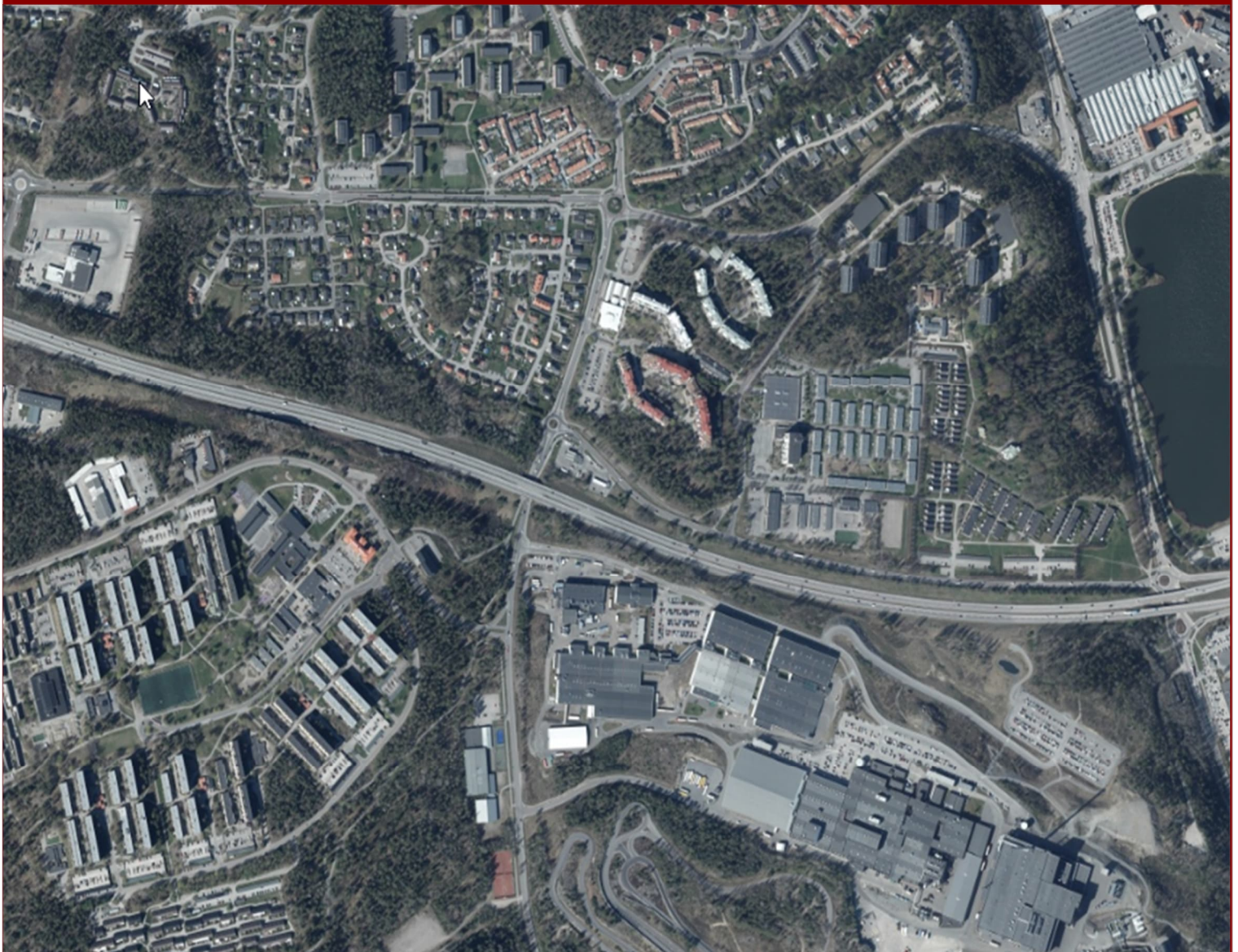


RAPPORT

Samrådsunderlag E20 Trafikplats Hovsjö

Södertälje kommun, Stockholms län
2026-06-01



E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E20 Trafikplats Hovsjö

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-06-01

Ärendenummer: TRV 2025/135537

Åtgärdsnummer: SSP134384

Version:1

Kontaktperson: Linnéa Ljung, projektledare

Foto: Sweco Sverige AB om inte annat noterats

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Tidigare utredningar	7
2.3. Ändamål och projektmål.....	7
3. Avgränsningar	9
3.1. Utrednings- och influensområde	9
3.2. Tid.....	9
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet ...	11
4.1. Befintlig infrastruktur	11
4.2. Trafik och användargrupper	15
4.3. Befolkning och bebyggelse	21
4.4. Näringsliv och sysselsättning	22
4.5. Kommunal planering	23
4.6. Boendemiljö	24
4.7. Stads- och landskapsbild	30
4.8. Kulturmiljö	32
4.9. Naturmiljö.....	32
4.10. Vattenmiljö	33
4.11. Naturresurser	34
4.12. Klimat	35
4.13. Friluftsliv och rekreation	36
4.14. Byggnadstekniska förutsättningar	36
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	40
5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	41
5.2. Osäkerheter i bedömningen	44
6. Åtgärder.....	44
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	45

8. Fortsatt arbete.....	45
8.1. Planläggning	45
8.2. Viktiga frågeställningar.....	45
9. Källor	47
9.1. Tryckta källor	47
9.2. Digitala källor	47

1. Sammanfattning

Som i ett led att minska sårbarheten av befintlig E20 och skapa en mer robust infrastruktur planeras en ny trafikplats kallad Hovsjö i korsningspunkten E20/Tvetavägen i Södertälje kommun. Trafikplats Hovsjö syftar till att E20 ska bli mindre känslig för störningar och öka tillgängligheten till/från E20 från västra delen av Södertälje kommun. Trafikplatsen bedöms också kunna avlasta det kommunala vägnätet i västra Södertälje.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan som möjliggör att mark kan tas i anspråk för att anlägga en väg. Detta dokument, kallat Samrådsunderlag, påbörjar denna process och är en inledande analys av de behov projektet ska tillgodose, de förutsättningar som råder samt hur miljön kan komma att påverkas.

Inom utredningsområdet går vandringsleden *Sörmlandsleden, etapp 9*. Leden korsar den östra delen av utredningsområdet och passerar planskilt under E20.

De luftföroreningar som förekommer i utredningsområdet kommer främst från trafiken på de stora vägarna. Varken nuvarande eller nya gränsvärden för miljö kvalitetsnormerna för luftkvalité avseende kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) eller det nationella miljö kvalitetsmålet "Frisk luft" överskrids inom utredningsområdet. Detta enligt 2025 års kartläggning gjord av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.

Inom utredningsområdet finns inte några riksintressen förutom E20 som utgör riksintresse för kommunikation. Det finns inte heller några skyddande områden inom utredningsområdet såsom naturreservat, biotopskyddsområden, vattenskyddsområde, grundvattenförekomster eller strandskydd. Vidare finns inga kända forn- eller kulturmiljö lämningar inom det aktuella utredningsområdet.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom den planerade vägens miljöeffekter inte är att betrakta som betydande. De aspekter som främst bidrar till denna slutsats är att projektet innebär åtgärder i och i anslutning till en befintlig, redan påverkad, vägmiljö. Vägen bedöms redan idag vara en barriär och skapa en visuell påverkan. Vägen och dess fordonstrafik medför en bullerstörning i omgivande miljö. Projektet bedöms inte heller medföra några större negativa miljöeffekter varför bedömningen är att det inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare.

2. Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.1. Bakgrund

Som ett led i att minska sårbarheten av befintlig E20 och skapa en mer robust infrastruktur planeras en trafikplats Hovsjö i korsningspunkten E20/Tvetavägen i Södertälje kommun, se Figur 1. Syftet med Trafikplats Hovsjö är att bidra till att E20 blir mindre känslig för störningar och öka tillgängligheten till/från E20 från västra delen av Södertälje kommun. Trafikplatsen bedöms också kunna avlasta det kommunala vägnätet i västra Södertälje.



Figur 1 visar korsningspunkten E20/Tvetavägen.

Denna vägplan avser planläggning av trafikplats Hovsjö.

2.2. Tidigare utredningar

År 2021 avslutades arbetet med åtgärdsvalsstudien "Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20, Motorvägsbron, trafikplats Saltskog och trafikplats 142 och trafikplats Moraberg", (TRV 2019/29785). Studien syftade till att minska sårbarheten i infrastrukturen och skapa en mer robust infrastruktur. Från studien rekommenderades 28 åtgärdsförslag för vidare arbete, en av dessa var en ny trafikplats i korsningspunkten E20/Tvetavägen.

I studien deltog representanter från Trafikverket, Södertälje kommun, Södertörnskommunerna och Region Stockholm.

En åtgärdsvalsstudie syftar till att skapa en gemensam problem- och målbild för transportsystemet för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Studien syftar också till att skapa en tidig dialog, ett delat ansvar mellan olika aktörer och en samsyn kring tänkbara lösningar. Analysen utgår från den så kallade fyrstegsprincipen som innebär att en stegvis analys görs som i första hand syftar till att påverka behovet av transporter, i andra hand effektivisera utnyttjande av befintlig anläggning, i tredje hand begränsad ombyggnation och i fjärde hand bygga nytt.

2.3. Ändamål och projektmål

I planlägningsprocessen utgår Trafikverket från ändamålet och projektmålen. Ändamålet beskriver vad som ska uppnås med projektet och vilka behov och problem i vägnätet som ska tillgodoses och lösas. Projektmålen preciserar vilka kvaliteter och funktioner som ska eftersträvas i projektet för att tillgodose ändamålet.

2.3.1. Ändamål

Projektet syftar till att skapa en ny trafikplats till/från E20.

2.3.2. Projektmål

För att tillgodose ändamålet har fyra projektmål tagits fram:

- Den nya trafikplatsen ska göra E20 mindre känslig för störningar.
- Trafikplatsen ska öka tillgängligheten till/från E20 från västra delen av Södertälje kommun och därigenom avlasta delar av det lokala vägnätet.
- Projektet ska skapa en tydlig utformning av trafikplatsen där såväl bilister, cyklister och gående som övriga trafikanter på ett snabbt och enkelt sätt ska kunna orientera sig på platsen.
- Gestaltningen längs sträckan ska göras med utgångspunkt från att skapa en sammanhållen vägmiljö med ett gemensamt formspråk, till exempel genom

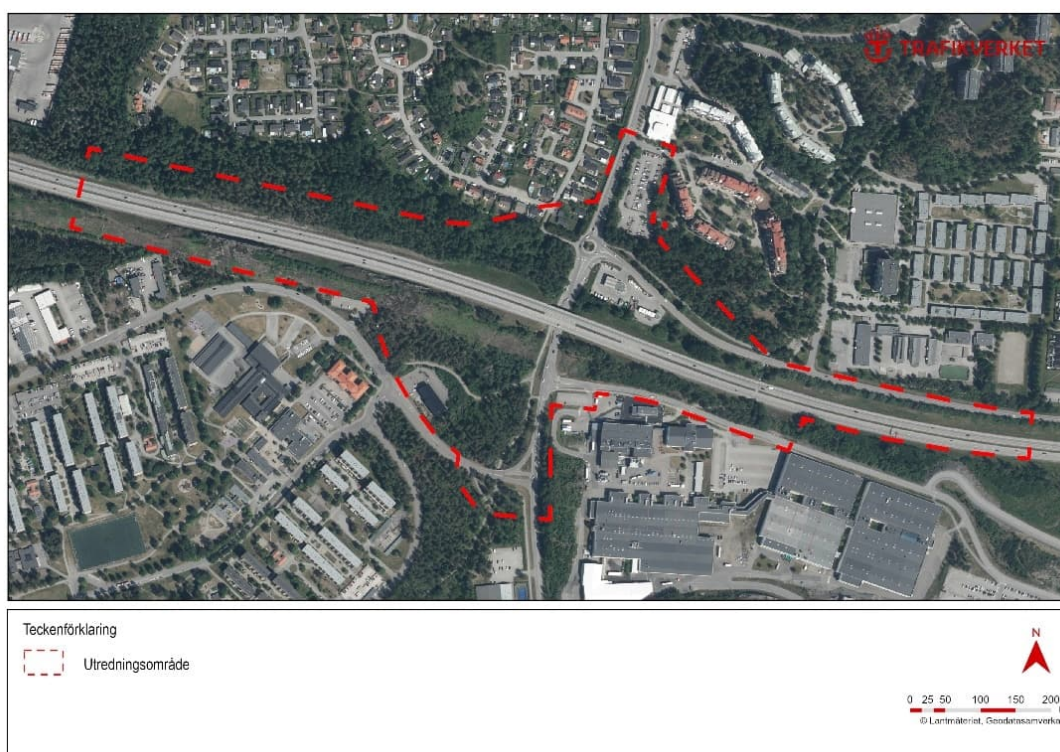
enhetliga materialval längs sträckan. Trafikplatsen ska integreras väl i landskapet och marknivåer anpassas för att skapa mjuka övergångar till befintlig omgivning.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet beskriver en geografisk avgränsning inom vilket befintliga miljöförhållanden har kartlagts. Utredningsområdet täcker in tänkbara lokaliseringar och utformningar för utbyggnaden av vägen. Utredningsområdet redovisas i figur 2.

Influensområdet är nästan alltid större än utredningsområdet och varierar beroende på vilken miljöeffekt som studeras. Influensområdet ska täcka in de områden där miljöeffekter kan uppstå och beskrivs med hänsyn till olika miljöeffekter inklusive kumulativa effekter. Influensområdet och de eventuella kumulativa effekter som kan uppstå från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs är ofta svåra att avgränsa geografiskt då det varierar beroende på effekt.



Figur 2 visar utredningsområdet.

3.2. Tid

Vägplanen planeras att lämnas över till Trafikverkets avdelning för planprövning år 2028 och byggstart planeras till år 2030/2031. Utbyggnaden förväntas vara klart år 2033.

Samrådsunderlaget utgår från gällande basprognos för år 2045. Trafikverkets basprognos är en referensprognos som beskriver den mest troliga utvecklingen av framtida resor och transporter i Sverige. Den framtida förväntade transportefterfrågan uppskattas utifrån gällande politiska beslut rörande styrmedel och fysiska åtgärder, och omvärldsförutsättningar såsom befolknings- och ekonomisk utveckling. Basprognoserna ska ses som indikatorer på vilken utveckling som kan komma att ske, givet att de förutsättningar som antas också inträffar.

Konkret är basprognosen en årlig utveckling av resor och transporter i procent fram till år 2025. Den används som utgångspunkt och jämförelse när Trafikverket planerar, dimensionerar och räknar på effekterna av nya infrastrukturåtgärder. Basprognosen används exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Befintlig infrastruktur

Europaväg 20, E20, går i Sverige från Öresundsbron och Malmö till Stockholm via Göteborg. Den aktuella delsträckan av E20 genom Södertälje har idag tre trafikplatser, från väst till öst: 141 Vasa, 142 Saltskog V och 143 Saltskog Ö. I Trafikplats Saltskog Ö möts Europaväg 20 och Europaväg 4.

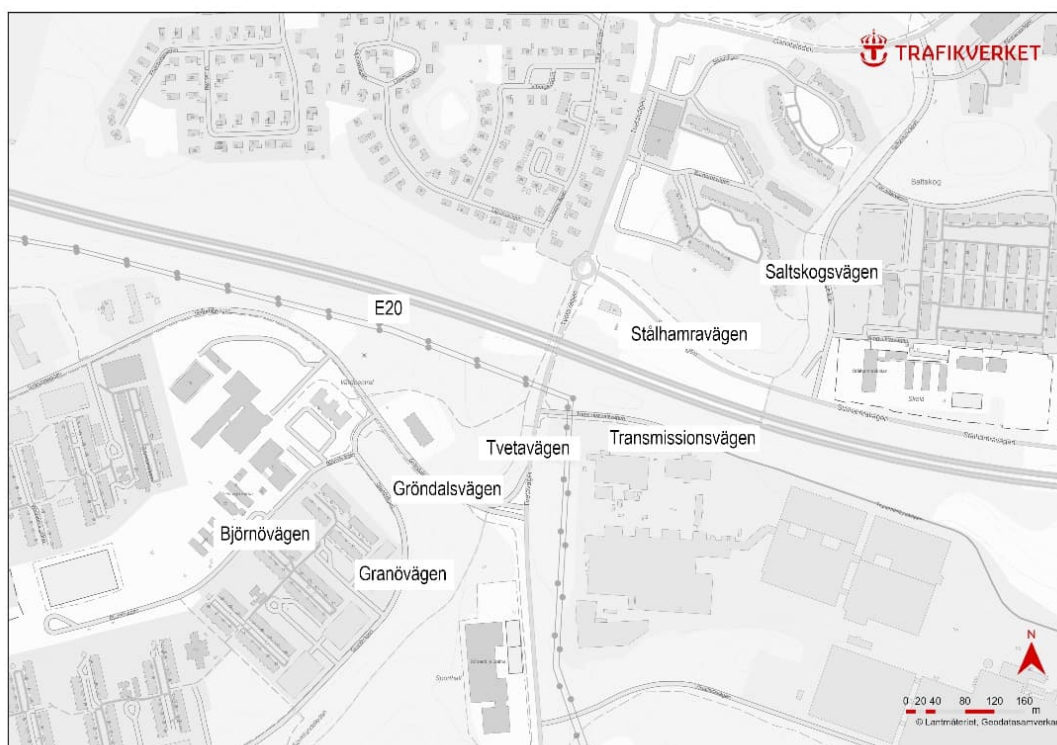
Den aktuella delsträckan av E20 är utpekad som Funktionellt prioriterat vägnät för:

- Dagliga persontransporter
- Långväga personresor
- Kollektivtrafik
- Godstransporter.

E20 ingår i det av riksdagen utpekade nationella stamvägnätet. Stamvägnätet är av särskilt stor betydelse för vägtransporterna i Sverige och ingår även i det transeuropeiska vägtransportnätet, TEN-T, utpekad av EU. E20 ingår även i det strategiska vägnätet för tyngre transporter, som visar var de tyngre transportererna går och förväntas gå i framtiden på det statliga vägnätet. Vägnätet är framtaget i dialog med näringslivet samt Trafikverkets experter på bro och bärighet. Höga krav ställs därför på såväl trafiksäkerhet som framkomlighet längs sträckan.

Vidare är E20 utpekad som riksintresse för kommunikation varför den är skyddad enligt miljöbalken. Det innebär att E20 ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillgängligheten till eller nyttjandet av vägen.

Inom utredningsområdet finns sex vägar inklusive E20 vars trafikflöden och funktion bedöms påverkas av denna vägplan, vägarna redovisas i figur 3 och tabell 1.



Figur 3 visar E20 förbi Hovsjö, med omkringliggande vägnät.

Aktuell del av E20 är en mötteseparerad motorväg som har hastighetsgräns 100 km/tim, 2+2 körfält, bärighetsklass BK 4 (det vill säga max 74 tons bruttovikt) och är upplåten för fordonståg vars längd får uppgå till 34,5 meter. E20 är utrustad med viltstängsel på både den norra och södra sidan, fram till trafikplats Saltskog V. Den dubbelriktade årsmedeldygnstrafiken (antal fordon per dygn i genomsnitt under året) är i nuläget strax under 30 000 fordon/dygn. För övriga vägar i utredningsområdet se tabell 1. För trafikflöden, se kapitel 4.2.1.

Tabell 1 visar utformning av E20 med närliggande kommunalt och enskilt vägnät.

Vägnamn	Väghållare	Vägslag	Mötes-separering	Hastighets-gräns, km/tim	Antal körfält	Bärighet
E20	Trafikverket	Motorväg	Ja, mittremsa med balkräcken	100	2+2	BK 4
Tvetavägen	Södertälje kommun	Huvudgata	Nej	40	2	BK 1
Gröndalsvägen	Södertälje kommun	Lokalgata stor	Nej	40	2	BK 1
Stålhamravägen	Södertälje kommun	Huvudgata	Nej	60	2	BK 1
Saltskogsvägen	Södertälje kommun	Lokalgata stor	Nej	40	2	BK 1
Transmissionsvägen	Enskild	Lokalgata liten	Nej	40	2	Ej klassad

4.1.1. Byggnadsverk

E20 korsar över Tvetavägen på en befintlig bro byggd 1974 med konstruktionsnummer 2-1000-1 och namn "Bro över enskild väg 1.8 kilometer vsv Södertälje s.stn", se figur 4. Bron är en kontinuerlig hålursparad plattbro med längd 46 meter, bredd 26,9 meter och spännvidderna 12,7 meter, 20,0 meter, 12,7 meter. Brons samtliga fyra stöd är grundlagda med betongpålar.



Figur 4 visar bro 2-1000-1, vy mot norr. Källa: BaTMan.

Cirka 300 meter öster om bron över Tvetavägen så ligger en annan bro där E20 korsar över en gång- och cykelväg (där Sörmlandsleden passerar), se figur 5. Bron är byggd 1974 med konstruktionsnummer 2-1001-1 och namn "Bro över gångväg 1.6 kilometer vsv Södertälje s.stn". Denna bro är en plattgrundlagd platttramsbro med längd 6 meter, bredd 26,9 meter och har en spännvidd på 5,3 meter.



Figur 5 visar Bro 2-1001-1, vy mot norr. Källa: BaTMan.

4.1.2. Övrig infrastruktur

Utredningsområdet ligger inom SMHI påverkansområde för väderradarn kallad Håtuna. Väderradarn ger både SMHI och Försvarmakten tillgång till väderradarinformation som möjliggör att de två myndigheterna kan utföra sitt samhällsansvar avseende vädertjänst. Väderradarn ger bland annat tillgång till data för de väderprognoser som SHMI tar fram och möjlighet för Försvaret att planera sina militära flygningar med hänsyn till vädret (Försvarmakten, 2023).

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Fordonstrafik

Huvudvägarna i utredningsområdet har en hög trafikbelastning, främst E20, Tvetavägen och Stålhamravägen med tillhörande korsningar. Då trafiken i området till stor del är arbetsresor har den markanta toppar förmiddag och eftermiddag samt en ojämn riktningsfördelning. Vägarna har stora trafikflöden in till Scania's verksamhetsområden under morgonrusning och stora trafikflöden ut från områdena under eftermiddagsrusning. Detta bidrar till att vägnätet är hårt belastat under dessa tider. Korsningarna i området har kapacitetsproblem då fler fordon ankommer än avvecklas, vilket resulterar i köer, med ökade risker för upphinnandeolyckor till följd.

Öster om utredningsområdet ligger Trafikplats Saltskog, som Trafikplats Hovsjö bedöms kunna avlasta. I båda delarna av trafikplats Saltskog (östra och västra)

finns framkomlighetsbrister som är särskilt tydliga under rusningstrafiken på morgonen (i södergående riktning) och eftermiddagen (i norrgående riktning) då en stor mängd arbetspendlare trafikerar trafikplatsen. En stor målpunkt för dessa pendlare är Scantias olika verksamhetsområden. Trafikplatsen har generellt korta vävningssträckor och tillsammans med, enligt polismyndighetens observationer, fordonsbilisternas körbeteenden medför att fordon inte har tillräckligt långa avstånd mellan varandra. Enligt polismyndigheten kör fordonsbilister för fort.

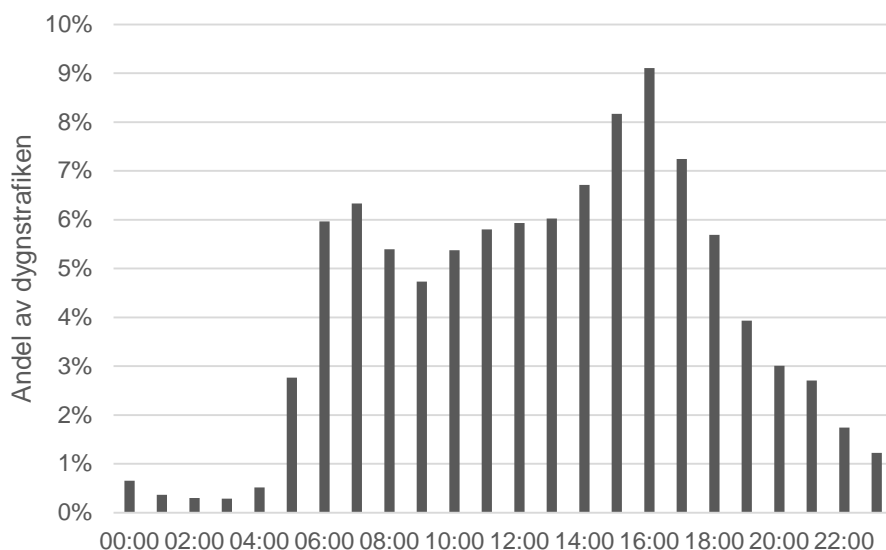
Trafikplats Saltskog västra saknar idag ramper för trafik västerut/västerifrån vid Nyköpingsvägen, vilket medför köer och kapacitetsproblem i trafikplatsen Saltskog östra. Detta gör att tillgängligheten till E20 från Södertälje kommun är begränsad i detta område. Tvetavägen är en naturlig in- och utfartsled från Södertäljes centrala delar men anslutning saknas till E20. I det fall trafiken ska vidare västerut tvingas fordon idag först köra en dryg kilometer österut på Stålhamravägen innan de når trafikplats Saltskog, alternativt köra till trafikplats Vasa via Genetaleden.

Trafikflöden på vägar och gator i området är hämtad från mätningar år 2022–2026, se, se tabell 2.

Tabell 2 visar uppmätta trafikflöden, avrundade till hundratal. Källor: Trafikverket, Södertälje kommun, Scania.

Gata/väg	Del	Mätår	ÅDT, fordon/dygn	Tunga fordon, %
E20	-	2022	28 900	7,7
Tvetavägen	Norr om Stålhamravägen	2025	11 100	9,4
	Vid E20	2023	15 600	9,4
	Söder om Transmissions- vägen	2023	15 400	9,4
Stålhamra- vägen	-	2025	13 200	9,4
Transmissions- vägen	-	2026	4 300	9,4

Som beskrivits tidigare har trafiken på E20 ett mönster med tydliga toppar (högtrafik) förmiddag respektive eftermiddag. Den höga trafiken sprider sig över tre timmar förmiddag (klockan 06.00 – 09.00) respektive eftermiddag (klockan 15.00 – 18.00) med mindre trafik mellan topparna, se figur 6.



Figur 6 visar Trafikens fördelning över dygnet på E20, med andel per timme av dygnets totala trafik. Källa: Trafikverkets mätningar 2018–2022.

4.2.2. Fordonstrafik – prognos 2045

En trafikprognos som beskriver trafikflödena på vägarna i utredningsområdet har tagits fram baserat på historiska trafikmätningar och trafikutvecklingstal för vägtrafik hämtade från *Prognos för godstransporter/persontrafiken – Trafikverkets Basprognoser 2026*, se tabell 3. Trafikutvecklingstalen för vägtrafik är medelvärden för ett större geografiskt område (i detta fall Stockholms län) och representerar den prognosticerade generella trafiktillväxten, till följd av ökad befolkning och ekonomiska förändringar. Det är troligt att den tillämpning av de generella trafikutvecklingstalen på det kommunala vägnätet som presenteras i tabellen innebär en viss överskattning av framtida trafikflöden.

Scania har meddelat att de inte planerar trafikstrande utbyggnader på de fastigheter vars personal trafikerar Transmissionsvägen. Det medför att det prognosticerade trafikflödet 2045 är oförändrat jämfört nuläget.

I det kommande arbetet med trafikplatsens utformning kommer en objektspecifik trafikprognos som även tar hänsyn till trafikplats Hovsjös omfördelningseffekter att tas fram.

Tabell 3 visar trafikprognos E20 med omkringliggande vägnät år 2045.

Gata/väg	Del	ÅDT, fordon/dygn	Tunga fordon, %
E20	-	35 600	7,6
Tvetavägen	Norr om Stålhamravägen	13 700	9,2
	Vid E20	19 200	9,2
	Söder om Transmissions- vägen	19 000	9,2
Stålhamra- vägen	-	16 300	9,2
Transmissions- vägen	-	4 300	9,4

4.2.3. Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken inom utredningsområdet utgörs av både regional busstrafik och stadsbusstrafik där Region Stockholm, genom trafiknämnden, är den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) är huvudman och trafikbeställare.

Endast linje, 781 mellan Södertälje och Nykvarn, trafikerar E20 på den aktuella sträckan och det finns inte några separata busskörfält. Linje 781 har en avgång per dag.

Fler busslinjer trafikerar det omkringliggande kommunala vägnätet, se tabell 4 för en sammanställning. Utöver SL:s bussar trafikerar även Scania med en busslinje i egen regi, i syfte att förbättra pendlingsmöjligheterna till och från huvudkontoret och produktionsanläggningarna i Södertälje.

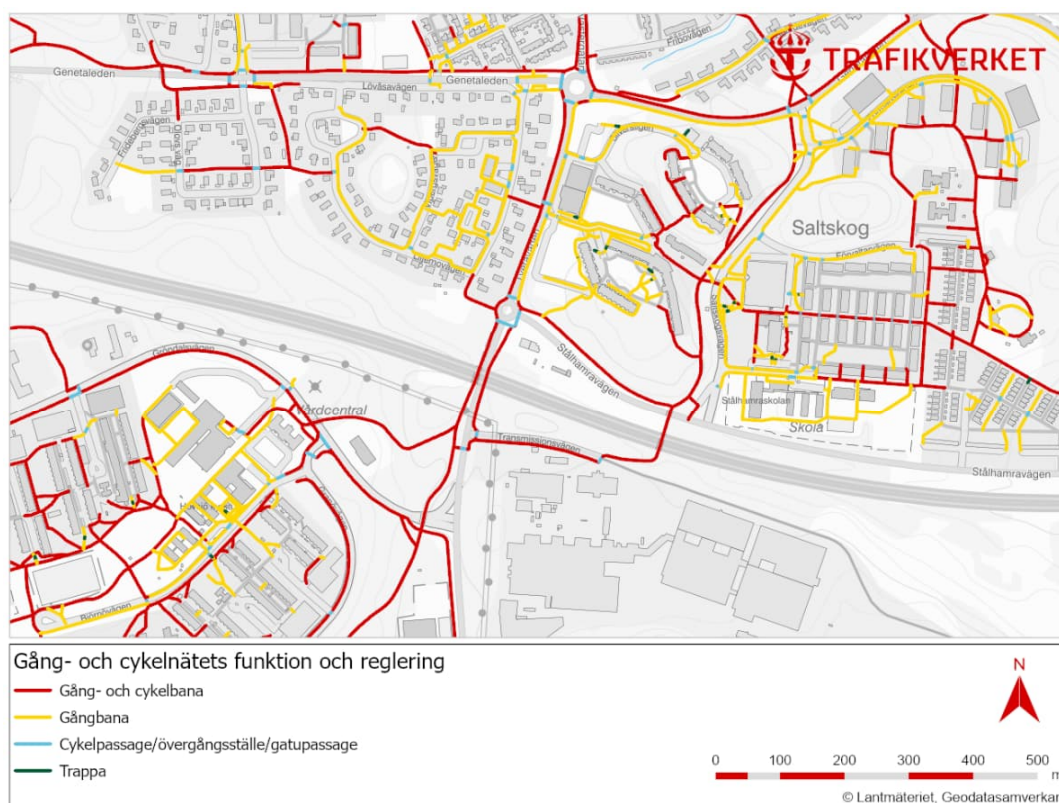
Tabell 4 Busslinjer som trafikerar det omkringliggande kommunala vägnätet.

Linje	Hållplatser i trafikplatsens närområde	Turtäthet, antal/tim, högtrafik	Rutt
752	Förmansvägen Saltskogs centrum Vibergen	2	(Södertälje hamn) – Hovsjö – Lina hage
753	Förmansvägen Saltskogs centrum Vibergen	4	Hovsjö – Södertälje centrum – Östertälje station
784	Vibergen Silverstigen	Oregelbunden tidtabell, 1–2 avgångar per timme	Södertälje centrum - Norrvrå
789	Vibergen Silverstigen	1	Vackstanäs – Södertälje centrum
798	Förmansvägen Saltskogs centrum Vibergen	Nattbuss	Södertälje centrum – Hovsjö – Södertälje centrum

4.2.4. Oskyddade trafikanter

I utredningsområdet finns ett sammanhållet nät av gång- och cykelvägar, se figur 7. Två cykelvägar passerar E20 planskilt på två platser: längs Tvetavägen och 300 meter österut, där Sörmlandsleden passerar under Stålhamravägen och E20 i vägportar. Cykelvägen längs Tvetavägen är klassificerad som huvudcykelstråk av kommunen (Hovsjöstråket), vilket medför en definierad lägsta utformningsnivå med exempelvis separering från biltrafik, sidoområden och belysning. Övriga cykelbanor i området är utpekade som del av lokalcykelnät, med en annan utformningsstandard.

Utöver de sträckor där gångnätet är parallellt med cykelnätet finns det gångvägar i Hovsjö respektive Saltskog samt övriga bostadsområden inom utredningsområdet.



Figur 7 visar cykel- och gångvägnät i och utanför utredningsområdet. Källa: Nationell vägdatabas (NVDB).

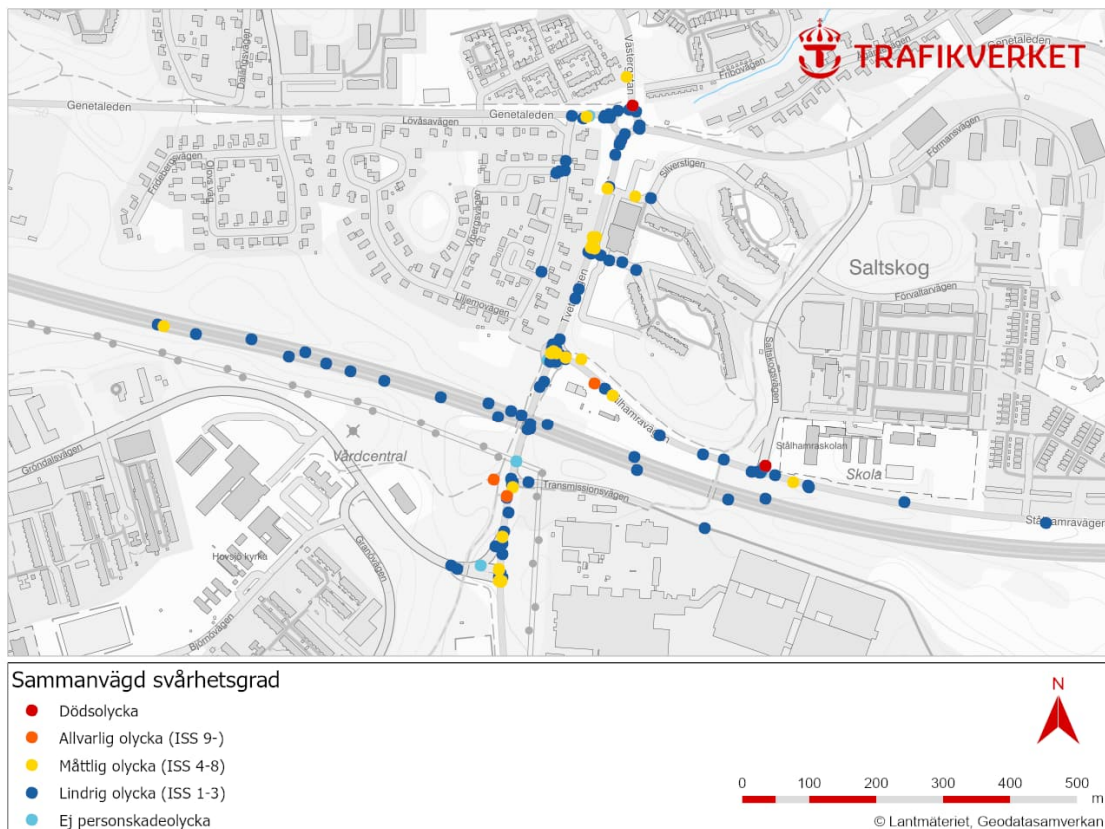
4.2.5. Trafiksäkerhet

Inom ramen för "Åtgärdsvalsstudie Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20, Motorvägsbron, trafikplats Saltskog och trafikplats 142 och trafikplats Moraberg" konstaterades ett antal trafiksäkerhetsbrister i Trafikplats Saltskog, vilka Trafikplats Hovsjö syftar till att mildra, genom att möjliggöra en omfördelning av trafiken.

Ett utdrag har gjorts ur STRADA för att beskriva och analysera olyckssituationen inom utredningsområdet med omnejd, se figur 8. Utdraget omfattar perioden 2000–2026¹.

Under den analyserade tidsperioden har 157 olyckor rapporterats till STRADA varav två dödsolyckor samt ytterligare tre olyckor av allvarlig svårighetsgrad. Ett tjugotal av olyckorna har skett på E20. Huvuddelen av dessa olyckor utgörs av upphinnandeolyckor (påkörning av långsammare fordon, påkörning vid köbildning, påkörning på grund av halka etcetera). Merparten av de inrapporterade olyckorna har dock skett på det lokala vägnätet, i viss utsträckning längs Stålhamravägen men framför allt längs Tvetavägen.

¹ 2026 är ej ett helår. Statistik inkluderas till och med april 2026.



Figur 8 visar inrapporterade olyckor inom influensområdet, fördelade efter svårighetsgrad.

Källa: Strada.

Olyckorna är främst koncentrerade till fyra vägkorsningar på Tvetavägen (Genetaleden, Stålhamravägen, Transmissionsvägen och Gröndalsvägen) och är av varierad karaktär; cirka 30 procent upphinnandeolyckor, cirka 15 procent korsnings- eller svängandeolyckor och cirka 20 procent singelolyckor. Dessutom är omkring 20 procent av olyckorna olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Olyckorna kan ofta kopplas till bristande uppmärksamhet eller kommunikation hos en eller flera trafikanter. I många fall har någon trafikant missat att iakttä vājningsplikt. Detta kan indikera en intensiv och komplicerad trafikmiljö där många trafikanter har för små marginaler.

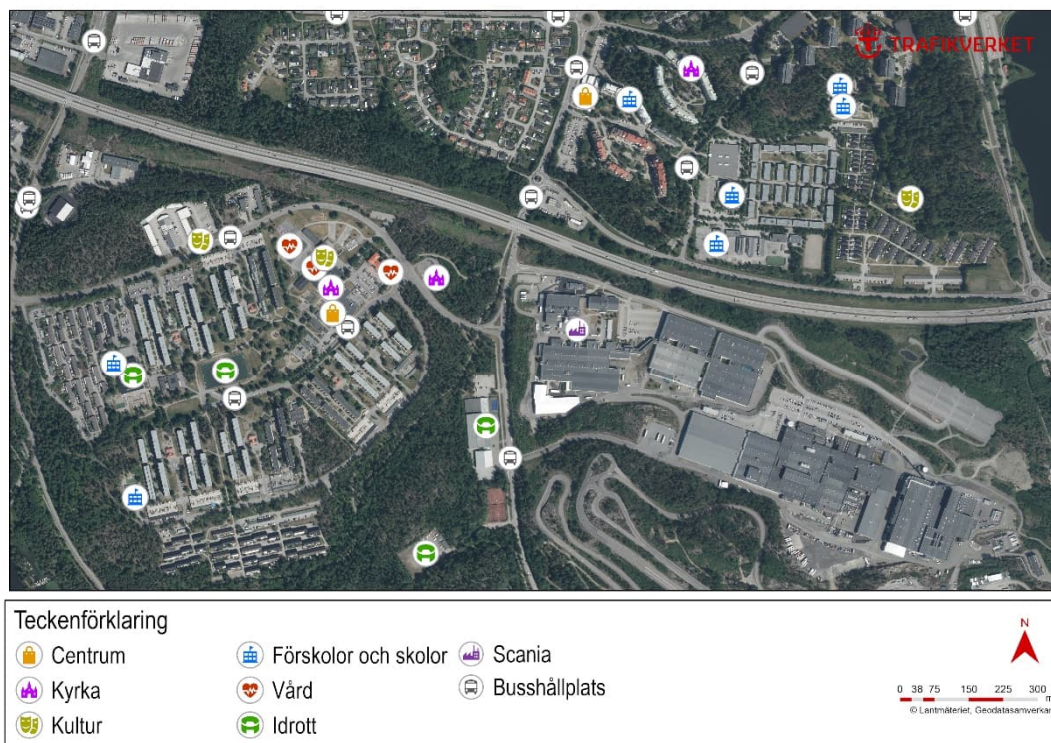
4.3. Befolkning och bebyggelse

I Södertälje kommun bodde år 2025 nästan 102 775 personer (Södertälje kommun, 2026). Det gör kommunen till länets fjärde folkrikaste kommun. Mellan 2014–2024 har kommunen nio av tio år haft en positiv befolkningstillväxt.

I kommunens översiktsplan från 2013 beskrivs att kommunen förväntas ha ökat till knappt 108 000 invånare till 2030, se även kapitel 4.5.1.

4.3.1. Målpunkter

I närhet till korsningen E20/Tvetavägen finns flertal målpunkter bland annat Hovsjö centrum med målpunkter såsom vård, kyrkor och övrig centrumverksamhet, se figur 9. En annan målpunkt är arbetsgivaren Scania.



Figur 9 visar målpunkter i närheten av korsningen E20/Tvetavägen.

4.4. Näringsliv och sysselsättning

I Södertälje kommun är starka branscher handel, fordonsindustri, Life science, hållbar matproduktion samt gods och logistik. Enligt kommunen stod företagen i Södertälje för sex procent av Sveriges totala export 2018.

I kommunen finns närmare 7500 företag, majoriteten av dessa är små- och medelstora företag med mindre än tio anställda. Av dessa verkar nästan 60 procent inom den tillverkande sektorn, 25 procent inom ortstjänster och resterande inom företagstjänster.

Södertälje kommun har ett positivt pendlingsnetto, vilket betyder att fler personer arbetspendlar till kommunen än från den för att arbeta. År 2023 pendlade nästan 27 400 personer in till kommunen. Från kommunen pendlade samma år drygt 20 670 personer.

Kommunen har för avsikt att stärka kommunens roll som näringslivsnod genom att erbjuda företagen konkurrenskraftiga förutsättningar, då särskilt inom de starka branscherna. En del i det är att kommunen ska säkerhetsställa behovet av mark och lokaler i strategiska lägen samt förbättra kommunikationer och infrastruktur.

4.5. Kommunal planering

4.5.1. Översiktsplan

I Översiktsplanen för Södertälje kommun beskrivs hur den fysiska miljön i kommunen ska utvecklas fram till år 2030. Bland annat beskrivs hur utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i första hand ska ske genom förtätning av redan bebyggda områden. Ett område som pekas ut ha goda förutsättningar för utveckling genom förtätning är Hovsjö. I Hovsjö pekar kommunen också ut en ny trafikplats mellan Hovsjövägen och E20 som ett prioriterat vägprojekt för att öka kapaciteten. Översiktsplanen antogs år 2013.

Nu arbetar Södertälje kommun med att ta fram en ny översiktsplan som ska gälla fram till år 2050. I översiktsplanen pekas en ny trafikplats ut i korsningen Tvetavägen/E20. Den nya trafikplatsen beskrivs kunna förbättra tillgängligheten till Hovsjö och till nya verksamhetsetableringar vid Tvetavägen.

Översiktsplanen var ute på granskning under sensommaren år 2025. Förslaget har skickats vidare till kommunstyrelsen för beredning och sedan antagande i kommunfullmäktige.

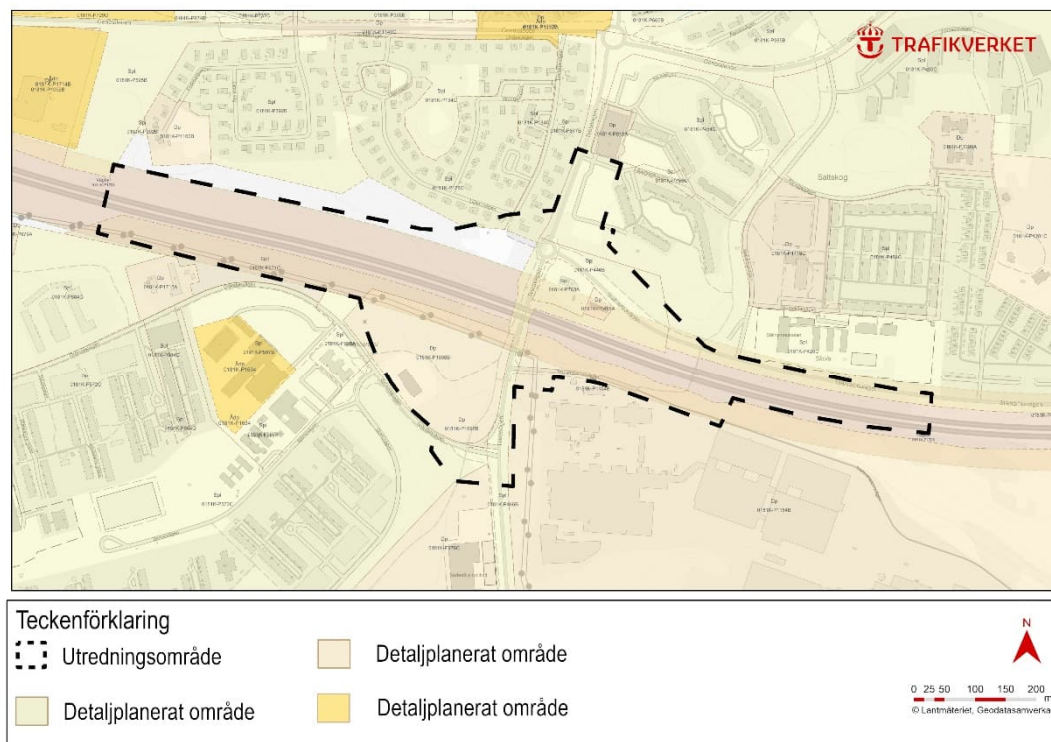
4.5.2. Planeringsstrategi

Södertälje kommun har tagit fram en planeringsstrategi (Södertälje kommun, 2024). Planeringsstrategin är ett lagstadgat dokument som krävs enligt plan- och bygglagen för att en översiktsplan ska anses vara aktuell. Dokumentet innehåller kommunfullmäktiges ställningstagande till översiktsplanens aktualitet och beslut om strategi för den geografiska utbyggnadsinriktningen. Planeringsstrategin antogs av Södertälje kommun år 2024. Summerat bedöms översiktsplanen vara aktuell.

4.5.3. Detaljplan

Inom utredningsområdet finns ett antal detaljplaner, se figur 10. I område som omfattas av detaljplan får en vägplan inte byggas i strid mot detaljplanen eller bestämmelserna. I det fall som vägplanen strider mot gällande detaljplan krävs att Södertälje kommun upphäver, ändrar eller tar fram nya detaljplaner som möjliggör utbyggnaden.

Med begreppet detaljplan avses förutom detaljplan även stadsplaner, byggnadsplaner, områdesbestämmelser och tomtindelningar.



Figur 10 visar områden med detaljplan. Områden i vitt är inte detaljplanlagt.

4.6. Boendemiljö

4.6.1. Ljudmiljö

Trafiken på väg E20 medför att boende och övriga som vistas i närheten av vägen kan uppleva bullerstörningar. Det finns bullerpåverkade fastigheter, inklusive bostäder, i närområdet och i dagsläget finns inga bullerskyddsskärmar längs E20 inom utredningsområdet.

En bullerberäkning och bullerutredning med syfte att identifiera och kartlägga bullersituationen för nuläge, nollalternativ samt för planförslaget genomförs i kommande skede av projektet.

Riksdagen har antagit riktvärden för buller vid bostäder som gäller nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, tabell 5. Med utgångspunkt i dessa

har Trafikverket tagit fram en riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, se tabell 6. Trafikverkets riktlinje innehåller, utöver riktvärden för bostäder, även riktvärden för vårdlokaler, skolor, hotell och kontor, parker och andra rekreationsytor i tätorter, friluftsområden, fågelområden, samt riktvärden för vibrationer för bostäder.

De av riksdagen beslutade riktvärdena kommer, tillsammans med Trafikverkets riktlinje, tillämpas vid bedömningen om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer.

Tabell 5 visar Riksdagens framtagna riktvärden för buller vid bostäder.

Lokaltyp	Ekvivalentnivå inomhus	Maximalnivå inomhus nattetid	Ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)	Maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad
Bostäder	30 dB(A)	45 dB(A)	55 dB(A)	70 dB(A)

Tabell 6 visar Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och järnväg (Trafikverket, Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg - riktlinje (TDOK 2014:1021, ver 4.0, 2024-05-15), 2024). Riktvärden för maximal stomljuds nivå inomhus har utelämnats från tabellen.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, utomhus på uteplats/ Skolgård	Maximal ljudnivå, Lmax, utomhus på uteplats/ Skolgård	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, inomhus	Maximal ljudnivå, Lmax, inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder ^{2,3}	55 dBA4 60 dBA5	55 dBA	70 dBA6	30 dBA	45 dBA ⁷	0,4 mm/s8
Vårdlokaler ⁹	-	-		30 dBA	45 dBA ⁷	0,4 mm/s8

² Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad.

³ Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53.

⁴ Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/tim.

⁵ Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än eller lika med 250 km/tim.

⁶ Avser trafikårsmedel dag/kväll (06-22). Ljudnivån 70 dBA får överskridas högst fem gånger per timme. Ljudnivån 80 dBA får dock inte överskridas regelbundet dag- eller kvällstid.

⁷ Avser trafikårsmedel natt (22-06). Ljudnivån 45 dBA får överskridas högst fem gånger per natt. Ljudnivån 50 dBA får dock inte överskridas regelbundet nattetid.

⁸ Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

⁹ Avser utrymmet för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, utomhus på uteplats/ Skolgård	Maximal ljudnivå, Lmax, utomhus på uteplats/ Skolgård	Ekvivalent ljudnivå, Leq24, inomhus	Maximal ljudnivå, Lmax, inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Skolor och undervisningslokaler ¹⁰	55 dBA4 60 dBA5	55 dBA	70 dBA11	30 dBA	45 dBA12	-
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå ¹³	45 dBA	-	-	-	-	-
Tysta parker och andra rekreationsytor i tätorter	45-55 dBA	-	-	-	-	-
Tysta friluftsområden	40 dBA	-	-	-	-	-
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA	-	-	-	-	-
Hotell och annat tillfälligt boende ^{13, 14}	-	-	-	30 dBA	45 dBA6	-
Kontor ^{13, 15}	-	-	-	35 dBA	50 dBA11	-

4.6.2. Komfortvibrationer

Vibrationer från vägtrafik sprider sig genom marken och kan ge upphov till buller i byggnader, ofta i form av stomljud. Vid anläggning av på-/avfartsramper samt ombyggnation av cirkulationsplatser kan vibrationer orsakas av sprängning, pålning, schaktning och spontning. Markens egenskaper påverkar både hur långt vibrationer färdas och hur ljudet uppfattas i berörda byggnader. På fast berggrund och i tunnlar kan vibrationer färdas över 100 meter. Lera och jordarter med hög

¹⁰ Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila.

¹¹ Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18). Ljudnivån 80 dBA får dock inte överskridas regelbundet dagtid.

¹² Får överskridas högst fem gånger per timme dagtid (06-18). Ljudnivån på 50 resp. 55 dBA får dock inte överskridas regelbundet dagtid.

¹³ Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

¹⁴ Avser gästrum för sömn och vila.

¹⁵ Avser rum för enskilt arbete.

elasticitet minskar risken för stömljud, men kan i stället orsaka markvibrationer. Se kapitel 4.14.1 för de geotekniska förutsättningarna i utredningsområdet.

Trafikverkets riktvärde för nybyggnation och ombyggnad av väg och järnväg är att vibrationsnivåer inte ska överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i bostäder och vårdlokaler där människor vistas stadigvarande. Vibrationer mäts i hastighet, uttryckt i millimeter per sekund (mm/s), och mätvärdet anges som root mean square (RMS) för komfortvibrationer (Trafikverket, 2024).

4.6.3. Luftkvalité

Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människa och miljö. Vägtrafiken är en stor källa till spridning av luftföroreningar som partiklar, kolväten och kväveoxider. Slitage som uppstår på vägbanan ger upphov till små partiklar som förkortas PM10. Kväveoxider uppstår främst i förbränningsmotorer vid höga temperaturer. Kolväten uppstår främst genom ofullständig förbränning av fossila bränslen som bensin och diesel. När dessa bränslen inte brinner fullständigt, släpps kolväten ut som avgaser. Andra källor inkluderar avdunstning från bränsletankar och motorer samt slitage på däck och vägbanor.

För att skydda människor och miljö från höga nivåer av luftföroreningar har miljö kvalitetsnormer, MKN, för luft fastställts och regleras i luftkvalitetsförordningen. Miljö kvalitetsnormerna definierar gränsvärden för olika typer av föroreningar, såsom PM10 och NO₂. Dagens gränsvärden utgår från EU-direktiv som baseras på Världshälsoorganisationens (WHO) gamla riktvärden från år 2005. År 2021 skärpte WHO riktvärdena och år 2024 fastställdes ett nytt EU-direktiv, som utgår från WHO:s nya riktvärden. I det nya EU-direktivet återfinns gränsvärden för luft som ska implementeras i svensk lagstiftning och kommer därefter ligga till grund för nya svenska miljö kvalitetsnormer från och med 12 december 2026 (NO₂ dygn och timme) samt 1 januari 2030 (NO₂ och PM10 år och dygn). Utöver MKN har Sverige tagit fram nationella miljö kvalitetsmål för "Frisk luft" som är något strängare än dagens normvärden (Sveriges miljömål, 2026).

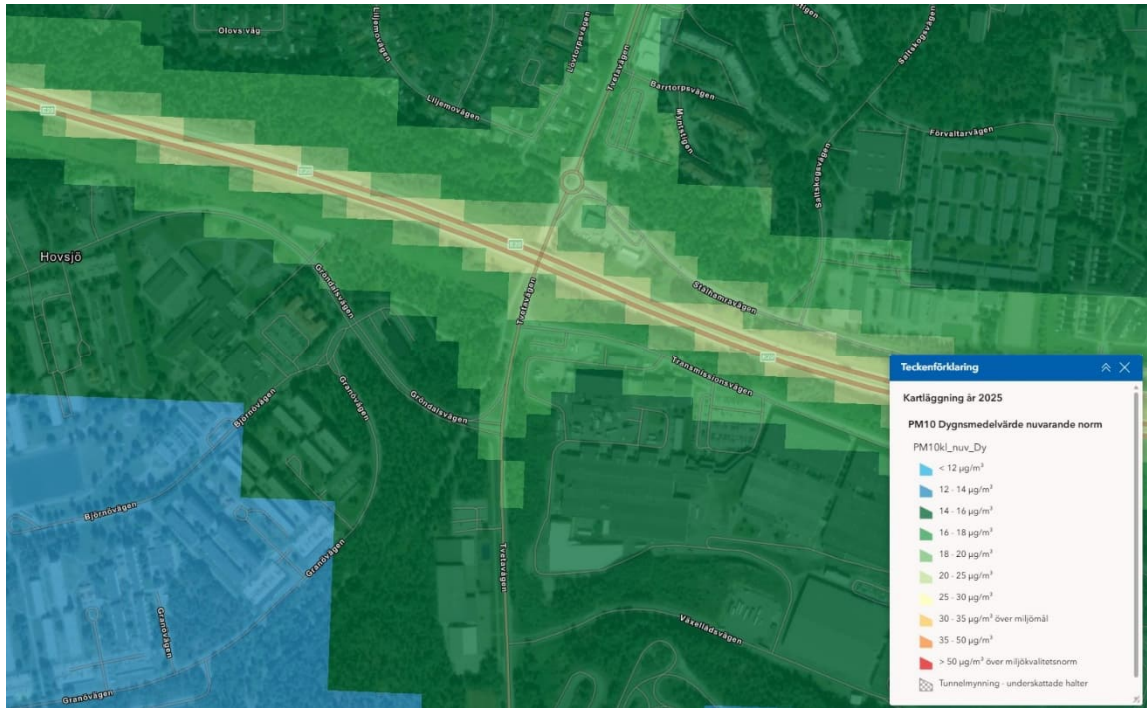
Dagens gränsvärden, de nya gränsvärdena samt miljömålet framgår av tabell 7.

Tabell 7 visar gränsvärden för PM10 och NO₂. (Trafikverket, 2026. Sveriges Miljömål 2026).

Ämne	Nuvarande gränsvärden enligt EU-direktiv och MKN	Gränsvärden som ska uppnås senast 1 januari 2030	Miljömål
Kvävedioxid (NO ₂)	<p>Årsmedelvärde 40 µg/m³.</p> <p>Dygnsmedelvärde 60 µg/m³, får ej överskridas mer än 7 ggr/kalenderår.</p> <p>Timmedelvärde 90 µg/m³, får överskridas 175 h om inte 200 µg/m³ överskrids mer än 18 ggr/kalenderår</p>	<p>Årsmedelvärde 20 µg/m³.</p> <p>Dygnsmedelvärde 50 µg/m³, får inte överskridas mer än 18 ggr/kalenderår.</p> <p>Timmedelvärde 200 µg/m³, får inte överskridas mer än 3 ggr/kalenderår</p>	<p>Årsmedelvärde 20 µg/m³.</p> <p>Timmedelvärde 60 µg/m³.</p>
PM10 (grovpartiklar)	<p>Årsmedelvärde 40 µg/m³.</p> <p>Dygnsmedelvärde 50 µg/m³, får inte överskridas mer än 35 ggr/kalenderår.</p>	<p>Årsmedelvärde 20 µg/m³.</p> <p>Dygnsmedelvärde 45 µg/m³, får inte överskridas mer än 18 ggr/kalenderår.</p>	<p>Årsmedelvärde 15 µg/m³.</p> <p>Dygnsmedelvärde 30 µg/m³.</p>

De luftföroreningar som förekommer i utredningsområdet kommer främst från trafiken på de stora vägarna. Det finns en tydlig koppling mellan trafikmängden och mängden föroreningar som släpps ut.

Enligt 2025 års kartläggning genom beräkning avseende kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) gjord av Östra Sveriges Luftvårdsförbund, se figur 11 och figur 12, så överskrids inte MKN (varken nuvarande gränsvärden eller gränsvärden från 1 jan 2030) eller det nationella miljö kvalitetsmålet "Frisk luft" inom planområdet, varken som dygns- eller årsmedelvärden.



Figur 11 visar luftföroreningskarta avseende PM10 dygnsmedelvärde, framtagen av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.



Figur 12 visar luftföroreningskarta avseende NO2 årsmedelvärde, framtagen av SLB-analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.

4.6.4. Risk

Enligt Myndigheten för civilt försvar (MCF), är farligt gods ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål med farliga egenskaper som kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras korrekt under transport.

Konsekvenserna av en olycka med farligt gods beror på hur många människor som befinner sig inom riskzonen, deras förmåga att inse fara, och deras möjlighet att påverka sin säkerhet. Konsekvenserna beror också på vilken typ av farligt gods som fraktas. Som vägledning i bedömningen av skyddsavstånd använder Trafikverket en zonindelning baserad på avstånd mellan riskkällan och markanvändning. Utgångspunkten är att väghållaren normalt inte behöver vidta några åtgärder för att minska risken med farligt gods, om dessa skyddsavstånd hålls (Trafikverket, Planeringsförutsättningar för farligt gods, 2026)

Vägar för transporter av farligt gods delas upp i två kategorier:

- Primära transportvägar – vägar som i första hand bör användas för genomfartstrafik med farligt gods.
- Sekundära transportvägar – vägar som bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet och mottagaren och leverantören.

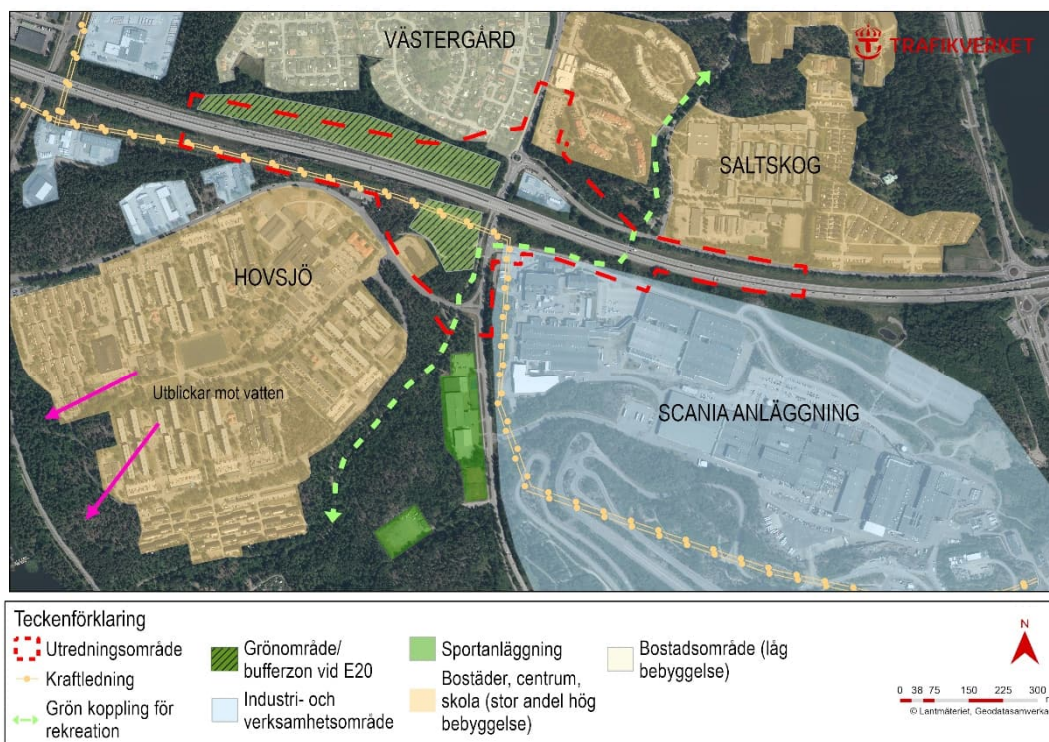
Väg E20 är klassificerad som en primär transportväg för farligt gods. Det finns både bostäder, verksamheter och en skola (Stålhamraskolan i utredningsområdets östra del) i nära anslutning till transportleden. Närmaste bostad är lokaliserad cirka 100 meter från väg E20 och avståndet mellan skolområdet och väg E20 är cirka 45 meter. Övriga verksamheter är främst lokaliserade söder om väg E20, med ett minsta avstånd om cirka 50 meter. Stålhamravägen fungerar som sekundär transportväg för farligt gods.

4.7. Stads- och landskapsbild

Område för landskapsanalysen är utredningsområdet med intilliggande stadsdelar Hovsjö, Västergård och Saltskog samt Scania's industrianläggning. Analysen görs på ett begränsat område, då platsen för den planerade trafikplatsen redan är bebyggd.

4.7.1. Landskapskaraktär

Området präglas av kuperade höjdskillnader, med trädbeklädda åsar av blandskog med barr- och lövträd och inslag av berg i dagen. Nivåskillnader och skogspartier, ger ett växelspel mellan öppna och slutna landskapsrum, se figur 13. Storskalig industri karaktäriserar också området, med låga långsträckta byggnader och ytor där marken modellerats om och jämnats ut. Delar av den närliggande industrianläggningen Scania består av testbana för fordon och omges av vegetation. E20 stäcker sig genom området och skapar en barriär i landskapet. Vid kraftledningens utbredning, som delvis går parallellt med motorvägen E20, är vegetationen lägre och består av främst av buskar och pionjärträd.



Figur 13 visar landskapets karaktär.

Bebyggelsen i närliggande stadsdelar Hovsjö och Saltskog är främst placerad på och längs med höjdryggar, vilket ger varierade siktlinjer mot närliggande vattendrag. Det finns även villabebyggelse i lägre terräng, exempel del av stadsdelen Västergård. Utbyggnaden av dessa områden skedde främst under Södertäljes stora tillväxtperiod under 1940–1970 talet.

Nivåskillnaderna gör bebyggelsen rumsligt isolerade och avgränsade från motorvägen E20, både genom att vara placerade på höjdparter och i lägre terräng.

Med utblick från området för planerad trafikplats ramas bostadsbebyggelsen in med skogsvegetation och är inte visuellt märkbar. Industrianläggningen syns från trafikplatsen utan att dominera landskapskaraktären.

4.7.2. Landskapsvärden – visuell och annan upplevelse av landskapet

Skogspartier i området ger inramning, årstidsvariation och visuellt skydd. Höjdparter ger utblickar och orienterbarhet. Grönstrukturen skapar förutsättningar för vardagsrekreation för boende och arbetande i området, som främjar hälsa och välbefinnande. Grönområden mellan bebyggelsen används som informella mötes- och vistelseytor och det finns flera skapade genvägar i området, till exempel en upptrampad stig mellan Hovsjö och Tvetabron. Genom området finns ett gång- och cykelstråk placerat som del av den regionala grönstrukturen, med rekreativa målpunkter som badplats, sportanläggningar, koloniområden, placerade söder om utredningsområdet.

4.8. Kulturmiljö

Det finns inte några riksintressen för kulturmiljövård enligt miljöbalken inom det aktuella utredningsområdet.

Det finns heller inga kända forn- eller kulturmiljölämningar inom det aktuella utredningsområdet. Denna aspekt kommer därmed inte att beskrivas vidare.

4.9. Naturmiljö

Det finns inga skyddade områden såsom naturreservat, Natura 2000-områden, biotopskyddsområden eller strandskyddade områden inom utredningsområdet. Det finns heller inga riksintressen för naturvård enligt miljöbalken inom det aktuella utredningsområdet.

En naturvärdesinventering (NVI) på karteringsnivå medel, inklusive naturvärdesklass 4, ska genomföras för att undersöka om det finns lokala naturmiljövärden. Inför denna inventering har ett förarbete genomförts där tidigare kända naturvärden kartlagts via öppna databaser, tillgängliga rapporter och övriga relevanta kunskapskällor, se figur 14.

Förarbetsområdet (även kallat kartläggningsområde) omfattar kommande tilltänkta inventeringsområde samt en buffertzona om 400 meter. Inventeringsområdets yta sammanfaller med planförslagets utredningsområde och benämns inventeringsområde när det gäller naturmiljö.

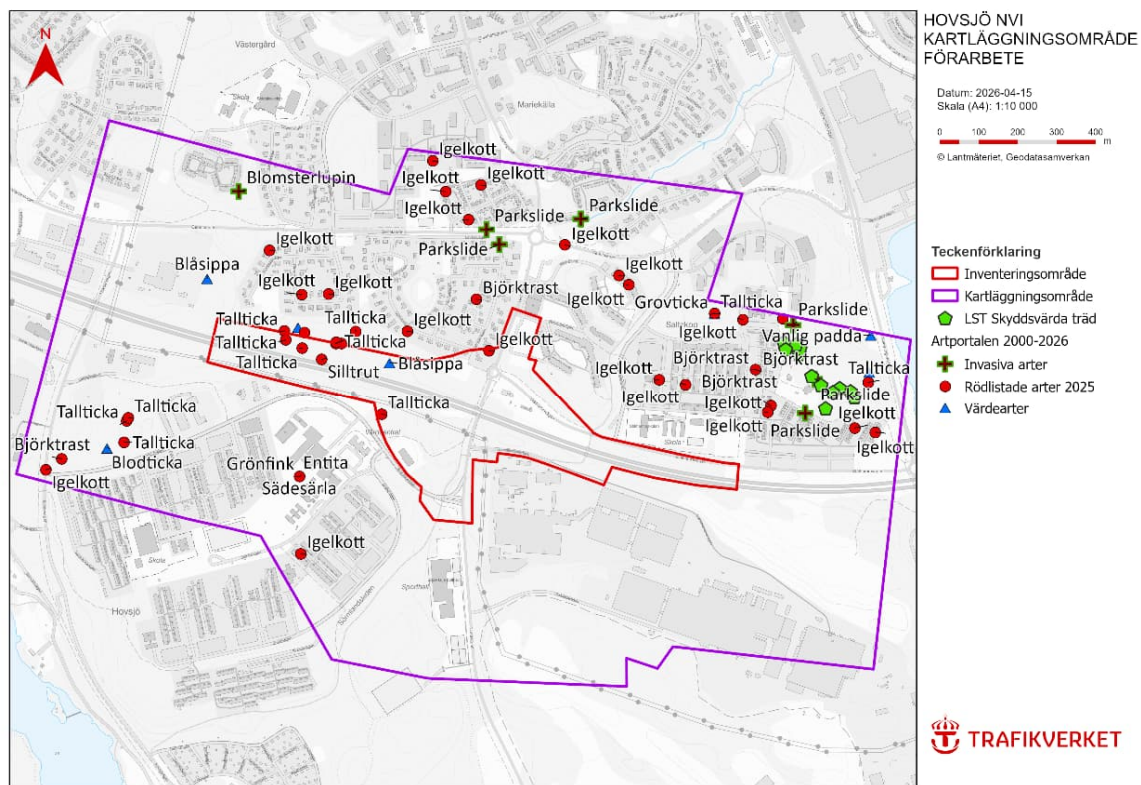
Kartläggningsområdet domineras norr om väg E20 av bostäder, både enfamiljshus och flerfamiljshus. Mellan bostadsområdena finns mindre skogspartier som huvudsakligen består av barrskog och barrblandskog. Söder om väg E20 utgörs markanvändningen av flerfamiljsbostäder och industriområden. Även här förekommer skogspartier, främst barrskog och barrblandskog. Området är starkt påverkat av mänsklig aktivitet och hela området bedöms vara utsatt för ljud och kraftig belysning, främst längs bilvägarna. Belysning förekommer även längs upplysta gångvägar i skogspartierna. Sammantaget bedöms kartläggningsområdet innehålla flera barriärer för arters rörelser i landskapet.

Det finns tolv skyddsvärda träd i kartläggningsområdets östra del. Inga av dessa träd ligger innanför inventeringsområdet.

Fynduppgifter från Artportalen visar att två fridlysta arter och femton rödlistade arter har observerats inom kartläggningsområde varav endast en fridlyst art (blippa) och två rödlistade arter (silltrut och tallticka) har observerats inom inventeringsområdet, se figur 14. Rapporterade fynd är framför allt lokaliserade i inventeringsområdets nordvästra delar. Utöver rödlistade och fridlysta arter har fyra möjliga värdearter (signalarter) rapporterats. Observationerna är gjorda utanför inventeringsområdet men arterna bedöms ha förutsättningar att kunna ha

livsmiljöer även inom området. Inga relevanta eller aktuella skyddsklassade arter finns dokumenterade i kartläggningsområdet och därmed inte heller inom inventeringsområdet.

I kartläggningsområdets norra halva, utanför inventeringsområdet, finns fynd av två invasiva arter (blomsterlupin och parkslide).



Figur 14 visar kända naturvärden och artförekomster noterade i förarbetet.

4.10. Vattenmiljö

4.10.1. Ytvatten

Det finns inga sjöar eller vattendrag inom utredningsområdet.

Cirka 470 meter öster om utredningsområdet finns ytvattenförekomsten *Saltskogsfjärden* vilken inte berörs av några beslutade miljökvalitetsnormer. Närmast lokaliserade ytvattenförekomst med beslutade miljökvalitetsnormer utanför utredningsområdet är sjön *Måsnaren* (WA87815265) cirka 820 meter sydväst om utredningsområdet. Måsnaren har klassats till *dålig* ekologisk status. Bedömningen baseras framför allt på att vattenförekomsten är påverkad av övergödning. Den kemiska statusen har klassats till *ej god* på grund av de överskridande ämnena perfluoroktansulfon (PFOS), kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE).

Igelstaviken (WA21041663) är en ytvattenförekomst cirka 1,8 kilometer öster om utredningsområdet med måttlig ekologisk status. Den kemiska statusen har klassats till *ej god* på grund av de överskridande ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE).

Cirka 1,8 kilometer norr om utredningsområdet finns *Mälaren-Prästfjärden* (WA89970645) som är en sjö med god ekologisk status. Den kemiska statusen har klassats till *ej god* på grund av de överskridande ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE).

Det finns inga direkta kopplingar i form av bäckar, vattendrag eller liknande mellan utredningsområdet och de närmast lokaliserade ytvattenförekomsterna med beslutade miljö kvalitetsnormer. De planerade åtgärderna bedöms därför inte påverka ytvattenförekomsterna.

4.10.2. Avvattning

Den del av E20 som ligger inom utredningsområdet avvattnas i dagsläget genom längsgående kantavattning med dagvattenbrunnar placerade i lågpunktspartier. Dagvattnet avleds huvudsakligen via dagvattenledningar samt delvis genom ytavrinning mot befintliga utloppspunkter i angränsande mark och recipienter.

Söder om E20 finns en befintlig dagvattendamm som utgör en central del av områdets dagvattenhantering genom att tillfälligt magasinera och utjämna dagvattenflöden. Dammen avleder sitt utlopp till kommunala dagvattenledningar.

Utredningsområdet omfattas av förbud mot markavattning enligt miljöbalken (11 kap. 14 § första stycket) samt enligt Förordning (1998:1388) om vattenverksamheter. För markavattning inom området krävs därför tillstånd. Det finns inga kända markavvattningsföretag inom det aktuella utredningsområdet.

4.11. Naturresurser

4.11.1. Vattenskyddsområde

Det finns inga vattenskyddsområden inom utredningsområdet. Närmaste lokaliserade vattenskyddsområde är *Djupdal-Malmsjöåsen*, cirka 2,2 kilometer nordväst om utredningsområdet. Inom vattenskyddsområdet gäller särskilda skyddsföreskrifter. Området bedöms inte påverkas av aktuell vägplan och kommer inte beskrivas närmare.

4.11.2. Grundvatten

Det finns inga grundvattenförekomster inom utredningsområdet.

Cirka 960 meter öster om utredningsområdet finns grundvattenförekomsten *Södertäljeåsen-Södertälje* (WA53873291) och cirka 820 meter respektive 1,2 kilometer sydväst om utredningsområdet finns grundvattenförekomsterna *Hovsjö* (WA76388625) och *Eklundsnäs* (WA65178025).

Vattenförekomsterna är enligt VISS sand- och grusförekomster med mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter. Samtliga tre grundvattenförekomsters kemiska status är satt till *god*.

Det finns inga direkta kopplingar i form av bäckar, vattendrag eller liknande mellan utredningsområdet och de närmst lokaliserade grundvattenförekomster enligt ovan. De planerade åtgärderna bedöms därför inte påverka grundvattenförekomsterna.

4.12. Klimat

Miljöaspekten omfattar både klimatanpassning och klimatpåverkan.

Klimatanpassning syftar till de strategier och åtgärder som vidtas för att hantera de konsekvenser som klimatförändringar medför, såsom extremväder och stigande havsnivåer. Klimatpåverkan syftar i denna kontext på de förändringar i klimatet som orsakas av mänskliga aktiviteter, särskilt genom utsläpp av växthusgaser som koldioxid. Därav behöver utsläpp av växthusgaser minska för att långsiktigt skydda miljön och människors hälsa.

I framtiden kommer Sveriges klimat sannolikt att bli både våtare och varmare på grund av de pågående klimatförändringarna. Detta innebär troligen en ökning av nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen. Därför är det viktigt att vid anläggning och dimensionering av infrastruktur säkerställa att dagvattensystemens kapacitet och dimensionering är tillräcklig för att motverka och begränsa skador vid extrem nederbörd. Anläggningen måste vara tålig för de utmaningar ett förändrat klimat medför, såsom ras och skred som kan uppstå vid förändrade tjäl- och grundvattenförhållanden. Ökade flöden i vattendragen på grund av större mängd nederbörd ökar även risken för erosion i slänterna till vattendrag, vilket kan leda till ras och skred. Därför ska anläggningen vara utformad för att minimera risken för erosionsrelaterade skador.

Genomförda analyser av översvämningsrisk visar att lågpunkter inom utredningsområdet kan riskera att översvämmas vid ett 100-årsregn (skyfall). Särskilt berörda områden är bostadsområdet norr om E20 samt Tvetavägen, se figur 15. Söder om E20 utgör den befintliga dagvattendammen en topografisk lågpunkt som, enligt analysen, riskerar att översvämmas vid skyfallsscenario.

Den befintliga markanvändningen domineras av hårdgjorda ytor i kombination med jordarter med begränsad genomsläpplighet, vilket innebär låg infiltration och en hög andel ytavrinning vid intensiva regn. Detta medför ökade flöden mot lågpunktspartier och befintliga dagvattenanläggningar vid kraftig nederbörd.



Figur 15 visar områden som riskeras att översvämmas vid ett 100-årsregn.

Biltrafik är en tydlig källa till vår klimatpåverkan. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige kommer cirka 30 procent från transportsektorn. För att klimatmålen ska nås är transportsektorns utsläpp en viktig faktor. Att gradvis minska beroendet av fossila bränslen och öka energieffektiviteten är två sätt att begränsa biltrafikens klimatpåverkan. Mängden personbilstrafik kan minskas genom att skapa förutsättningar för effektivare kommunikationsalternativ, såsom kollektivtrafik, cykling och gång.

4.13. Friluftsliv och rekreation

Det finns inga utpekade riksintresseområden enligt 4 kap. 2 § miljöbalken för det rörliga friluftslivet inom eller i närheten av utredningsområdet.

Vandringsleden *Sörmlandsleden, etapp 9*, passerar längs med cykelvägen utmed Transmissionsvägen och korsar under E20 i östra delen av utredningsområdet, se figur 7 som visar cykelvägar. Den totalt 100 mil långa leden förvaltas av Föreningen Sörmlandsleden och är uppdelad i etapper.

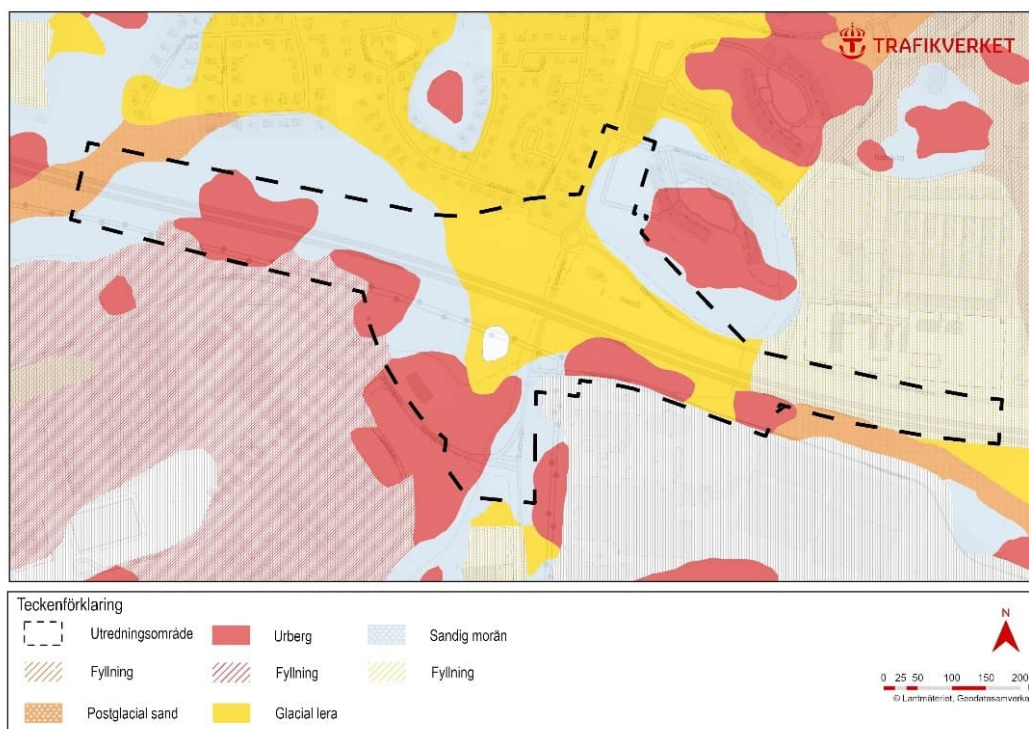
4.14. Byggnadstekniska förutsättningar

4.14.1. Geotekniska förutsättningar

Enligt Sveriges geologiska undersökning, SGU:s, jordartskarta dominerar utredningsområdet av finkorniga jordarter, främst lera och silt, särskilt i lågpartier och svackor, se figur 16. Där lera förekommer, antas den överlagras morän och berg. I mer höglänta partier förekommer morän och ställvis blottas berg i dagen. Lokalt

finns även fyllnadsmassor i anslutning till befintlig väginfrastruktur samt närliggande verksamhetsområden.

Djup till berg är som störst i mitten av området, skattat till mellan 10–20 meter djup enligt jorddjupskartan. I västra delen av utredningsområdet återfinns även berg i skärningar.



Figur 16 visar jordarter i utredningsområdet.

4.14.2. Föroreningar

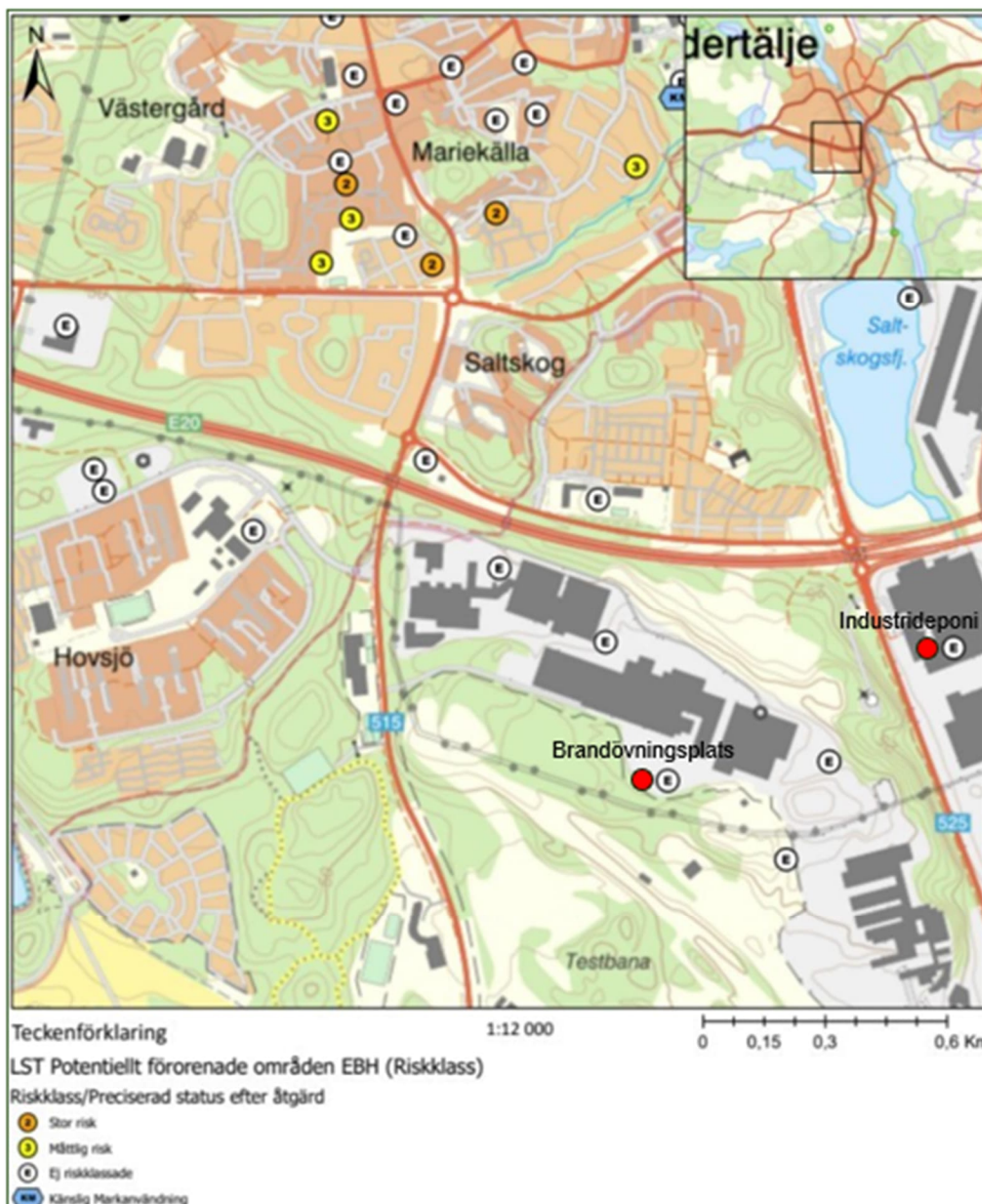
En markmiljöinventering har gjorts i syfte att tidigt kunna identifiera potentiella föroreningskällor inom utredningsområdet och för att kunna planera för efterföljande miljöundersökningar.

Inventeringsavgränsningen omfattar hela det föreslagna utrednings- och projektområdet för trafikplatsen så att alla markytor som kan påverkas av åtgärden ingår. I inventeringen har även närliggande potentiellt förorenade objekt utanför den omedelbara utredningsgränsen identifierats och beaktats, då dessa objekt kan fungera som källor för spridning av föroreningar till projektområdet via mark, grundvatten eller ytvatten.

Markmiljöinventeringen visar att området innehåller flera potentiella föroreningskällor och att det föreligger osäkerheter som motiverar kompletterande undersökningar innan schaktsaneringsarbeten påbörjas. De största identifierade riskerna är koncentrerade till den tidigare brandövningsplatsen sydost om

utredningsområdet (inom Scantias område) samt den äldre deponin öster om Nyköpingsvägen, öster om och utanför utredningsområdet, se figur 17.

En genomgång av EBH-kartan (karta över områden som är eller kan misstänkas vara förorenade) har genomförts vid inventeringen där elva objekt noterats i närheten av undersökningsområdet, se figur 17. Samtliga objekt utgörs av verksamheter som kan ha orsakat föroreningar och som finns eller tidigare har funnits på platsen. Objekten har ännu inte inventerats eller riskklassats och skulle kunna bidra till avvikande punktkällor och därmed en föroreningsrisk.



Figur 17 visar ett utdrag ur EBH-kartan (Länsstyrelsen, 2025) över potentiellt förorenade områden inom området för Trafikplats Hovsjö. I kartan återfinns "E-objekt", ej riskklassade, i närheten av undersökningsområdet. Kartan visar även den tidigare brandövningsplatsen och den gamla deponin.

Lokal förekomst av PFAS kopplat till den tidigare brandövningsplatsen, VOC/klorerade lösningsmedel från verkstads- och ytbehandlingsverksamheter samt eventuella PCB-fynd vid byggnadsdelar kan förstärka föroreningsbilden på specifika platser, men omfattningen samt risken för spridning via yt- och grundvatten varierar med lokala förhållanden.

Vägsträckan kan även antas vara påverkad av typiska väg- och trafikrelaterade ämnesgrupper; exempelvis PAH i äldre asfaltlager, petroleumkolväten inklusive BTEX samt tungmetaller från däck- och bromsslitage.

Områdets dominerande jordart (glacial lera med inslag av morän och ytligt berg) talar för att de flesta vägrelaterade föroreningarna primärt lagras nära vägbanan, samtidigt som morän- och bergspartier kan ge snabbare infiltration och därmed ökad spridningsosäkerhet på vissa sträckor.

Mot bakgrund av de osäkerheter som råder kring föroreningsrisken kommer platsanpassade kompletterande markmiljöundersökningar göras. Vid behov kommer även en masshanteringsplan tas fram.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Denna vägplan innebär att en ny trafikplats skapas till/från E20 från/till Tvetavägen. Under arbetet med samrådsunderlaget har alternativa lokaliseringar och utformningar studerats. Bland annat har olika typer av ett så kallat klöverblad studerats, vilket innebär att på- och avfartsramperna formas som ett klöverblad på respektive sida av E20, se figur 18 för exempel.



Figur 18 visar en trafikplats formad som ett klöverblad. Observera att figuren endast är en illustration och att klöverbladen också kan spegelvändas i de fall de anses lämpligt samt ha andra radier (Trafikverket, 2022).

I detta tidiga skede av planeringen bedöms klöverbladslösning vara aktuell för fortsatt planering. I de kommande skedena av planlägningsprocessen kommer trafikplatsens lokalisering och utformning att utredas vidare.

Den planerade trafikplatsen kan komma att innebära att anpassningar behöver göras på befintlig E20. Anpassningar kan också komma att behöva göras på kommunala gator samt enskilda vägar. Under den kommande planlägningsprocessen kommer påverkan på kommunala gator att studeras vidare tillsammans med Södertälje kommun.

5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.1.1. Trafik och samhällsutveckling

Projektet innebär att en ny trafikplats möjliggörs mellan E20 och Tvetavägen. Genom att anlägga en ny trafikplats ökar tillgängligheten till de västra delarna av Södertälje och E20. Trafikplatsen bedöms också öka redundansen i det regionala vägnätet. Tvetavägen är en naturlig in- och utfartsled från Södertäljes centrala delar men anslutning saknas till E20.

Den omfördelning som Trafikplats Hovsjö bedöms medföra kan avlasta Trafikplats Saltskog och delar av det kommunala vägnätet. En avlastning av Trafikplats Saltskog innebär en lugnare trafikmiljö, där bilister har lättare att genomföra körfältsbyten och risken för påkörningsolyckor minskar.

Fordonstrafikanter får i och med den tillkommande trafikplatsen ökade vägvalsmöjligheter vilket bedöms ge minskad restidsosäkerhet samt förkortad restid vid tillfälliga/oregelbundna trafikstörningar.

Trafikplats Hovsjö bedöms också medföra att tung trafik flyttas över från det kommunala vägnätet och då framför allt från Stålhamravägen till E20.

Trafikplats Hovsjö bedöms också skapa fler potentiella konfliktpunkter för fordonstrafikanter vid ramper och tillkommande anslutningar till det kommunala vägnätet. Ökade trafikflöden till följd av trafikplatsen innebär ökade risker för gående och cyklister på befintliga passager.

5.1.2. Boendemiljö

5.1.2.1 Ljudmiljö

Planerad bullerutredning kommer att klargöra bullersituationen vid trafikplatsen. Bostadsfastigheter som kan komma att utsättas för ljudnivåer över gällande riktvärden ska då utredas för bullerskyddsåtgärder. För höga ljudnivåer kan leda till ökad stress och ge negativa hälsoeffekter. Genom bullerskyddsåtgärder kan effekten bli en förbättrad situation mot dagsläget.

5.1.2.2 Komfortvibrationer

Genom att säkerställa att Trafikverkets riktvärde för vibrationsnivåer inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS i bostäder och vårdlokaler där människor vistas stadigvarande bedöms effekten av projektet inte medföra en försämrad miljö med negativa hälsoeffekter som följd. Riktvärdet är en konkretisering av vad Trafikverket anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö för bostäder och vårdlokaler.

5.1.2.3 Luftkvalité

I dagsläget klaras MKN för både NO₂ och PM₁₀ utmed E20, både som årsmedelvärde och dygnsmedelvärde. Likaså klaras de nya gränsvärdena i dagens

situation. En ny trafikplats med på- och avfartsramper leder till en ansamling av fordon inom en mer begränsad yta som tidigare mest haft förbipasserande trafik. På- och avfartsramper leder också till mer acceleration respektive retardation inom närområdet än att trafik bara passerar på E20. Sådana rörelser kan påverka utsläpp till luft från förbränningsmotorer, och sliter även på däck och vägbeläggning med utsläpp som följd. Trots att vägrummet kring E20 och den nya trafikplatsen är öppet, kan det inte uteslutas att luftkvaliteten i närområdet till E20 och trafikplatsen kan komma att påverkas på grund av ökad trafikmängd på en begränsad yta. Det finns dock skyddsåtgärder som kan vidtas för att begränsa påverkan.

En ny trafikplats på ett område som tidigare inte haft den typen av trafikrörelser kan också, som kumulativ effekt, komma att påverka luftkvaliteten vid det lokala gatunätet och de bostäder som finns intill detta. Det kan således komma att påverka luftkvaliteten i områden där människor vistas stadigvarande.

5.1.2.4 Risk

Transporter med farlig gods kommer fortsatt kunna använda de aktuella vägarna i utredningsområdet och till och med köra på/av E20 i den nya trafikplatsen. Utformningen av trafikplatsen kommer att projekteras i kommande skede och då beaktas eventuella behov av riskreducerande åtgärder.

5.1.3. Stads- och landskapsbild

Landskapsbilden utgör den visuella upplevelsen i ett område och uppstår i relation mellan människan och hur hon uppfattar landskapet.

Den planerade trafikplatsen innebär en viss påverkan på landskapsbilden. Samtidigt sker åtgärden i ett redan påverkat område, där det finns storskalig industri och infrastruktur. Skogspartier samt höjdskillnader gör att E20 idag inte är påtagligt visuellt märkbar inom utredningsområdet. Skapandet av en trafikplats kommer sannolikt att göra E20 mer synlig. E20 ligger på ett plan och ska möta ett underliggande plan, på en lägre höjdnivå. I den västra delen av utredningsområdet finns störst nivåskillnader, och påverkar landskapsbilden störst. Den planerade trafikplatsen kommer att innebära att en andel träd och skogspartier tas ned samt bergskärning, omfattning beror på hur trafikplatsen utformas.

Åtgärder för ramper och anslutning till det kommunala vägnätet kan förändra platsens rumsligheter, genom en ökad visuell dominans, buller och ljuspåverkan. Särskilt känslig är påverkan på de skogskanter vilka idag fungerar som en grön buffert mellan bostadsområden och motorvägen, där intrång kan leda till fragmentering och minskade ekologiska och rekreativa värden. Stadsbilden påverkas främst i Hovsjö och Västergårds ytterkanter genom en förändrad entrébild till Hovsjö och ökad visuell kontakt med E20. Stadsbilden som helhet bedöms inte påverkas märkbart av den planerade trafikplatsen.

Ökade andel hårdgjorda ytor kommer också sannolikt innebära ökat behov av dagvattendammar och diken, vilket kan ha en viss påverkan på stads- och landskapsbilden.

Genom topografianpassning, koncentration av trafikytor, bevarande av gröna samband samt en omsorgsfull gestaltning, bedöms trafikplatsen kunna inordnas i landskapet.

5.1.4. Naturmiljö

Det finns förutsättningar för naturvärden inom utredningsområdet. Den kommande NVI:n får utvisa vilka värden det kan röra sig om. Påverkan av projektet innebär att naturmark tas i anspråk för trafikplatsens utformning. Effekten kan bli att naturvärden försvinner. Området är dock redan idag starkt påverkat av mänsklig aktivitet och dagens trafikmiljö som utgör starka barriärer för olika arter i landskapet. Generella skyddsåtgärder, som att inte avverka träd under häckningssäsong, kan ändå vara viktiga för att skydda eventuellt häckande fåglar. Då det inte finns några kända utpekade höga naturvärden i området samt att intrånget begränsas ytmässigt, bedöms konsekvenserna i nuläget bli små. Denna bedömning kan komma att justeras efter att fältinventering har genomförts.

5.1.5. Vattenmiljö

En ny trafikplats kommer öka andelen hårdgjord yta inom området vilket medför ökade flöden vid regn. Den tillkommande ytan är dock av mindre storlek och effekten av det ökade flödet vid regn minskas av den omgivande terrängens möjligheter till avledning och infiltration av dagvatten. Vidare undersökningar av befintliga flöden, infiltrationsmöjligheter och eventuella fördröjningsåtgärder kommer att utredas.

Vägdagvatten från vägars hårdgjorda ytor kan transportera förorenande ämnen som samlats på körbanan och leda till perkolation till grundvattnet i vägdiken. De föroreningar som tillkommer dagvattnet på grund av planerad trafikplats bedöms vara så pass låga att ytterligare rening än den som sker i vegetationsklädda diken inte är nödvändig.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder inte innebära någon risk för försämring av status för någon av vattenförekomsterna utanför utredningsområdet om hänsyn och försiktighetsåtgärder vidtas vid anläggandet. Åtgärden bedöms inte heller påverka möjligheten för vattenförekomsterna att uppnå god ekologisk och kemisk status.

5.1.6. Friluftsliv och rekreation

Gestaltningen längs sträckan ska göras med utgångspunkt från att skapa en sammanhållen vägmiljö där trafikplatsen ska integreras väl i landskapet och marknivåer anpassas för att skapa mjuka övergångar till befintlig omgivning. Utformningen ska vara tydlig så att såväl bilister, cyklister och gående som övriga trafikanter på ett snabbt och enkelt sätt ska kunna orientera sig på platsen.

Vandringsleden Sörmlandsleden bedöms inte påverkas av anläggandet av ny trafikplats.

Sammantaget bedöms inte rekreation och friluftsliv i området påverkas negativt av projektet.

5.1.7. Förorenade områden

Det kan inte uteslutas att marken inom utredningsområdet kan vara påverkad av föroreningar. Detta kommer att utredas vidare i och med planerad markmiljöprovtagning. Förorenade massor kommer att tas omhand utifrån föroreningsgrad.

5.1.8. Byggtiden

Befintligt vägnät kan komma att behöva byggas om, rivas eller flyttas till följd av utbyggnaden. Detta kan kortsiktigt innebära en påverkan som medför störningar i trafiken, men på sikt kan det resultera i en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Under byggnationen kommer vägtrafiken att påverkas på grund av de begränsningar och störningar som förväntas i byggskedet. Det kan exempelvis medföra att omledning av trafik, att fordonsförare tvingas köra med reducerad hastighet och ökade godstransporter till och från byggnationen. Även gång- och cykeltrafiken kan komma att påverkas när vägen ska byggas.

Under byggnationen kan även andra störningar förekomma såsom bullrande verksamheter.

5.2. Osäkerheter i bedömningen

I den kommande planläggningsprocessen kommer anläggningen att utredas vidare. Effektbedömningen som genomförts i detta samrådsunderlag baseras på befintligt material och ger en första bedömning på den kommande anläggningens effekter. Fördjupad kunskap krävs för bedömning av anläggningens påverkan i form av inventeringar, utredningar och undersökningar för att kunna genomföra miljöanpassningar och kunna göra bedömningar av anläggningens påverkan.

6. Åtgärder

För att förebygga, motverka och avhjälpa negativa miljöeffekter krävs att kompletterande utredningar genomförs. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i det kommande arbetet och syftar till att i första hand undvika negativa miljöeffekter genom val av lokalisering. I andra hand bör skador och intrång minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I sista hand kan kvarvarande skada hanteras genom stärkande åtgärder eller kompensationsåtgärder.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken, eftersom projektet innebär åtgärder i och i anslutning till en befintlig, redan påverkad vägmiljö. I dagsläget bedöms vägen med befintlig trafiklösning redan vara en barriär för naturmiljö och området är starkt påverkat av mänsklig aktivitet. Vägen med befintlig trafiklösning utgör även redan idag en visuell påverkan och medför både bullerstörningar i omgivande miljö samt bidrar till en omgivning som är starkt upplyst av befintlig trafik, vägbelysning samt upplysta gångvägar i skogspartierna. Det finns inte bullerskyddsskärmar i dagsläget och en översyn och kartläggning av bullernivån skulle eventuellt kunna resultera i bullersänkande åtgärder om behov finns, vilket skulle kunna ge en positiv effekt för befintliga bostäder och verksamheter i närområdet med en förbättrad situation mot dagsläget.

Att bygga en ny trafikplats bedöms vara relativt liten i sin omfattning och varaktighet. Lansspråktagandet av mark och andra naturtillgångar bedöms också vara begränsad. Projektet bedöms inte heller medföra några större negativa miljöeffekter varför bedömningen är att det inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna i kapitel 5.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas inte medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en plan- och miljöbeskrivning.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

I den fortsatta planlägningsprocessen kommer vägens lokalisering och utformning utredas vidare. Följande frågor bör ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet:

- Eventuell påverkan på detaljplaner inom den planerade vägens markanspråk behöver klargöras. I det fall som vägplanen strider mot

gällande detaljplan krävs att Södertälje kommun upphäver, ändrar eller tar fram nya detaljplaner som möjliggör utbyggnaden.

- Analys av påverkan på befintlig ledningsinfrastruktur, med särskilt fokus på den högspänningsledning som går parallellt sydväst om E20.
- En naturvärdesinventering (NVI) ska genomföras för att utreda förekomst av naturmiljövärden, påverkan och behov av eventuella försiktighetsåtgärder.
- Bullerberäkning och bullerutredning ska genomföras för att kartlägga situationen samt behovet av eventuella skyddsåtgärder.
- Platsanpassade kompletterande undersökningar ska göras avseende förorenad mark med fokus på de tydligaste riskområdena samt eventuellt framtagande av plan för masshantering inom området.
- Hantering av dagvatten från den nya trafikplatsen och behov av eventuella fördröjningsåtgärder.
- Gestaltungsaspekter och hantering av nivåskillnader ska vidare beaktas, för att få en anläggning som anpassas till och harmonierar med omgivande landskap.

9. Källor

9.1. Tryckta källor

Försvarsmakten (2023) Riksintressen för totalförsvarets militära del 1 Stockholms län 2023.

Södertälje kommun. Näringslivs strategi 2021–2025.

Södertälje kommun (2013) Framtid Södertälje Översiktsplan 2013–2030.

Södertälje kommun (2024) Planeringsstrategi 2023–2026.

Södertälje kommun (2025) Granskningshandling Framtid Södertälje Översiktsplan 2050.

Trafikverket (2024). Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg - riktlinje (TDOK 2014:1021, ver 4.0, 2024-05-15).

Trafikverket (2022) KRAV - VGU, Begrepp och grundvärden.

9.2. Digitala källor

Länsstyrelsen. Karta över tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter. Tillgängligt: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/arcgis/apps/experiencebuilder/experience/?draft=true&id=bab2e5bb59bc404cb54328625920aa5f> [Hämtad: 2026-04-09].

Länsstyrelsens geodatakatalog. Tillgängligt: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/swe/catalog.search#/home> [Hämtad: 2026-04-09].

Länsstyrelsen. Webbgis EBH-kartan. Tillgängligt: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lst_ebh_karta/ [Hämtad: 2026-04-09].

Naturvårdsverket. Skyddad natur. Tillgängligt: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> [Hämtad: 2026-04-09].

Sveriges miljömål (2018) Preciseringar av Frisk luft. Tillgängligt: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/preciseringar-av-frisk-luft/> [Hämtad: 2026-04-10].

Trafikverket (2017) Planeringsförutsättningar för farligt gods. Tillgängligt: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Transporter-av-farligt-gods/Planeringsforutsattningar-for-farligt-gods/> [Hämtad: 2026-04-09].

Södertälje kommun (2025) Snabbstatistik om Södertälje kommun. Tillgängligt:
<https://www.sodertalje.se/kommun-och-politik/statistik-och-nyckeltal/snabbstatistik-sodertalje/> [Hämtad: 2026-04-13].

Södertälje kommun (2026) Helårsstatistik. Tillgänglig:
<https://www.sodertalje.se/kommun-och-politik/statistik-och-nyckeltal/helarsstatistik/> [Hämtad: 2026-04-13].

Trafikverket. Mål och gränsvärden för luftkvalitet. Tillgängligt:
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/luftkvalitet/mal-och-gransvarden-for-luftkvalitet/> [Hämtad: 2026-04-10].

Riksantikvarieämbetet. Forsök. Tillgängligt:
<https://app.raa.se/open/forsok/lamning-query> [Hämtad: 2026-04-09].

Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Luftföroreningskartor. Tillgängligt:
<https://www.slb.nu/slbanalys/luftforeningskartor/> [Hämtad: 2026-04-09].

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna strandväg 98.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se