

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 580, gång- cykel och kollektivtrafik Måttsund

Luleå kommun, Norrbottens län

2025-09-29



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 580, gång- cykel och kollektivtrafik
Måttund

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-09-29

Ärendenummer: TRV 2025/52306

Kontaktperson: Madeleine Älgamo

Foto: Sweco om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund.....	6
2.2 Tidigare utredningar	8
2.3 Ändamål och projektmål	8
2.4 Planerade åtgärder.....	9
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Tid	10
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1 Vägens funktion och standard	11
4.2 Trafik och användargrupper.....	11
4.2.1 Fordonstrafik.....	11
4.2.2 Oskyddade trafikanter.....	11
4.2.3 Kollektivtrafik	12
4.3 Skyddade och skyddsvärda områden	12
4.4 Bebyggelse och markanvändning	12
4.4.1 Bebyggelse, befolkning och verksamheter.....	12
4.4.2 Kommunala planer.....	13
4.4.3 Rennäring	14
4.4.4 Jord- och skogsbruk	14
4.4.5 Rekreation och friluftsliv.....	14
4.5 Boendemiljö och hälsa	15
4.6 Kulturmiljö.....	15
4.7 Naturmiljö	16
4.8 Vattenresurser	17
4.9 Klimat	19
4.10 Risker	19
4.11 Byggnadstekniska förutsättningar	19
4.11.1 Geotekniska förhållanden	19
4.11.2 Avvattning.....	21

4.11.3 Förorenade områden	21
4.11.4 Ledningar.....	23
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	24
5.1 Vägförslaget	24
5.1.1 Avvattning.....	25
5.1.2 Geotekniska åtgärder	26
5.1.3 Ledningar	26
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	26
5.2.1 Människors hälsa.....	26
5.2.2 Kulturmiljö.....	26
5.2.3 Naturmiljö	27
5.2.4 Rennäring.....	27
5.2.5 Jord- och skogsbruk	27
5.2.6 Rekreation och friluftsliv.....	27
5.2.7 Byggskedet.....	27
5.2.8 Miljökvalitetsnormer	28
5.2.9 Miljökvalitetsmål	28
5.2.10 Allmänna hänsynsregler	28
5.2.11 Hushållning med mark och vatten.....	29
6 Åtgärder	30
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	31
8 Fortsatt arbete	32
8.1 Planläggning.....	32
8.2 Viktiga frågeställningar	32
9 Referenser	33

1 Sammanfattning.

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.

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

De i Måttsund föreslagna åtgärder omfattar trafiksäkerhetsåtgärder och innefattar en cirka 450 meter lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager och busshållplatser samt förbättrad anslutning till befintlig gång- och cykelport.

Norrbottnens kustområde och skärgård, med E4 som gräns västerut är riksintresse för 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.

Utifrån utfall av planerade undersökningar avseende, brunnsinventering, naturvärdesbedömning samt markmiljöundersökningar kommer behov av skydds- och skadeförebyggande åtgärder att föreslås.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärderna är av begränsad omfattning och utförs i anslutning till befintlig väg. De miljöeffekter som antas kunna uppkomma är små, och delvis positiva.

2 Inledning

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

I början av planläggningen tar vi 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

Väg 580 sträcker sig från E4 i Antnäs i söder via Kallax till väg 616 i norr. Se Figur 1 och Figur 2.

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



Figur 1. Översiktlig karta över utredningsområdet



Figur 2. Karta över utredningsområdet

2.2 Tidigare utredningar

Trafiksäkerheten längs väg 580 har studerats i Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet väg 580 Måttund, daterat 2018-04-10. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att förstå situationen, pröva tänkbara lösningar och forma inriktningen för de oskyddade trafikanternas trafiksituation längs väg 580 i Måttund, 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.

2.3 Ändamål och projektmål

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål, Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet samt Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

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

2.4 Planerade åtgärder

De i Måttund föreslagna åtgärder omfattar trafiksäkerhetsåtgärder och innefattar en cirka 450 meter lång gång-, cykel- och mopedväg, belysning, passager och busshållplatser samt förbättrad anslutning till befintlig gång- och cykelport.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

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

Geografiskt avgränsar sig samrådsunderlaget till det område som kan komma att påverkas till följd av anläggningsarbeten. Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet omfattar området längs väg 580 från anslutning till Väg 581 (Måttunds byaväg) till Långbackavägen.

Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som grumling i vattendrag, buller, hydrologisk påverkan, landskapets upplevelsevärden med mera kan uppstå.

Förutsättningar för de planerade byggnationerna redovisas för de allmänna och enskilda intressen som finns representerade i området. Detta kan exempelvis vara riksintressen samt natur- och kulturintressen. I samrådsunderlaget beskrivs även nationella mål som exempelvis miljömål och transportpolitiska mål.

Miljöaspekter av vikt för detta projekt bedöms vara naturmiljö, grundvatten/brunnar, landskapsbild, friluftsliv och påverkan under byggskedet inklusive hantering av massor. Även den planerade nya gång-, cykel- och mopedvägens påverkan på människors hälsa är viktiga frågor att behandla liksom påverkan på klimatet.

3.2 Tid

Planläggningen av väg 580 i Måttund har påbörjats under våren 2025.

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

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 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.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Fordonstrafik

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

Mätningar har utförts i området vilka påvisade hastighetsöverträdelser för motortrafiken.

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

4.2.2 Oskyddade trafikanter

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 omkringsliggande målpunkter som exempelvis busshållplatser. Skolelever, bussresenärer och andra gående genar därför över korsningen vid väg 580/Långbackavägen.

4.2.3 Kollektivtrafik

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

Längs väg 580 genom Måttsund finns tre busshållplatser, i vardera riktningen, som trafikeras av Länstrafiken.

För busshållplatsen som är belägen nära korsningen väg 580/Långbackavägen saknas plattformar i båda lägen. Dessa 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.

Ytterligare två busshållplatser finns, en på Långbackavägen cirka 100 meter öst om skolan och en busshållplats på väg 581. Även busshållplatsen på väg 581 saknar plattform. 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.

4.3 Skyddade och skyddsvärda områden

Norrbottnens kustområde och skärgård, med E4 som gräns västerut är riksintresse för 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.

4.4 Bebyggelse och markanvändning

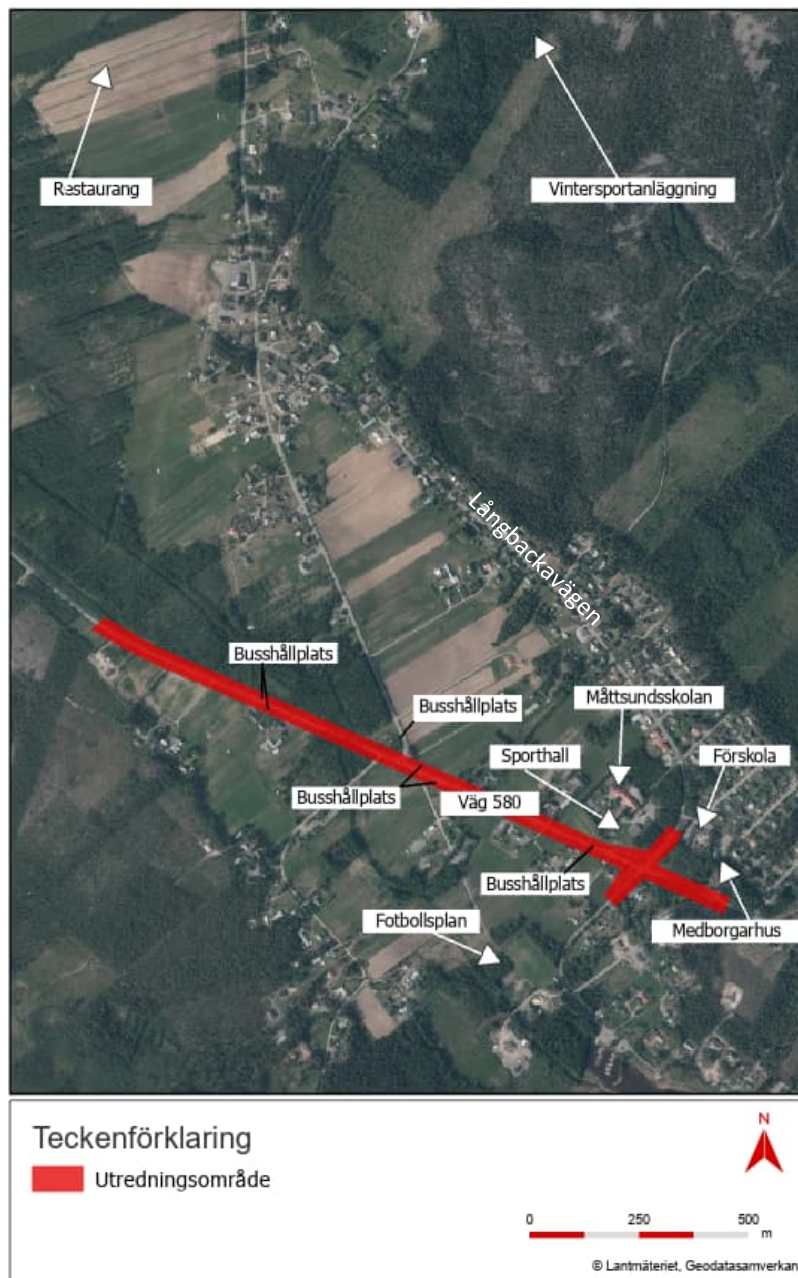
4.4.1 Bebyggelse, befolkning och verksamheter

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

Målpunkter i Måttsund är Måttsundsskolan (F-6), Måttsunds förskola, sporthall, Måttsundsbacken, skidbacke för slalom samt Måttsunds Restaurang och bensinstation. Andra viktiga målpunkter i området är medborgarhus, sporthall, fotbollsplan och hockeyplan. Se Figur 3.

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

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



Figur 3. Målpunkter i Måttsund

4.4.2 Kommunala planer

I området gäller Luleå kommuns översiktsplan 2021 som antogs av kommunfullmäktige 2021-09-27.

Detaljplaner

Längs sträckan finns det två detaljplaner eller motsvarande som kan beröras av vägprojektet:

Dp 25-P94/5 (PL 115)

Spl 25-NLÅ-8250 (A319)

4.4.3 Rennäring

Området ligger inom Udtja skogssameby, Sirges fjällsameby, Jåhkågasska Tjiellde fjällsameby och Tourpon fjällsameby.

Måttsund ligger inom Sirges fjällsamebys och Tourpon fjällsamebys vårvinterland och vinterland. Med vinter avses i normala fall månaderna december-mars. Med vårvinter avses i normala fall månaden mars-april.

Öster om Måttsund har Sirges fjällsameby trivselland. Trivsellanden är områden inom årstidslanden som är viktiga för renen. Dit söker sig renarna naturligt för bete och vila under en längre period. Dessa har betingelser i topografin och betet som gör att renarna trivs där. Trivsellanden är ofta mer vidsträckta än uppsamlingsområdena

Inga utpekade riksintressen för renskötseln finns inom utredningsområdet.

4.4.4 Jord- och skogsbruk

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

4.4.5 Rekreation och friluftsliv

Projektet är beläget inom riksintresse Turism och friluftsliv 4 kap. 2 § miljöbalken, *Norrbottnens skärgård*. Det ligger även dikt an riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken för *Norrbottnens kust och skärgård*. Riksintresset beskrivs som område med särskilt goda förutsättningar:

- för berikande upplevelser i natur och eller kulturmiljöer.
- för friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.
- för vattenanknutna friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

Som förutsättningar för områdets bevarande och utveckling anges att Norrbottens skärgård är ett känsligt område med höga natur- och kulturvärden som behöver bestå.

4.5 Boendemiljö och hälsa

Väg 580 genom Måttsund är ett stråk för att nå skolan i Måttsund, Kallax flygplats samt E4 mot Haparanda/Sundsvall. Längs vägen står hus delvis nära vägen.

Med aktuella trafikmängder bedöms inte luftkvalitet utgöra ett stort problem längs vägen.

Då aktuellt projekt enbart innebär trafiksäkerhetshöjande tätortsåtgärder kommer inte bullersituationen att utredas vidare.

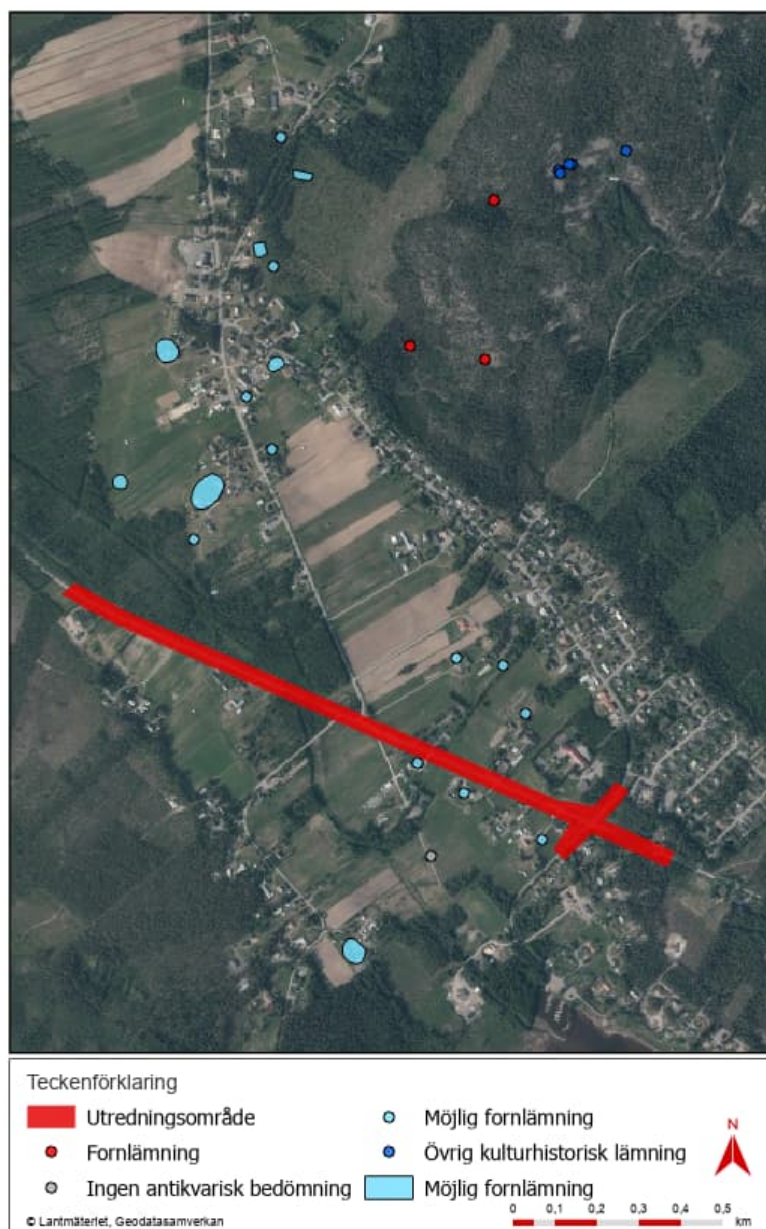
4.6 Kulturmiljö

Måttsund är en tätort belägen 17 km utanför Luleå. I närheten av utredningsområdet finns 7 möjliga fornlämningar, se Tabell 1.

Tabell 1. Forn- och kulturlämningar i anslutning till Måttsundsvägen. Ingen av lämningarna berörs.

Lämningsnummer	Lämningsstyp	Antikvarisk bedömning
L1992:903	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1992:902	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1992:904	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1992:3649	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1992:886	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1992:3363	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning

Fornlämningarna vid väg 580 ligger som längst cirka 300 meter från utredningsområdet och den närmaste cirka 30 meter ifrån. Ingen fornlämning finns placerad på vägen, se Figur 4.



Figur 4. Kartbild över kultur- och fornlämningar vid utredningsområdet

4.7 Naturmiljö

Samhället Måtsund är beläget i närheten av kusten med cirka 500 meter till Måtsunds fjärden. Inga natur 2000 områden eller naturreservat finns i närheten av området.

Planerade åtgärder kommer huvudsakligen att utföras i tätortsmiljö.

Inom projektet planeras en förenklad naturvärdesinventering utföras, inledningsvis genom platsbesök av sakkunnig. Om området bedöms ha potential att hålla högre naturvärden utförs en naturvärdesinventering enligt standard.

Längs vägen förekommer en del lövträd som kan utgöra allér.

Enligt Naturvårdsverkets geodataportal skyddad natur finns en mindre yta utpekad, vid korsningen väg 580 och väg 581, till söder om väg 580, som ingår i ängs- och betesmarksinventering som klassas som betesmark.

4.8 Vattenresurser

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, se Tabell 2 och Figur 5.

Möröfjärden, MS_CD: WA47332831, har enligt VISS Vattenkartan (2025) en måttlig ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Vattendragets härkomst klassas som naturlig och har en fastställd miljö-kvalitetsnorm att uppnå god ekologisk status år 2039 och god kemisk ytvattenstatus, med mindre stränga krav för bromerad difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar.

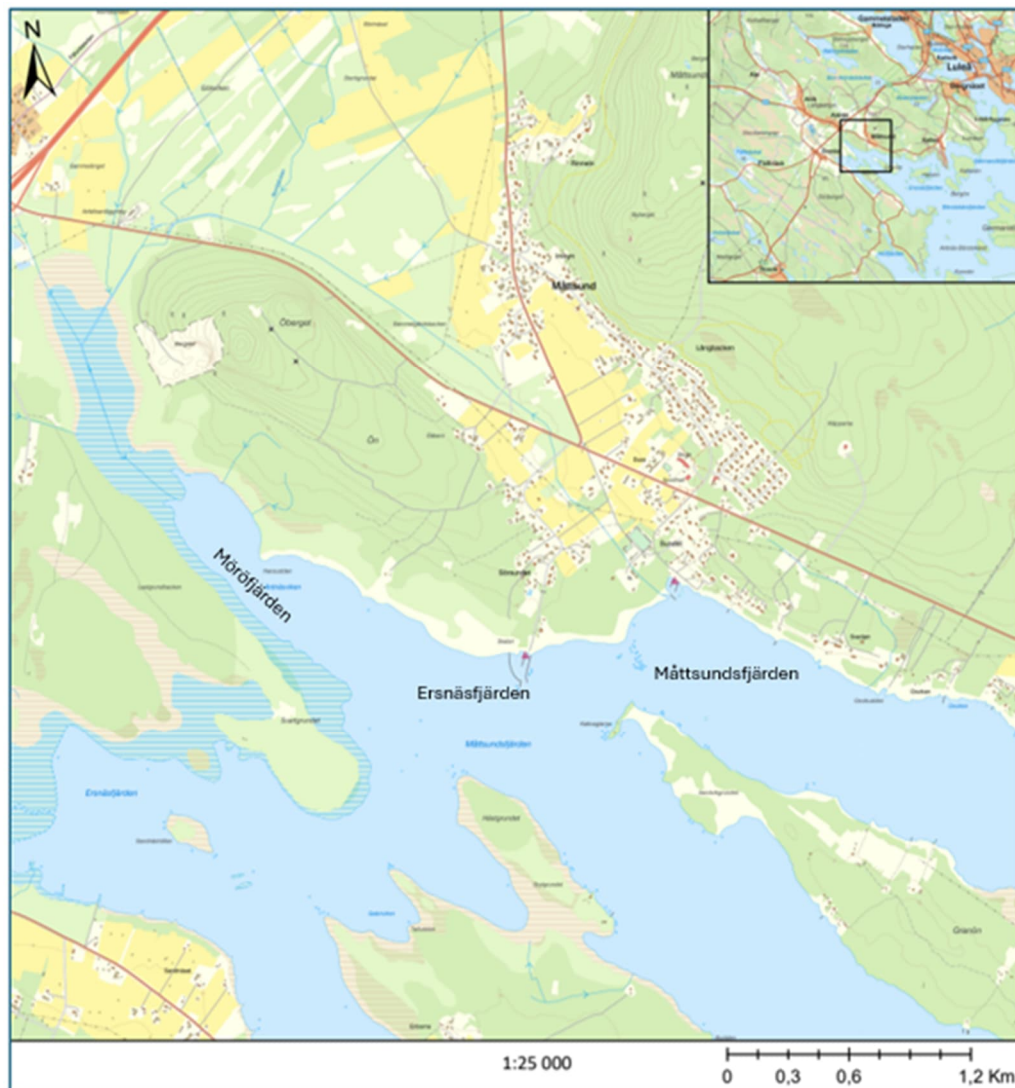
Ersnäsfjärden, MS_CD: WA39657230, har enligt VISS Vattenkartan (2025) en god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Vattendragets härkomst klassas som naturlig och har en fastställd miljö-kvalitetsnorm att uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus, med mindre stränga krav för bromerad difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar.

Måttunds-fjärden, MS_CD: WA71842596, har enligt VISS Vattenkartan (2025) en måttlig ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Vattendragets härkomst klassas som naturlig och har en fastställd miljö-kvalitetsnorm att uppnå god ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus, med mindre stränga krav för bromerad difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar.

Tabell 2. Tre vattendrag som klassificeras som ytvattenförekomster inom utredningsområdet.

Ytvattenförekomst	Beslutad miljö-kvalitetsnorm	Status ekologisk	Status kemisk
Möröfjärden	God ekologisk status, god kemisk ytvattenstatus*	Måttlig ekologisk status *	Uppnår ej god
Ersnäsfjärden,	God ekologisk status, god kemisk ytvattenstatus*	God ekologisk status *	Uppnår ej god

Ytvattenförekomst	Beslutad miljö kvalitetsnorm	Status ekologisk	Status kemisk
Måttsundsfjärden	God ekologisk status, god kemisk ytvattenstatus*	Måttlig ekologisk status *	Uppnår ej god



Figur 5. Tre ytvattenförekomster i förhållande till projektet

Enskilda brunnar förekommer längs vägen enligt SGU:s brunnregister, i huvudsak energibrunnar. Brunnar kommer att inventeras och vid behov provtas inför kommande ombyggnation.

Inget vattenskyddsområde eller skyddade vattendrag finns vid utredningsområdet. Närmaste grundvattenförekomst ligger cirka 4 km bort.

4.9 Klimat

Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO₂-utsläpp 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.

4.10 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.

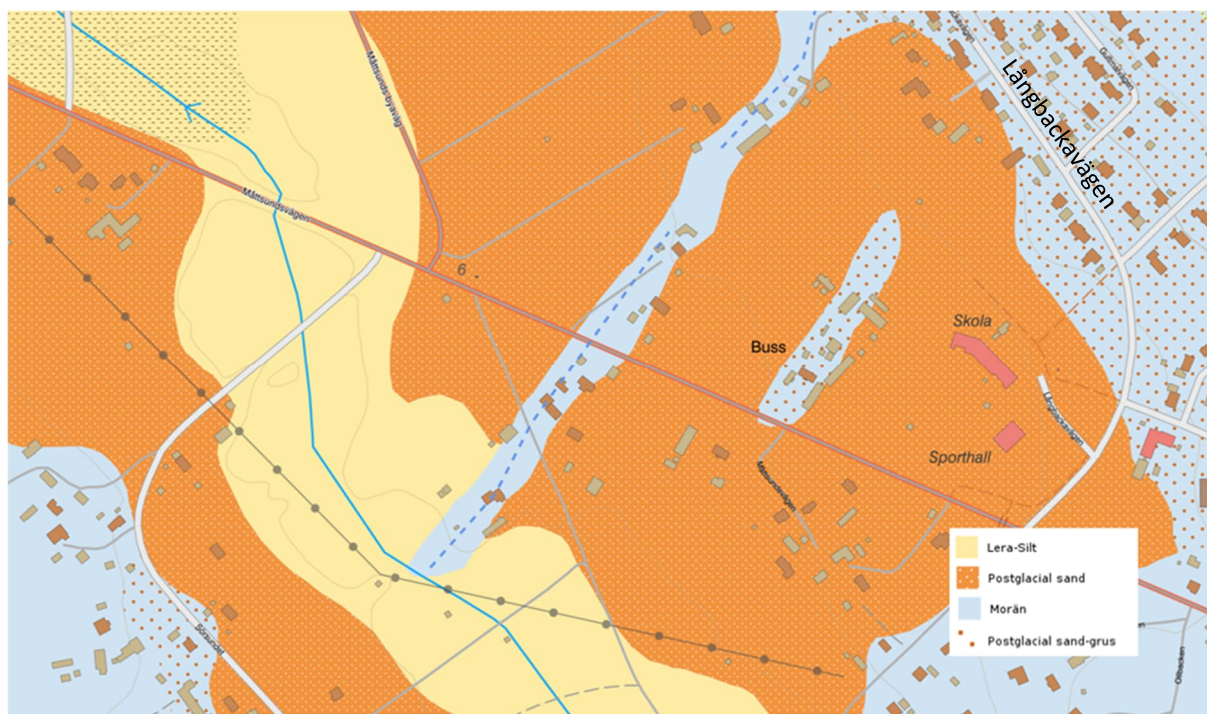
Väg 580 ligger cirka 500 meter från kusten och Måttsundsfjärden.

4.11 Byggnadstekniska förutsättningar

4.11.1 Geotekniska förhållanden

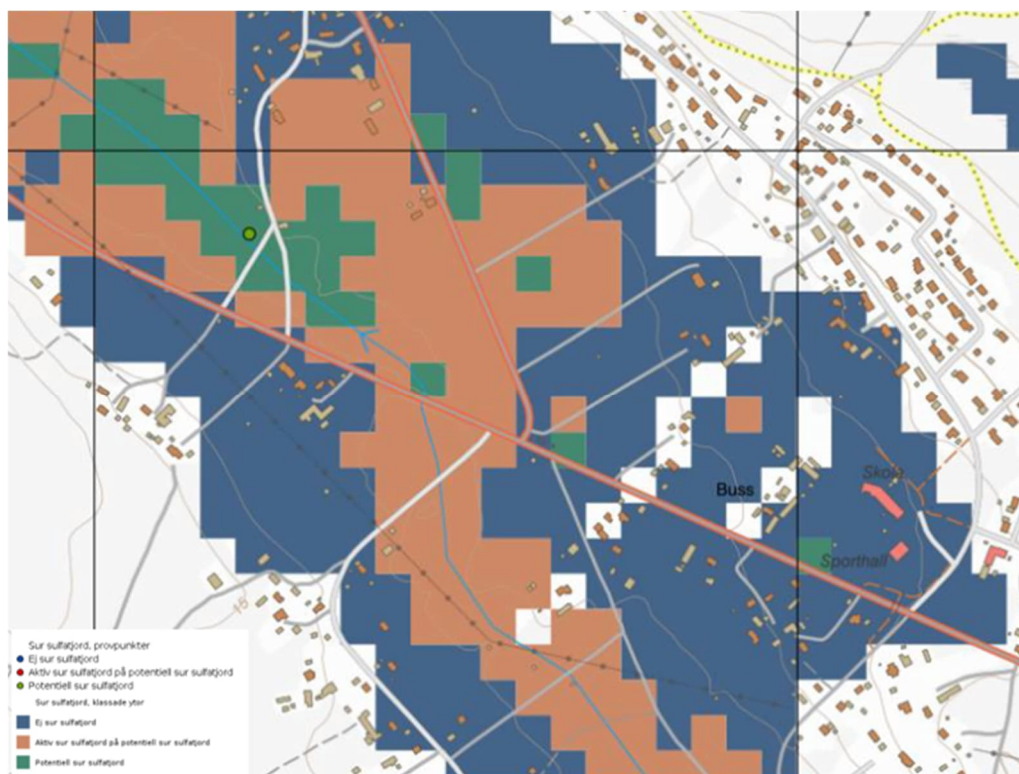
Enligt SGU:s jordartskarta består det aktuella området huvudsakligen av postglacial sand. Under den postglaciala sanden ligger sannolikt lager av lera och silt, med större mäktigheter längre västerut. Västerut från korsningen väg 581 består jordarten direkt från markytan av silt och lera.

Väg 580 passerar två moränryggar längs sträckan mellan Långbackavägen och väg 581. Se Figur 6.



Figur 6. Utdrag från SGU:s jordartskarta

Enligt SGU's jordartskarta för sur sulfatjord finns mindre områden med potentiell sur sulfatjord längs Väg 580. Se Figur 7. Om sur sulfatjord påträffas ska den hanteras enligt publikation 2007:100, Råd och rekommendationer för hantering av sulfidjordsmassor.



Figur 7 Utdrag från SGUs jordartskarta – Sur sulfatjord

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

4.11.2 Avvattning

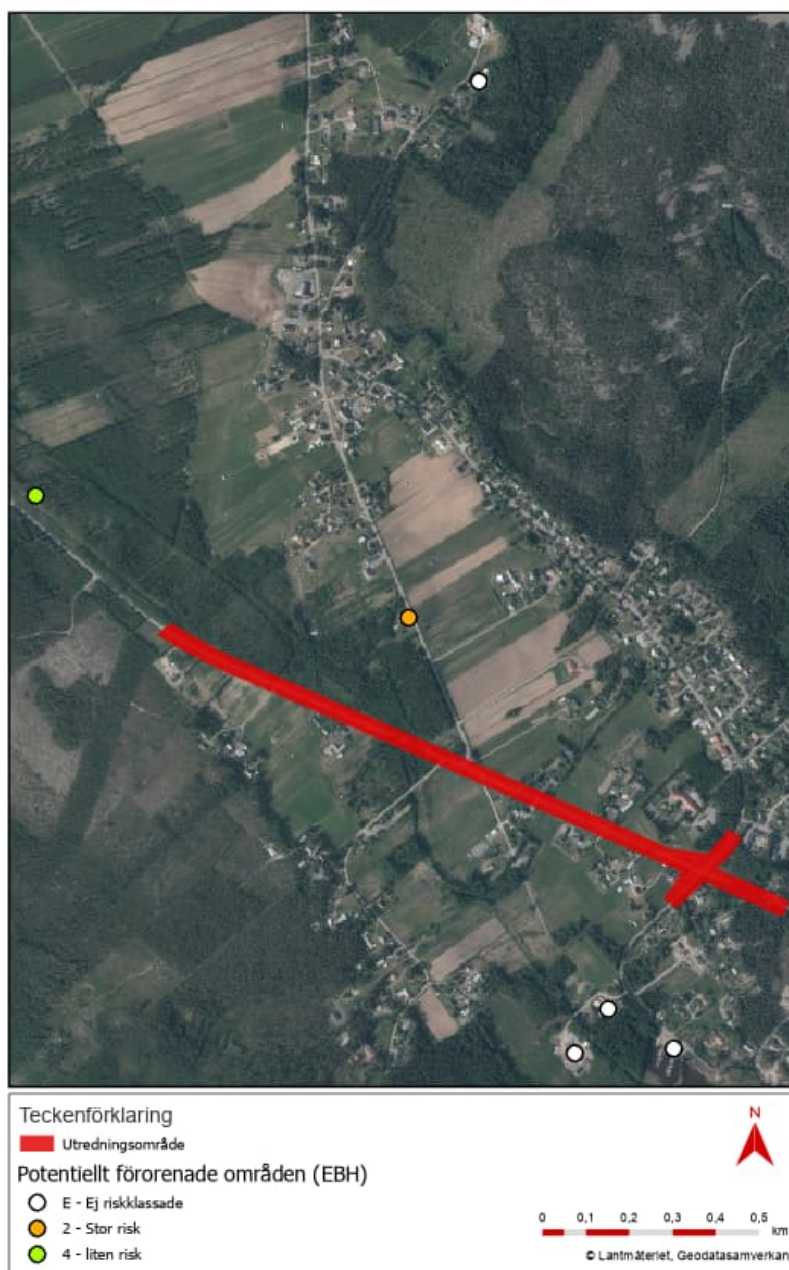
Avvattningen inom utredningsområdet sker främst via öppna diken som avleder vattnet, tillsammans med sidotrummor och vägtrummor, bort från väg 580. Det finns en dagvattenpumpstation som avvattnar gång-och cykelporten vid korsningen Väg 580 –Långbackavägen.

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

4.11.3 Förorenade områden

I närheten av utredningsområdet finns 6 utpekade punkter för potentiellt förorenad mark varav en ligger på utredningsområdet, se Figur 8.

Punkterna ligger mellan cirka 200-500 meter från utredningsområdet.



Figur 8 Kartbild över utredningsområdet och punkter med potentiellt förorenad mark

4.11.4 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.

4.11.5 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 i varje ände av aktuell vägsträcka och en pumpstation vid gång- och cykelport.

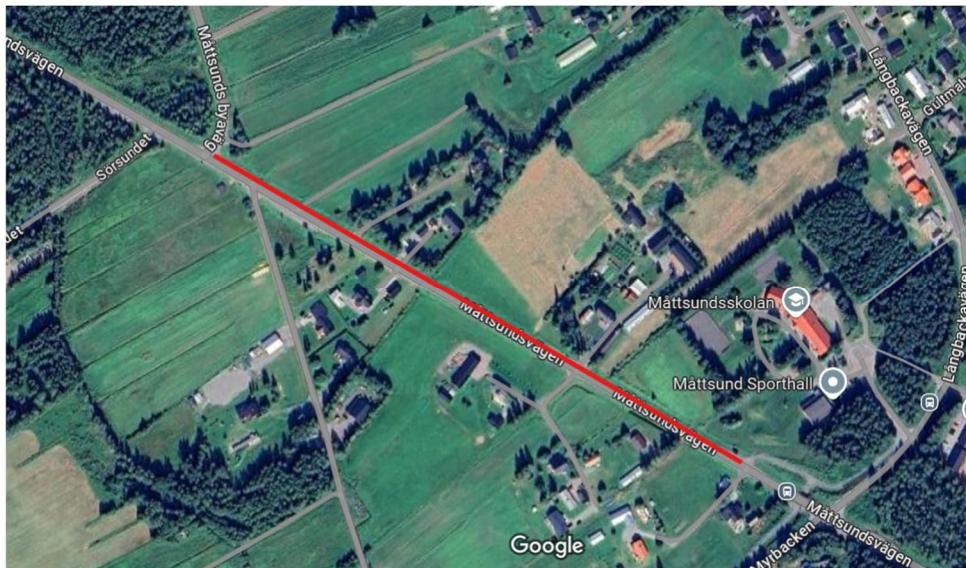
Luleå kommun har belysning längs Långbackavägen och andra mindre vägar i området. Belysningen längs gång- och cykelvägen, under gång- och cykelporten, ägs av Luleå kommun.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Vägförslaget

Utformningen av gång- och cykelvägen samt hållplatserna i vägplanen sker enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning, VGU. Gång- cykel- och mopedvägen föreslås dimensioneras för 30 km/h.

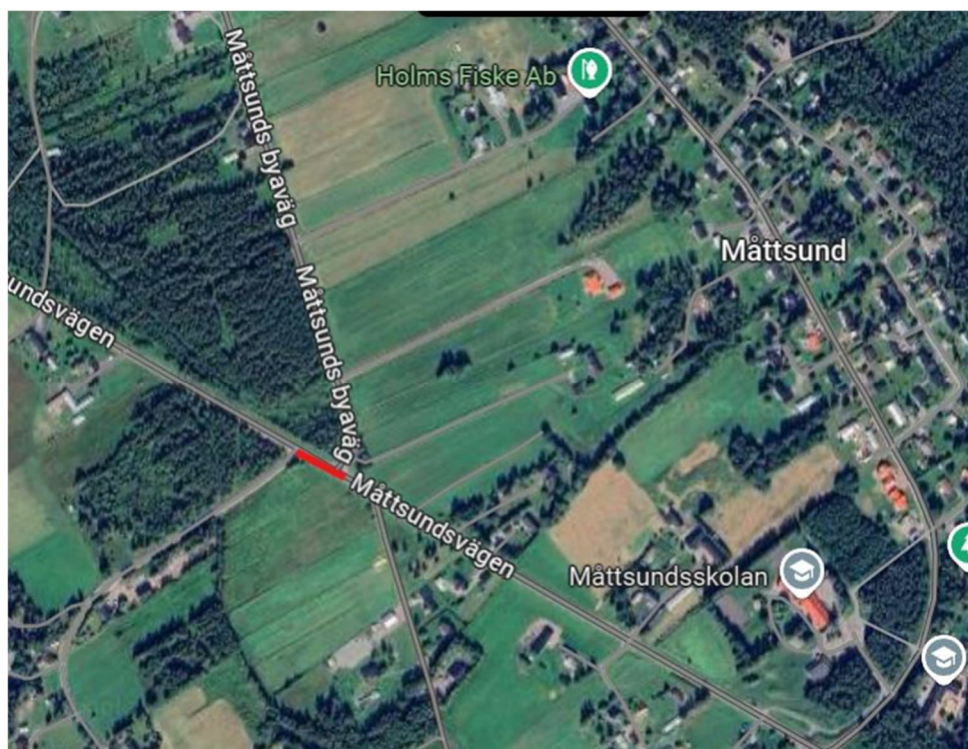
Kantstensbunden 2,5 meter bred (eventuellt 2 meter vid trånga passager), belyst, gång-, cykel- och mopedväg föreslås på norra sidan av väg 580. Gång-, cykel- och mopedvägen föreslås på sträckan mellan enskild väg väster om väg 581 och befintligt gång- och cykelvägsnät vid Måttundsskolan (Figur 9), längd cirka 440 meter. Kantsten kan ersättas med vägmarkering vid kortare partier där det bedöms motiverat, till exempel vid infarter.



Figur 9. Aktuell sträcka för gång-, cykel- och mopedväg

Väg 580 ska ha minst samma bredd efter åtgärd och nytt slitlager på sträckan där kantstensbunden gång-, cykel- och mopedväg planeras.

Befintliga busshållplatser föreslås utgå och ersättas med en dubbel stopphållplats (timglashållplats) mellan väg 581 och enskild väg mot Sörsundet, se röd markering i Figur 10.



Figur 10. Tänkt placering av timglashållplats

Det finns en gång- och cykelport under väg 580 mellan skolan och fotbollsplanen. Porten används inte i någon större utsträckning idag då placeringen av denna medför en omväg för trafikanter, vilket medför att skolelever, bussresenärer och andra gående genar över korsningen vid väg 580/Långbackavägen.

Det ingår i uppdraget att utreda och projektera hur gång- och cykelporten kan få en förbättrad anslutning till gång-, cykel- och mopedvägen samt omkringliggande målpunkter som exempelvis busshållplatser för att få till en naturlig användning av porten.

5.1.1 Avvattning

Avvattningssystemen planeras utformas och fungera på liknande sätt som befintligt system. Vid breddning för gång-, cykel- och mopedväg ska schakt utföras för att återskapa diken vid sidan/sidorna om vägen. Vägdagvatten föreslås att i huvudsaklig utsträckning avledas i öppna diken. Vid passage av befintliga trummor ska dessa förlängas genom vägbanken. Diken och eventuella sido-/utloppsdiken inom vägområdet ska rensas för att säkerställa en god vattenavrinning från vägkroppen. För att erhålla en god dikesfunktion planeras dikesbotten 0,3 meter under terrassyta.

5.1.2 Geotekniska åtgärder

I detta skede har inget behov av geotekniska förstärkningsåtgärder konstaterats. Detta innebär att speciella åtgärder kan komma att tillämpas utöver den projekterade breddningen för gång-, cykel- och mopedvägen.

Vid sedimentära jordarter förekommer risk för sättnings- och stabilitetsproblematik. Sättningsreducerande åtgärder kan utformas i form av lättfyllnadsmaterial i breddningsdelar alternativt med överlast. Detta innebär en överhöjning av projekterad gång-, cykel- och mopedväg som efter en viss liggtid schaktas bort ned till projekterad profil för att ta ut sättningar innan beläggning påförs.

Om risk för stabilitetsproblem förekommer kan stabilitetshöjande åtgärder vara aktuellt. Exempel på stabilitetshöjande åtgärder kan vara att projektera vägslänter med en flackare lutning alternativt anlägga en tryckbank – ett mothåll i nederkant på vägslänten.

5.1.3 Ledningar

Under planprocessen kommer en dialog föras med samtliga berörda ledningsägare för att initiera en gemensam planering för en anpassning till parternas anläggningar och på så vis undvika/begränsa störningar för övriga samhället. Denna dialog kommer att fortsätta under kommande skeden där bland annat ledningsomläggningar kommer att utredas vidare.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.2.1 Människors hälsa

Den planerade åtgärden innebär ingen ökning av mängden biltrafik och ingen förändring av ljudnivåerna i området. 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.

5.2.2 Kulturmiljö

Inga kända lämningar bedöms beröras utifrån känd kunskap. Vid eventuellt ingrepp i fast fornlämning krävs tillstånd enligt 2 kap. 12 § KML.

Mer detaljerad beskrivning av påverkan på kulturmiljön samt beskrivning av eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått görs i kommande miljöbeskrivning.

5.2.3 Naturmiljö

Planerade åtgärder kommer att medföra begränsat intrång i naturmark. Eventuellt kan alléer eller alléträd komma att påverkas, men ambitionen är att så långt det är möjligt undvika avverkning. Efter genomförd bedömning/inventering av förekommande naturvärden kommer ett bättre underlag att finnas för att beskriva påverkan och konsekvenser.

I de fall påverkan på alléer inte kan undvikas kommer dispens att sökas från Miljöbalkens bestämmelser om generella biotopskydd.

5.2.4 Rennäring

Den föreslagna gång- cykel- och mopedvägen innebär viss påverkan på rennärningen. 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. Det är lämpligt att anläggningsarbetena planeras i samråd med samebyn så att åtgärderna anpassas efter renarnas förflyttning. Ytor som används ska så långt det är möjligt återställas till ursprunglig karaktär.

5.2.5 Jord- och skogsbruk

Planerade åtgärder bedöms inte påverka möjligheten att bedriva jord- eller skogsbruk. Åtgärderna innebär ett begränsat ianspråktagande av mark i direkt anslutning till befintlig väg.

5.2.6 Rekreation och friluftsliv

En säker gång-, cykel- och mopedväg minskar barriäreffekten som vägen skapar och ökar tillgängligheten till rekreation och friluftsliv.

5.2.7 Byggskedet

Under anläggningstiden kan störningar i form av buller från byggtrafik och maskiner uppkomma. Risk finns också för uppkomst av damning samt vibrationer och tidvis kan framkomligheten begränsas.

Under byggtiden kommer massor att schaktas, flyttas, läggas upp och nyttjas som byggmaterial. Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående.

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

5.2.8 Miljökvalitetsnormer

Inga 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.

5.2.9 Miljökvalitetsmål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

I Norrbottens län gäller de nationella miljömålen också regionalt.

I detta projekt bedöms främst målen God bebyggd miljö, Grundvatten av god kvalitet, Giftfri miljö och Ett rikt växt- och djurliv kunna beröras. Miljömålen bedöms inte motverkas. Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer så långt som möjligt begränsas. Vidare vidtas försiktighet så att påverkan på omgivande miljöer blir så liten som möjligt. Åtgärderna bedrivs i begränsad omfattning och bedöms inte medföra något hot mot bevarande av den biologiska mångfalden inom området.

Med angiven provtagning och klassning av massor som grund för beslut om masshantering bedöms projektet inte motverka målet Giftfri miljö.

5.2.10 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls. Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer

och krav. Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas.

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. Inventeringar av naturvärden och markmiljö planeras utföras. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd.

5.2.11 Hushållning med mark och vatten

Miljöbalkens bestämmelser anger bland annat att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Trafikverket anser att planerade åtgärder är i enlighet med miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Inga riksintressen riskerar att påtagligt skadas genom de lokala åtgärder som planeras.

6 Åtgärder

Utifrån utfall av planerade undersökningar avseende, brunnsinventering, naturvärdesbedömning samt markmiljöundersökningar kommer behov av skydds- och skadeförebyggande åtgärder att föreslås.

Avsikten är att projekteringen ska utföras så att intrång/avverkning i eventuella alléer kan undvikas.

Då åtgärder till stor del utförs i tätortsmiljö nära boendemiljöer bör arbetstider anpassas så att bullrande arbete utförs dagtid. Arbetet ska också planeras så att störningar överlag kan begränsas så långt det är möjligt.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärderna är av begränsad omfattning och utförs i anslutning till befintlig väg. De miljöeffekter som antas kunna uppkomma är små, och delvis positiva.

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 medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

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

8.2 Viktiga frågeställningar

Förekomsten av eventuella föroreningar i mark kommer att undersökas så att massor som uppkommer i projektet kan hanteras rätt i förhållande till gällande lagstiftning.

Om högre naturvärden i form av skyddade eller hotade arter och/eller alléer identifieras kommer anpassningar av föreslagna vägåtgärder att utredas i syfte att minska påverkan på naturvärden.

9 Referenser

Luleå kommun (2025). Detaljplaner. Hämtat från
<https://kartor.lulea.se/kommunkarta/?layers=detaljplaner>

Luleå kommun (2025). Översiktsplan 2021. Hämtat från
[https://www.lulea.se/samhalle--
utveckling/samhallsplanering/oversiktsplan.html](https://www.lulea.se/samhalle--utveckling/samhallsplanering/oversiktsplan.html)

Länsstyrelsen VISS. (den 02 06 2025). *Vatteninformationssystem Sverige*.
Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Naturvårdsverket. (den 02 06 2025). *Skyddad natur*. Hämtat från
<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Riksantikvarieämbetet. (den 02 06 2025). *Fornsök*. Hämtat från
<https://app.raa.se/open/fornsok/>

Sveriges geologiska undersökning (SGU). (Den 25 06 2025). *Kartvisare
Brunnar*. Hämtat från
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

Sametinget. (2025). *Kartor som underlag*. Hämtat från
<https://www.sametinget.se/underlag>

Trafikverket. (2025). *NVDB på webb*. Hämtat från
<https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

Trafikverket. (2018-04-10). *Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet väg 580
Måttsund*.

Trafikverket, 971 25 Luleå Besöksadress: Sundsbacken 2-4

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

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