

”Dimman i Lützen intet mot luften i Göteborg”



En miljöhistoria

LUFTEN I GÖTEBORG

Bilavgaser och Kolväten

Göteborgs-Postens förstasida 24 juli 1979 dominerades av en teckning baserad på statyn av Göteborgs grundare kung Gustav II Adolf omgiven av avgaser från Göteborgstrafiken. Rubriken avspeglar hur man sedan kom att se på Göteborgs luft under ett decennium framöver. Vad låg egentligen bakom denna dramatiska framställning?

Volvos xylenutsläpp: Den stora miljöfrågan i Göteborg hade sedan något år varit utsläppen från Volvos billackering på Hisingen. Lösningsmedlen bestod främst av aromatiska kolväten med just xylen som dominerande komponent. Oron var stor för vad göteborgarna på Hisingen utsattes för, utredningar med luktpaneler startades och debatten var intensiv.

Analysteknik: Självt hade jag under något år arbetat med att utveckla en känslig analysteknik för just aromatiska kolväten i luft. Den baserades på provtagning i fält med lätt bärbar utrustning samt efterföljande gaskromatografisk analys på laboratorium. Inte bara halterna i luft utan också de källspecifika proportionerna mellan enskilda kolväten kunde bestämmas. Med denna analysteknik var det lätt att konstatera att bilavgaserna var den dominerande kolvätekällan i stadsmiljön, och att halterna var högst närmast bilar och biltrafik.

Uppstart: De första resultaten från Göteborg visade jag vid en kurs i början av 1979 på temat "luftföroreningar, bilavgaser och tätortsmiljö" för trafikplanerare, miljöskyddsansvariga och andra intressenter. Jag själv och trafikforskaren Bo Persson planerade den välbesökta kursen som gavs av Centrum för Miljöteknik i Göteborg. Mer systematiska mätningar i typiska trafikmiljöer gjordes sedan i uppmärksammas projekt i Vänersborg som initierades av hälsoskyddschefen David Svensson.

Göteborgsstudie: Under våren 1979 genomfördes för länsstyrelsen jämförande mätningar i valda trafikmiljöer i Göteborg. Rapporten beskrev problematiken med kolväten i luft kopplad till åtgärdsalternativ för att minska befolkningens avgasexposition. Titeln var [Kolväten i Göteborgsområdets luftmiljö](#).

Stort i GP: Göteborgs-Posten bedömde den relativt anspråkslösa rapporten som journalistiskt het och satsade på ovan nämnd bildingress och helsidesreportage. Man gjorde också teckningar till kommentarer om några av de trafikmiljöer som rapporten tog upp. Inriktningen framgår av nästa sida. Dagen efter följde Dagens Nyheter upp med en artikel.

Nyhetsvärden: Det stora intresset måste ses mot bakgrund av att det efter lång debatt om kolväteutsläpp nu kom mätresultat för kolväten i luft. Dessa visade också att göteborgaren fick i sig mycket mer kolväten från trafiken än från Volvos utsläpp. Dessutom var andelen av det cancerogena kolvätet bensen mycket högre i bilavgaserna än i Volvoutsläppen. Att kolvätehalterna i utsatta trafikmiljöer var högre än i Los Angeles var uppseendeväckande. Det förklaras av kallstarternas i vårt klimat och av att avgasreningen kom först tio år senare.

Göteborgs-Posten 1979-07-24 (jämför sid 2 ovan)

LÜTZEN-DIMMAN INTET MOT GÖTEBORGS-LUFTEN

Undvik tät trafik!

Bilåkande innebär att man utsätter sig för höga avgashalter.

Bilfri närmiljö!

På ett kvarters avstånd från biltrafik minskar avgashalten 5-10 gånger.

Parkera utomhus!

Parkeringshusen är värst med mycket avgaser och bensinkolväten.

Stopp vid hållplats!

Vid många hållplatser tillåts bilar som medför höga avgashalter.

Göteborgs-Tidningen GT 1979-10-11 (jämför sid 4 nedan)

SÅ HÄR MÅR DU BÄTTRE I TRAFIKEN

Håll dig på avstånd från fordon - du får mest avgaser från de närmaste bilarna!

Bilister – undvik tät trafik och håll ordentligt avstånd till bilen framför!

Bussar – lägre nivåer av bensinavgaser än i bilar men mer dieselavgaser!

Göteborgs-Posten 1980-09-16 (jämför sid 5 nedan)

GÖTEBORGLUFTEN MÄTS FÖR HÖGT UPP

Vid kommunens offentliga utfrågning om Göteborgs miljö tilldrog sig luftföroreningar störst intresse.

Mätningar i takhöjd kritiserades. Halter av bilavgaser är typiskt flera gånger högre i marknivå i utsatta trafikmiljöer.

Höga avgasdoser: Luftföroeningarna från trafiken är viktiga och intressanta därför att de drabbar så många människor. Särskilt för dem som arbetar långa tider i avgastäta trafikmiljöer är de också ett arbetsmiljöproblem. Med tanke på sådana grupper genomförde vi ett projekt för Arbetarskyddsfonden. Omfattande studier gjordes via examensarbeten inriktade på mätningar inuti taxibilar, bussar och spårvagnar.

Fordon och gatumiljö: Rapporten [Bilavgaser i fordon och gatumiljö](#) blev klar i oktober 1979. Den refererades i bl a GT, GP och DN. Resultaten visade klart på snabbt avtagande halter med ökande avstånd från trafiken. Gångator och andra avgasfria närmiljöer kan mycket effektivt minska avgasexponeringen. Halterna inuti taxibilar och andra fordon var mycket höga vid hög trafiktäthet och täta köer. Referaten i GP och DN betonade de höga halterna inuti bilar som dittills varit dåligt kända. Bensinbilarnas avgaser visade sig läcka in i stor utsträckning i både spårvagnar och bussar. Välkända hållplatser vid bilköer framför trafikljus uppvisade särskilt höga utomhushalter.

Alla berörda: Avgasexponeringen i olika trafikmiljöer berör alla och intresserar därför också de flesta. Hälsoriskerna varierar och kan vara särskilt allvarliga för gravida kvinnor, barn och astmatiker. Intresset för våra studier och rapporter ökade förmodligen genom att de inte bara tog upp problemen utan också visade på många möjligheter för den som så önskar att omgående minska sin dagliga avgasdos.

Västnytt: I maj 1980 gjorde Västnytt en reportageserie i TV baserad på våra undersökningar. För ett av inslagen intervjuades jag vid spårväghållplatser och i några andra utsatta trafikmiljöer. Efter några timmar klarade jag inte längre att koncentrera mig till vettiga svar. Vi fick avbryta och natten efter låg reportern illamående. Avgasernas effekter kan vara högst påtagliga, men inslagen blev lyckade och mycket uppmärksammade.

Onödig avgasexposition: I en översiktsrapport för Bygghörsningsrådet 1981 visades att enkla förändringar av trafikmiljöns utformning skulle kunna halvera befolkningens avgasexposition. Centralt är att öka avståndet mellan näsor och avgasrör. Rapporten gavs titeln [Vår onödiga exposition för avgaser](#) och fick en omfattande spridning. Möjligheterna till radikala förbättringar hade ett stort allmänintresse och ledde till många mediainslag och föreläsninginbjudningar senare under 80-talet.

Offentlig hearing: Luftföreningarna blev genom uppståndelsen 1979 och 1980 även politiskt en betydelsefull fråga i Göteborg. En stort upplagd offentlig utfrågning med en rad miljöexperter anordnades i konserthuset. Som kritiker av miljöinsatserna hade jag själv försiktigtvis inte inbjudits som talare. Ett par små inlägg från publikplats lyftes ändå fram i referatet i Göteborgs-Posten av dess miljöjournalist Jan Halldin. På bild visades kommunalråd och stadsläkaren och landstingspolitikern Bengt Mollstedt som svarade för hälsoskyddet i Göteborg. Utfrågningen direktsändes i lokalradion.

Mätningar: En fråga jag tog upp var att mätningarna i takhöjd blir missvisande för bilavgaser som ofta finns i flera gånger högre halt i marknivå där människor utsätts för dem. Mätningar med personburen provtagningsutrustning är givetvis mer rättvisande för vad människan verkligen utsätts för.

Kontrollprogram: Uppmärksamheten kring luftföreningarna ledde till att ett kontrollprogram med Göteborgsregionens kommuner och industrier startades. Det blev föregångare till luftvårdsförbund på många håll i landet. Tyvärr blev insatserna mer mätinriktade än åtgärdsinriktade och dessutom oftast uddlösa eftersom miljöstörrarna själva finansierade och påverkade upplägningen.

Luftvärn: En följd av debatten om Göteborgsluften blev att aktionsgrupper som kallade sig luftvärn bildades i vissa stadsdelar för att försvara luftmiljön. Särskilt välkänt för sina insatser blev Majornas luftvärn som leddes av tre kvinnor och småbarnsföräldrar.

Epilog: Debatten om och mätningarna av luftföreningar gjorde att Göteborg hamnade i fokus för luftmiljöintresset. Ett resultat blev regeringens särskilda satsning på Hisingens miljö i slutet av decenniet. En helt annan följd var att Göteborgsluften fick dåligt rykte trots att vi själva visade att det är trafiken i närmiljön som bestämmer avgashalterna. Efterhand satsades det därför med viss framgång på både kosmetiska och reella insatser för att ge Göteborg en mer attraktiv miljöprofil. Att Göteborg nu betraktas som ledande på miljöinsatser och även delar ut ett stort årligt miljöpris är utan tvekan delvis en följd av att luftföreningensproblemen lyftes fram effektivt på 80-talet.