

24 januari

2008

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3 E
413 17 Göteborg
info.goteborg@snf.se

Miljödomstolen
Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

Yttrande - Mål nr M 661/07, rotel nr 4

Naturskyddsföreningen är positiv till en bro och bifaller ansökan.

Naturskyddsföreningen anser att det är viktigt att utgå från Miljöbalkens portalparagraf i 1 kap i tillståndsprövningen av gång- och cykelbron.

Enligt 1 kap 1 §, andra stycket Miljöbalken skall portalparagrafen tillämpas så att:

1. människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
3. den biologiska mångfalden bevaras
4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och
5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

Göteborg bör bygga och planera för en stad som är långsiktigt hållbar i alla tre aspekter av hållbarhet, såväl ekologisk, social som ekonomisk. Transporter är i dag en av de främsta orsakerna till problem vad gäller luftmiljö, markutnyttjande och rättvisefrågor i staden. Samtidigt har klimatdebatten de senaste åren medfört att människor är mer villiga att förändra sina transportvanor och sitt resebeteende, vilket bör uppmuntras av Göteborgs stad.

Att bygga en gång- och cykelbro innebär en långsiktig satsning på cykeltrafiken. Göteborg har stora problem med luftkvaliteten vilket tydligast synliggörs då miljökvalitetsnormen för kväveoxider inte klaras enligt 2007 års statistik från miljöförvaltningen (Luftkvalitet i Göteborgsområdet december 2007). Cykel är ett transportmedel som inte bidrar till utsläpp av kväveoxider. Ett ökat cyklande medverkar således till att miljökvalitetsnormerna lättare kan uppnås.

En gång- och cykelbro bidrar också till att uppnå de av riksdagen fastslagna miljömålen: Frisk luft, Begränsad klimatpåverkan och God bebyggd miljö (Prop. 2000/01:130, rskr: 2001/02:36 resp. Prop. 2004/05:150, rskr: 2005/06:49).

Göteborg vill profilera sig som en stad där miljön sätts i första rummet. Då är en rejäl satsning på cykling nödvändig som ett led i att minska biltrafiken. Enligt Vägverket är 70-80 % av alla av bilresor i tätort kortare än 3-4 km (Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik, 2000). Dessa korta bilresor är de som lättast överförs till cykel.

En gång- cykelbro är viktigt för att knyta samman Göteborg som stad, speciellt med tanke på den starka utvecklingen på Hisingen. På Norra älvstranden pågår sedan tidigare en expansion och planer finns på en utveckling av Lundby som stadsdel, speciellt området norr om Backaplan som förutspås ha en kraftig inflyttning de närmaste 20 åren.

Med en gång- och cykelbro kommer området på båda sidor om den planerade bron också att få fler människor i rörelse, bli mer levande och upplevas som tryggare. Ett livligare område är en grogrund för ökad tillväxt i båda områdena kring brofästena. Båda dessa områden upplevs idag som öde speciellt kvälls- och nattetid. Södra och Norra älvstranden kan i framtiden även bli turistcentra för Göteborg och vad skulle vara mer attraktivt än att turisterna kan promenera och gå mellan stränderna och få fin utblick över havet. Vilket leder till ytterligare ekonomisk utveckling i centrala delarna av staden.

Bron är samhällsekonomiskt lönsam och bör därför byggas. Kostnad/Nytta analysen har endast beräknat nyttan ur cykelsynpunkt, de positiva aspekterna med bron ur en stadsbyggnadssynpunkt är inte medräknade. Trots detta bedöms bron lönsam. Vi menar att den samhällsekonomiska analysen snarare är i underkant då det inte gjorts antaganden om att cykeltrafiken kommer att öka då fler människor bosätter sig i brons närområden på båda sidor om älven. Kostnad/Nytta analysen är dessutom beräknad på en cykelsäsong mellan april-oktober. Föreningen menar att det inte finns någon cykelsäsong i Göteborg då en stor del av cyklisterna cyklar året runt. Dessutom ger en ökad folkhälsa ökad samhällsekonomisk lönsamhet.

Naturskyddsföreningen anser att tillståndsansökan inte skall avslås ur säkerhetssynpunkt. Föreningen bestrider de argument som Göteborgs hamn och andra företag i sjöfartsnäringen framfört angående att simuleringarna av en säker bropassering för fartyg inte har genomförts av personal med nautisk kompetens. I tillståndsansökan framkommer att sådana simuleringar har genomförts med nautisk personal närvarande (en sjökaptan och en lots). Vidare har synpunkter framförts angående vindstyrkor som anses vara en säkerhetsrisk vid bropassage. Enligt MKB:n har en *sydostlig* vind på 13 m/s, som är den högsta angivna vindhastigheten för säker passage, ej uppmätts i det aktuella området på 10 år.

Föreningen bestrider också argumentet att bron skulle hindra sjöfarten. Det omfattande utredningsmaterialet visar att det endast är 14 % av den berörda båttrafiken som är yrkestrafik. De flesta av dessa fartyg är dessutom redan i dag hänvisade till att invänta broöppning av Götaälvbron. Den planerade gång- och cykelbron och Götaälvbron kommer att ha samordnade öppningar, varför sjöfarten inte kommer att påverkas nämnvärt.

En rejäl satsning på cykeltrafiken och dess infrastruktur kommer, som Naturskyddsföreningen i detta yrkande vill visa, att leda till ett ökat cyklande och därmed positiva följd effekter för både miljön och stadens invånare.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
ordförande