

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 580, gång- cykel- och kollektivtrafik Måttsund

Luleå kommun, Norrbottens län

Vägplan

Granskningshandling, 2026-09-14



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-09-14

Ärendenummer: TRV 2025/135533

Kontaktperson: Annika Öhman, Trafikverket

Foto: Sweco eller Trafikverket om inget annat anges

Illustration: Sweco eller Trafikverket där inget annat anges

Sammanfattning

Denna granskningshandling avser vägplan för väg 580, gång- cykel och kollektivtrafik i Måttsund med tillhörande miljöbeskrivning.

Måttsund är en tätort i Luleå kommun, belägen cirka 17 km söder om Luleå. Väg 580 sträcker sig från E4 i Antnäs i söder via Kallax till väg 616 i norr.

Det saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät i området, vilket utgör ett trafiksäkerhetsproblem för framförallt skolelever som använder väg 580 för att ta sig till och från skolan och andra målpunkter.

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 580 och 581.

De i Måttsund föreslagna åtgärderna omfattar trafiksäkerhetsåtgärder som innefattar en cirka 450 meter lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning och busshållplatser.

Inga utpekade naturvärden påverkas i betydande grad av de föreslagna åtgärderna. För övriga beskrivna miljöaspekter bedöms konsekvenserna endast bli obetydliga eller positiva.

Gång-, cykel- och mopedvägen bidrar till uppfyllelse av både ändamålen och projektmålen. Genom att gång- cykel- och mopedvägen anläggs i direkt anslutning till befintlig väg bedöms ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	7
1.1 Planens huvuddrag.....	7
1.2 Bakgrund och behov.....	7
1.2.1 Ändamål med åtgärden.....	10
1.2.2 Mål för åtgärden	10
1.3 Avgränsning	10
1.3.1 Geografisk avgränsning	10
1.3.2 Tidsmässig avgränsning	11
2 Förutsättningar	12
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	12
2.1.1 Vägens funktion och standard.....	12
2.1.2 Fordonstrafik.....	12
2.1.3 Kollektivtrafik	13
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
2.2.1 Jord- och skogsbruk	15
2.3 Landskapet.....	16
2.3.1 Riksintressen.....	16
2.3.2 Natura 2000.....	16
2.3.3 Miljökvalitetsnormer	16
2.3.4 Generella biotopskydd	17
2.3.5 Strandskydd.....	17
2.3.6 Skyddade arter	17
2.4 Kommunal och regional fysisk planering.....	17
2.5 Byggtekniska förutsättningar	17
2.5.1 Geotekniska förhållanden	17
2.5.2 Avvattning.....	19
2.5.3 Förorenade områden	19
2.5.4 Massor.....	20
2.5.5 Ledningar	21
2.5.6 Klimat	21
2.5.7 Risker	21

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 23

3.1 Vald lokalisering med motiv	23
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv	23
3.3 Vald utformning med motiv	23
3.3.1 Generell utformning	23
3.3.2 Referensstandard och typsektion.....	24
3.3.3 Linjeföring	24
3.3.4 Utformning av busshållplatser.....	25
3.3.5 Utformning av korsningar och anslutningar	26
3.3.6 Utformning av belysning	26
3.3.7 Ledningar och Automatisk Trafiksäkerhetskontroll (ATK).....	27
3.3.8 Vägteknik.....	27
3.3.9 Geoteknik	27
3.3.10 Avvattnings och trummor	27
3.3.11 Tillfälliga åtgärder under byggskedet	28
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	29
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	29
3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta	29
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	29
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	30
3.6.1 Förändring av enskilda anslutningar	30

4 Miljöbeskrivning 31

4.1 Avgränsning av miljöaspekter	32
4.1.1 Nollalternativ.....	32
4.2 Metod	33
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser	34
4.3.1 Naturmiljö	34
4.3.2 Markmiljö	34
4.3.3 Rennäring	35
4.3.4 Befolkning och människors hälsa.....	36

5 Övriga effekter och konsekvenser 37

5.1 Trafik och användargrupper.....	37
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	37
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	38

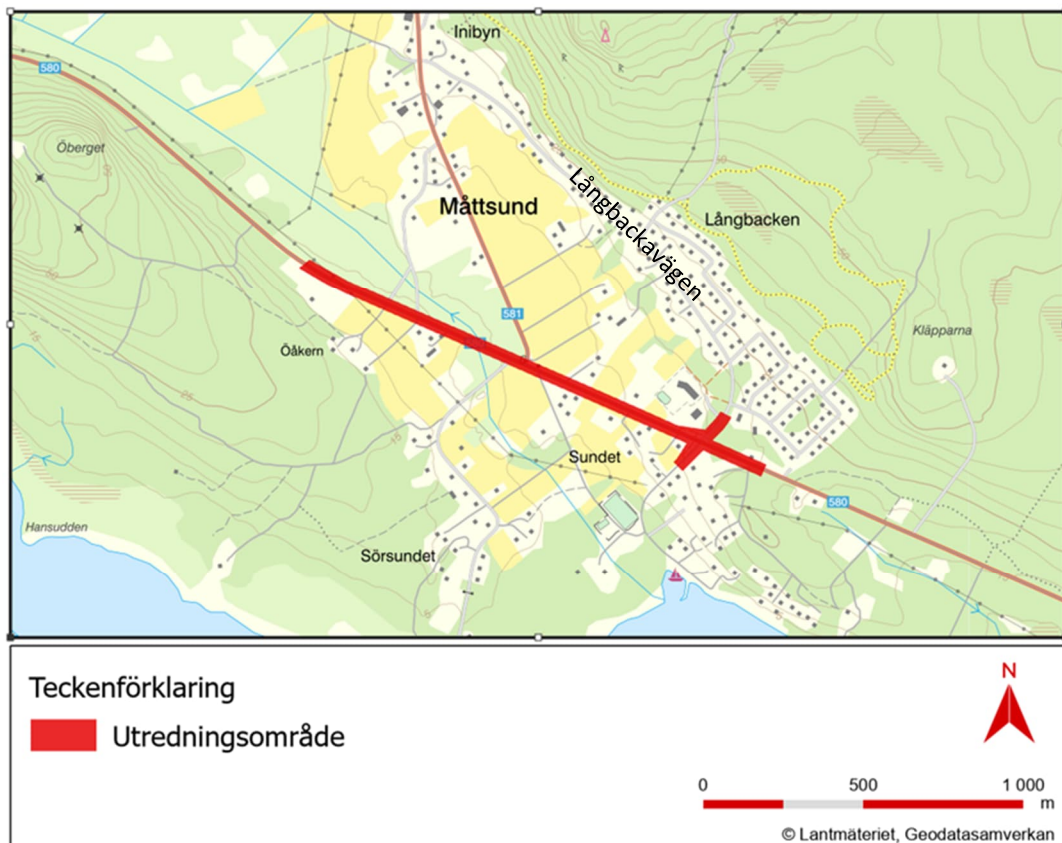
5.4 Fastigheter	39
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet.....	39
5.6 Byggskedet.....	39
5.6.1 Befolkning och människors hälsa.....	40
6 Samlad bedömning	41
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	41
6.2 Måluppfyllelse.....	41
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden.....	41
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål.....	41
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	43
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	43
6.4.1 Riksintressen.....	43
6.5 Slutsats	43
7 Markanspråk	45
7.1 Vägrätt och vägområde	45
7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg.....	46
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	46
8 Fortsatt arbete	48
8.1 Planläggningsprocess	48
8.2 Fastställelseprövning.....	48
8.3 Kontroll och uppföljning	48
8.4 Kostnader och finansiering	49
9 Referenser	50

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Projektet omfattar trafiksäkerhetsåtgärder i Måttund, se Figur 1.

Åtgärderna innefattar en cirka 450 meter lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager och busshållplatser samt anslutning till befintlig gång- och cykelport.



Figur 1. Översiktskarta över Måttund.

1.2 Bakgrund och behov

Trafiksäkerheten längs väg 580 har studerats i Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet väg 580 Måttund, daterad 2018-04-10.

Väg 580 är ett stråk för att nå Kallax flygplats, E4 mot Haparanda/Sundsvall samt skolan i Måttund, se Figur 2.



Figur 2. Översiktlig karta över utredningsområdet.

Det saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät i området, vilket utgör ett trafiksäkerhetsproblem för framförallt skolelever som använder väg 580 för att ta sig till och från skolan och andra målpunkter. Hastighetsmätningar från år 2015 visar på hastighetsöverträdelser längs vägen.

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att förstå situationen, pröva tänkbara lösningar och forma inriktningen för de oskyddade trafikanternas trafiksituation längs väg 580 i Måttsund, på sträckan mellan väg 581 och Långbackavägens utfart. Åtgärdsvalsstudien skulle föreslå rimliga åtgärder som underlättar och gör det mer trafiksäkert för oskyddade trafikanter som färdas till och från målpunkter som till exempel skola och busshållplatser längs med och tvärs över väg 580.

I enlighet med fyrstegsprincipen bedömdes att en cirka 450 meter lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager och busshållplatser samt förbättrad anslutning till befintlig gång- och cykelport, som lämplig begränsad ombyggnadsåtgärd enligt steg 3.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I planläggningsprocessen, se Figur 3, utreds var och hur vägen ska byggas.

I början av planläggningen tog Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2026-02-18 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. När länsstyrelsen beslutat att projektet inte medför betydande miljöpåverkan tas en plan- och miljöbeskrivning fram. I Plan- och miljöbeskrivningen beskrivs bland annat projektets miljöpåverkan och försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås.



Figur 3. Planläggningsprocess.

Samråd sker under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med länsstyrelsen, berörd kommun och enskilda som särskilt berörs för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. I skedet Samrådshandling fördjupas samrådet och samrådsmöte på orten erbjuds.

Planen kommer senare att hållas tillgänglig för granskning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

1.2.1 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 580 och 581.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda (13 § väglagen).

1.2.2 Mål för åtgärden

- Prioritera åtgärder som förbättrar barns vägar till skola och fritidsaktiviteter
- Tillgängliggöra hållplatser för kollektivtrafiken
- Säkerställa hastighetsefterlevnaden längs sträckan
- Trafiksäkerheten ska förbättras genom tydligare separering av oskyddade trafikanter och övriga trafikslag

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Måttsund är en tätort i Luleå kommun, belägen cirka 17 km söder om Luleå. Väg 580 sträcker sig från E4 i Antnäs i söder via Kallax till väg 616 i norr.

Det sammantagna området omfattar utredningsområdet för projektet samt influensområdet. Både influensområde och utredningsområde skiljer mellan olika miljöaspekter.

Geografiskt avgränsar sig plan- och miljöbeskrivningen till det område som kan komma att påverkas till följd av byggandet av ny gång-, cykel- och

mopedväg längs väg 580. Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet omfattar området läng väg 580 från anslutning till Väg 581 (Måttsunds byaväg) till Långbackavägen, se Figur 1 och Figur 2.

Projektets närområde (influensområde) omfattar områden där miljöeffekter som grumling i vattendrag, buller, hydrologisk påverkan samt landskapets upplevelsevärden med mera kan uppstå.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Planläggningen av Väg 580, gång- cykel och kollektivtrafik Måttsund, har påbörjats under våren 2025.

Vägplanen beräknas vara fastställd och bygghandlingar färdigprojekterade år 2027. Byggstart planeras preliminärt år 2028.

Tidsmässig avgränsning för driftskedet sträcker sig från färdig anläggning fram till år 2045, vilket är horisontåret för aktuella prognoser.

Tidshorisont för nollalternativet är år 2045.

Konsekvenser beskrivs för byggtiden, vilken bedöms uppgå till cirka två år. Konsekvenser beskrivs även för driftskedet för den färdiga gång-, cykel- och mopedvägen.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Vägens funktion och standard

Väg 580 är en vanlig tvåfältsväg med 6 meter bredd och har bärighetsklass BK 1. Högsta tillåtna hastighet längs väg 580 genom Måttsund är 60 km/h.

Väg 580 genom Måttsund är belyst.

2.1.2 Fordonstrafik

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på väg 580 är 1114 fordon varav 85 (8%) är tung trafik (mätår 2024). Tung trafik från bergtäkt färdas längs väg 580.

Mätningar har utförts i området vilka påvisade hastighetsöverträdelser för motortrafiken.

Trafikverket har två fartkameror, ATK (Automatisk Trafiksäkerhetskontroll) -mätplatser, längs vägsträckan. En hastighetsdämpande åtgärd i form av ett platågupp finns längs väg 580, mitt på sträckan mellan väg 581 och Långbackavägen.

Väg 580 genom Måttsund används av oskyddade trafikanter för att ta sig till olika målpunkter i byn. Målpunkterna i Måttsund är fördelade runt om i byn med tyngdpunkt kring skolan. Vägen används även av hästar och ryttare från ridverksamhet i området.

Det saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät i området vilket utgör ett trafiksäkerhetsproblem för framförallt skolelever som använder väg 580 för att ta sig till och från skolan och andra målpunkter.

Skolan i Måttsund angränsar till väg 580 och det förekommer att skolbarn leker nära vägen.

En gång- och cykelport finns under väg 580 mellan skolan och fotbollsplanen. Gång- och cykelporten saknar tydliga anslutningar till omkringliggande målpunkter som exempelvis busshållplatser. Skolelever, bussresenärer och andra gående genar därför över korsningen vid väg 580/Långbackavägen.

2.1.3 Kollektivtrafik

Mellan centrala Luleå och Måttund kan man ta sig med buss 220 och 221.

Längs väg 580 genom Måttund finns tre busshållplatser, i vardera riktningen, som trafikeras av Länstrafiken, se Figur 4 och Figur 5.

Alla busshållplatser förutom en saknar plattformar. Hållplatser har även en placering som innebär att bussresenärer tvingas att gå längs väg 580 samt i vissa fall korsa densamma. Det saknas tydliga och sammanhängande anslutningar till och från den planskilda passagen och de busshållplatser som finns längs vägen.

Busslinje 220 och 221 trafikerar busshållplatserna men kör olika turer som är anpassade för skoltider, ibland genom byn via Långbackavägen och väg 581 och ibland längs väg 580. Skolskjutstrafiken är öppen för alla att åka med, men de olika turerna gör det svårt att veta vilken hållplats som trafikeras vid vilken tid. När bussen kommer från väg 581 släpper den av resenärer i korsningen vid väg 581/väg 580, trots att det saknas en busshållplats. Detta kan upplevas som en komplicerad och trafikfarlig lösning då det är svårt för busschaufförer att stanna i körbanan och avstigande resenärer tvingas att röra sig på körbanan då vägren saknas.

Ytterligare två busshållplatser finns, en på Långbackavägen cirka 100 meter öst om skolan och en på väg 581.



Figur 4. Befintliga hållplatser, markerade med röda prickar, vid väg 581 (Måttundsbyaväg). Karta: Google maps



Figur 5. Befintliga hållplatser, markerade med röda prickar, i anslutning till Långbackavägen. Karta: Google maps

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

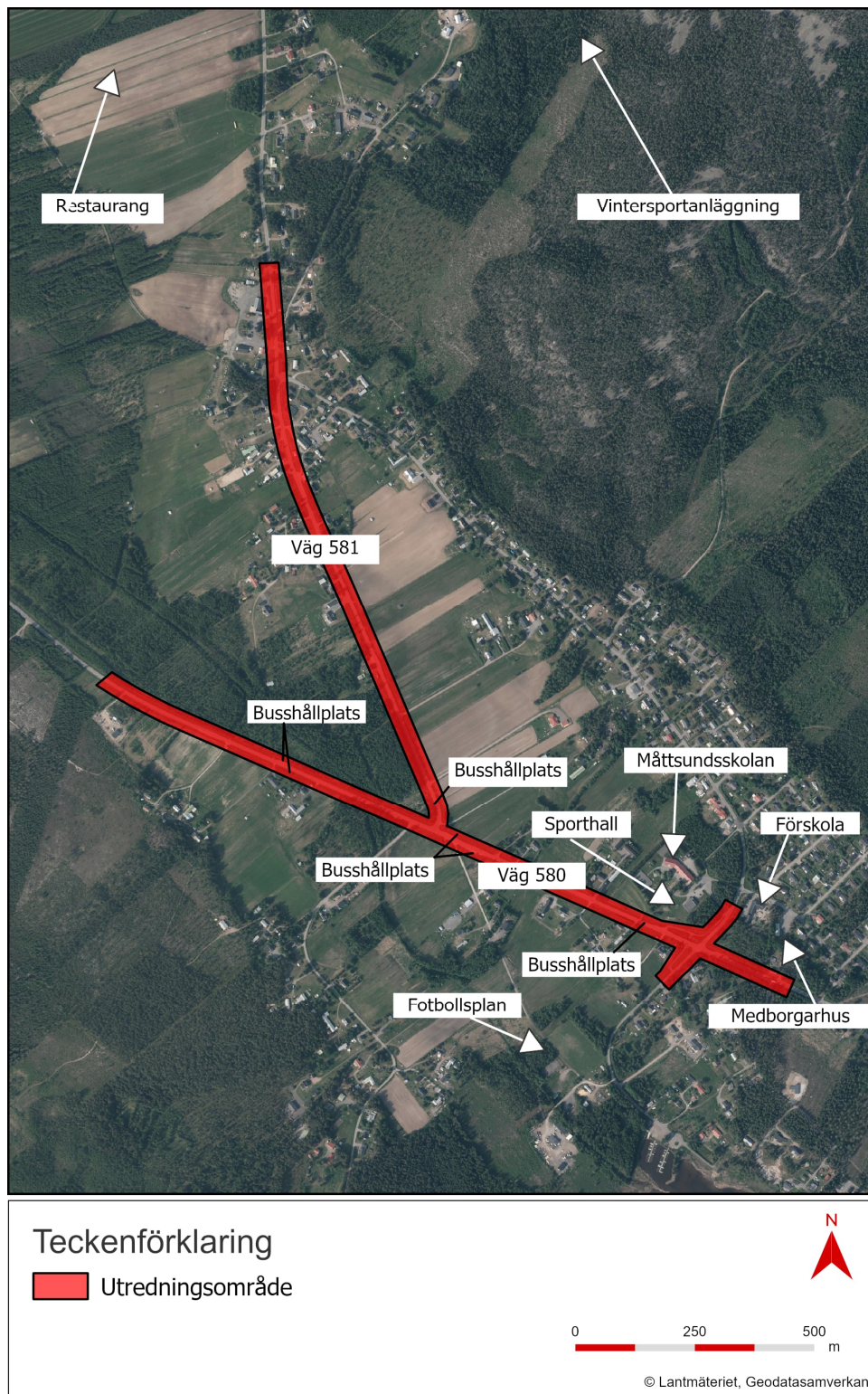
Måttund är en tätort i Luleå kommun, belägen cirka 17 km söder om Luleå.

Viktiga målpunkter för trafiken längs väg 580 är Luleå österut och E4 västerut, Figur 2.

Lokala målpunkter i Måttund är Måttundsskolan (F-6), Måttunds förskola, sporthall, Måttundsbacken, skidbacke för slalom samt Måttunds Restaurang och bensinstation. Andra viktiga målpunkter i området är medborgarhus, sporthall, fotbollsplan och hockeyplan. Se Figur 6.

Folkmängd i Måttund var, år 2023, cirka 650 personer.

Bebyggelse bestående av villor finns främst längs Långbackavägen och väg 581 samt söder om väg 580, se Figur 1.



Figur 6. Målpunkter i Måttund.

2.2.1 Jord- och skogsbruk

Jordbruksmark förekommer i området. Inget egentligt skogsbruk bedrivs i området aktuellt för åtgärd. Utredningsområdet ligger vid mark som klassificeras som produktiv skogsmark.

2.3 Landskapet

Landskapet inom utredningsområdet präglas av tätortsnära inslag såsom bostadsbebyggelse, verksamheter, skola och befintlig bilväg. Området utgör en övergång mellan bebyggd miljö och öppnare jordbruksmark, med inslag av mindre skogspartier och trädbevuxna bryn.

Vägmiljön har en tydlig linjär karaktär med långa siktlinjer och ett öppet landskapsrum, särskilt där vägen omges av jordbruksmark. Bebyggelsen är låg och småskalig och landskapet saknar dominerande landmärken. Vegetationen utgörs främst av lövträd, häckar och öppna gräsytor. Längs vägsträckan finns en sammanhängande björkallé som är ett karaktärsskapande inslag i vägmiljön.

Terrängen är relativt plan med små höjdskillnader. Området bedöms ha låg känslighet för förändringar kopplade till infrastruktur, då tekniska anläggningar redan utgör ett tydligt inslag i landskapet.

2.3.1 Riksintressen

Norrbottnens kustområde och skärgård, med E4 som gräns västerut är riksintresse för turism och rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2 § MB. Området söder om väg 580 utgörs av Norrbottens kust och skärgård som är riksintresse enligt 3 kap. 6 § MB.

2.3.2 Natura 2000

Inga Natura 2000-områden berörs.

2.3.3 Miljökvalitetsnormer

Det förekommer tre vattendrag som klassificeras som ytvattenförekomster i angränsning till utredningsområdet: Möröfjärden, Ersnäsfjärden och Måttunds-fjärden. Dessa vattendrag är slutlig recipient för vattnet inom utredningsområdet.

Möröfjärden, MS_CD: WA47332831, Ersnäsfjärden, MS_CD: WA39657230 och Måttunds-fjärden, MS_CD: WA71842596.

Inga av ovan nämnda ytvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten bedöms komma att påverkas.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller för kommuner med fler än 100 000 invånare och buller från större vägar, järnvägar och flygplatser i hela Sverige. Därmed omfattas aktuell väg inte av dessa.

2.3.4 Generella biotopskydd

Inga generella biotopskydd berörs.

2.3.5 Strandskydd

Inga strandskyddade områden berörs.

2.3.6 Skyddade arter

Inga rödlistade eller fridlysta arter kunde noteras vid genomförd inventering.

2.4 Kommunal och regional fysisk planering

Under planperioden 2022-2033 avsätts medel i Länstransportplanen för mindre gång- och cykelåtgärder. Väg 580 Måttsund är med som prioriterat objekt i Länstransportplanen.

I området gäller Luleå kommuns översiktsplan 2021 som antogs av kommunfullmäktige 2021-09-27. I översiktsplanen beskrivs att huvudnäten för gång- och cykeltrafik kompletteras av lokala nät inom stadsdelar och inom byar för att skapa god tillgänglighet i närområdet.

Längs sträckan finns en stadsplan som berörs av vägprojektet:

- Spl 25-NLÅ-8250 (A319)

Påverkan på planen beskrivs i kapitel 5.3.

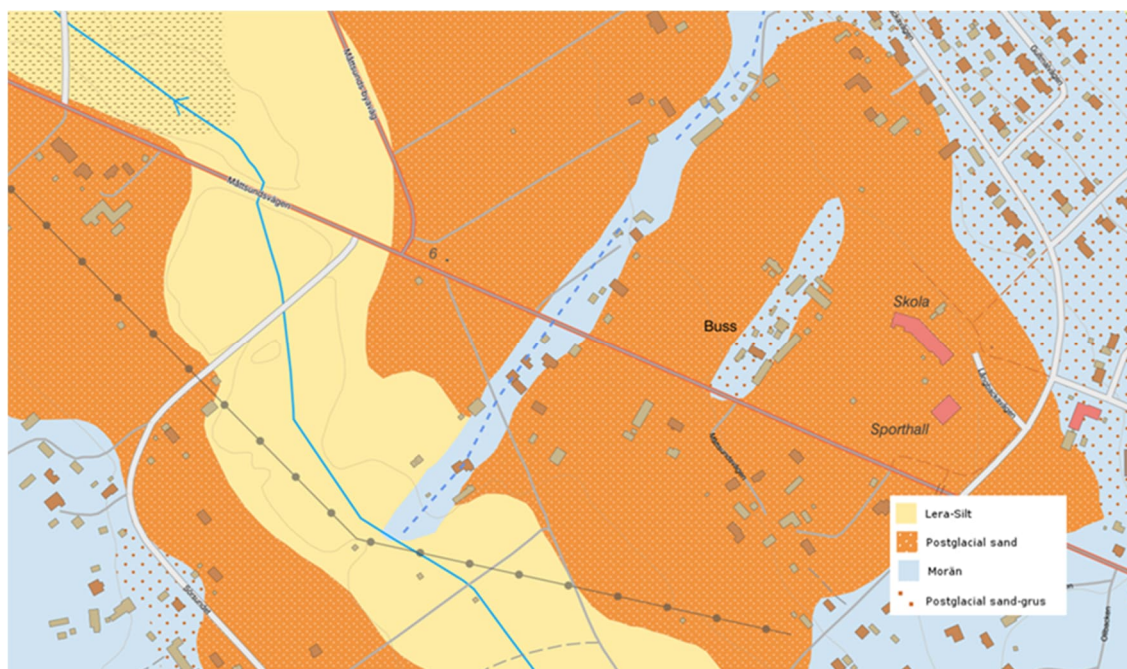
2.5 Byggtekniska förutsättningar

2.5.1 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består det aktuella området huvudsakligen av postglacial sand. Sanden kan vara underlagrad av lera och silt. Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen passerar även genom två moränryggar. För jordartskarta, se Figur 7.

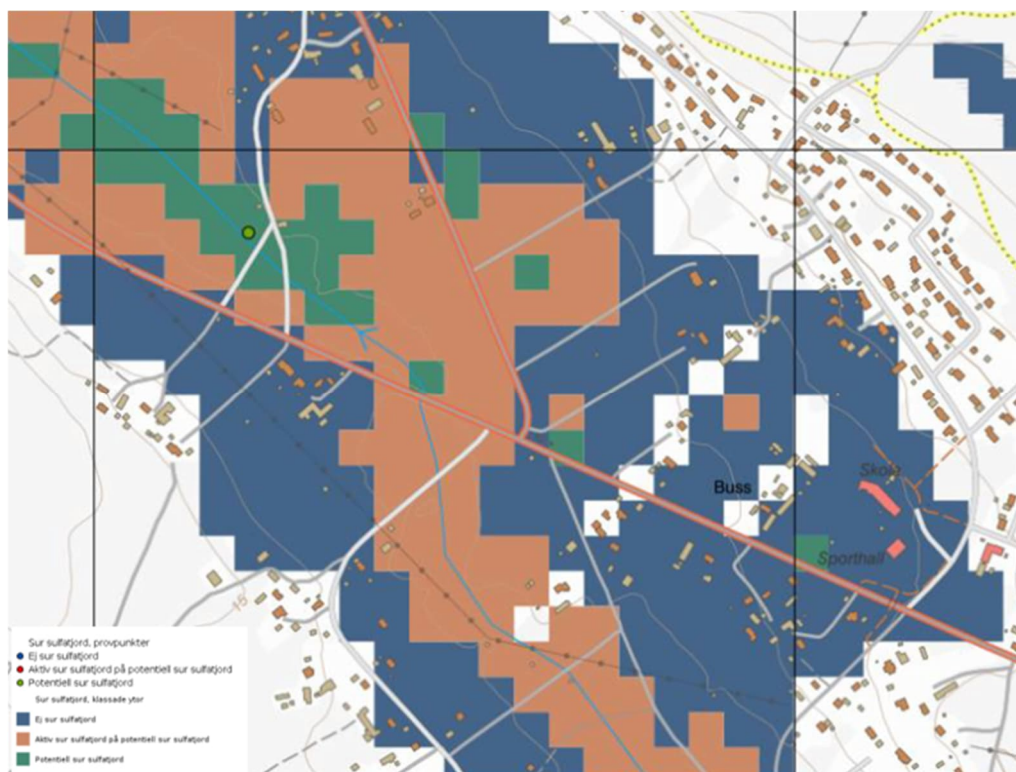
Under den geotekniska undersökningen konstaterades att jorden inom området för den planerade gång-, cykel- och mopedvägen huvudsakligen

består av siltig sand, sandig silt eller siltig sandig morän. Vid två mindre områden påträffades sandig lerig silt.



Figur 7. Utdrag från SGU:s jordartskarta

Enligt SGUs jordartskarta för sur sulfatjord finns mindre områden med potentiell sur sulfatjord längs Väg 580. Se Figur 8. Om sur sulfatjord påträffas ska den hanteras enligt Trafikverkets publikation 2007:100, Råd och rekommendationer för hantering av sulfidjordsmassor.



Figur 8. Utdrag från SGUs jordartskarta – Sur sulfatjord visas som brunt på karta, ej sur sulfatjord som blått och potentiell sur sulfatjord som grönt.

Förväntade grundvattennivåer ligger inom 0,5–2 meter under markytan i sedimentområden.

2.5.2 Avvattning

Avvattningen inom utredningsområdet sker främst via öppna diken som avleder vattnet, tillsammans med sidotrummor och vägtrummor, bort från väg 580. Det finns en dagvattenpumpstation som avvattnar gång- och cykelporten vid korsningen Väg 580 –Långbackavägen.

Avrinningsområdet för den nordöstliga delen av väg 580 avrinner i nordvästlig riktning mot Antnäs innan dikes- och bäcksystemet viker av runt Öberget i nordväst (se Figur 1) för att sedan rinna i sydöstlig riktning mot Möröfjärden. Resterande del av väg 580 ingår i ett avrinningsområde som avvattnas till Måttsundsfjärden/Ersnäs-fjärden. Marken som ansluter mot väg 580 är i huvudsak jordbruksmark med grävda drän- och dikessystem.

2.5.3 Förorenade områden

I närheten av utredningsområdet finns 6 utpekade punkter för potentiellt förorenad mark varav en ligger på utredningsområdet, se Figur 9.

Punkterna ligger mellan cirka 200-500 meter från utredningsområdet.



Figur 9. Kartbild över utredningsområdet och punkter med potentiellt förorenad mark.

2.5.4 Massor

Massor som schaktas kommer att användas i anläggningen om dessa har ett anläggningsändamål och är lämpliga för detta från miljösynpunkt. Massor som bedöms kunna utgöra en risk för människors hälsa och miljön kommer inte att nyttjas. En utredning kommer att göras av massornas innehåll så att dessa hanteras i enlighet med gällande lagstiftning.

2.5.5 Ledningar

Lunet har optoledningar, både korsande och längsgående, i anslutning till vägområdet. Vidare har Luleå Energi både längsgående och korsande elledningar och Luleå kommun VA-ledningar i anslutning till vägen.

Trafikverket har belysning på trästolpar längs väg 580 och 581. Trafikverket har även två ATK-mätplatser (fartkameror) i varje ände av aktuell vägsträcka och en pumpstation vid gång- och cykelport.

Luleå kommun har belysning längs Långbackavägen och andra mindre vägar i området. Belysningen längs gång-, cykel och mopedvägen, under gång- och cykelporten, ägs av Luleå kommun.

2.5.6 Klimat

Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad koldioxidutsläpp från trafik, val av principutformning, projektering och byggande.

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på väg 580 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med exempelvis förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten vilket i sig möjliggör bättre förutsättningar för vardagspendling för oskyddade trafikanter. Transportsystem med prioritering av de oskyddade trafikanterna bidrar till överflyttning av resor från bil till gång och cykel som resulterar i reducerade koldioxidutsläpp.

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I ett vägprojekt handlar klimat- och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid val av utformning då hänsyn tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

2.5.7 Risker

I framtiden förväntas Sverige få ett våtare och varmare klimat med ökade nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen. Detta är

någonting som måste beaktas och tas med i utformningen av framtidens tekniska infrastruktur. Därmed måste avvattning av väg och dagvattensystem dimensioneras för att klara dessa klimatvariationer.

Väg 580 ligger cirka 500 meter från kusten och Måtsundsfjärden.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Lokalisering och huvudsaklig utformning av gång-, cykel- och mopedvägen är ett resultat av den åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2018 och som är beskriven i det inledande kapitlet 1.2.

Då enbart ett linjealternativ har utretts för gång-, cykel- och mopedvägen inom ramen för detta projekt, har ingen alternativskiljande analys av linjedragningen utförts.

Gång-, cykel- och mopedvägen anläggs på den norra sidan av väg 580 och den startar vid enskild väg väster om väg 581 och avslutas vid Långbackavägen (befintligt gång- och cykelvägsnät vid Måttundsskolan), cirka 440 meter.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Inga lokaliseringsalternativ har valts bort.

3.3 Vald utformning med motiv

3.3.1 Generell utformning

Utformningen av vägarna har skett enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning, VGU.

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast.

I planbeskrivningen redovisas olika sträckor med längdmätning som har sin början i noll vilket redovisas på ritningar som 0/000. Exempelvis är km 0/200 den punkt som ligger 200 meter öster om nollpunkten,

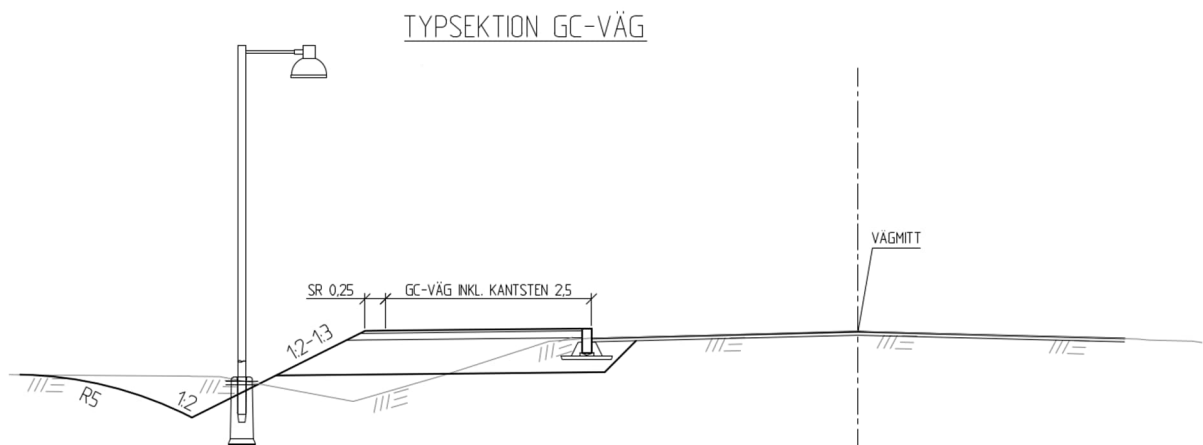
För beskrivning av gång- cykel- och mopedvägens utformning se översiktskarta 100T0101, illustrationskartor 100T0501- 100T0506, samt typsektionsritningar 100T0401-100T0402.

3.3.2 Referensstandard och typsektion

Gång-, cykel- och mopedvägen föreslås utformas med kantsten och med en belagd bredd på minst 2,5 meter, se Figur 10. Dimensionerande hastighet för cykeltrafik har valts till 30 km/h.

Vägrummet i Måttsund är begränsat vid fastigheter samt har några trånga passager, bland annat en biotopskyddad björkallé. På grund av det begränsade vägrummet har avsteg gjorts från VGU för skyddsremsa där gång- cykel- och mopedväg har bredd minst 2,5 meter samt en skyddszon med bredd minst 0,4 meter. Ingen skyddszon kommer utföras i Måttsund. Med en belagd bredd på 2,5 meter kan två cyklister mötas obehindrat enligt utrymmesklass A i VGU.

Väg 580, en tvåfältsväg med cirka 6 meter belagd bredd, kommer att ha samma bredd efter åtgärd, Figur 10.



Figur 10. Typsektion för väg 580 och ny gång-, cykel- och mopedväg.

Befintligt platågupp projekteras för att vara kvar.

3.3.3 Linjeföring

Väglinje utgår från befintlig vägmitt i plan och profil.

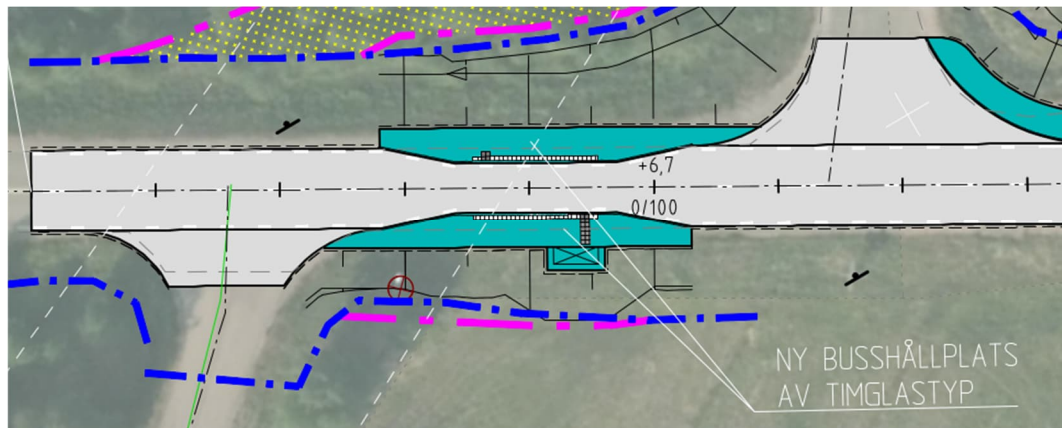
Tvärfall har anpassats/justerats mot befintlig väg. Det är längslutning längs befintlig väg längs hela sträckan med kantsten förutom vid fartguppet ungefär mitt på sträckan.

Dagvattenbrunnar har placerats med hänsyn till anslutningar och platåguppet.

3.3.4 Utformning av busshållplatser

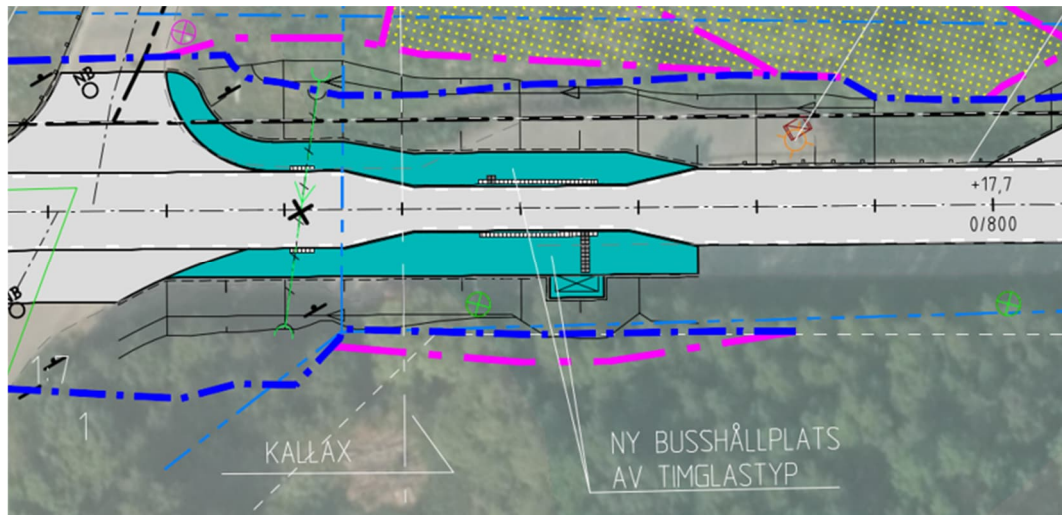
Busshållplatser i form av timglashållplats föreslås. Busshållplatsernas läge har samråtts med kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken.

Befintliga busshållplatser föreslås utgå och ersättas med en dubbel stopphållplats (timglashållplats) mellan väg 581 och enskild väg mot Sörsundet, km 0/075 – 0/105, se Figur 11.



Figur 11. Busshållplats mellan väg 581 och enskild väg mot Sörsundet.

En timglashållplats föreslås även öster om Långbackavägen, km 0/730 – 0/775, se Figur 12.



Figur 12. Busshållplats öster om Långbackavägen.

En timglashållplats/avsmalning i detta läge innebär att fordonsförare uppmärksammar att man kommer in mot bebyggelse.

Körspår har utförts i båda hållplatslägena från närliggande anslutningar med lastbil, lastbil med släp och boggiebuss.

Utformning av busshållplatsen har utretts med hänsyn till tillgänglighet och drift och underhåll, såsom bredd på körfält i delen med avsmalning samt utrymmesbehov för alla trafikslag. Erfarenhetsåterföring från Trafikverkets drift och underhåll har visat att körfältsbredden 3,75 meter är tillräcklig för avsmalningen.

På grund av begränsat utrymme mellan korsning väg 581 och korsning Sörsundet har anpassningar gjorts på busshållplatsens utformning. Längd på plattform med 17 cm hög kantsten har utgått från att utgöra en minsta längd på 10 meter för att inrymma bussens båda dörrar, se Figur 11. Detta för att tillgänglighetsanpassa busshållplatsen.

Busshållplats öst om Långbackavägen har inte samma begränsade utrymme och förses med en längre plattform samt passagemöjlighet i och med närhet till skola, se Figur 12. Figur 12

3.3.5 Utformning av korsningar och anslutningar

Korsningar och anslutningar har tydliggjorts och på vissa ställen smalnats av. En nedsänkning av kantstenen till 6 cm vid anslutningar.

3.3.6 Utformning av belysning

Ny statlig belysning anläggs mellan cirka km 0/350-0/900. Stolphöjd och armatur anpassas efter vägbredd. Avståndet mellan stolpar längs väg 580 blir cirka 25 till 35 meter med ett jämnfördelat avstånd. Av underhållsskäl blir avståndet mellan belysningsstolpe och vägbanekant (asfaltkant) minst 2,0 meter längs väg 580 och minst 1,5 meter längs gång-, cykel och mopedväg och vid busshållplatser.

T-korsningar ska förses med extra ljuspunkter samma som primärvägen.

Belysning vid busshållplatser utformas efter de väntande resenärernas behov. Belysningen bidrar till att busshållplatsen upplevs som trygg och trivsam, samt göra det möjligt att läsa tidtabeller och se markytan vid av- och påstigning. Belysning vid busshållplatser ska underlätta för bussförare att upptäcka väntande passagerare.

Belysningens funktion vid fartgupp är att synliggöra för fordonstrafikanter att vägytan ändras. Belysningen måste anpassas efter förhållandena på platsen.

3.3.7 Ledningar och Automatisk Trafiksäkerhetskontroll (ATK)

Skydd av befintliga ledningar och kablar samt eventuella arbetsmiljörisker ska tas i beaktning under planprocessen med ledningsägarnas anvisningar och föreskrifter som vägledning. Under planprocessen kontaktas ledningsägare för att initiera en gemensam planering för en anpassning till parternas anläggningar och på så vis undvika eller begränsa störningar för övriga samhället.

Ledningsomläggningar kan bli aktuella efter vidare utredning, projektering och samråd med ledningsägarna.

Korsande ledningar i mark skyddas vid anläggningsarbete för gång-, cykel och mopedväg. Längsgående kablar och trästolpar på södra sidan av väg 580 blir kvar.

Fartkamera, ATK, öster om Långbackavägen hamnar i konflikt med ny timglashållplats och flyttas.

3.3.8 Vägteknik

Vägen projekteras för att ha ny asfaltbeläggning på sträckan där kantstensbunden gång-, cykel- och mopedväg utförs.

3.3.9 Geoteknik

Inga speciella geotekniska åtgärder föreslås.

3.3.10 Avvattning och trummor

Avvattningen ska utformas för att säkerställa en fungerande och långsiktigt hållbar hantering av yt- och dagvatten. Vägen avvattnas via längs- och tvärfall mot dagvattenbrunnar som leder vattnet vidare till befintligt dike.

Befintliga vägtrummor föreslås bytas ut i de fall de inte uppfyller dagens krav avseende kapacitet och teknisk standard.

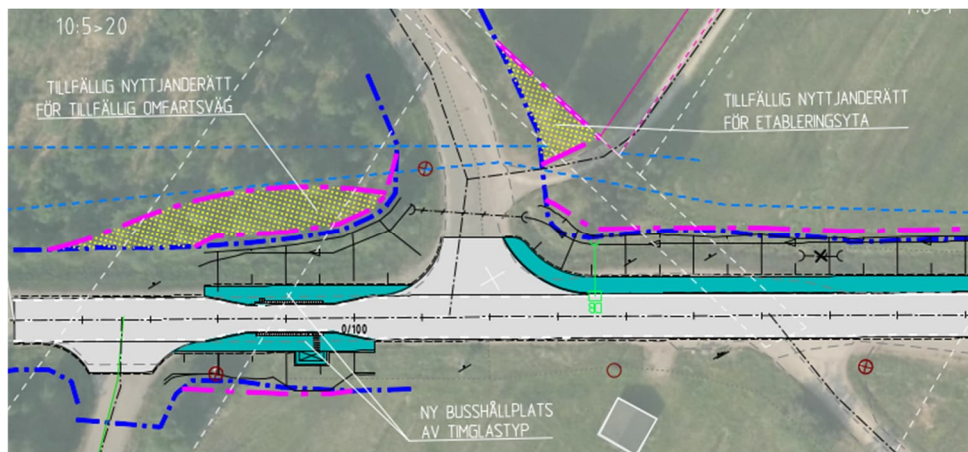
Sidotrummor ses över och anpassas vid behov för att säkerställa ett sammanhängande och välfungerande avvattningssystem längs vägen.

Vid projektering av anläggningen har beräkningar av nuvarande och framtida flöden legat till grund för dimensionering av avvattningssystem.

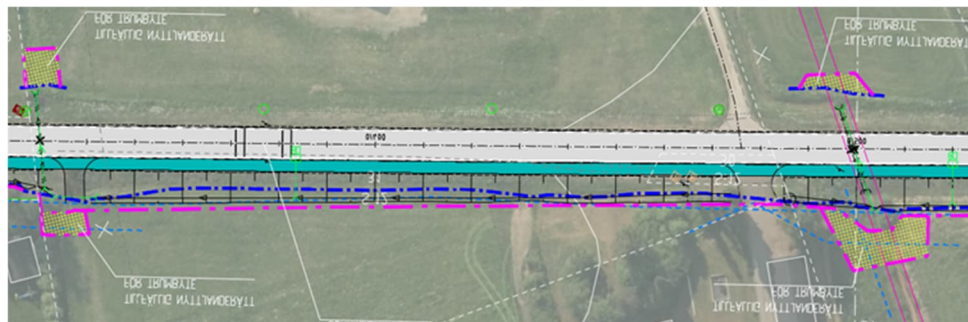
3.3.11 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

För att möjliggöra anläggande av åtgärderna i vägplanen kommer ytor tillfälligt behöva tas i anspråk, se Figur 13, Figur 14 och Figur 15. De tillfälliga ytorna kommer att användas för tillfällig omledning av trafik vid anläggande av busshållplats, anläggande av trummor, plats för bodar och etablering samt yta för material- och massupplag.

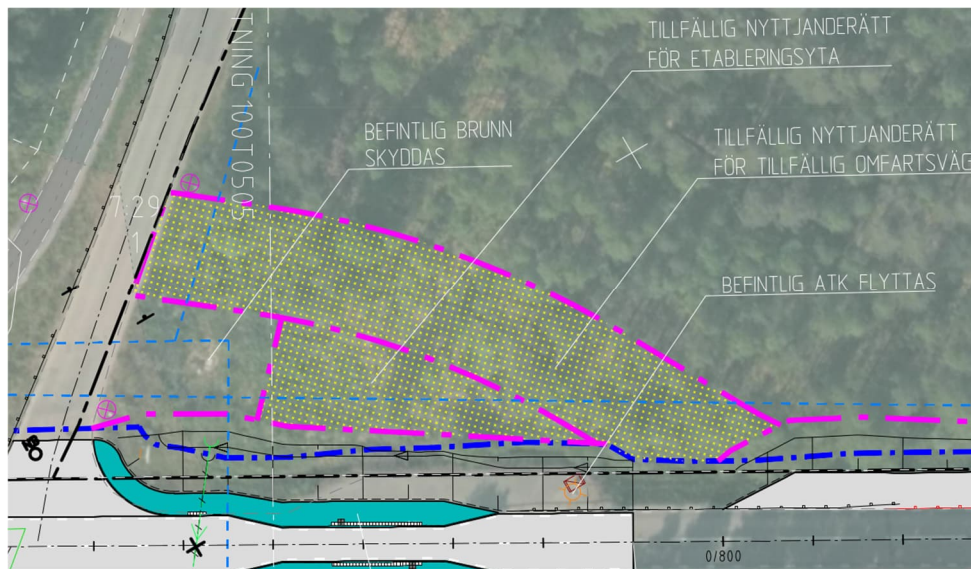
För detaljer gällande utformning och nyttjande/återlämnande hänvisas till kapitel 7.2 och vägplanens illustrationskartor.



Figur 13. Ytor som tillfälligt behöver tas i anspråk i anslutning till väg 581. Ytorna tas i anspråk för tillfällig omledning av trafik vid byggande av busshållplats samt yta för material och massor.



Figur 14. Ytor som tillfälligt behöver tas i anspråk för anläggande av trummor.



Figur 15. Ytor som tillfälligt behöver tas i anspråk i anslutning till Långbackavägen. Ytorna tas i anspråk för tillfällig omledning av trafik vid byggande av busshållplats samt yta för etablering, bodar samt material och massor.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Inga utformningsalternativ har valts bort.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått planeras som redovisas på plankarta.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Särskild hänsyn ska tas till tidpunkter då renar vistas i området. Tillfälligt nyttjade ytor i anslutning till vägen ska, så långt det är möjligt, återställas efter avslutat arbete.

3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

Inom ramen för vägplanen genomförs inga åtgärder som medför förändrad väghållning eller förändring av enskilda vägar.

3.6.1 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten.

Två anslutningar till åkermark utgår (stängs) och ersätts med en ny gemensam anslutning till fastighet 7:6 och 10:5, vid km 0/170 och 0/210.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och omfattning samt eventuella alternativa lösningar framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.3. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljö kvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.4. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Nollalternativ redovisas i avsnitt 4.1. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljö kvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.4.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Väsentliga miljöaspekter som är av vikt för detta projekt har genom avgränsningssamråd bedöms vara naturmiljö samt påverkan under byggskedet. Dessa aspekter har valts ut med anledning av att det finns värden och objekt som relaterar till dessa aspekter inom området.

Buller hanteras inte då aktuellt projekt inte bedöms medföra effekter eller konsekvenser för närboende, även om störningar från befintlig infrastruktur kan förekomma. Luftkvalitet (inklusive miljökvalitetsnorm för luft) avgränsas bort som miljöaspekt då planerad gång-, cykel- och mopedväg inte bidrar till ökade utsläpp till luften.

Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten - Inga åtgärder görs i nära anslutning till de ytvatten med MKN som finns inom utredningsområdet. Mängden fordonstrafik (som är den främsta föroreningskällan från ett vägområde) kommer inte att förändras med anledning av planerade åtgärder. Inga reningsåtgärder av dagvatten bedöms nödvändiga då befintlig avvattningslösning inte ändras. Inga djupa schakter planeras som skulle kunna påverka grundvattnets kvalitet eller kvantitet.

Kulturmiljö – Inga av de (i vägplanens samrådsunderlag) identifierade kulturmiljöerna i vägens närhet bedöms påverkas av det begränsade tillkommande markanspråket. Om det vid arbete med ledningarna skulle påträffas lämningar som kan antas vara fornlämningar kommer den del av arbetet som berör lämningen avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Friluftsliv och rekreation – Projektet påverkar inga kända friluftsliv- och/eller rekreationsvärden. En ny gång- och cykelväg främjar möjligheten att färdas längs vägen som gång- och cykeltrafikant.

Den planerade gång-, cykel- och mopedvägen anläggs i direkt anslutning till befintlig väg och följer dess sträckning. Åtgärden bedöms inte medföra någon påtaglig förändring av landskapsbilden, då inga nya visuella barriärer eller dominerande element tillkommer och åtgärden anpassas till en redan infrastrukturellt präglad miljö. Den befintliga björkallén längs vägen bevaras och påverkas inte av den planerade gång-, cykel- och mopedvägen.

4.1.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär i aktuell vägplan att ingen gång-, cykel och mopedväg anläggs. Nollalternativet är i allt väsentligt detsamma som situationen idag. Såväl positiva effekter i form av tryggare och säkrare väg

för oskyddade trafikanter och negativa effekter till följd av inanspråkstaget mark- och vattenområde uteblir.

4.2 Metod

Miljöbeskrivningen ska redovisa de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljö och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser. De miljöaspekter som inkluderas i denna miljöbeskrivning beskrivs i avsnitt 2.4 samt 4.3.

För att uppskatta hur stor påverkan blir på de miljöaspekter som utretts har en bedömningsmatris använts, se Figur 16. Konsekvensen för respektive miljöaspekt har bedömts inom intervallet små till stora och är en sammanvägning av miljöaspektens värde samt den effekt som projekten bedöms få. Generellt bedöms konsekvenser i jämförelse med angivet nollalternativ.

Där inte annat anges avses negativ konsekvens. Positiva konsekvenser lyfts fram och tydliggörs.

Intressets värde/känslighet	Effekt			
	Stor negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Liten negativ effekt	Positiv effekt
Högt värde	Stor konsekvens	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	
Måttligt värde	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	Liten konsekvens	

Figur 16 Konsekvensskala miljöbedömning. Bedömningen utgår från intressets värde och effektens omfattning.

Bedömningsmatrisen har använts för samtliga miljöaspekter. Däremot har matrisen inte använts vid bedömningen av miljö kvalitetsnormer, skyddade arter eller riksintressen/Natura 2000-områden där förbud och behov av tillståndsprövning styrs av gällande lagstiftning.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Naturmiljö

Miljöförhållanden

Den nya gång-, cykel och mopedvägen anläggs längs med befintlig vägbana.

Sammantaget utgörs vägdikena och de närmaste omgivningarna av en trivial florasammansättning utan förekomst av rödlistade eller fridlysta arter. Bland kärlväxter noterades endast vanligt förekommande arter.

Förutsättningar för någon hävdgynnad flora med förekomst av känsliga, sällsynta eller hotklassade arter bedöms som mindre goda. Detta då vägdikena utgörs av en allt för frodig vegetation som utkonkurrerar känsliga arter.

Miljöeffekter och konsekvenser

Anläggande av ny gång-, cykel- och mopedväg samt övriga planerade åtgärder innebär ett begränsat markanspråk i en miljö med låga naturvärden.

Konsekvenserna på naturmiljö bedöms sammantaget som små då områdena som berörs av åtgärderna har låga naturvärden.

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs i vägplanen.

4.3.2 Markmiljö

Miljöförhållanden

I vägens omgivningar förekommer potentiellt förorenade områden kopplade till tidigare och befintliga verksamheter på platsen. Som underlag för vägplanen och beslut om hantering av massor har en markmiljöundersökning utförts i samband med de geotekniska undersökningarna. Provtagningen omfattar djupare jordprover samt ytligare provtagning av vägdikesmassor.

Miljöeffekter och konsekvenser

Inga föroreningshalter överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning har påträffats. Bedömningen är därför att alla massor som schaktas i projektet är lämpliga att nyttja som anläggningsmaterial om de i övrigt är lämpliga för ändamålet.

Om massor från projektet planeras att återanvändas utanför projektet och utanför Trafikverkets verksamhet begränsas användningsområdet för en del av massorna till följd av att halter överskridande MRR (mindre än ringa risk) och KM (känslig markanvändning) påvisats. Om massor planeras att återanvändas utanför projektet samt utanför Trafikverkets verksamhet kan en anmälan om återvinning av avfall för anläggningsändamål krävas, detta då halter över MRR observerats för en del prov.

Projektet bedöms utifrån genomförd provtagning och analys inte medföra risk för föroreningsspridning. Därmed bedöms inga konsekvenser avseende markmiljön uppkomma varken i anläggnings- eller driftskedet.

Om tidigare okända föroreningar påträffas under grävarbetet ska arbetet avbrytas och föroreningarna anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap. 11 §. Upplysningsplikten gäller om föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

4.3.3 Rennäring

Miljöförhållanden

Gång-, cykel och mopedvägen planeras längs med befintlig väg. Planerade åtgärder förändrar inte vägens dragning eller trafikmängd. Störningar kan förekomma framför allt under byggtiden. Markanspråket innebär ett litet bortfall av betesmark. Ny mark tas i anspråk främst i direkt anslutning till befintlig väg. Inget räcke kommer användas för att avskilja gång-, cykel och mopedvägen som kan hindra renar att passera vägen.

Miljöeffekter och konsekvenser

Efter genomförd åtgärd bedöms påverkan på rennäringen vara försumbar. Detta motiveras av att gång-, cykel- och mopedvägen anläggs i anslutning till befintlig väg i tätortsmiljö och inte medför nya barriärer eller förändringar i landskapet som påverkar rennäringens markanvändning.

Under byggskedet kan tillfälliga störningar uppstå i form av buller, maskiner och ökad mänsklig aktivitet. Dessa störningar bedöms vara

kortvariga och geografiskt begränsade. Förutsatt att anläggningsarbeten planeras och genomförs med hänsyn till perioder då renar vistas i området samt i samråd med berörda samebyar bedöms åtgärden sammantaget medföra en begränsad till ingen inverkan på rennäringen.

4.3.4 Befolkning och människors hälsa

Miljöförhållanden

Måttsund tätort ligger utsträckt längs befintlig väg, där bostadshus delvis står nära vägen. Idag färdas och vistas oskyddade trafikanter i blandtrafik längs befintlig väg både vid transport och i väntan på exempelvis buss.

Miljöeffekter och konsekvenser

Den planerade åtgärden innebär ingen ökning av mängden biltrafik och ingen förändring av ljudnivåerna i området. Aktuellt projekt kommer inte att bidra till ökade bullerstörningar.

En gång- cykel- och mopedväg som är sammankopplad till och från olika målpunkter möjliggör ökad gång- och cykeltrafik och bidrar därmed både till hållbar utveckling och till förbättrad folkhälsa.

I ett anläggningsskede kan tillfällig påverkan uppkomma, men inga bestående negativa effekter förutses.

Inga negativa konsekvenserna avseende befolkning och människors hälsa bedöms uppkomma. Indirekt kan projektet ge positiva konsekvenser genom förbättrad folkhälsa. Jämfört med nollalternativet kommer förutsättningarna att gå eller cykla på ett tryggt sätt att förbättras.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

En ny gång-, cykel- och mopedväg ökar trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Det blir en säkrare trafikmiljö för både oskyddade trafikanter och för fordonstrafik som inte behöver dela vägyta med fotgängare, cyklister och mopedister.

Åtgärden bidrar främst till ökad trafiksäkerhet och därmed ökade möjligheter för barn och unga att färdas på egen hand i trafiken. Åtgärden bidrar till ökad jämställdhet då i trafiksystemet missgynnade grupper gynnas på bekostnad av fordonstrafikanter.

Busshållplatser blir tillgänglighetsanpassade vilket förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer. Tillgängligare busshållplatser ger en förbättring för funktionshindrade.

Sammantaget bedöms konsekvensen för samtliga trafik- och användargrupper som positiv då det blir en säkrare trafikmiljö för både oskyddade trafikanter och för fordonstrafik. Dessutom gör en separerad gång-, cykel- och mopedväg längs väg 580 det möjligt och mer attraktivt att välja andra färdmedel än att resa med bil.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

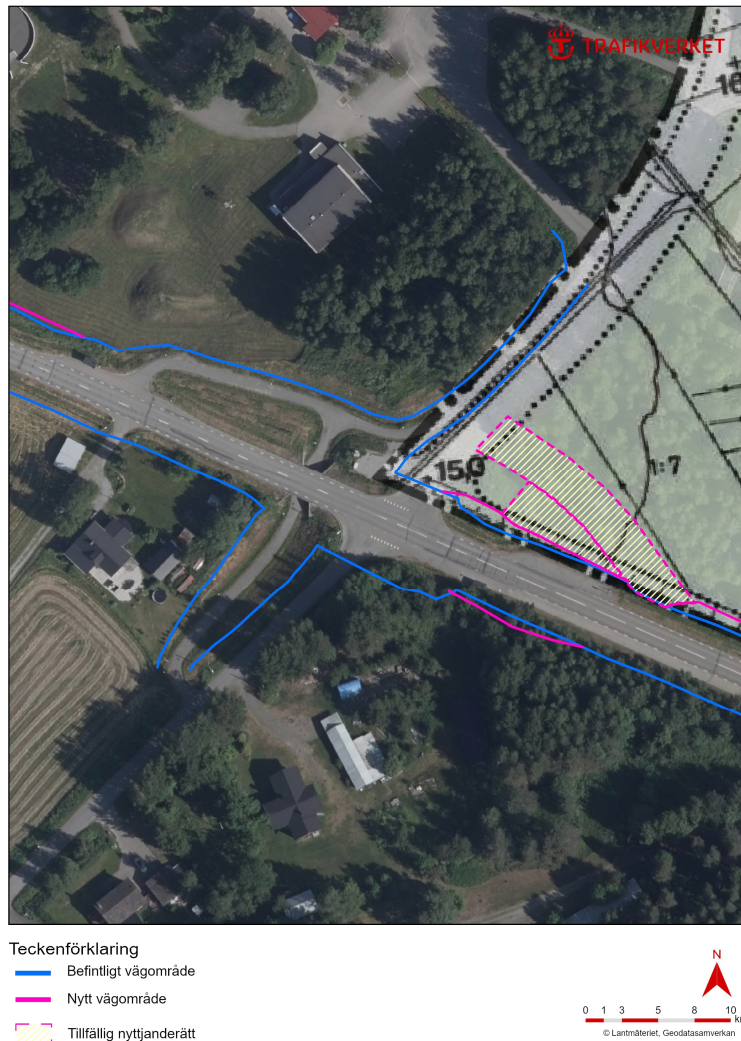
Konsekvensen för lokalsamhälle och regional utveckling bedöms som positiv då gång-, cykel- och mopedvägen utgör en länk i att skapa ett sammansatt gång- och cykelnät som binder samman målpunkter i Måttsund.

Genom att göra aktuell vägsträcka säkrare för de oskyddade trafikanterna och förbättra möjligheten att cykla och gå längs väg 580 genereras en positiv inverkan på lokalsamhället. Ökad framkomlighet och förbättrad transportkvalitet bidrar till ökad tillgänglighet för rekreation och friluftsliv i området.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

De föreslagna åtgärderna bedöms stämma överens med kommunens översiktsplan.

Inom utredningsområdet finns en gällande stadsplan. Stadsplanen redovisas i Figur 17 och Tabell 1.



Figur 17. Detaljplan i anslutning till väg 580.

Tabell 1. Detaljplan i anslutning till väg 580.

Detaljplan	Beteckning	Laga kraft	Genomförande-tid	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen
Förslag till Stadsplan för del av Måttund	Spl 25-NLÅ-8250 (A319)	1974	Genomförande-tiden har gått ut	Park eller plantering

Stadsplanen för del av Måttund påverkas av tillfällignyttjanderätt, se Figur 17. Tillåten markanvändning för berörd del av stadsplanen är allmänplats, park eller plantering och består i dag av skog/sly. Den norra sidan av väg 580 har valts för att undvika påverkan på befintliga anläggningar som belysningsstolpar på den södra sidan. Bedömning är att det tillfälliga nyttjandet av ytan inte påverkar syftet med planen. Ytor kommer att återställas efter att arbetet har slutförts.

5.4 Fastigheter

Åtgärder berör till viss del befintligt vägområde.

Nytt markanspråk uppstår norr om väg 580 med permanent markanspråk för vägrätt respektive tillfällig nyttjanderätt för etablerings- och upplagsytor.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Ingen samhällsekonomisk bedömning har gjorts.

5.6 Byggskedet

Byggskedet omfattar byggande av ny gång-, cykel- och mopedväg.

Etableringsytor, upplagsytor och andra ytor för tillfälligt nyttjande kommer att behövas under hela byggtiden för olika ändamål. Dessa behövs i nära anslutning till anläggningen.

Etableringsytor är ytor för kontor och personalbodar, uppställning av arbetsfordon samt för tillfällig uppställning av byggmaterial, teknisk utrustning med mera.

Störningar som uppstår under byggtiden kan i perioder upplevas som omfattande av närboende eller människor som rör sig längs vägen.

Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående.

Under byggtiden kommer massor att schaktas, flyttas, läggas upp och nyttjas som byggmaterial. Under 2025 genomfördes en markmiljöundersökning. Resultaten visar att samtliga massor som planeras att schaktas är möjliga att nyttja som anläggningsmaterial inom projektet då inga halter av föroreningar över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) överskrids.

5.6.1 Befolkning och människors hälsa

5.6.1.1 Miljöförhållanden

Måttsund tätort ligger utsträckt längs befintlig väg, där bostadshus delvis står nära vägen. Idag färdas och vistas oskyddade trafikanter i blandtrafik längs befintlig väg både vid transport och i väntan på exempelvis buss.

5.6.1.2 Miljöeffekter och konsekvenser

Den planerade åtgärden innebär ingen ökning av mängden biltrafik och ingen förändring av ljudnivåerna i området. Aktuellt projekt inte kommer att bidra till ökade bullerstörningar.

En gång- cykel- och mopedväg som är sammankopplad till och från olika målpunkter möjliggör ökad gång- och cykeltrafik och bidrar därmed både till hållbar utveckling och till förbättrad folkhälsa.

I ett anläggningsskede kan tillfällig påverkan uppkomma, men inga bestående negativa effekter förutses.

Inga negativa konsekvenserna avseende befolkning och människors hälsa bedöms uppkomma. Indirekt kan projektet ge positiva konsekvenser genom förbättrad folkhälsa. Jämfört med nollalternativet kommer förutsättningarna att gå eller cykla på ett tryggt sätt att förbättras.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Inga utpekade naturvärden påverkas i betydande grad. För övriga beskrivna miljöaspekter bedöms konsekvenserna endast bli obetydliga eller positiva. Projektet förbättrar möjligheterna att gå och cykla längs sträckan, vilket främjar en hälsosam och miljövänlig livsstil.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Gång-, cykel- och mopedvägen bidrar till uppfyllelse av både ändamålen och projektmålen.

En ny tydligare separerad gång-, cykel- och mopedväg och hastighetsdämpande åtgärder förbättrar trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten längs barnens vägar till skolan och fritidsaktiviteter. Busshållplatser blir tillgänglighetsanpassade vilket förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer. Hastighetsefterlevnaden säkerställs med hastighetsdämpande åtgärder som timglashållplatser samt befintlig platågupp och fartkamera, ATK.

6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål

Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Av de 16 nationella kvalitetsmålen så beskrivs de som berörs av aktuellt projekt och hur de uppfylls i Tabell 2.

Tabell 2. De nationella miljömålen som berörs av planerat projekt och hur de uppfylls

Miljökvalitetsmål	Beskrivning	Uppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan	Minska utsläppen av växthusgaser för att hålla den globala uppvärmningen under kontroll.	Förbättrade möjligheter att nyttja cykel eller gå för kortare resor eller pendling bidrar positivt genom minskade utsläpp av koldioxid. Byggskedet innebär dock utsläpp av växthusgaser i och med transporter och material.
Frisk luft	Säkerställa att luften är ren och fri från föroreningar som kan skada hälsa och miljö.	Under byggskedet kommer damning och utsläpp från transporter förekomma. Men inte i den omfattning som gör att luftkvaliteten över tid påverkas negativt.
Giftfri miljö	Avlägsna farliga kemikalier från kretsloppet för att skapa en hälsosam miljö.	Genom att undersöka massors innehåll av föroreningar kan en miljöriktig hantering säkerställas så att föroreningar inte sprids i naturen.
Levande sjöar och vattendrag	Skydda sjöar och vattendrag för att bevara biologisk mångfald och miljö.	Inga vattendrag berörs av åtgärden.
Grundvatten av god kvalitet	Säkerställa rent och säkert grundvatten för dricksvattenförsörjning.	Projektet går inte genom ett vattenskyddsområde.
God bebyggd miljö	Skapa hållbara och hälsosamma byggda miljöer.	Genom att gång-, cykel och mopedvägen skapar ett tydligare vägrum av Måttsundsvägen kan upplevelsen av tätorten upplevas som mer positiv.
Ett rikt växt- och djurliv	Bevara biologisk mångfald och ekosystem.	Projektet innebär ett begränsat nytt markanspråk och åtgärderna bedöms inte påverka växt- och djurliv.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

Miljöbalkens andra kapitel innehåller ett antal allmänna hänsynsregler, vilka är fundamentala för strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling och utgör grunden för prövning av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens.

I Trafikverkets planläggningsprocess integreras miljöfrågorna. Vid bedömning av olika alternativ beaktas miljöpåverkan, och principen att undvika intrång i miljövärden är den primära utgångspunkten. När undvikande inte är möjligt, utreds olika skyddsåtgärder för att minimera påverkan, och tekniska lösningar samt ekonomisk rimlighet jämförs mot den ekologiska nyttan av den föreslagna vägåtgärden. Alla åtgärder som kan påverka miljön eller människors hälsa bedöms enligt hänsynsreglerna, såvida de inte är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål.

Då detta projekt innebär begränsat markanspråk längs med befintlig väg har alternativ lokalisering eller val av tekniska lösningar inte varit aktuella. Inga bortval utifrån miljöaspekter har gjorts. Även skyddsåtgärder för byggskedet har identifierats. Detta i linje med försiktighetsprincipen. Utredningar så som naturvärdesinventering och markmiljöundersökning samt vägplanens miljöbeskrivning har gjorts av konsulter med specifik kompetens inom sakområdet, vilket uppfyller kunskapskravet.

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

Projektet bedöms, genom sitt begränsade markanspråk i anslutning till befintlig väg inte kunna medföra sådan påtaglig skada att det inte kan antas vara tillåtligt utifrån Miljöbalkens bestämmelser.

Ingen negativ påverkan på riksintresse för friluftslivet kan förutses och ingen risk för påtaglig skada på aktuellt riksintresse bedöms föreligga.

6.5 Slutsats

Projektet kommer att innebära att ny mark tas i anspråk för att uppfylla målet med vägplanen. Vid lokalisering och utformning av åtgärderna har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka anläggningens funktion samt medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader.

Sammantaget överväger de fördelar som uppnås av åtgärderna de nackdelar som planen kan orsaka enskilda.

Utifrån detta bedöms vägplanen och dess innehåll uppfylla lagkraven kopplat till byggande av väg (13 § väglagen).

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna, 100T0201-100T0206, redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella utbyggnaden/ombyggnaden av vägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden/ombyggnaden.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väg tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna, 100T0501- 100T0506, som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

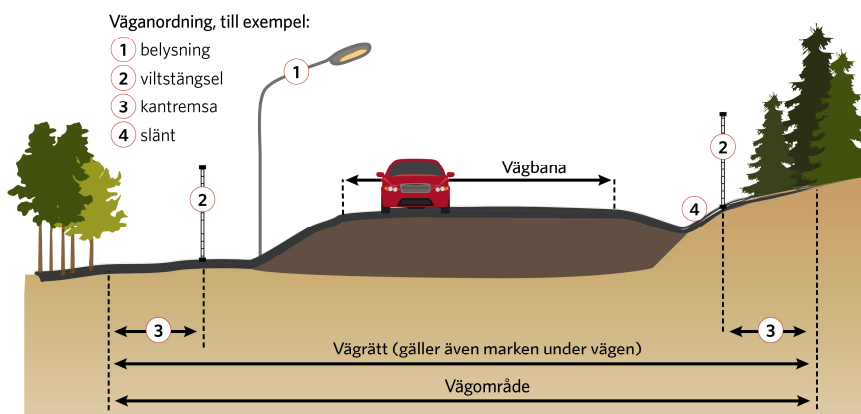
7.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering).

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera, se Figur 18. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Denna är 2 meter bred i skog och 0,5 meter bred på jordbruksmark. Vid tomtmark (bostadsfastighet) är kantremsan 0 meter. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 18. Markåtkomst - Vägområde, väganordningar och vägrätt.

7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar cirka 1300 m². Varav 500 m² jordbruksmark, 300 m² skog och 500 m² öppen mark.

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket, se Figur 19. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den

mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen kommer att markeras med T på plankartorna. För tillfälliga ytor se Figur 13, Figur 14 och Figur 15.

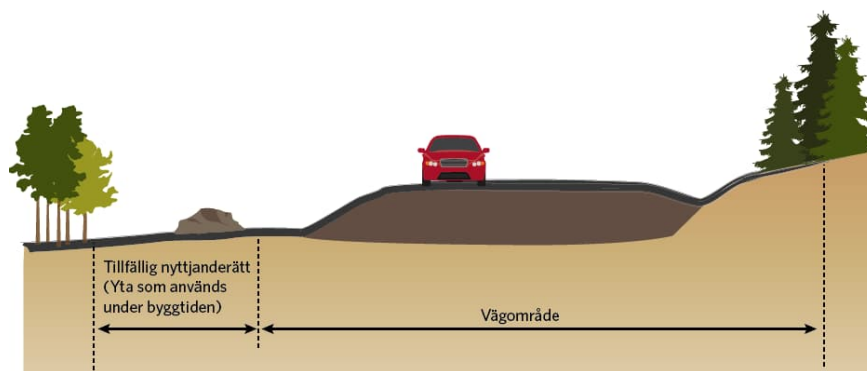
Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

T1 – För tillfällig omledning av trafik vid anläggande av busshållplats. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden, och längst till och med godkänd slutbesiktning.

T2 – Arbetsområde för anläggande av trummor.

T3 – Plats för bodar och etablering samt material- och massupplagsytor.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 2600 m². Varav 650 m² jordbruksmark, 1450 m² skog och 500 m² öppen mark.



Figur 19. Yta för tillfällig nyttjanderätt.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelseprövning av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens *plankartor*. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen Miljösäkring plan och bygg för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande

av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Miljösäkringslistan syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas.

Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

8.4 Kostnader och finansiering

Den totala kostnaden för ombyggnationen beräknas uppgå till omkring 16 miljoner kronor i 2026 års prisnivå.

Projektet finansieras genom medel i regional plan.

9 Referenser

Luleå kommun. (2026). <https://lulea.se/>

Luleå kommun. (2026).
<https://kartor.lulea.se/kommunkarta/?layers=detaljplaner>

Luleå kommun. (2026). [https://www.lulea.se/samhalle--
utveckling/samhallsplanering/oversiktsplan.html](https://www.lulea.se/samhalle--utveckling/samhallsplanering/oversiktsplan.html)

Länsstyrelserna. (2025). EBH-databasen

Regionfakta. (2025). [https://www.regionfakta.com/Norrbottens-
lan/Norrbottens-lan/Lulea/Geografi/Tatorter//](https://www.regionfakta.com/Norrbottens-lan/Norrbottens-lan/Lulea/Geografi/Tatorter//)

Region Norrbotten. Länstransportplan 2022-2033. Norrbottens län

Sametinget. (2025). Hämtat från <https://www.sametinget.se/>

SGU. (2025). <https://www.sgu.se/>

Trafikverket. (2025). NVDB på webb

Trafikverket. (2018). Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet väg 580 Måttsund,
daterat 2018-03-13

VISS. (2025). Vatteninformation Sverige. Länsstyrelserna 2025-06-05

VISS Vattenkartan. (2025)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)