



SAMRÅDSUNDERLAG

DIARIENUMMER: SBN 2024/000151 • UPPRÄTTAD: 2026-01-23

Järnvägsplan för Södra 1:1 m. fl. Sydhamnsspåret

Södertälje kommun, Stockholms Län



Södertälje kommun

Postadress: 151 89 Södertälje

E-post: sodertalje.kommun@sodertalje.se

Telefon: 08-523 010 00

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Järnvägsplan för Södra 1:1 m. fl.

Sydhamnsspåret. Södertälje kommun, Stockholms Län

Författare: Joel Eklund, Hanna Eriksson, Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-01-23

Diarienummer: SBN 2024/000151

Kontaktperson: Oscar Olsson, Södertälje kommun

Medverkande

Planchef

Christina Svartsjö, SBK

Kommunala tjänstepersoner

Oscar Olsson, Planarkitekt,
SBK

Mats Johannesson,
Övergripande projektledare
och
samhällsbyggnadsstrateg,
SBK

Konsulter

Joel Eklund,
Samhällsplanerare, Sweco

Hanna Eriksson
Miljökonsult, Sweco



Figur 1 visar utredningsområdets lokalisering i Södertälje

Innehåll

1 SAMMANFATTNING.....	7
2 INLEDNING	8
2.1 PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	8
2.2 BAKGRUND	8
2.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH STUDIER	9
2.3.1 IDÉSTUDIE SÖDERTÄLJE HAMN – BEHOVS- OCH ÅTGÄRDSANALYS FÖR GODSTRAFIKEN PÅ JÄRNVÄG, TRAFIKVERKET, JUNI 2011.	9
2.3.2 FUNKTIONSUTREDNING - SÖDERTÄLJE HAMN, TRAFIKVERKET, MARS 2014.	9
2.4 ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	10
3 AVGRÄNSNINGAR.....	11
3.1 UTREDNINGSOMRÅDE	11
3.2 TID	12
4 FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGSOMRÅDET.....	13
4.1 ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING.....	13
4.2 KOMMUNALA PLANER	13
4.2.1 ÖVERSIKTSPLAN	13
4.2.2 DETALJPLAN FÖR DEL AV SÖDRA 1:1 M.FL. (SYDHAMNSSPÅRET)	13
4.2.3 GÄLLANDE DETALJPLANER	13
4.3 RIKSINTRESSEN	14
4.4 NATURMILJÖ	15
4.5 KULTURMILJÖ	17
4.6 STADS- OCH LANDSKAPSBILD	18
4.7 VATTEN.....	19
4.8 JORDARTSFÖRHÅLLANDEN	21
4.9 FÖRORENAD MARK	22
4.10 ÖVERSVÄMNINGSRISK	23
4.11 OLYCKSRISK.....	24
4.12 ELEKTROMAGNETISKT FÄLT	24
4.13 BULLER	25
5 PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	26
5.1 DE MÖJLIGA MILJÖEFFEKTERNAS TYP OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	27
5.1.1 RIKSINTRESSEN	27
5.1.2 NATURMILJÖ.....	27

5.1.3 KULTURMILJÖ.....	28
5.1.4 STADS- OCH LANDSKAPSBILD.....	28
5.1.5 VATTEN.....	28
5.1.6 FÖRORENAD MARK.....	29
5.1.7 ÖVERSVÄMNINGSRISK.....	29
5.1.8 OLYCKSRISK	29
5.1.9 ELEKTROMAGNETISKT FÄLT	30
5.1.10 BULLER	30

6 ÅTGÄRDER 31

7 BEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN 32

8 FORTSATT ARBETE 33

8.1 PLANLÄGGNING..... 33

8.2 UTREDNINGAR 33

8.3 VIKTIGA FRÅGESTÄLLNINGAR 33

9 KÄLLOR 34

1 Sammanfattning

I början av planläggningen av en ny järnväg tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet bedöms påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enskilda som kan antas bli särskilt berörda ska få möjlighet att yttra sig på samrådsunderlaget innan beslutet tas.

Stadsbyggnadsnämnden godkände *Start-PM* för detaljplan och järnvägsplan 2023-10-25 § 156 och gav *Samhällsbyggnadskontoret* i uppgift att ta fram en järnvägsplan och detaljplan för det nya spåret.

Dagens järnvägsspår från Västra stambanan till containerterminalen inom Sydhamnen i Södertälje är idag inte elektrifierat utan godstågen måste bogseras sista sträckan med dieseldrivna lok. Detta medför att kapaciteten är begränsad för godstransporter, men även att negativ klimatpåverkan uppstår på grund av utsläpp. Ändamålet med projektet är därför att möjliggöra en ny elektrifierad järnvägskoppling från stambanan till containerterminalen i Södertälje hamn.

Utredningsområdet angränsar i norr till station Södertälje hamn och i söder till containerterminalen i Sydhamnen. Planförslaget omfattar elektrifiering av befintliga spår samt anläggande av ett nytt spår som knyter dessa samman. Det nya spåret anläggs i en spårport under befintlig stambana. Utredningsområdet är därför avgränsat till befintliga järnvägar i området samt läge för tilltänkt spårport.

Miljöpåverkan är begränsad till områden nära befintlig järnväg, industrimark och på behörigt avstånd från bostäder, känsliga miljöer och områden med särskilt skydd. För vissa miljöaspekter krävs vidare utredningar, men i detta skede bedöms projektet inte medföra en betydande miljöpåverkan. Detta grundar sig i att projektet har en begränsad omfattning.

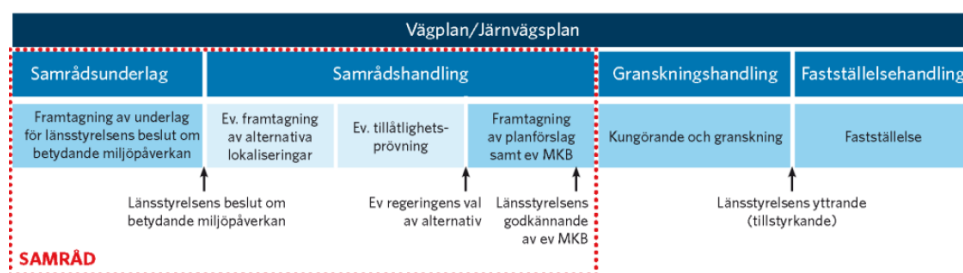
2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska genomgå en specifik planeringsprocess som regleras av lagar och som i slutändan leder till en järnvägsplan, se Figur 2. En järnvägsplan ger järnvägsbyggaren rätt att anlägga järnvägen på det sätt som redovisas i plankartan.

I inledningen av planeringsarbetet tas ett dokument fram där den som avser bygga järnvägen bedömer hur projektet kan påverka miljön. Detta dokument, samrådsunderlaget, ligger till grund för Länsstyrelsens bedömning av huruvida projektet kan antas få en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan Länsstyrelsen gör sin bedömning ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda ges möjlighet att yttra sig.

Samråd är en viktig del av hela planeringsprocessen. Detta innebär att kommunen delar information och samlar in synpunkter från olika aktörer, inklusive andra myndigheter, organisationer, privatpersoner och allmänheten som påverkas. De synpunkter som inkommit under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2 visar planläggningsprocessen för både väg- och järnvägsplaner. Projektet befinner sig i skedet samrådsunderlag längst till vänster i figuren. Figuren är hämtad från Trafikverket.

2.2 Bakgrund

Dagens järnvägsspår från Västra stambanan (uthamnsspåret) till containerterminalen i södra delen av Södertälje hamn, Sydhamnen, är idag inte elektrifierat utan godstågen måste bogseras sista sträckan med dieseldrivna lok. Tågen måste dessutom in och vända i stadsdelen Södra för att ta sig till Sydhamnen eftersom det saknas direkt förbindelse. Det befintliga vändspåret i Uthamnen begränsar möjligheten att trafikera med tåg på över 450 meter till containerterminalen. Den befintliga järnvägsinfrastrukturen har hämmat kapaciteten och möjligheten att öka andelen gods som lastas över till järnväg. Därtill bidrar utformningen till en negativ klimatpåverkan till följd av utsläpp av koldioxid. Södertälje kommun vill med anledning av detta anlägga en ny elektrifierad järnvägsanläggning till Sydhamnen kallat Sydhamnsspåret och ersätta befintligt vändspår som då slopas. På så sätt kan även en utveckling med bostäder och skola i stadsdelen Södra möjliggöras.

Projektet stödjer Södertäljes strävan att övergå till mer hållbara godstransporter. Genom projektet kan kombiterminalen i Södertälje hamn utökas för att möta internationella krav på kapacitet och spårlängder. Detta möjliggör en ökad överflyttning av gods från vägtransport till sjöfart och vidare på järnväg.

Stadsbyggnadsnämnden godkände *Start-PM* för detaljplan och järnvägsplan 2023-10-25 § 156 och gav Samhällsbyggnadskontoret i uppgift att ta fram en järnvägsplan och detaljplan för det nya spåret. Syftet med detaljplanen är att de gällande stads- och detaljplanerna ersätts med en ny detaljplan som överensstämmer med järnvägsplanen.

2.3 Tidigare utredningar och studier

2.3.1 Idéstudie Södertälje hamn – Behovs- och åtgärdsanalys för godstrafiken på järnväg, Trafikverket, juni 2011.

Trafikverket genomförde *Idéstudie Södertälje hamn – Behovs och åtgärdsanalys av godstrafiken på järnväg* år 2011. Idéstudien syftade till att utreda det investeringsbehov som fanns i järnvägsanläggningen för att godstrafiken ska kunna utvecklas, detta i takt med att godstrafiken väntades öka.

I utredningen redovisades åtgärder på kort- och medellång sikt som skulle skapa bättre förutsättningar för godstrafiken. Det handlade om översyn av effektivisering av tidtabell och tidtabellsplanering, signalreglering av godsbangården vid station Södertälje hamn (spår 9–13) samt elektrifiering av de hamn och godsbangårdsspår som ännu inte är elektrifierade.

På längre sikt gjordes en bedömning om att godstrafiken till och från station Södertälje hamn skulle öka ytterligare till mellan 22–30 tåg/per dygn till år 2030. Om en trafikutveckling skulle ske i den omfattningen bedömdes att det behövdes ytterligare investeringsåtgärder. Därför presenterades åtgärder som i så fall kunde vara aktuella på längre sikt och som skulle skapa bättre förutsättningar för godstrafiken. Presenterade åtgärder var förlängning av spår 6 och 7 på station Södertälje hamn samt en ny anslutning söderifrån från Västra stambanan direkt till Södertälje hamn.

2.3.2 Funktionsutredning - Södertälje Hamn, Trafikverket, mars 2014.

Funktionsutredning - Södertälje Hamn, genomfördes år 2014 av Trafikverket. Utredningen syftade till att genomföra fördjupade analyser av de åtgärder som föreslogs i tidigare utredning från år 2011. Tre åtgärder identifierades i utredningen för att förbättra anslutningen, öka kapaciteten och underlätta godstågstrafik till containerterminalen i Södertälje hamn. Dessa åtgärder bestod av upprustning av befintlig spåranläggning, signalreglering av godsbangården vid station Södertälje hamn samt elektrifiering av det befintliga industrispåret till hamnen via Uthamnen i stadsdelen Södra.

Utredningen redovisade även ett förslag att anlägga en helt ny anslutning norrifrån mellan godsbangården och Sydhamnen. Åtgärden skulle möjliggöra lättare förflyttning till Sydhamnen, vilket Trafikverket ansåg skulle spara tid och öka kapaciteten. Det skulle även lösa problemet med det befintliga vändspåret i Uthamnen i stadsdelen Södra, som begränsade möjligheten att trafikera längre tåg (över 450 meter) till containerterminalen. Detta ansågs vara viktigt för att kunna uppfylla EU:s krav på tåglängder för kombiterminaler. Det påpekades också i funktionsutredningen att Södertälje kommuns pågående exploateringar kunde medföra nya behov kopplat till spåranläggningarnas lokalisering.

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att möjliggöra en ny elektrifierad järnvägskoppling till Södertälje hamn. Detta för att skapa möjlighet till ökad andel fossilfria transporter till och från Södertälje hamn.

Följande projektmål har identifierats:

- Projektet ska bidra till en stärkt kapacitet och ökad andel gods som transporteras på järnväg.
- Projektet ska bidra till att frigöra mark för stadsutveckling i stadsdelen Södra.

3 Avgränsningar

3.1 Utredningsområde



Figur 3 visar ortofoto över utredningsområdet.

Utredningsområdet omfattar ett buffertområde runt den nya järnvägen, samt de delar av befintlig anslutande järnvägsanläggning som ska elektrifieras eller modifieras samt ytor som behövs under en begränsad tid för att bygga järnvägen. Utredningsområdet angränsar i norr till station Södertälje hamn och i söder till containerhamnen. Den nya järnvägen ges en sträckning under befintlig stambana, se Figur 3. Öster om utredningsområdet finns energihamnen och väster går E4. Norr om utredningsområdet finns stadsdelen Södra med bostadsbebyggelse.

3.2 Tid

Följande tider gäller för projektet:

- Samråd järnvägsplan vinter år 2026/2027
- Granskning järnvägsplan sommar år 2027
- Fastställelse järnvägsplan vår-sommar år 2028
- Byggstart sommar år 2029
- Färdigställande vinter år 2030/2031

4 Förutsättningarna i utredningsområdet

4.1 Övergripande beskrivning

Utredningsområdet utgörs till största del av ianspråktagen mark för industri och järnväg. I norr angränsar utredningsområdet till Storstockholms lokaltrafiks pendeltågsdepå, Södertäljedepån. Utredningsområdet korsas av Västra stambanan som är förlagd på en banvall genom området. Inslag av träd och grönska finns i anslutning till befintlig järnväg i norra delen av utredningsområdet samt intill stambanan. Genom området leder Tallvägen och Sydhamnsvägen i nord-sydlig riktning. I väst-östlig riktning leder Svalängsvägen.

4.2 Kommunal planer

4.2.1 Översiktsplan

Gällande översiktsplan antogs år 2013 och sträcker sig fram till år 2030. I översiktsplanen beskrivs att Södertälje Hamn under de senaste åren har utvecklats positivt. Det beskrivs vidare att en effektiv hamnverksamhet är viktig för den lokala näringslivsutvecklingen, det är avgörande att denna verksamhet fortsätter att växa. Det framgår även att förändringar av spåranläggningen är aktuella för att öka kapaciteten och separera gods- och persontransporter. Elektrifiering av spåren till hamnen nämns som en åtgärd.

Södertälje kommun arbetar även med framtagande av en ny översiktsplan "Framtid Södertälje - Översiktsplan 2050" som väntas antas under år 2026. Elektrifierad järnväg till sydhamnen finns utpekad i denna.

4.2.2 Detaljplan för del av Södra 1:1 m.fl. (Sydhamnsspåret)

En detaljplan som motsvarar den nya järnvägens sträckning tas fram parallellt med denna järnvägsplan. Arbetet med den nya detaljplanen avses samordnas med projektet för att överensstämja med järnvägsplanen.

4.2.3 Gällande detaljplaner

Inom område som omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser får en järnväg inte byggas i strid med planen eller bestämmelserna. Om syftet inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras (1 kap. 5§ Lag om byggande av järnväg). Tabell 1 redovisar de detaljplaner som finns inom utredningsområdet.

Tabell 1 visar detaljplaner inom utredningsområdet i geografisk ordning norr till söder.

Nr	Plan	Aktbeteckning	Fastställd/Laga kraft datum	Markanvändning
1	PENDELTÅGSDEPÅ VID SÖDERTÄLJE HAMN	0181K-P1532B	2007-04-26	Industri, depåverksamhet
2	NÄSET	0181K-P93C	1946-10-11	Järnvägstrafik, gatumark
3	KOMPL SPL BEST TILLHÖRANDE STADSPLANEN FÖR STADSDELEN NÄSET	0181K-P190	1955-03-25*	Järnvägstrafik, gatumark
4	KOLPENÄS OCH STRÖMS GÄRDE	0181K-P263C	1960-07-08	Park eller plantering
5	Stadsplan KV SEGELMAKAREN	0181K-P361C	1967-09-03	Område för järnvägsändamål, område för elektrisk högspänningsledning
6	SEGELMAKAREN, Ändring av DP	0181K-P1697A	2016-04-13	Upphävande av tomtindelning
7	MOTORVÄGEN DEL 3, KOLPENÄS	0181K-P281C	1962-08-09	Område för motortrafiksändamål
8	Stadsplan KV LINVÅVAREN OCH URMÄKAREN	0181K-P364C	1964-11-13	Industriändamål, planterat skyddsområde
9	Stadsplan MOTORVÄGEN DEL 4	0181K-P329C	1963-08-16	Område för motortrafiksändamål, område för motortrafiksändamål, avsett att planteras
10	Detaljplan SÖDERTÄLJE SYD/IGELSTABRON	0181K-P985C	1991-03-21	Hamn, Lokalgata
11	Stadsplan Sydhamnen	0181K-P429C	1968-04-11	Område för hamnändamål, gata

* För Nr 3, 0181L-P190, anges antagandedatum.

4.3 Riksintressen

Enligt kapitel 3 och 4 i miljöbalken kan vissa områden, som är av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv, klassificeras som riksintresse. Dessa områden ska skyddas från åtgärder som kan påtagligt skada, motverka eller försvåra deras syften.

Utredningsområdet berör följande riksintressen:

- Järnväg – Västra stambanan Stockholm – Göteborg
- Järnväg – Södertäljedepån (pendeltåg)
- Järnväg – Svealandsbanan Södertälje – Eskilstuna
- Järnväg – Södertälje C – Järna (Omledningsbana)
- Järnväg – Södertälje H – Flemingsberg (Omledningsbana)
- Väg – Anslutning till Södertälje hamn från Trafikplats Saltskog (Verkstadsvägen, Svalängsvägen, Sydhamnsvägen)
- Väg – E4 genom Stockholms län (utanför utredningsområdet, men i

direkt anslutning)

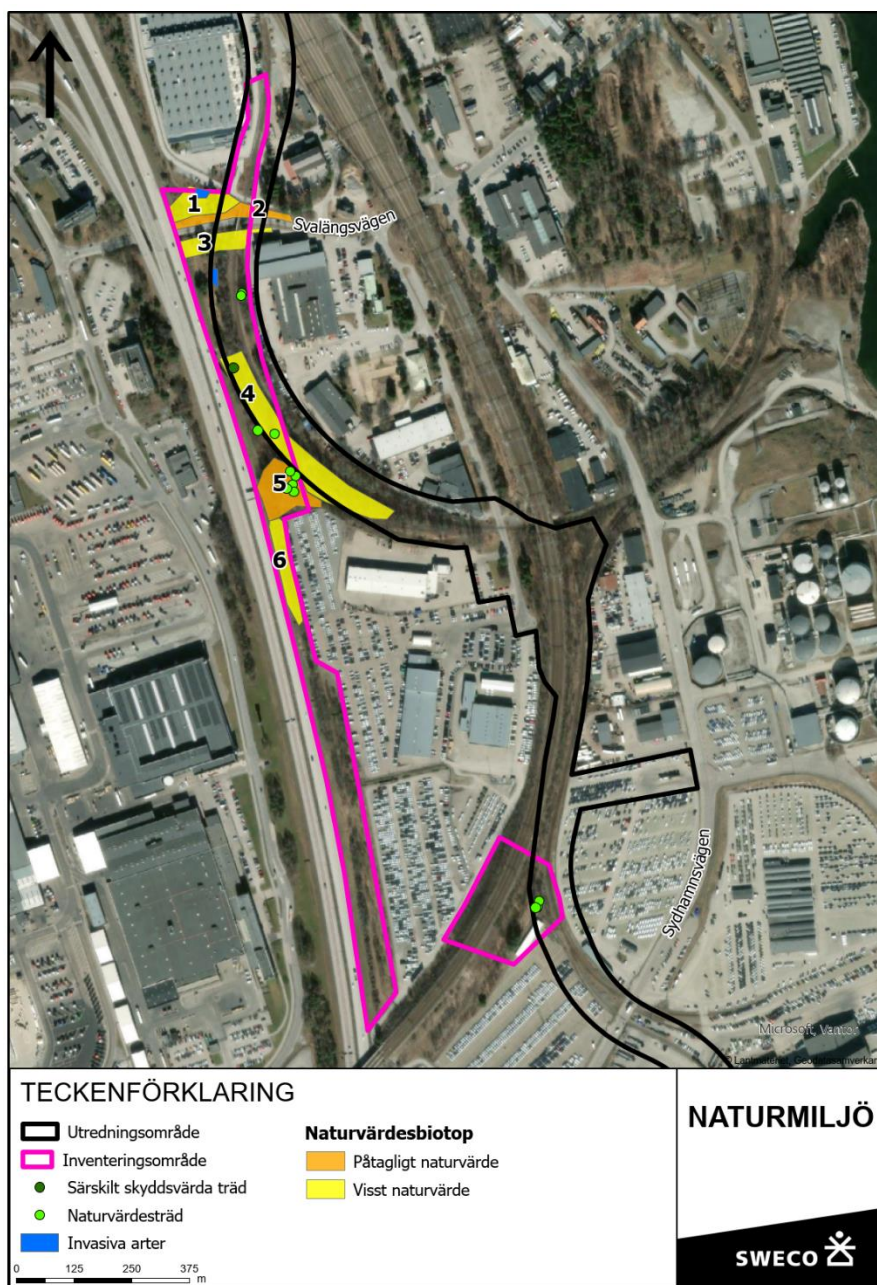
- Sjöfart – Södertälje hamn
- Totalförsvaret – Påverkansområde för väderradar Håtuna

4.4 Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns det naturmark som omgärdar det befintliga spåret söder om godsbangården, och fortsätter söderut till strax norr om korsningen med Sydhamnsvägen. Söder om Västra stambanan består utredningsområdet främst av hårdgjorda ytor.

En naturvärdesinventering har genomförts inom delar av utredningsområdet enligt svensk standard SS 199000:2023. Inventeringen har utförts med detaljeringsgraden detalj och med fördjupade inventeringar av särskilt skyddsvärda träd samt naturvärdesträd. En kompletterande naturvärdesinventering planeras att utföras våren 2026.

I utförd inventering identifierades fyra naturvärdesbiotoper inom utredningsområdet och en naturvärdesbiotop angränsande till utredningsområdet. Vidare noterades ett särskilt skyddsvärt träd och sex naturvärdesträd. Inom utredningsområdet noterades även ett mindre område med den invasiva arten kanadensiskt gullris/höstgullris. I Figur 4 nedan redovisas samtliga fynd från naturvärdesinventeringen.



Figur 4. Utredningsområdet i förhållande till resultat från naturvärdesinventeringen.

Naturvärdesbiotop 1 utgörs av en restbiotop i det urbana landskapet. Trädskiktet utgörs av medelålders tallar, rönn, björk och sälg. I buskskiktet finns det nypon, hallon och hassel. I markskiktet finns det bland annat snärjmåra, rödven, luden johannesört, höstgullris samt sly av lövträd. Markskiktet består mestadels av gräs men enstaka hårdgjorda ytor finns även. Död ved förekommer sparsamt inom biotopen. Biotopens naturvärden är kopplade till det bärande buskskiktet och ett trädskikt med en variation av olika trädslag. Sammantaget bedöms biotopen hålla naturvärdesklass 4 – visst naturvärde.

Naturvärdesbiotop 2 utgörs av en sydvänd torr vägkant. I fältskiktet hittas bland annat vägtistel, krusskräppa, vanlig palsternacka, backvial, sandlosta, vit sötväpling och vårtörel. I buskskiktet hittas nypon. Biotopens naturvärden är knutna till dess ekologiska funktion som en solexponerad torr vägkant som skapar förutsättningar för störnings- och

torrmarksväxter. Sammantaget bedöms biotopen hålla naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

Naturvärdesbiotop 3 utgörs av en nordvänd välgkant. I fältskiktet hittas bland annat skogsklöver, duvicker, gulkämpar, vägtistel och äkta johannesört. I buskskiktet hittas yngre rönn, hassel och sly av olika lövträd. Biotopens naturvärden är knutna till dess ekologiska funktion som en artrik välgkant. Sammantaget bedöms biotopen hålla naturvärdesklass 4 – visst naturvärde.

Naturvärdesbiotop 4 utgörs av en lövskog som domineras av asp. I trädskiktet finns asp, björk och inslag av ek. Trädskiktet är aningen skiktat, men de äldsta träden bedöms vara runt 50 – 60 år gamla. Markskiktet är bart med tuvtåtel, smultron och sly av lövträd och buskar. I buskskiktet finns hassel och hagtorn. Död ved förekommer i måttlig mängd i form av grova och klena lågor av lövträd. Biotopens naturvärden är knutna till en riklig mängd asp, död ved, och ett utvecklat buskskikt. Sammantaget bedöms biotopen hålla naturvärdesklass 4 – visst naturvärde.

Naturvärdesbiotop 5 utgörs av en aspskog med inslag av ek. Trädskiktet är flerskiktat och flera grövre aspar förekommer. Markskiktet är bart med tuvtåtel och sly av lövträd. Buskskiktet utgörs av ett välutvecklat bestånd av hassel. Det förekommer en riklig mängd grov och klen död ved i biotopen, samtliga i form av lågor av asp. Biotopens naturvärden är knutna till en kontinuitet av asp. Sammantaget bedöms biotopen hålla naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

4.5 Kulturmiljö

Industribebyggelsen omkring Södertälje hamn är belägen längs vattnet och representerar en period från tidigt 1900-tal till dagens industribyggnader. Södertälje hamn har använts för hamnverksamhet sedan 1500-talet. Första industrin i området etableras på 1860-talet då en lysolfabrik byggdes vid norra delen av Södertälje hamn, Uthamnen. Därefter har området expanderat i olika omgångar med olika industri- och hamnverksamheter fram till idag. Södra delen av Södertälje hamn, Sydhamnen, var ett havsbad innan hamnverksamheten etableras på platsen. Södertälje hamn har ett samhällshistoriskt värde i dess kontinuitet sedan 1500-talet och belyser den för staden så viktiga sjöfarten, hamnverksamheterna och industriernas utveckling (Södertälje kommun, u.å.).

Nordöst om utredningsområdet, omkring pendeltågsstationen Södertälje hamn, finns bostadsbebyggelse som av Södertälje kommun utpekats som en miljö med samlat högt kulturhistoriskt värde. Det kulturhistoriska värdet består i miljöns välbevarade stadsplan och i bostadsbebyggelsen som representerar en sammanhållen arkitektur från 1930–1940-talet samt stationsområdet från 1910-talet (Södertälje kommun, u.å.). Stationsbyggnaden och det närliggande vattentornet är byggnadsminnen. Näsets udde, som är en udde belägen sydväst om Sydhamnen, är ytterligare en utpekad kulturmiljö som har särskilda kulturhistoriska värden med friliggande sommarnöjen från sent 1800- och tidigt 1900-tal.

Det finns inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet.

4.6 Stads- och landskapsbild

Inom utredningsområdet och dess närhet är stadsbilden starkt präglad av infrastruktur och industri av olika karaktär men även av skogen på Näsets udde i söder.

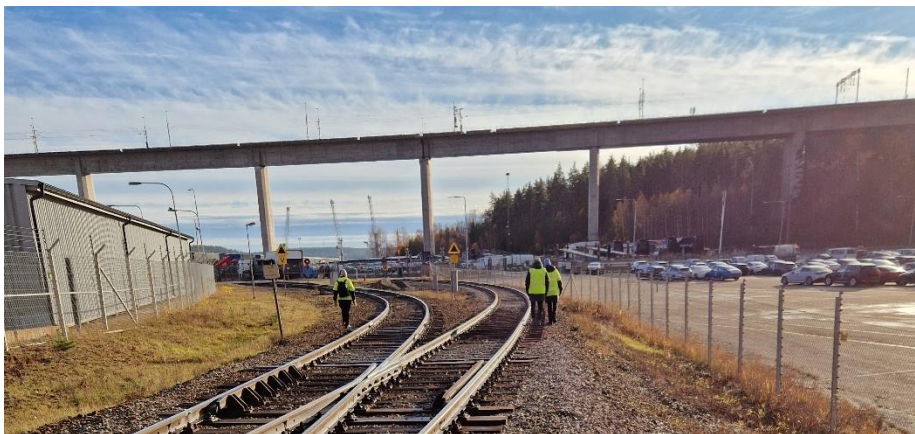
E4, de befintliga järnvägsspåren och den höga järnvägsbron med station Södertälje syd dominerar intrycket både på grund av anläggningarnas storskalighet och av trafikmängderna som orsakar buller. De utgör även starka barriärer. Se figur 5.

De utrymmeskrävande industrierna och verksamhetsområdena med mycket hårdgjord mark och tillhörande stora parkerings- och biluppställningsytor har en storskalig karaktär som också dominerar det visuella intrycket, både inom utredningsområdet och betraktat utifrån.

Den höga järnvägsbron och de stora silobyggnaderna i energihamnen fungerar också som landmärken i Södertälje. Från delar av utredningsområdet och dess närområde finns siktlinjer mot öster över kanalen.

Norr om utredningsområdet ligger bostadsbebyggelsen i området kring stadsdelen Södra som har en karaktär som helt skiljer sig från den industriella med småskalig bebyggelse och mycket grönska, se vidare under kulturmiljö ovan.

Inom utredningsområdet och dess närhet är det, utöver skogen vid Näsets udde i söder, främst väg- och järnvägsländer och dess sidoområden som är gröna och bevuxna med gräs, buskage och träd, se figur 6 och 7. Eftersom flera av slänterna är höga och breda är det positivt ur ett landskapsperspektiv att de är bevuxna då det både är rumsavskiljande och skapar en grön kontrast till de hårdgjorda ytorna.



Figur 5. Foto mot järnvägsbron vid Södertälje Syd.



Figur 6. Bevuxen slänt mot E4.



Figur 7. Nuvarande spår och stängsel mot omgivande verksamhetsområden.

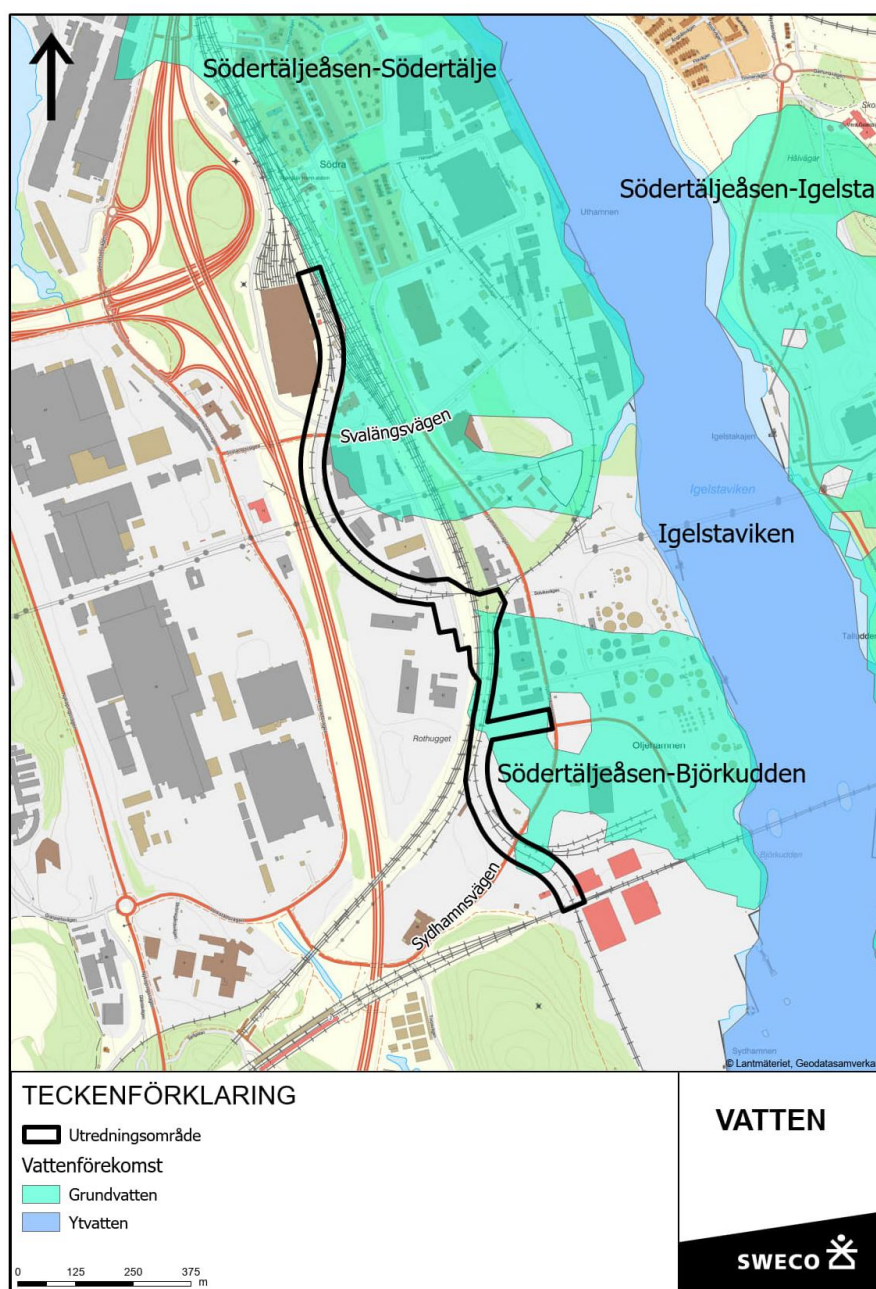
4.7 Vatten

Utredningsområdet avvattnas till Igelstaviken, som är lokaliserad cirka 350 meter öster om utredningsområdet, se Figur 8. Igelstaviken klassas som en ytvattenförekomst. Den ekologiska statusen för Igelstaviken är måttlig. Den kemiska statusen är uppnår ej god på grund av att gränsvärdena för kvicksilver och bromerade difenyleter överskrids. Kvalitetskravet för Igelstaviken är god kemisk status och måttlig ekologisk status. Undantag gäller för kemisk ytvattenstatus i form av mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar och bromerade difenyleter. Kvalitetskravet för ekologisk status, måttlig status, är ett undantag från kravet att nå god ekologisk status. Det mindre stränga kravet är kopplat till fysisk påverkan av hamnanläggningen för Södertälje hamn. All fysisk påverkan ska trots det mindre stränga kravet åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt. För alla andra typer av påverkan gäller att god status ska

uppnås på kvalitetsfaktornivå. För en del kvalitetsfaktorer finns det en tidsfrist till år 2027, till exempel för fys-kemiska kvalitetsfaktorer kopplat till övergödning.

Igelstaviken har bland annat problematik med övergödning på grund av belastning av näringsämnen som gör att kvalitetsfaktorn för näringsämnen och växtplankton har otillfredsställande respektive måttlig status.

Inom utredningsområdet finns även de två grundvattenförekomsterna Södertäljeåsen-Södertälje och Södertäljeåsen-Björkudden, se Figur 8. Båda grundvattenförekomsterna är grus- och sandförekomster med god kemisk status och god kvantitativ status. Kvalitetskraven för vattenförekomsterna är god kemisk status och god kvantitativ status. Södertäljeåsen-Södertälje är även en dricksvattenförekomst.

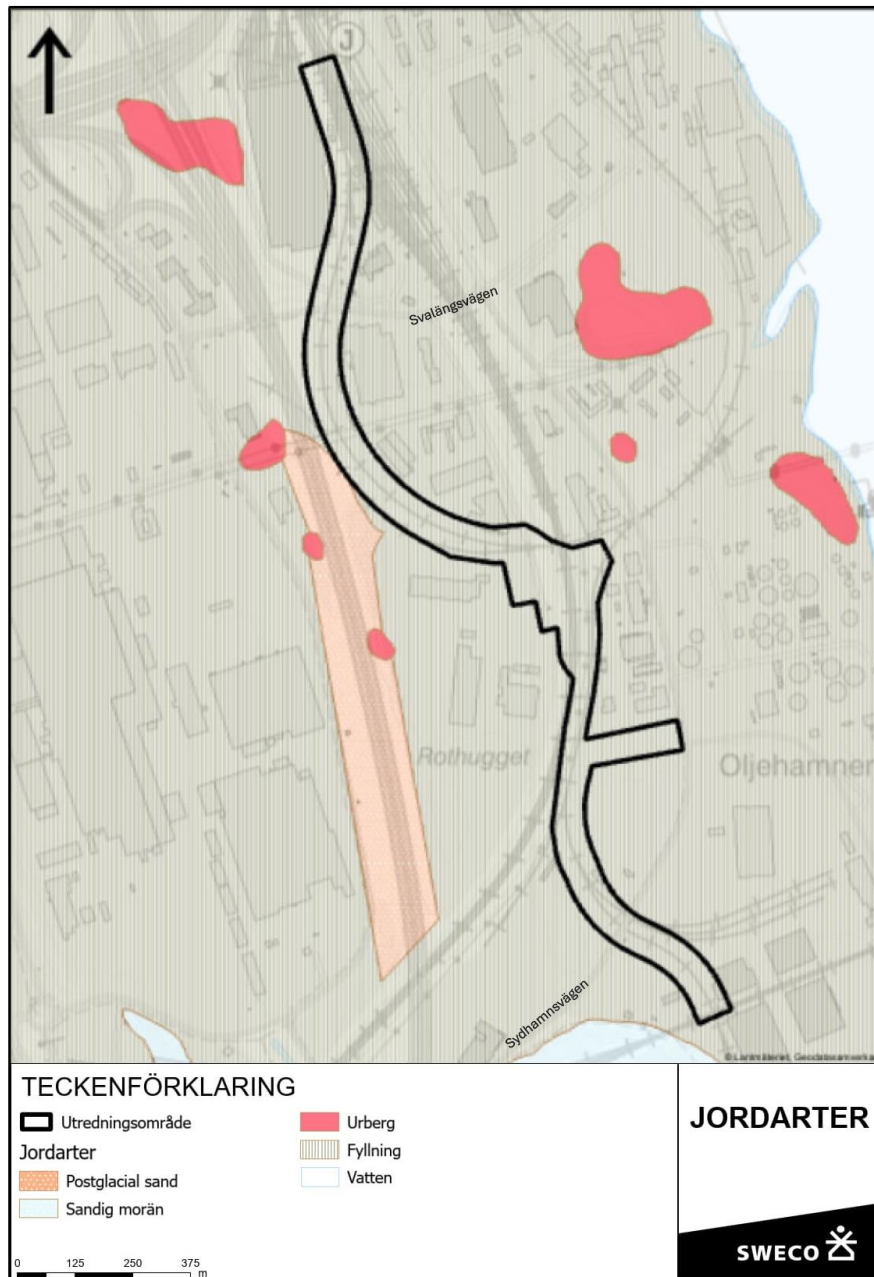


Figur 8. Utredningsområdet i förhållande till vattenförekomster (VISS, 2025a; VISS, 2025b).

4.8 Jordartsförhållanden

I utredningsområdet består jordlagret nästan uteslutande av fyllning enligt SGU:s jordartskarta, se Figur 9. I området söder om Svalängsvägen fram till strax norr om järnvägens planerade korsning med stambanan underlagras fyllningen av postglacial sand.

Enligt SGU:s jorddjupskarta är jordlagren som djupast i norra delen av utredningsområdet, cirka 10–20 meter. I mellersta delen av utredningsområdet är jorddjupet, cirka 5–10 meter. I området söder om Sydhamnsvägen minskar jorddjupet till cirka 3–5 meter.

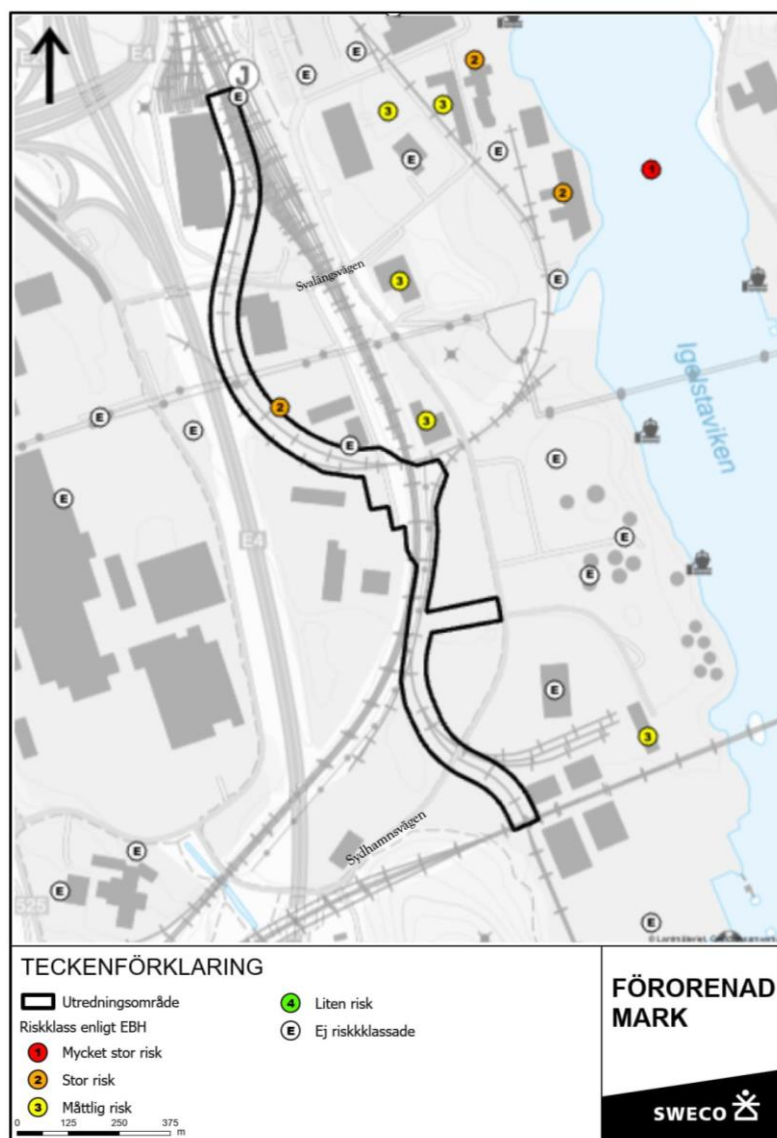


Figur 9. Utredningsområdet i förhållande till SGU:s jordartskarta (SGU, 2025).

4.9 Förorenad mark

Omkring den södra delen av utredningsområdet har det under lång tid funnits olika industrier och hamnverksamheter som innefattar miljöfarliga verksamheter. Förutom de verksamheter som kan ha bidragit till föroreningar inom utredningsområdet har marken i området även fyllts ut.

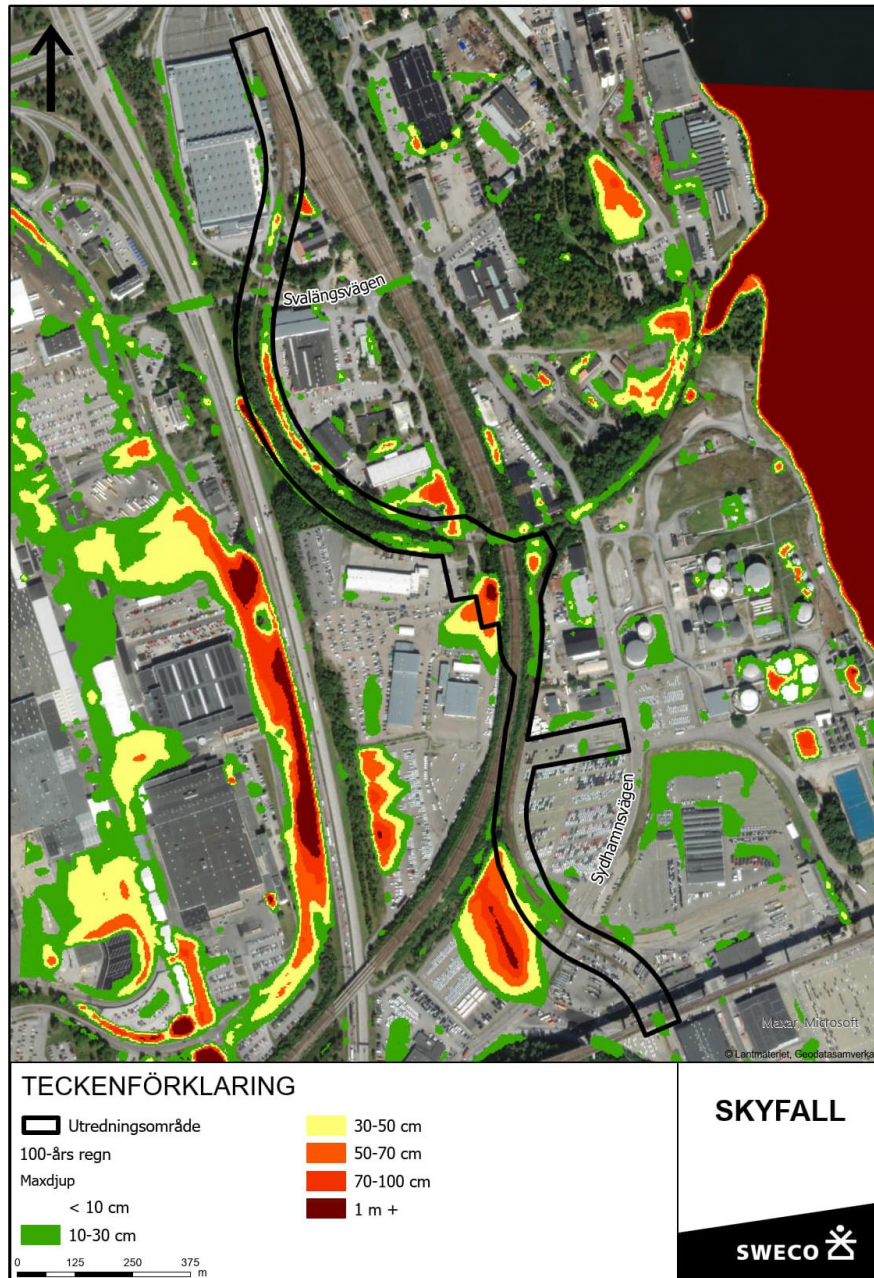
I Länsstyrelsens databas EBH-stöd finns inga objekt inom utredningsområdet, se Figur 10. Det finns dock flera objekt i utredningsområdets närhet. Längst i norr vid Södertälje godsbangård finns det ett objekt för järnvägstrafiken, den är dock inte riskklassad. Längre söderut i höjd med där utredningsområdet svänger av österut finns det ett objekt cirka fem meter öster om utredningsområdet. Objektet innefattar bekämpningsmedelstillverkning och läkemedelsindustri och har klassats med stor risk. Strax sydöst om det objektet finns det ett annat objekt från läkemedelsindustri, objektet är inte riskklassad. Norr om korsningen med stambanan finns det ett objekt från verkstadsindustri som utgör måttlig risk. Södra delen av Södertälje hamn utgörs även av ett objekt som inte är riskklassat.



Figur 10. Utredningsområdet i förhållande till utpekade objekt i Länsstyrelsens databas EBH-stöd (Länsstyrelserna, 2025).

4.10 Översvämningsrisk

Klimatet förändras och extrema väderförhållanden blir alltmer frekventa. Kraftiga skyfall riskerar att bli mer intensiva. Enligt Länsstyrelsens skyfallskartering för ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,30 finns det risk för en större vattenansamling inom utredningsområdet på platsen där järnvägen planerar att korsa stambanan, se Figur 11. Utöver det finns det risk för enstaka mindre vattenansamlingar inom utredningsområdet.



Figur 11. Maximalt vattendjup enligt Länsstyrelsens skyfallskartering för ett 100-årsregn (Länsstyrelsen Stockholm, 2021).

4.11 Olycksrisk

Inom utredningsområdet finns trafikerade vägar och befintliga järnvägar med trafik. Öster om det tänkta järnvägsspåret ligger Energihamnen vilken inkluderar Sevesoanläggningar där det förekommer farliga ämnen som bland annat lagras i cisterner. Inom samma område återfinns även två drivmedelsstationer.

Längs utredningsområdets nordligaste del löper väg E4. Där väg och järnväg är nära varandra alternativt är placerade i en ofördelaktig vinkel kan det finnas risk för bländning av både lokförare och förare i vägtrafiken. Detta kan leda till olyckor på någon av transportlederna som drabbar den andra transportleden.

E4 utgör också en riskkälla då fordon kan åka av vägen och påverka järnvägen. Vidare är både väg E4 och järnvägen rekommenderade (primära) transportleder för farligt gods vilket kan medföra risker.

Skyddsobjekten i närheten av järnvägen är bland annat olika typer av verksamheter så som kontor, gym, verkstad, restaurang och trafikskola. Dessa verksamheter medför att det rör sig människor regelbundet i området, utöver de som förväntas arbeta med anläggningen under bygg- och driftskede. I kommande skede kommer riskpåverkan på befintlig bebyggelse beaktas.

Inom utredningsområdet finns också två grundvattenförekomster (sand- och grusförekomsterna Södertäljeåsen-Björkudden samt Södertäljeåsen-Södertälje), samt fyra naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 3 respektive 4.

Människor inom och i nära anslutning till utredningsområdet, de verksamheter som finns där, grundvattenförekomster samt anläggningen i sig (järnvägen) utgör skyddsvärda objekt utifrån påverkansområde risk och säkerhet.

4.12 Elektromagnetiskt fält

För alla elledningar och elektriska apparater skapas två typer av fält, elektriska och magnetiska fält, vilket benämns elektromagnetiska fält. Vid mycket låga frekvenser, exempelvis vid 16,7 Hz vilket är aktuell frekvens för det svenska järnvägssystemet, är dock det elektriska fältet och det magnetiska fältet oberoende av varandra. Både de elektriska och magnetiska fälten avtar med avståndet från källan. För järnväg överförs elektriciteten till tåget via kontaktledningen som finns ovanför rälsen. Magnetfältet från kontaktledningen är svagt när det inte är något tåg i närheten, men det ökar när tåget passerar. Påverkan från magnetfält är beroende av styrkan, antalet tågrörelser och avståndet till mottagare.

Internationella strålskyddskommissionen, ICNIRP, har publicerat en översikt om kunskapsläget för magnetfältens hälsoeffekter. De konstaterar att det inte finns entydigt samband mellan exponering för svaga, lågfrekventa magnetfält och någon kronisk sjukdom men att det kan finnas ett möjligt samband mellan lågfrekvent magnetfält och barnleukemi vid en sammanlagd exponering av en magnetisk flödestäthet på mer än 0,4 μT (Strålsäkerhetsmyndigheten, 2012; Strålsäkerhetsmyndigheten, 2016). Folkhälsomyndigheten har konstaterat att forskningen inte kan visa någon ökad risk för sjukdom för den som

utsätts för magnetiska flödestäthet med ett årsmedelvärde under 0,4 μT (Folkhälsomyndigheten, m.fl., 2009). Därför kan 0,4 μT användas som ett gränsvärde vid beräkning av avstånd från spårmitte där påverkan från magnetfält kan ske.

Dagens järnvägsspår mellan Västra stambanan och Sydhamnen är inte elektrifierat och har därmed inget magnetfält.

4.13 Buller

Stora delar av utredningsområdet är idag bullerpåverkat av E4 som går parallellt med utredningsområdet. Utöver E4 bidrar även stambanan och industriverksamheten i området med tillhörande transporter till buller.

Närmsta bostadsbebyggelse, stadsdelen Södra, ligger på cirka 80 meters avstånd från utredningsområdet. Inga skolor eller förskolor finns i närområdet.

Ljudnivåer från järnvägstrafiken beror på hur många tåg som passerar, vilken typ av tåg och deras hastighet, samt om det finns växlar eller broar. Detta tillsammans med avståndet från järnvägen samt omkringliggande terräng avgör vilken som blir den resulterande ljudnivån vid den plats som avses.

Trafikverket har riktvärden för buller och vibration från väg- och spårtrafik som även projektet strävar efter att följa. I och med att projektet delvis är en nybyggnation används riktvärden enligt Tabell 2.

Tabell 2. Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik gällande nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur, TDOK 2014:1021, version 4.0.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats	Maximal ljudnivå, L_{max} , utomhus på uteplats	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå, L_{maxF} , inomhus
Bostäder ^{1,2}	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ⁵	30 dBA	45 dBA ⁶
Kontor ^{7,8}				35 dBA	50 dBA ⁹

1) Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad.

2) Dessa riktvärden för luftburet buller anges även i prop. 1996/97:53

3) Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

4) Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än eller lika med 250 km/h

5) Avser trafikårsmedeldag/kväll (06–22). Ljudnivå 70 dBA får överskridas högst fem gånger per timme. Ljudnivån 80 dBA får dock inte överskridas regelbundet dag- eller kvällstid.

6) Avser trafikårsmedelnatt (22–06). Ljudnivån 45 dBA får överskridas högst fem gånger per natt. Ljudnivån 50 dBA får dock inte överskridas regelbundet natttid.

7) Beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

8) Avser rum för enskilt arbete.

9) Avser trafikårsmedeldag (06–18). Ljudnivån 50 dBA för kontor får överskridas högst fem gånger per timme. Ljudnivån 55 dBA för kontor får dock inte överstigas regelbundet dagtid.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

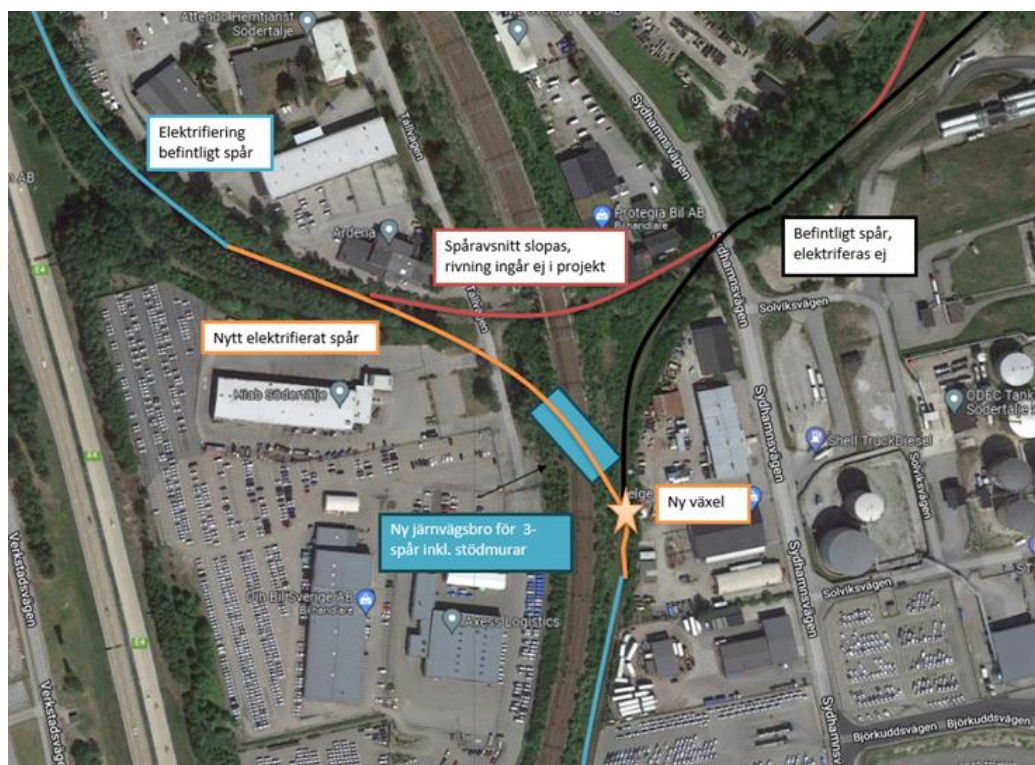
Järnvägsplanens utredningsområde omfattar befintliga spår som ska elektrifieras samt en ny elektrifierad järnvägssträcka som kopplar samman dessa. Utredningsområdet sträcker sig därför utmed befintliga spår från station Södertälje hamn i norr via en ny tilltänkt planskild korsning med Västra stambanan till containerterminalen vid Sydhamnen i söder.

Åtgärdens lokalisering bygger på att nyttja befintlig järnväg så långt det är möjligt och på så sätt minimera kostnader och nya markanspråk. Den nya järnvägsanläggningen omfattar därför cirka 300 meter nytt elektrifierat enkelspår som kopplar samman det befintliga uthamnsspåret väster om stambanan med det befintliga spåret mot containerhamnen öster om stambanan. De befintliga spårsträckorna inom utredningsområdet elektrifieras med ny kontaktledning, totalt cirka 1200 meter. Den nya anläggningen får som helhet namnet Sydhamnsspåret.

Den nya järnvägskopplingen innebär att vägskyddet vid befintlig hamnbanas korsning med Tallvägen, se figur 12, kommer att slopas och ett nytt byggs vid det nya spårets läge, cirka 20 meter längre söderut. Elektrifiering avses genomföras fram till containerhamnen, närmare bestämt strax söder om Igelstabron där utredningsområdets södra gräns går. Även där elektrifiering sker av befintliga spår kan ny mark behöva tas i anspråk för nödvändiga anläggningar så som kontaktledningsstolpar.

Västra stambanans spår kommer att behöva korsas i en planskild korsning för att möjliggöra det nya spåret. En järnvägsbro behöver därför anläggas för stambanan. Denna planeras konstrueras vid sidan av järnvägen för att sedan skjutas på plats när stambanan är avstängd. Därefter kan det nya spåret anläggas under Västra stambanan. Bedömningen är att det vid färdigställande av det nya spåret kommer skilja cirka 8 meter i höjd mellan det nya spårets rälsöverkant (RÖK) och den nya bron för befintlig stambana där dessa korsas. Detta för att kunna uppfylla krav om fri höjd på 6,2 meter mellan RÖK och fast konstruktion. Den nya järnvägsdragningen kommer sannolikt inte påverka stambanan i sidled eller i höjddled.

Utformning av en anslutning för transporter i byggskedet mellan arbetsområdet och Sydhamnsvägen ska utredas.



Figur 12 visar en illustration över hur det nya spåret är tänkt att dras och vilka delar som elektrifieras samt slopas.

5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.1.1 Riksintressen

Västra stambanan kommer påverkas under byggtiden, men projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset. Projektet avser samordna byggnation av den nya bron med andra planerade driftstopp på stambanan.

Övriga identifierade riksintressen bedöms inte beröras av projektet.

5.1.2 Naturmiljö

Projektets fysiska påverkan på naturmiljö är främst lokaliserat till det område där den nya järnvägssträckningen planeras att gå. Det nya spåret kommer att medföra intrång i naturmark som dock är planlagd för järnvägsändamål. Det kommer påverka en identifierad naturvärdesbiotop, biotop nummer 4. Ett identifierat särskilt skyddsvärt träd och enstaka naturvärdesträd kan även komma att påverkas.

Utöver det kan det ske fysiskt intrång i naturmiljön vid anläggande av stolpar där befintligt spår ska elektrifieras samt för tillfälliga etableringsytor. Vidare kan träd intill järnvägsspåret behöva avverkas på grund av trädsäkringszon. Det gör att även naturvärdesbiotop 1, 2, 3 och 5 som finns vid befintligt järnvägsspår kan komma att påverkas.

En kompletterande naturvärdesinventering planeras att utföras våren 2026

för delar av utredningsområdet med naturmark som inte har inventerats.

I det fall markberedning eller schakt utförs där den invasiva arten kanadensiskt gullris/höstgullris påträffats finns risk att arten sprids om man inte tar hänsyn till detta under byggskedet.

Effekter på naturmiljön bedöms när den kompletterande naturvärdesinventeringen är genomförd.

5.1.3 Kulturmiljö

Den planerade elektrifierade järnvägskopplingen bedöms inte påverka det samhällshistoriska värdet som Södertälje hamn har då den planerade ombyggnaden inom hamnområdet görs inom och intill befintligt järnvägsspår och inte inom Uthamnen där kulturhistoriska värden finns.

Bostadsbebyggelsen invid station Södertälje hamn bedöms inte heller påverkas av åtgärderna då planerade åtgärder i norra delen av utredningsområdet enbart omfattar elektrifiering av befintligt järnvägsspår.

Det finns inga kända fornlämningar inom utredningsområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap. 10 § i kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

5.1.4 Stads- och landskapsbild

Järnvägsplanen bedöms få försumbar påverkan på stads- och landskapsbilden inom utredningsområdet. För att minska negativ påverkan ytterligare och tillföra grönska kan slanter och eventuella restytor sås eller planteras där så är möjligt.

5.1.5 Vatten

Hur den planerade järnvägsanläggningen ska avvattnas och var vattnet ska ledas är ännu inte beslutat och kommer utredas vidare i den dagvattenutredning som tas fram inom projektet. Dagvattnet som uppkommer från järnvägsområdet kommer att ledas via befintligt dagvattensystem till vattenförekomsten Igelstaviken. Påverkan på vattenförekomsten Igelstaviken av tillkommande dagvatten och behov av åtgärder för att inte äventyra uppsatta miljö kvalitetsnormer kommer att utredas i dagvattenutredningen.

Farligt gods kommer att transporteras på järnvägen, likt situationen på dagens järnvägsspår. En olycka på järnvägen kan riskera att sprida föroreningar till vattenförekomsten i närområdet (se avsnitt 4.7). En riskutredning kommer att tas fram för att utreda riskerna med transport av farligt gods, se avsnitt 5.1.8.

För byggnation av järnvägsbro för Västra stambanan krävs ett större schakt under markytan. I området finns grundvattenförekomsten Södertäljeåsen – Björkudden (se avsnitt 4.7). Grundvattenmätningar genomförs i grundvattenmagasinet för att undersöka grundvattenförhållandena i området. Hittills genomförda mätningar visar att grundvattennivån ligger på cirka 6 meter under markytan. Det planerade schaktet för byggnation av järnvägsanläggningen bedöms i nuläget inte ske under grundvattennivån.

Därmed bedöms de planerade åtgärderna inte påverka kvantiteten i grundvattenförekomsten under bygg- och driftskedet.

5.1.6 Förorenad mark

Under anläggningsarbetena kan förorenade massor behöva hanteras. En markmiljöteknisk undersökning kommer att genomföras för att kartlägga förekomsten av föroreningar inom utredningsområdet. Eventuella förorenade massor ska hanteras i enlighet med gällande lagstiftning vilket innebär att spridning till omgivningen förebyggs. På så vis undviks negativ inverkan på människors hälsa och miljön.

Lämpliga överskottsmassor kan komma att återanvändas inom området.

5.1.7 Översvämningrisk

Inom ramen för projektet pågår en utredning av översvämningrisker samt behovet av anpassningar av anläggningen och andra åtgärder för att skydda järnvägsanläggningen från skador orsakat av översvämningar. Utredningens slutsatser kommer redovisas i kommande samrådshandling.

5.1.8 Olycksrisk

I kommande skeden utreds olycksrisker, det vill säga effekter på människors hälsa och säkerhet genom plötsligt uppkomna händelser eller konsekvenser på närliggande naturvärden till följd av olycka på järnvägen. Arbetet kommer genomföras i linje med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps publikation "Olycksrisk och MKB". Anläggningens effekter på omgivningen, påverkan från omgivningen på anläggningen, samt påverkan inom anläggningen utreds för att ge en sammantagen bild av risker för människors hälsa och säkerhet.

Trafiken på järnvägen kan innebära risker för människors hälsa och säkerhet. Riskerna är huvudsakligen kopplade till transport av farligt gods, urspårning, plankorsningsolycka och olyckor till följd av att obehöriga vistas i spår. En olycka på järnvägen kan påverka närliggande skyddsobjekt, så som kontor, negativt. I synnerhet om olyckan inkluderar farligt gods. I den framtida trafikprognosen, med planerad ombyggnad, bedöms tågrörelserna öka vilket i sin tur medför högre sannolikhet för olycka på järnvägen.

Närheten till andra riskobjekt så som Sevesoanläggning eller E4 kan leda till negativa dominoeffekter på järnvägsanläggningen. Verksamheter inom området som lagrar brandfarliga vätskor kan förstärka konsekvenser vid händelse av en olycka som påverkar järnvägen. Därtill kan last tappas från järnvägsbron som passerar över utredningsområdet.

Utöver att järnvägen inom utredningsområdet utgör en riskkälla kan även anläggningen i sig utsättas för risker, till exempel sabotage eller ovädersrelaterade risker som kraftig vind och snö.

Väg E4 i anslutning till järnvägen utgör både ett riskobjekt och ett skyddsobjekt. Vid en olycka som involverar farligt gods på någon av transportlederna kan bland annat utsläpp av brandfarliga vätskor och explosiva ämnen ske. Vid explosion eller brand till följd av olycka på väg E4 eller järnvägen kan järnvägsanläggningen eller vägen påverkas negativt.

Även bländning mellan väg och järnväg utgör en eventuell risk. Järnvägen ligger dock högre än väg E4 vilket fungerar riskreducerande med avseende på både bländning och avåknings- eller urspårningsolyckor samt olyckor med farligt gods.

Under byggskedet föreligger risker för tredje man, exempelvis i samband med schaktning och användning av arbetsmaskiner. En möjlig risk är påkörning av arbetsfordon vilket kan leda till personskador, samt risker för ras och skred som kan triggas av schaktning i området. Även utsläpp från fordon, tankar eller cisterner under byggskedet medför en risk, i synnerhet för de båda grundvattenförekomsterna i området.

I det fortsatta arbetet kommer risker kopplade till bland annat transport av farligt gods, urspårning, bländningsrisk, plankorsningsolycka, obehöriga i spår, brand och väderrelaterade risker utredas vidare.

Den sammantagna risken för olycka med farligt gods beror på trafikmängden i framtida driftskede, men även spårutformning då en olycka med farligt gods på järnväg främst utgörs av urspårningsolyckor. I bedömningen av risker med transport av farligt gods kommer befintlig bebyggelse och infrastruktur samt kända platser där personer uppehåller sig beaktas.

5.1.9 Elektromagnetiskt fält

Beräkning av det magnetiska flödestätheten (B-fält) har genomförts och gränsvärdet 0,4 μT överskrids inte där det idag finns bostäder, skolor och förskolor.

5.1.10 Buller

I nuläget trafikeras järnvägsspåret till hamnen av cirka fyra tågrörelser per dygn. I den framtida prognosen, med planerad ombyggnad, bedöms tågrörelserna öka.

Ekvivalenta ljudnivåer förväntas att öka till år 2040, i och med att fler tåg förväntas gå på sträckan. Det tillkommande järnvägsspåret kommer även att medföra att buller uppstår på en ny plats.

En bullerutredning kommer att tas fram som inkluderar enklare beräkningar av ekvivalenta och maximala ljudnivåer från tågtrafiken för nuläget, nollalternativ och planalternativ. Projektet strävar efter att följa Trafikverkets riktvärden och att utforma anläggningen så att riktvärdena innehålls.

6 Åtgärder

I detta kapitel redovisas endast de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas negativt av projektet och de anpassningar och skyddsåtgärder som identifierats för att undvika eller begränsa miljöpåverkan.

Eventuella förorenade massor ska hanteras i enlighet med gällande lagstiftning.

Grövre träd som behöver avverkas kan förflyttas till närliggande skogspartier för att ta tillvara död ved för att även fortsättningsvis kunna nyttjas som livsmiljö.

I det fall mark behöver schaktas eller beredas där bestånd av de invasiva arterna kanadensiskt gullris/höstgullris finns bör Naturvårdsverkets metodkatalog användas för hantering av växtavfallet från arten.

7 Bedömning om betydande miljöpåverkan

Miljöpåverkan är begränsad till områden nära befintlig järnväg, E4 och industrimark och på behörigt avstånd från bostäder, känsliga miljöer och områden med särskilt skydd. Den nya järnvägsdragningen kommer att ta i anspråk viss naturmark. Inom utredningsområdet som inventerats finns inga högre naturvärden. Enstaka naturvärdesträd och särskilt skyddsvärda träd kan dock komma att avverkas. För kulturmiljö och stads- och landskapsbild bedöms inga negativa konsekvenser uppstå. För övriga miljöaspekter krävs vidare utredningar men på grund av den begränsade omfattningen av projektet bedöms projektet inte kunna antas medföra betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta beslut är viktigt eftersom det ger förutsättningarna för den fortsatta planprocessen. Bedömer Länsstyrelsen att projektet medför en betydande miljöpåverkan behöver en separat miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Samråd ska genomföras med enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet innan beslut om betydande miljöpåverkan kan tas av Länsstyrelsen, men även andra intressenter. Samråd som genomförs i samband med detta underlags upprättande dokumenteras och bemöts i projektets samrådsredogörelse. Denna redogörelse utgör en separat egen handling.

8.2 Utredningar

Följande utredningar kommer att tas fram som en del av det vidare arbetet med bedömning av miljökonsekvenser:

- Kompletterande naturvärdesinventering
- Dagvattenutredning (gäller även för detaljplanen)
- Skyfallsutredning (gäller även för detaljplanen)
- Riskutredning
- Bullerutredning

Utöver det kommer följande provtagningar att genomföras och vara underlag till bedömning av miljökonsekvenser:

- Grundvattenprovtagning
- Markmiljöteknisk undersökning

8.3 Viktiga frågeställningar

Projektet behöver samordnas med den detaljplan som tas fram parallellt.

9 Källor

Folkhälsomyndigheten, Strålsäkerhetsmyndigheten, Boverket, Elsäkerhetsverket och Arbetsmiljöverket, 2009. Magnetfält och hälsorisker, Broschyr, juni 2009.

Länsstyrelserna, 2025. LST Potentiellt förorenade områden externt (EBH). Länsstyrelsens geodatakatalog : <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/records/GetMetaDataById?id=e5f8c5ca-62a9-41d6-900c-43f2837a8757> . Hämtat 2025-01-17.

Länsstyrelsen Stockholm, 2021. LstAB Skyfallskartering 2021 - maxdjup 100år (raster). Länsstyrelsens geodatakatalog: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/records/GetMetaDataById?id=f388c6d3-e990-4dcf-9d7b-1960e2b93cdd>. Hämtat 2025-02-21.

SGU, 2025. Jordartskartan. Hämtat från: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html> . Hämtad 2025-01-17.

Strålsäkerhetsmyndigheten, 2012. Magnetfält i bostäder. Strålsäkerhetsmyndighetens författningssamling, ISSN: 2000-0456, november 2012.

Strålsäkerhetsmyndigheten, 2016. Recent research on EMF and Health Risk, Eleventh report from SSM's Scientific Council on Electromagnetic fields, ISSN: 2000-0456, April 2016.

Södertälje kommun, u.å. Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun - Södertälje med omgivande land. Hämtat från: <https://www.sodertalje.se/contentassets/801b52a57aed44f592a5d6bf3ff8bb96/6-sodertalje-med-omgivande-land.pdf>

VISS, 2025a. Miljökvalitetsnormer kustvatten 2021-2027. Länsstyrelsens geodatakatalog: https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/transformUrl/XSL_ATOMtoHTML?url=https://ext-dokument.lansstyrelsen.se/gemensamt/geodata/ATOM/ATOM_vm.VISS_CW_MKN_C3.xml. Hämtad 2025-01-17.

VISS, 2025b. Miljökvalitetsnormer grundvatten 2021-2027. Länsstyrelsens geodatakatalog: https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/transformUrl/XSL_ATOMtoHTML?url=https://ext-dokument.lansstyrelsen.se/gemensamt/geodata/ATOM/ATOM_vm.VISS_GW_MKN_C3.xml. Hämtad 2025-01-17.

Södertälje kommun, 151 89 Södertälje. Besöksadress: Nyköpingsvägen 26

Telefon: 08–523 010 00

sodertalje.se