

Remissyttrande från BGU Centrumgrupp–Infrastruktur Gällande väg 190, sträckan Gunnilse–Olofstorp Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

BGU Centrumgrupp–Infrastruktur vill härmed framföra synpunkter på den föreslagna nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, med särskilt fokus på väg 190 mellan Gunnilse och Olofstorp i Göteborgs kommun.

Den aktuella sträckan har allvarliga trafiksäkerhetsbrister och är inte dimensionerad för den trafikmängd som idag belastar vägen. Enligt våra lokala bedömningar uppgår årsdygnstrafiken (ÅDT) till **över 10 000 fordon per dygn**. Detta stöds även av Trafikverkets egna mätningar från perioden 2017–2021, där ÅDT redan 2017 låg **över 9 000 fordon/dygn**, och trots pandemieffekter fortfarande låg **över 9 000 även under 2021**. Med tanke på fortsatt befolkningstillväxt, ökad pendling, utbyggnad av bostäder och omfattande schakttransporter är det därför rimligt att anta att dagens trafikmängd överstiger 10 000 fordon/dygn.

BGU Centrumgrupp–Infrastruktur kräver att Trafikverket genomför en ny, aktuell och heltäckande mätning av ÅDT på sträckan Gunnilse–Olofstorp. Nuvarande mätdata är föråldrade och otillräckliga, vilket riskerar att ligga till grund för **felaktiga prioriteringar i den nationella planen**. En korrekt bedömning av trafikvolymen är avgörande för att säkerhetsklassning, vägutformning och investeringsbeslut ska spegla verkliga behov.

Väg 190 är smal, kurvig och saknar GC-vägar på flera sträckor, samtidigt som den används av både tung trafik, skolbarn, cyklister och lokaltrafik. Detta skapar en farlig blandtrafikmiljö med dokumenterade olyckor, stenskott, damm bildning och försämrad luftkvalitet. Trots att dessa brister har påtalats under lång tid har inga helhetsåtgärder vidtagits.

Det planerade projektet med gång- och cykelväg mellan Skiljebacken och Björredsvägen är i praktiken en **punktinsats som inte löser den övergripande kapacitets- och säkerhetsproblematiken**. Utan samtidig uppgradering av körbanan riskerar GC-vägen att försämma framkomligheten för fordonstrafiken, särskilt tung trafik, och skapa nya konfliktytor mellan trafikslag. Det är en nödlösning som riskerar att låsa fast vägens struktur för framtiden.

Väg 190:s strategiska roll

Väg 190 är en viktig länk mellan Olofstorp, Gunnilse och Göteborgs tätorter, med växande befolkning och ökad pendling. Den fungerar även som **parallell led till E20**, vilket gör den samhällsviktig ur beredskapssynpunkt. Vid störningar på E20 används väg 190 som alternativ, trots att dess utformning inte är anpassad för detta. En uppgradering skulle stärka **resiliens, krisberedskap och samhällssäkerhet**, särskilt i händelse av olyckor, väderstörningar eller andra kriser.

Klimat, folkhälsa och barnsäkerhet

En modernisering av väg 190 skulle möjliggöra **klimatsmarta lösningar**, såsom kollektivtrafikfiler, säkra GC-vägar och förbättrade trafikflöden. Det skulle minska utsläpp, förbättra luftkvaliteten och främja aktiv mobilitet. I dagsläget tvingas många cyklister och gångtrafikanter dela utrymme med tung trafik, vilket är både otryggt och ohälsosamt. En uppgradering är därför inte bara en trafikteknisk fråga – utan också en **folkhälsofråga**.

Vägen används dagligen av barn till och från skolor, fritidsaktiviteter och busshållplatser – ofta utan trottoarer eller skyddade gångvägar. Enligt barnkonventionen ska barn ha rätt till **trygg och säker miljö**, vilket dagens vägstruktur inte uppfyller.

Kollektivtrafik och samhällsekonomi

Västtrafiks busslinjer, trafikerar väg 190 dagligen. Vägens utformning påverkar **restider, punktlighet och säkerhet** för kollektivtrafiken. En uppgradering skulle möjliggöra **bussfickor, prioriteringssystem och bättre hållplatser**, vilket stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och minskar bilberoendet.

Dessutom innebär dagens brister ökade samhällskostnader i form av olyckor, sjukskrivningar, förseningar och miljöpåverkan. Att inte investera i väg 190 är att skjuta kostnaderna vidare till andra sektorer.

Riktlinjer för vägutformning vid ÅDT över 10 000

Enligt Trafikverkets regelverk *Vägars och gators utformning (VGU)* bör vägar med ÅDT över 10 000 fordon/dygn utformas med:

- **Separering av trafikslag**, exempelvis mötesfri landsväg eller 2+1-väg med mitträcke
- **Säkra GC-vägar**, fysiskt avskilda från körbanan
- **Breddade körfält**, särskilt vid tung trafik
- **Buller- och säkerhetsåtgärder**, såsom viltstängsel, bullerskydd och säkra sidoområden

Väg 190 uppfyller i dagsläget inte dessa krav, trots att trafikvolymen enligt både lokala och officiella underlag sannolikt överstiger gränsvärdet. En ny mätning är nödvändig för att säkerställa att planeringsunderlaget är korrekt och att vägen får den klassificering och prioritet som dess belastning kräver.

Jämförelse med andra projekt i planen

Flera projekt som redan ingår i den nationella planen har **lägre ÅDT, mindre trafiksäkerhetsproblem och bättre befintlig vägutformning** än väg 190. Exempelvis:

- **Väg 70 Enköping–Sala** har delsträckor med ÅDT runt 6 000–8 000 fordon/dygn
- **Väg 56 mellan Katrineholm och Eskilstuna** har ÅDT på cirka 7 000
- **Väg 25 mellan Ljungby och Växjö** ligger ofta under 9 000 fordon/dygn

Trots detta är dessa projekt föreslagna för kapacitetshöjande åtgärder, medan väg 190 – med **över 10 000 fordon/dygn enligt våra underlag och Trafikverkets historiska mätningar**, tät bebyggelse, tung trafik och bristande säkerhet – inte är prioriterad i samma utsträckning. Det visar på en **systematisk underprioritering av tätortsnära länsvägar**, trots deras samhällsviktiga funktion.

Sammanfattning och krav

BGU Centrumgrupp–Infrastruktur uppmanar regeringen och Trafikverket att:

- Genomföra en ny och aktuell mätning av ÅDT på hela sträckan Gunnilse–Olofstorp
- Ompröva prioriteringen av väg 190 i den nationella planen utifrån trafikvolym, säkerhetsbrister och samhällsnytta
- Planera för en helhetslösning som inkluderar både körbanor, GC-vägar, kollektivtrafik och säkerhetsåtgärder
- Beakta väg 190:s roll i beredskap, klimatomställning, folkhälsa och barnsäkerhet

- Undvika inlåsningseffekter genom att inte genomföra punktinsatser utan helhetsgrepp

En uppgradering av denna sträcka skulle ge betydande samhällsnytta, förbättra trafiksäkerheten och stödja hållbar regional utveckling.

Med vänlig hälsning,

BGU Centrumgrupp–Infrastruktur

Bergum-Gunnilse Utveckling

www.bergum-gunnilse.se

centrum@bergum-gunnilse.se

