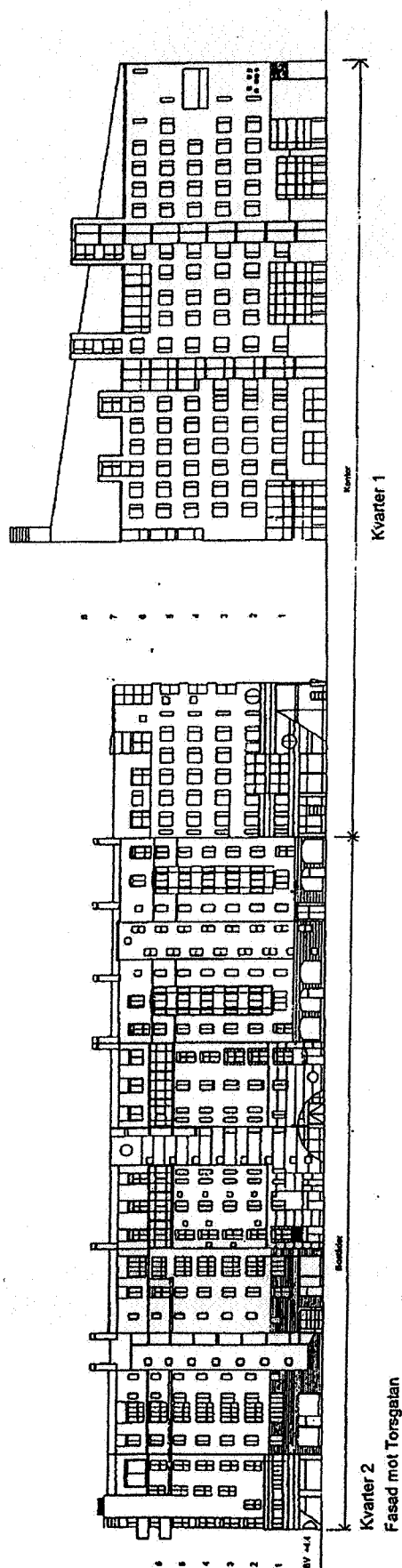
brunnberg&forshed
FAMILJE BOSTÄDER



DETALJPLANEUNDERLAG
NORRA BANTORGET KV 1 OCH 2
Fasad mot Bangård
Gårdsfasad kontorshus
A.203
2003-10-01



SKANSKA

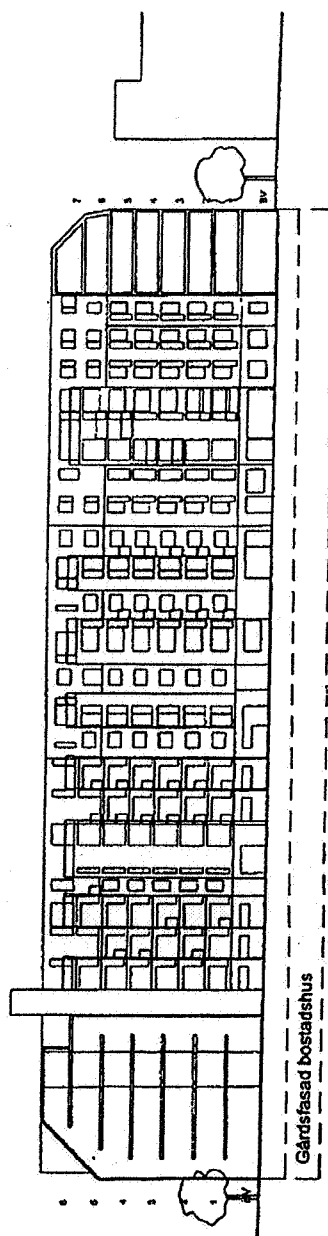


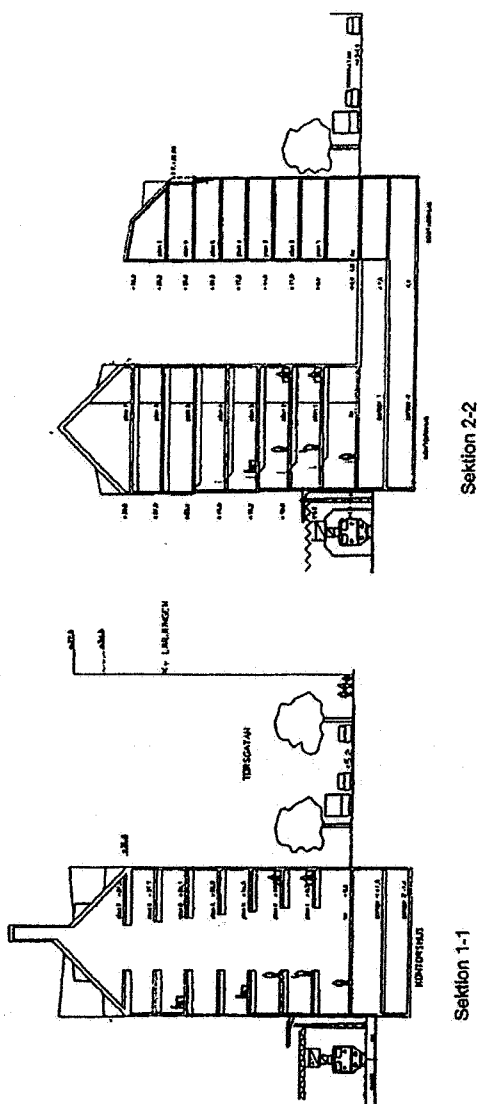
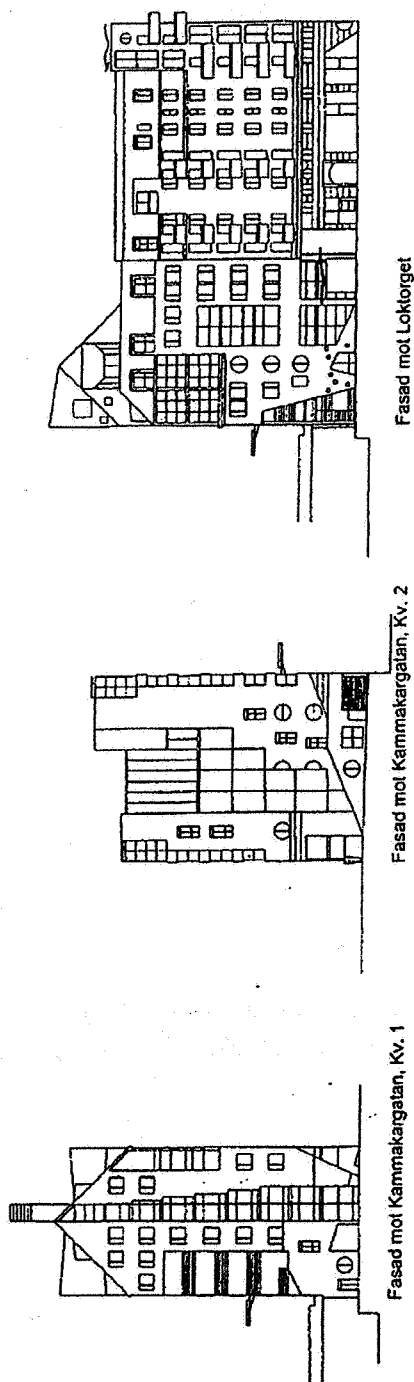
DETALJPLANEUNDERLAG
NORRA BANTORGET KV 1 OCH 2
Fasad mot Torsgatan
Gårdsfasad bostadshus
A:202

2003-10-01



SKANSKA



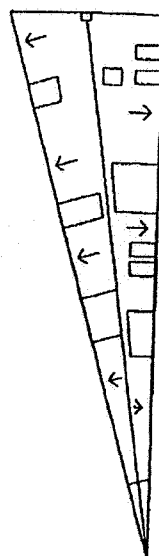
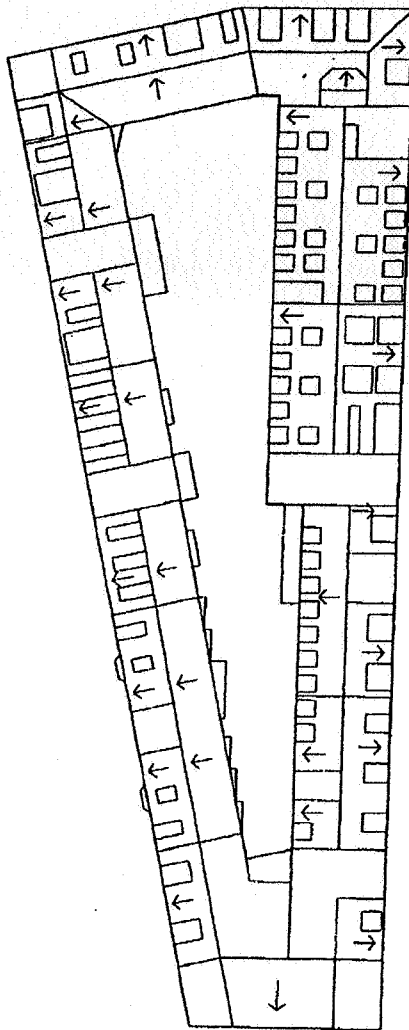


DATALJPLANEUNDERLAG
NORRA BANTORGET KV 1 OCH 2
Fasad mot Kammakargatan, Kv 1 och 2
Fasad mot Loktorget
Sektion 1-1 och 2-2
A:201
2003-10-01



SKANSKA





TAKPLAN

BOSTÄDER OCH KONTOR MELLAN TORSGATAN OCH BANGÅRDEN



**LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN**

Juridiska enheten
Fredrik Denecke
08-785 50 16

BESLUT

Datum
22.4.2005

Beteckning
4031-05-19737

1 (4)

Stockholms kommunfullmäktige
Stadshuset
105 35 STOCKHOLM

**Överklagande avseende detaljplan för område vid Norra
Bantorget, Stockholms kommun**

BESLUT

Länsstyrelsen avslår överklagandet.

Detta beslut får överklagas hos regeringen enligt bilaga.

BAKGRUND

Stockholms kommunfullmäktige antog den 21 februari 2005 detaljplan för område vid Norra Bantorget i stadsdelen Norrmalm.

Antagandebeslutet har överklagats av Peter Sundström, Klockan 1, som till stöd för sin talan har anfört i huvudsak följande. Den omfattande nybyggnationen längs Torsgatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Kungsgatan kommer att innebära en betydande ökning av trafiken i området. Gator som redan idag är kännetecknade av stillastående trafik under rusningstid kommer att belastas ytterligare, vilket kommer att få stora miljökonsekvenser för området vad gäller både buller och luftmiljön. Miljökonsekvenserna måste utredas och förslaget måste ändras och kompletteras med en lösning för trafiken. Planen innebär en taklifthöjd av 21 meter ovan gatunivå. Beroende på taklutningen kan byggnaderna dock vara flera våningar högre än vad som följer av taklifthöjden, något som i sin tur blir betydligt över kringliggande byggnaders höjd. Nya byggnader med högre höjd är de kringliggande byggnaderna kommer att kväva området och skapa mörka gaturum på samma sätt som situationen är idag på den södra delen av Östra Järnvägsgatan. Planen innebär att endast få bostäder byggs men att tiotusentals kvadratmeter kontor färdigställs. Detta trots att Stockholm lider brist på bostäder men överskott på kontor. I detaljplanen talas om olämplighet med bostäder intill järnvägen. Självklart kan dock bostäder utformas på sådant sätt att de kan byggas i anslutning till järnvägen. Planen att bygga kontor är olämplig. De nya monumentala byggnaderna kommer att innebära ytterligare förfölning av Stockholms city. Kulturhistoriska värden riskerar att gå förlorade. Planen bör ändras och villkor bör ställas för att de nya byggnaderna bättre skall harmoniera med den kringliggande bebyggelsen.



BESLUT

Datum
22.4.2005

Beteckning
4031-05-19737

MOTIVERING

Allmänt

Planområdet utgörs av ett långsmalt markområde, beläget närmast väster om Östra Järnväggsgatan, Norra Bantorget och Torsgatan, mellan Kungsbron och Kamakargatan. Mot Kungsbron och Östra Järnväggsgatan uppförs en byggnad för centrumändamål, avsedd för kontor. Mot Norra Bantorget uppförs en byggnad likaledes för centrumändamål men avsedd för hotell. Utefter Torsgatan slutligen uppförs bostäder mot gatan och kontor åt det motsatta hållet, alltså mot Centralstationens bangård. Detaljplanen innehåller ca 41 700 kvm bruttoarea för kontor, ca 12 000 kvm bruttoarea för bostäder och 450 hotellrum.

Bostäder och andra ändamål

Endast en mindre del av planområdet är avsatt för bostäder. Kommunen har bl a bedömt att bostäder ur buller- och risksynpunkt inte bör förläggas närmast bangårdsområdet och att ett centralt beläget hotell behövs utöver de hotell som redan finns i innerstaden. Länsstyrelsen har ingen erinran mot fördelningen av byggrätterna mellan olika ändamål inom planområdet.

Olägenheter för närboende

Fastigheten Klockan 1 är i stadsplan för del av kv Klockan, fastställd den 24 april 1987, avsatt som byggnadskvarter för kommersiellt ändamål med en högsta taklifthöjd för byggnad inom kvarteret av +26,8 m över nollplanet. För den planerade bebyggelsen närmast Klockan 1, väster om Östra Järnväggsgatan, är den högsta byggnadshöjden i meter över nollplanet till största delen bestämd till +27,0 m, varvid avsikten dock är att ovanför denna höjd ytterligare två våningar skall inrymmas under taknock. Från Klockan 1 råder för närvarande fri utsikt västerut över bangårdsområdet. Denna utsikt kommer dock inte att finnas kvar utan kommer att ersättas av utsikt mot närbelägen fasad när den planerade bebyggelsen väster om Östra Järnväggsgatan har färdigställts. Den sålunda förändrade utsikten från Klockan 1 kommer att utgöra en olägenhet för klaganden, men denna olägenhet bör inte bli större än att den kan godtas i den innerstadsmiljö som Klockan 1 utgör en del av.

Stadsbilden

Bebyggelsen i planområdet kommer att förändra stadsbilden väster om Norra Bantorget. Enligt planbeskrivningen skall de nya kvarteren med arkitektoniska medel delas in så att de får en skala, en variationsrikedom och en vertikal karaktär som passar till de äldre vasastadskvarteren och till läget vid det stora stadsrummet



vid Norra Bantorget. Vidare skall enligt planbestämmelse nya byggnader i huvudsak utformas i enlighet med illustrationer till planbeskrivningen, i vilka gestaltungsfrågorna studerats. Länsstyrelsen har ingen erinran mot de riktlinjer för utformningen av bebyggelsen vilka ingår i planbeskrivningen och i planbestämmelserna. Ur stadsbildssynpunkt får detaljplanen alltså anses vara utformad på ett tillfredsställande sätt.

Trafikbuller

Riksdagen har i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 behandlat riktvärden för buller från trafik. När det gäller nya bostäder anges att dessa inte bör planeras så att högre ekvivalentvärden förekommer än 30 dB(A) inomhus och 55 dB(A) utomhus eller att högre maximalvärden förekommer än 45 dB(A) inomhus nattetid och 70 dB(A) på uteplats. I juni 1994 har riksdagen tagit ställning till "Handlingsplan mot buller", varvid riksdagen har uttalat att avsteg från gällande riktvärden kan accepteras i vissa fall, t ex i Stockholms centrala delar, men att större avsteg inte bör komma ifråga än att inomhusvärdena klaras och att utomhusvärdet 55 dB(A) uppfylls utanför hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Bullernivåerna från trafiken på Torsgatan, utmed vilken bostäder kommer att förläggas, uppgår till 66-70 dB(A). Dessa nivåer är höga. Emellertid innehåller planen en bestämmelse om att bostadsbyggnad skall utformas så att minst halva antalet av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dB(A), vilket åstadkoms genom att sådana boningsrum blir belägna med fasad som är vänd från gata. För sådana boningsrum bör ekvivalentnivån 55 dB(A) kunna underskridas.

Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormen för luftföroreningar avseende dygnsmedelvärde (vilket är det normvärde som är svårast att klara), är för kvävedioxid 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgram/kubikmeter) och för inandningsbara partiklar, PM10, 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halterna av kvävedioxid inom planområdet beräknas med planförslaget genomfört uppgå till ca 45-47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket understiger normen. Halterna av PM10 på Östra Järnvägs-gatan beräknas efter plangenomförandet uppgå till ca 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket likaledes understiger normen. Denna norm beräknas också kunna klaras i gatunivån på Torsgatan samt vid Norra Bantorget. Utfallet av beräkningarna av luftföroreningarna vad avser kvävedioxid och PM10 får alltså anses vara tillfredsställande.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser länsstyrelsen att det som klaganden har anfört till stöd för sin talan inte utgör skäl att upphäva det överklagade antagandebeslutet.



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

4 (4)

BESLUT

Datum
22.4.2005

Beteckning
4031-05-19737

I den slutliga handläggningen av ärendet har, förutom undertecknade, deltagit
byrådirektören Claes Halling.


Bo G Carlsson


Fredrik Denecke

KOPIA

Stockholms stadsbyggnadskontor (1999-08281-54)
Peter Sundström, Kungsgatan 74, 2 tr, 111 22 STOCKHOLM

Länsstyrelsen
Box 22067
104 22 Stockholm
in@ab.lst.se

Ab 7

REGERINGSKANSLIET	
Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet	
Ink.	2005-06-02
M 2005/3500/F/P	

INKOM	
LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN	
Juridiska enheten	
	2005-06-01
4031-05-33098	

INKOM	
LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN	
Juridiska enheten	
	2005-06-31

Beträffande Länsstyrelsens beslut, 4031-05-19737.


Undertecknad yrkar att rubricerat beslut i första hand återförvisas till Länsstyrelsen för ny prövning och i andra hand att Regeringen ändrar Länsstyrelsens beslut och underkänner den av Stockholm kommunfullmäktige antagna planen.

Länsstyrelsen anger i sin allmänna motivering att den antagna detaljplanen innehåller kontor, bostäder samt hotell. Länsstyrelsen har uppenbarligen granskat det framlagda *förslaget* till ny plan inte den av kommunfullmäktige *beslutade* planen. Förslaget förändrades så att den föreslagna sammanhängande bebyggelsen längs med Torsgatan istället kommer ha ett ca 100 meter stort tomrum vid Norra Bantorget, där hotell var föreslaget. Regeringen bör därför i första hand återförvisa ärendet till Länsstyrelsen för ny prövning.

I andra hand bör Regeringen ändra Länsstyrelsens beslut av nedanstående skäl:

- Den omfattande nybyggnationen längs Torsgatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgränd och Kungsgatan kommer att innebära en betydande ökning av trafiken i området. Gator som redan idag är kännetecknade av stillastående trafik under rusningstid kommer belastas ytterligare, vilket kommer få stora miljökonsekvenser för området, både vad gäller buller och luftmiljön. Miljökonsekvensen måste utredas och förslaget måste ändras och kompletteras med en lösning för trafiken.
- Stadsbyggnadskontoret har i sitt förslag dribblat med frågan om byggnadernas höjd. Stadsbyggnadskontorets förslag innebär en *taklistshöjd* 21 meter ovan gatunivå. Byggnaderna kommer enligt förslaget, beroende på lutningen på taken, att kunna vara flera våningar högre än denna höjd, vilket är betydligt över kringliggande byggnaders höjd. Nya byggnader med högre höjd än de kringliggande byggnaderna kommer kväva området och skapa mörka gaturum på samma sätt som situationen är idag på den södra delen av Östra Järnvägsgränd.
- Planen innebär endast att ett fåtal bostäder men tiotusentals kvadratmeter kontor byggs. Detta trots att Stockholm lider brist på bostäder men överkott på kontor. I förslaget talas om olämplighet med bostäder intill järnvägen. Självklart kan bostäder utformas på sådant sätt att de kan byggas i anslutning till järnvägen. Planen att bygga kontor är olämplig.
- De nya monumentala byggnaderna kommer att innebära ytterligare förfölning av Stockholms city. Kulturhistoriska värden riskerar att gå förlorade. Planen bör ändras och villkor bör ställas för att de nya byggnaderna bättre ska harmonisera med den kringliggande bebyggelsen.

Stockholm 2005-05-30


Peter Sundström
Kungsgatan 74, 2tr
111 22 Stockholm
Tel. 0709-371100

Miljö- och samhällsbyggnads-
departementet

103 33 Stockholm

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2005-10-03
Dnr:	311-1421/2005
Till:	RK, Jur. and.

aktin

Överklagande av länsstyrelsens beslut avseende detaljplan för område vid Norra Bantorget, Stockholms kommun (4031-05-19737)

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet har anmodat Boverket att avge yttrande i ärendet. Boverkets bedömning har främst koncentrerats kring frågan om trafikbuller.

Boverkets ställningstagande

Boverket anser att detaljplanen bör kunna fastställas när ljudnivåberäkningar redovisats (enligt önskemål som under planprocessen för övrigt även framförts av miljö- och hälsoskyddsnämnden), och att det av dessa beräkningar framgår att en godtagbar ljudmiljö kan uppnås i området.

Den antagna detaljplanen

Planområdet omfattar bl.a. Norra Bantorget med omgivande gator samt ett markområde mellan bangården och kvarteren nordöst om Torsgatan respektive Östra Järnväggsgatan. Enligt planbeskrivningen är planförslaget ett led i en omvandling av området intill bangården med nya bebyggelsekvarter, som går att förena med en framtida överdäckning av bangårdsområdet. Planens syfte är att konstituera byggrätter för bostäder, kontor och hotell med tillhörande garage m.m. Planen visar ett nytt kvartersområde längs bangården. Området består av fyra delar med olika innehåll:

- I västligaste delen bostäder mot Torsgatan och kontor mot bangården.
- Framför det befintliga Expeditionshuset (byggnadsminne) en plats avsedd för angöring till entréer och som förplats till omgivande nya byggnader.
- I centrala delen, väster om Norra Bantorget, hotell och bostäder. (När kommunfullmäktige antog detaljplanen undantogs den del som rör hotell. En plan för hotelldelen, med en utformning som är identisk med vad som redovisas i handlingarna i det nu aktuella ärendet, har enligt uppgift senare antagits och vunnit laga kraft).



- I sydöstra delen, väster om Östra Järnväggsgatan, kontor, lokaler för service m.m.

Projekten innehåller enligt planbeskrivningen ca 41 700 kvm bruttoarea kontor, ca 12 000 kvm bruttoarea bostäder och hotell med ca 450 hotellrum samt konferensutrymmen. Gatuvåningen avses utnyttjas för verksamheter (handel eller hotell) som vänder sig mot allmänheten. Större delen av området kan underbyggas med garage (sammanslagt ca 600 bilplatser).

Planförslagets miljökonsekvenser har studerats i olika utredningar under planarbetet, bl.a. i en preliminär miljökonsekvensbeskrivning från 2001.

Tidigare ställningstaganden

Planområdet ingår i ett utvecklingsområde, "Västra City-Barnhusviken", som redovisas i översiktsplan för Stockholm från 1999. Här anges att bostäder, arbetsplatser och kommersiella verksamheter ska integreras i området, och att spårområdena längs Barnhusviken i ett längre perspektiv kan överäckas och bebyggas med bl.a. bostäder.

Detaljplaneprocessen

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog i februari 2000 åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för område vid Norra Bantorget.

Programsamaråd genomfördes under våren 2000. Trafikbullerfrågan uppmärksammades i flera yttranden. Miljöförvaltningen tillstyrkte programmet men hänvisade till stadens planeringsmål, att inte förlägga bostäder i byggnader vars fasader utsätts för mer än 65 dBA. Förvaltningen ansåg dock att avsteg från målet kunde medges, under förutsättning att minst hälften av boningsrummen i samtliga lägenheter förläggs mot sida där den dygnsekvivalenta ljudnivån från såväl trafikbuller som installationsbuller inte överstiger 45 dBA, om ljudnivån vid Torsgatan överstiger 65 dBA. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte också programmet, och poängterade att stadsbyggnadsnämnden i den fortsatta prövningen bör vara ytterst observant på bullerproblematiken. Länsstyrelsen efterlyste en redovisning av ljudnivåer inomhus och utomhus, max- och ekvivalentvärden. Stadsbyggnadsnämnden beslöt i april 2001 att programmet i huvudsak kunde ligga till grund för fortsatt arbete.

Plansamaråd genomfördes i januari-februari 2002. En preliminär miljökonsekvensbeskrivning (upprättad 2001-07-04, reviderad 2001-10-22) hade då gjorts. I denna anges att ljudnivån i bostäderna kommer att uppfylla Stockholms planeringsmål för buller. Några ljudnivåvärden redovisas dock inte, och finns inte heller tillgängliga i de övriga planhandlingar som tillställts Boverket inför prövning av ärendet. Trafikbullerfrågan uppmärksammades i flera samrådsyttranden. Miljöförvaltningen noterade att ljudnivåer vid gårdsfasaderna inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Planförfattaren hade hänvisat till nya direktiv avseende trafikbuller som Miljö- och hälsoskyddsnämnden antagit våren 2000. Miljöförvaltningen erinrade om att tillämpningen av riktlinjerna i denna plan förutsätter att den sammanslagda ekvivalenta ljudnivån från byggnadernas installationer och trafikbuller vid byggnadernas bostadsfasader mot gården ligger väsentligt lägre än



55 dBA. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte planförslaget, under förutsättning bl.a. att det kompletteras med redovisning av bullernivåerna vid gårdsfasaderna. Länsstyrelsen angav att vissa avsteg från riktvärdena kan accepteras t.ex. vid utbyggnad i centrala lägen med goda kollektivtrafikförbindelser - större avsteg bör dock inte komma i fråga än att inomhusriktnivåerna klaras och att utomhusvärdet (55 dBA) uppfylls utanför hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Planutställning skedde sedan i flera omgångar efter bearbetning (främst avseende hotelldelen) av planförslaget. Det nu antagna planförslaget ställdes ut i september 2004. Ur planbeskrivningen citeras: "Bebyggelsen kommer att utsättas för buller från trafiken på intilliggande gator och järnvägsområde. Byggnadernas fasader och planorganisation ska ordnas så att normenliga bullerklimat inomhus ernås i bostäder, kontor, hotell och lokaler". Planen innehöll även följande bestämmelser:

1. Fasader skall utformas så att de ger erforderlig bullerdämpning (högst 30 dBA ekvivalent dygnsnivå och 45 dBA maxvärde nattetid i bostäder och hotell respektive högst 35 dBA ekvivalent dygnsnivå i arbetslokaler).
2. Bostadsbyggnad ska utformas så att minst halva antalet boningsrum i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fönster.

Enligt en annan bestämmelse får luftintag, entréer eller utrymningsvägar inte placeras mot bangården.

I stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande efter utställningen anges att flertalet remissinstanser varit positiva till programmet och planförslaget, under förutsättning att bl.a. problem orsakade av miljöstörningar och risker från bangården kan bemästras. Flertalet framförda krav och önskemål om ändringar och tillägg i planen har enligt kontorets uppfattning tillgodosetts, dock inte synpunkter gällande bl.a. fördelning av byggnadsrätter mellan bostäder, kontor och hotell, samt bebyggelsens höjd.

Planen, med undantag för den del som rör hotell, antogs av kommunfullmäktige den 21 februari 2005, § 22.

Länsstyrelsen beslutade, enligt 12 kap 2 §, den 3 mars 2005 att inte pröva kommunens beslut att anta planen.

Överklagande till länsstyrelsen

Kommunfullmäktiges beslut överklagades till länsstyrelsen av en boende på Kungsgatan 74, i fastigheten Klockan 1. Klagomålen gällde i sak följande:

- Den omfattande byggnationen längs Torsgatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Kungsgatan medför en betydande trafikökning. Gator som redan idag kännetecknas av stillastående trafik under rusningstid belastas ytterligare. Stora miljökonsekvenser kommer att uppstå, både vad gäller buller och luftmiljö. Miljökonsekvenserna måste utredas. Förslaget måste kompletteras med en lösning för trafiken.



- Förslaget innebär en tillåten taklifthöjd på 21 meter ovan gatunivå. Härutöver möjliggörs, beroende lutningen på taken, ytterligare flera våningar. Nya byggnader med högre höjd än de kringliggande husen kväver området och skapar mörka gaturum.
- Planen medger ett fåtal bostäder men tiotusentals kvadratmeter kontor, trots att Stockholm lider brist på bostäder och har överskott på kontor. Det anges att bostäder är olämpliga intill järnvägen, men bostäder kan självklart utformas så att de kan byggas i anslutning till denna. Att bygga kontor är olämpligt.
- Nya monumentala byggnader innebär förfulning av Stockholm city. Kulturhistoriska värden riskerar att gå förlorade. Planen bör ställa villkor att nya byggnader bättre ska harmonisera med kringliggande bebyggelse.

Länsstyrelsen beslutade 2005-04-22 att avslå överklagandet med följande motivering:

- Kommunen har bedömt att bostäder ur buller- och risksynpunkt inte bör förläggas närmast bangårdsområdet, och att ytterligare ett centralt beläget hotell behövs i innerstaden. Länsstyrelsen har ingen erinran mot fördelningen av byggrätter mellan olika ändamål inom planområdet.
- Fastigheten Klockan 1 ska enligt gällande plan användas för kommersiellt ändamål med en högsta taklifthöjd på +26,8 meter över nollplanet. För den planerade bebyggelsen närmast Klockan 1, väster om Östra Järnväggsgatan, är den högsta byggnadshöjden enligt planförslaget +27,0, varutöver ytterligare två våningar kan inrymmas under taknock. Den fria utsikten mot väster från Klockan 1 kommer att ersättas av utsikt mot en närbelägen fasad. Detta utgör visserligen en olägenhet för den klagande, men den bör inte bli större än att den kan godtas i innerstadsmiljön.
- Planbeskrivningen och planbestämmelserna ger riktlinjer för utformning av den nya bebyggelsen. Länsstyrelsen anser att planen ur stadsbildsynpunkt är utformad på ett tillfredsställande sätt.
- Länsstyrelsen hänvisar till ett uttalande av riksdagen i samband med beslut 1994 om "Handlingsplan mot buller". Riksdagen uttalade att avsteg från gällande riktvärden kan accepteras i vissa fall, t.ex. i Stockholms centrala delar, men att större avsteg inte bör komma i fråga än att inomhusvärdena klaras och att utomhusvärdet 55 dBA uppfylls utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet. Bullernivåerna från trafiken på Torsgatan är höga, 66-70 dBA. Planen innehåller emellertid en bestämmelse om att bostadsbyggnad ska utformas så att minst halva antalet av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA, vilket åstadskoms genom att sådana boningsrum blir belägna med fasad som är vänd från gata. För sådana boningsrum bör ekvivalentnivån 55 dBA kunna underskridas.

- Beräknade halter av kvävedioxid respektive PM10 understiger respektive norm, vilket får anses vara tillfredsställande.

Överklagande till regeringen

Länsstyrelsens beslut har överklagats till regeringen av samma person som tidigare överklagat kommunens antagandebeslut till länsstyrelsen. Den klagande yrkar i första hand att planen ska återförvisas till länsstyrelsen för ny prövning, eftersom länsstyrelsen har granskat en annan plan än den som kommunen beslutat anta. I andra hand yrkas att regeringen underkänner planen. Klagomålen till regeringen rör i sak samma frågor som tidigare framförts i överklagande till länsstyrelsen.

Boverkets bedömning

Allmänt

Plan- och bygglagen (PBL) bygger på principen om en långt gående decentralisering av beslutsfattandet och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör användningen av mark och vatten i kommunen. Det är alltså i första hand kommunen själv som ska ta ställning till hur marken ska användas för bebyggelse, och för t.ex. trafikanordningar och hur dessa ska utformas. PBL ställer emellertid krav på och ger ramar för besluten. T.ex. ställer PBL krav på att kommunen ska beakta både allmänna och enskilda intressen. I de fall olika intressen inte sammanfaller måste kommunen väga styrkan i dem mot varandra inom den lagliga ram som PBL ger. Avvägning ska ske såväl mellan allmänna och enskilda intressen som mellan motstående allmänna intressen. Ju mer omfattande påverkan ett beslut kan förväntas få på motstående intressen, desto högre blir kraven på utredningar och konsekvensbedömningar. Vid intresseavvägningen ska kommunen se till att inget intresse gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt.

I 2 kap. PBL beskrivs de allmänna intressen som ska beaktas vid planläggning och vid lokalisering av bebyggelse m.m. Bland annat ska planläggning ske med beaktande av natur- och kulturvärden. En ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar ska främjas. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror ska främjas.

Klagomålen i detta ärende gäller inte minst frågor om hur kommunen i planen har behandlat allmänna intressen. Det är kommunen själv, och länsstyrelsen, som har att bevaka och medverka till att allmänna intressen tillgodoses. Enskilda intressenters och sakägares roll i planprocessen är i första hand att bevaka sina enskilda intressen. Det finns emellertid inget som hindrar att en enskild sakägare åberopar allmänna intressen till stöd för ett överklagande, men det materiella innehållet i PBL:s regelsystem leder till att prövningen ändå i realiteten blir mycket begränsad (RÅ 1994 ref. 39). En prövning ska dock ske.

Bedömning i sak

Den klagande har noterat att länsstyrelsen behandlat en annan plan än den som kommunfullmäktige antagit, och att ärendet därför i första hand ska återförvisas till länsstyrelsen för förnyad prövning. Boverket har inhämtat det fullständiga antagandebeslutet, vilket saknades i handlingarna, och konstaterat att hotelldelen var undantagen från kommunfullmäktiges antagande. Enligt uppgift från stadsbyggnadskontoret i Stockholm har kommunen dock senare antagit en detaljplan, identisk med den tidigare undantagna delen, avseende hotell vid Norra Bantorget. Beslutet har vunnit laga kraft. Boverkets bedömning i det nu aktuella ärendet utgår från att den senare antagna hotellplanen hanterats på ett i sammanhanget formellt riktigt sätt. Frågan om vilken plan länsstyrelsen behandlat saknar därför betydelse för Boverkets bedömning.

När det gäller frågor om fördelning av byggrätter för olika ändamål, bebyggelsens utformning, byggnadshöjder samt luftkvalitet delar Boverket länsstyrelsens bedömning att klaganden i dessa avseenden inte drabbas av någon avsevärd olägenhet. Boverkets analys begränsas därför främst till klagomålen på buller och frågan om hur trafikbuller har behandlats i planen.

Riktvärden för trafikbuller

Riksdagen antog 1997 riktvärden för trafikbuller i samband med beslut om "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" (proposition 1996/97:53). De riktvärden, som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder, eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, är följande:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Boverkets syn på tillämpningen av riktvärden för trafikbuller

Boverket har på regeringens uppdrag utarbetat ett fördjupat underlag för tillämpning av riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik vid planering och byggande av bostäder. Arbetet rapporterades till regeringen i november 2004, och materialet bearbetas nu för att i lättillgänglig form kunna spridas till berörda aktörer. I rapporten ger Boverket sin syn på hur riktvärdena bör tillämpas, och när avsteg från riktvärdena kan medges.

Boverkets rapport utgår från att bullrets, efterhand alltmer väl dokumenterade, påverkan på människors hälsa motiverar en restriktiv syn på avsteg från riktvärdena. Det bör ställas särskilda krav på beslutsunderlaget när bostadsbyggande övervägs i bullriga miljöer. Det är önskvärt att det tydligt anges tydliga motiv för valet att bygga bostäder i bullerutsatt läge i stället för på annan plats och att konsekvenserna tydligt beskrivs. Det bör redovisas hur ljudmiljön vägts mot andra faktorer, och vilka långsiktiga överväganden beträffande samhällsutvecklingen som har gjorts - innebär tillkomsten av nya bostäder i ett bullerutsatt läge påtagliga fördelar för den



långsiktiga samhällsutvecklingen? Det är önskvärt att klargöra målen för ljudmiljön och konsekvenserna för de boende i ett kortsiktigt (inflyttning) och långsiktigt (efterhand som bullerdämpande åtgärder vidtas) perspektiv. I beslutsunderlaget bör helst ingå en aktuell och politiskt förankrad handlingsplan avseende åtgärder mot buller, där planerade åtgärder vid källan, och kompenserande åtgärder för att minska den totala bullerexponeringen i staden beskrivs och tidssätts.

Riktvärdena för ljudnivå inomhus ska alltid uppfyllas. I centrala stadsområden är det däremot ofta svårt att klara riktvärdena för utomhusbuller. En ekvivalent ljudnivå på 60 dBA vid fasad på den bullriga sidan bör undantagsvis kunna accepteras vid nybyggnad av bostäder, om samtidigt en tyst (högst 45 dBA) eller ljuddämpad (45-50 dBA) sida kan ordnas. Boverket anser att nya bostäder helst bör undvikas där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 65 dBA (frifältsvärde). Är nivån högre måste åtgärder (trafikomläggningar, hastighetssänkningar, tystare vägbeläggning o.likn.) vidtas vid källan innan platsen kan anses vara lämplig. Boverket har dock i rapporten angett att det i vissa situationer kan finnas motiv för vidare avsteg i de största städernas centrala delar. Särskilda krav på konsekvensbeskrivningar, kompensationsåtgärder och optimal utformning bör då ställas.

Det ska observeras att bullerproblematiken i städerna huvudsakligen rör det befintliga, och i förhållande till nyproduktionen mycket omfattande bostadsbeståndet. En huvudtes i Boverkets rapport är därför att buller i första hand måste åtgärdas vid källan.

Bullerfrågans behandling under planprocessen och i den antagna detaljplanen

Boverket har i planhandlingarna inte kunnat finna några detaljerade uppgifter om nuvarande respektive framtida ljudnivåer i det aktuella planområdet. Det finns inte heller några uppgifter om hur bullerproblematiken sett i ett större sammanhang avses hanteras på längre sikt. Den ekvivalenta ljudnivån på grund av biltrafiken vid Torsgatan uppgår idag (enligt uppgift från miljöförvaltningen i programsamrådet) till mellan 66-70 dBA.

Vid programsamrådet efterlyste länsstyrelsen en redovisning av ljudnivåer inomhus och utomhus, maximal- respektive ekvivalentvärden. Miljöförvaltningen hänvisade till stadens planeringsmål, att inte förlägga bostäder i byggnader vars fasader utsätts för mer än 65 dBA. Förvaltningen ansåg dock att avsteg från målet kunde medges, under förutsättning att minst hälften av samtliga lägenheters boningsrum förläggs mot sida där den dygnsekvivalenta ljudnivån från såväl trafikbuller som installationsbuller inte överstiger 45 dBA. Miljö- och hälsoskyddsnämnden poängterade att stadsbyggnadsnämnden i den fortsatta prövningen bör vara ytterst observant på bullerproblematiken.

Under det efterföljande plansamrådet noterade miljöförvaltningen att ljudnivåer vid gårdsfasaderna inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterlyste en komplettering av planförslaget med redovisning av bullernivåer vid gårdsfasaderna. Länsstyrelsen ansåg att vissa avsteg från riktvärdena kan accepteras t.ex. vid utbyggnad i



centrala lägen med goda kollektivtrafikförbindelser - större avsteg bör dock inte komma i fråga än att inomhusriktvärdena klaras och att utomhusvärdet (55 dBA) uppfylls utanför hälften av böningsrummen i varje lägenhet.

En preliminär miljökonsekvensbeskrivning för bebyggelse vid Norra Ban-
torget ingick i handlingarna vid plansamrådet (SWECO VBB VIAK 2001-07-
04, reviderad 2001-10-22). Miljökonsekvensbeskrivningen tar bl.a. upp frå-
gor om risker med hänsyn till områdets läge intill bangården, grundvatten,
markföroreningar samt trafikbuller och luftföroreningar. Trafikmängden på
Torsgatan mellan Barnhusgatan och Olof Palmes gata beräknas öka från
dagens 17 000 fordon per dygn till 18 200 (de olika studerade utbyggnadsal-
ternativen ger 6-7 % trafikökning). När det gäller buller hänvisas till de nya
direktiv för trafikbuller och planering som antogs av Stockholms miljö- och
hälsoskyddsnämnd våren 2000, där det anges att bullernivåer över gällande
riktvärden kan accepteras om samtliga lägenheter erhåller "tyst" sida. Mil-
jökonsekvensbeskrivningen anger att ljudnivån i bostäderna kommer att
uppfylla Stockholms planeringsmål för trafikbuller. Skillnaderna mellan
studerade alternativ och nollalternativet är mycket små. Några närmare
uppgifter om framtida ljudnivåer anges dock inte i miljökonsekvensbe-
skrivningen. I sammanfattningen anges - generellt - att riktvärden för buller
kommer att kunna klaras.

Boverket anser att bullerfrågan borde synliggjorts tydligare i lämplighetsbe-
dömningen. I handlingarna finns inga uppgifter som belyser hur de nya
husen genom ljudreflektion kan påverka bullersituationen för befintliga
bostäder, främst längs Torsgatan - men även längs Östra Järnvägsgatan
(som enligt planbeskrivningen ingår i stadens huvudgatusystem) där den
klagande har sin bostad i kvarteret Klockan 1. Det framgår inte heller hur de
nya husen kan bidra till att avskärma befintliga bostadshus från buller från
bangården. En planbestämmelse anger att luftintag m.m. inte får placeras
mot bangården, däremot redovisas inga rekommendationer för hur det ska
undvikas att ljud från fläktar och andra installationer påverkar ljudmiljön
på gårdssidan i de två kvarteren med nya bostäder. En förutsättning för att
bostäderna ska kunna erbjudas en "tyst" sida är också att avskärmande
kontors- och hotellbyggnader uppförs enligt planen.

Om föreslagna nya bostäder inte tas i anspråk förrän övrig bebyggelse upp-
förts enligt föreslagen disposition av kvarteren, och under förutsättning att
stor vikt läggs vid hur fläktar och andra installationer ordnas, är det sanno-
ligt möjligt att uppnå ljudnivåer under 55 dBA på de nya bostädernas gårds-
sida. Redovisning av framtida ljudnivåer på gårdarna är dock önskvärd för
att kvaliteten på ljudmiljön med tillräcklig säkerhet ska kunna bedömas.
Detta önskemål har även framförts från flera håll under planprocessen,
men har såvitt Boverket kan utläsa av handlingarna inte tillgodosetts.

Boverket finner även skäl att kommentera föreslagen kvartersdisposition i
det norra kvarteret. Bl.a. för att skapa en sluten, bullerskyddad gård förläggs
ett kontorshus närmast bangården, medan bostäder förläggs mot Torsga-
tan. Om de byggrätter som planen redovisar utnyttjas maximalt blir den
slutna gårdens bredd som mest cirka 16 meter i den södra delen, för att
smalna av till 3-4 meter i den norra delen. I mer än halva sin längd har går-
den en bredd understigande 10 meter. Gårdens höjd till taklist blir cirka 22



meter. Ambitionen att skapa en bullerskyddad gårdssida för bostäderna innebär, såvitt Boverket kan förstå, att andra boendekvaliteter måste få stå tillbaka. Vissa bostadsrum mot gårdssidan erbjuds t.ex. begränsat dagsljusinfall.

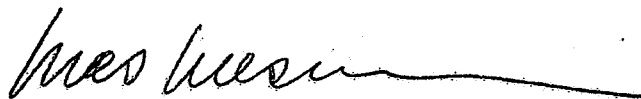
Boverkets sammanfattande bedömning

Boverket har stor förståelse för stadens vilja att förtäta i Stockholm city och att ordna upp förhållandena i det idag ofullgångna stadspartiet väster om Norra Bantorget.

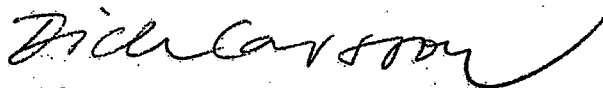
Planen saknar en dock redovisning av blivande ljudförhållanden i de avsnitt längs Torsgatan och Östra Järnväggsgatan, där ny bebyggelse och i viss mån förändrade trafikförhållanden kan komma att påverka ljudbilden för befintlig bebyggelse. Planen ger inte heller tydligt besked om blivande ljudförhållanden på de nya bostädernas gårdssida. Boverket anser emellertid att planen bör kunna fastställas när ljudnivåberäkningar redovisats (enligt önskemål som under planprocessen även framförts från bl.a. miljö- och hälsoskyddsnämnden), och att det genom sådana beräkningar kan visas att en godtagbar ljudmiljö går att uppnå i området.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Ines Uusmann efter föredragning av arkitekten Dick Larsson. Närvarande vid den slutliga handläggningen var även överdirektören Ulf Troedson, chefen för planenheten Mårten Dunér samt planarkitekten Mikael Jarbrink. I handläggningen har även medverkat juristen Aslög Gyberg.

För Boverket



Ines Uusmann



Dick Larsson

Kopia till:

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholms kommun

