

”Volvo hotar skogen”

Forskare ställer krav mot utsläpp

Arbetet Väst 1985-09-21 (jämför sid 3)

”Hård batalj om miljön”

Koncessionsnämnden synade Volvo

Göteborgs-Posten 1985-12-03 (jämför sid 4)

”Volvo backar”

Bygger enbart slutmontering

Göteborgs-Posten 1986-01-17 (jämför sid 5)

*En miljöhistoria*

## **VOLVO I UDDEVALLA**

### **Kolväten och Utsläpp**

Tisdagen den 3 december 1985 täcktes Göteborgs-Postens löpsedel av de tre orden *Bataljen i Uddevalla*. Det gällde koncessionsnämndens sammanträde dagen före om Volvos planerade bilfabrik i Uddevalla. Men varför blev detta en så betydelsefull händelse?

**Uddevallapaketet:** I slutet av 1984 kom beskedet att varvet i Uddevalla skulle läggas ned och tusentals jobb försvinna. Den 23 januari presenterade Palmes socialdemokratiska regering sitt stort upplagda Uddevallapaket för att rädda situationen. Den stora nyheten var att Volvo skulle bygga en ny bilfabrik som skulle ge 1200 jobb. Som lockbete fick Volvo mycket generösa lokaliserings- och investeringsstöd.

**Kolväteutsläpp:** Under flera år hade kolväteutsläppen från Volvos fabrik på Hisingen varit en dominerande miljöfråga i Göteborg. Volvo begärde nu att få släppa ut 1700 ton/år vilket var relativt högt jämfört med Göteborgsfabriken och särskilt jämfört med nya tyska utsläppsgränser. Frågans tyngd belystes av att Expressen i en kritisk ledare undrade hur smutsigt Uddevalla skulle få bli. Göteborgs-Posten menade i en ledare att Volvo genom sina höga utsläppskrav även hjälpte Mrs Thatcher att få bibehålla Englands kritiserade stora utsläpp. Regeringen gav i juni sitt tillstånd enligt byggnadslagen. Den känsliga frågan om utsläppsvillkoren överlät regeringen till koncessionsnämnden. Det var ju riksdagsval i september!

**Lokal opinion:** Under sensvåren 1985 blev jag inbjuden att komma upp till Uddevalla och informera om kolväteutsläppens betydelse för miljö och hälsa och om reningstekniska möjligheter. Bengt Niklasson i "Framtiden i våra händer" var eldsjäl i det arbete mot utsläppen som startades av flera lokala organisationer. När jag kom upp till Folkets Hus med stor publik var mikrofoner uppsatta och det hela skulle direktsändas över Radio Trestad. Det var bara att lägga plastbilderna åt sidan och sikta på en mångdubbelt större publik. Dagen efter slog tidningen Bohusläningen upp att jag råkat säga vad de flesta initierade säkert tänkte, nämligen att det i slutändan nog ändå blir industrijätten Volvo som bestämmer. Det fungerade kanske som extra tändvätska på en del håll. Efterhand blev det flera tusen personer som skrev på lokala organisationers namnlistor för mindre utsläpp.

**Utredningar för kommunen:** Miljö- och hälsoskyddsnämnden hade vid denna tid som vice ordförande Leif Molander som medverkade vid informationsmötet. Han hade naturvetenskaplig lärarbakgrund och verkade för att nämnden gjorde egna utredningar om luftmiljön inför Volvoetableringen. Jag blev kontaktad och min medarbetare Ola Svensson gjorde inventeringar av lösningsmedelsutsläpp i kommunen. Vi gjorde också mätningar av de kolvätehalter som redan förekom i valda mätpunkter med främst trafiken som källa. Själv föreslog jag en utredning inriktad på de kommande Volvoutsläppens betydelse för oxidantbildning och skogsskador vilket accepterades.

**Tidigare studier:** Vår forskning var känd från en internationellt publicerad [analytisk studie av kolväten från bilindustrin](#) med mätningar vid Volvos och SAAB:s personbilsfabriker. En tidigare svensk rapport hade också gjorts från en studie av [kolväten från SAAB i Trollhättan](#).

**Skogsdöden:** Våren 1985 var det bara ett år sedan förekomsten av skogsskador i Sverige hade fått ett massivt medialt genomslag. Problemet betecknades allmänt som skogsdöden och skyllades främst på markförsurningen.

**Kolväten förbisedd orsak:** I USA stod det däremot sedan länge klart att ozon och andra fotooxidanter var huvudproblemet. Även i Västtyskland kopplades skogsskadorna nu till dessa ämnen. Bakom bildningen av marknära ozon och andra oxidanter ligger främst kolväteutsläpp. Som miljöforskare med inriktning på kolväten i luft kändes det som en angelägen uppgift att föra ut insikter om dessa samband till allmän kännedom. Utredningen om Volvos utsläpp blev en idealisk möjlighet och sommaren 1985 satsade jag på den.

**Rapporten:** Titeln [Från kolväteutsläpp till skogsskador](#) kopplar till att studien beskriver den komplexa atmosfärkemiska omvandlingen av aktuella kolväten till ozon och andra vegetationsskadande ämnen. Granskningen bygger till viss del på mitt mer allmängiltiga kapitel [Kolväteutsläpp och fotokemiska oxidanter](#) från Bokskogens pionjärbok om miljöhoten mot skogen. Huvudkomponenten xylen i de stora utsläppen av lösningsmedel från billackering omvandlas snabbt i luft. Jämförelser gjordes med internationellt studerade utsläppspolymer. I en inledande rapportdel behandlades samband och slutsatser med direkt koppling till Volvos utsläpp och Västsverige. Betydelsen av cirkulation med landbris och sjöbris över Byfjorden betonades liksom samverkan med existerande utsläpp från trafik och industri i regionen.

**Medias referat:** Den 20 september presenterades kommunens utredningar i Uddevalla under stort mediapådrag. Min rapport slogs upp stort av västsvenska tidningar. Den centrala informationen om sambandet mellan kolväteutsläpp och skogsskador kom ut mycket effektivt. Andra viktiga budskap från media var skogsskadornas koppling både till specifika kolväteutsläpp och till samverkan mellan trafikutsläpp och olika industriutsläpp. Den geografiska fördelningen av skogsskadeeffekter kom också fram klart. Göteborgs-Posten tryckte i sitt skarpa referat på den ogynnsamma lokaliseringen vid Byfjorden och rubricerade med att Volvoetableringen hängde på en skör tråd.

**Ansökan:** Volvo begärde i sin nästan samtidigt tekniskt inriktade ansökan att få släppa ut 1400 ton kolväten per år och miljöeffekter togs som vanligt knappast alls upp. Men efter den omfattande mediala uppmärksamheten kring kopplingen till skogsskador insåg man tydligen att något måste göras. Läget skärptes också av nya studier med fjärranalys som visade att skogsskadorna redan var särskilt svåra i Bohuslän och Dalsland. Efter en månad kom det en tjock konsultrapport gjord av IVL för Volvo och nästan helt inriktad på oxidanter och skogsskador. Som motrapport till min studie var den inte särskilt effektiv eftersom den bara ytterligare underströk problemets betydelse. Kompetensen vid IVL på mätningar och skador av ozon gav dessutom stor tyngd åt slutsatser om att läget redan var kritiskt. Däremot tonades förstås betydelsen av Volvos bidrag ned.

**Uppladdningen:** Inför sammanträdet med koncessionsnämnden arbetades det på många håll med att ta fram remissvar och yttranden. Naturvårdsverket ställde tungt vägande krav på halverade kolväteutsläpp med hänsyn till hälsoeffekter i Uddevalla men fortfarande utan hänsyn till fotooxidanter och skog. Länsstyrelse och kommun balanserade som vanligt mellan företag och miljö. Ett nytt inslag var att flera grannkommuner och skogskopplade organisationer gick in med yttranden. Särskilt betydelsefullt var det att "Småbrukare i Väst" med Rune Lanestrand som ordförande gick in och engagerade Björn Gillberg som ombud.

**Nämndmötet:** *Inramningen till sammanträdet var dramatisk. Den stora salen i Folkets Hus i Uddevalla var fullsatt. Utanför skanderade ungdomar ljudligt "Stoppa Volvos giftutsläpp" och inne i salen visade de sedan samma budskap på banderoller. Längst fram fanns nämnden och många representanter för Volvo och miljömyndigheter. Som framgick av bilden från Göteborgs-Postens första sida fanns där också Rune Lanestrand och Björn Gillberg i högform. Med sin rutin från otaliga koncessionsfrågor ledde Gillberg kritiken mot Volvos ansökan. Han hävdade att med teknik som användes i Västtyskland och USA skulle utsläppen kunna begränsas till ett par hundra ton per år.*

För att betona kopplingen till skogsskador hade småbrukarna satt in skadade granar i salen vilka förstås tacksamt uppmärksammades av pressen. Volvos konsult Peringe Grennfelt från IVL talade om betydelsen av fjärran utsläpp för höga oxidanthalter och skogsskador, och själv talade jag om Volvoutsläppens roll. Vi var alltså tillräckligt eniga för att frågans vikt skulle stå klar och ändå tillräckligt oeniga för att den skulle hamna i fokus för medias intresse.

Man kan knappast säga att nämnden med sitt långa och sega program bidrog till att få det hela publikvänligt, och det dröjde länge innan de centrala frågorna om utsläppen av kolväten kom upp. Men då gjorde den långa raden av talare från olika organisationer och deras budskap ett starkt intryck. Kanske var detta det största och viktigaste sammanträdet i det svenska miljöskyddets historia.

**Beslut:** För Volvo blev bataljen i Uddevalla något av en chock och det började diskuteras om Volvo skulle dra sig ur. Uddevallas politiska ledning fick kalla fötter och skickade julbrev med välkomsthälsning till Volvo. Efterhand stod det klart att Volvo knappast skulle få den utsläppsnivå man begärt. Volvoledningen valde då att ge besked om att man avsåg att bygga en monteringsfabrik utan lackeringsanläggning. Två månader senare meddelades det formella beslutet från koncessionsnämnden som medgav så mycket som 500 ton/år för enbart slutmontering och så lite som 700 ton/år för lackering plus montering. Beslutet föreföll anpassat för enbart monteringsfabrik och planerna på lackeringsfabrik övergavs. Lackering av Uddevallabilarna gjordes i stället vid Torslandafabriken i Göteborg.

**Symbolerna:** Den stora bockkranen var en symbol för Uddevallavarvet och för Uddevalla. När Volvofabriken skulle byggas på hamnområdet sprängdes den. En del undrade om det var ett krav från Volvo. En annan symbol för Uddevalla var det vackra stadsvapnet med två stiliserade granar på var sin sida om en ek. Detta stadsvapen fick naturligtvis pryda framsidan på min rapport om utsläppen. Efter Uddevallapaketet bytte de styrande till en mer industriell variant med en stjärna och en uppåtriktad pil. Det blev kanske lite mer symbolik än man tänkt sig i det bytet.

**Miljöspår:** Volvo Uddevalla ledde in det svenska miljöskyddet på en del nya viktiga spår. Kopplingen mellan kolväteutsläpp, marknära ozon och skogsskador blev allmänt känd och accepterad. När SAAB:s likartade etablering i Malmö (blev aldrig av) prövades kort tid efteråt var det redan en självklarhet att denna aspekt togs upp. Efter 1985 har utsläpp av flyktiga kolväten och lösningsmedel genomgående begränsats hårdare med hänsyn till oxidantbildning. Detta har lett till en stor men fortfarande otillräcklig minskning av kolväteutsläpp och därmed också till en begränsning av skogsskador för mycket stora värden.

**Epilog:** Biltillverkningen i Uddevalla drevs under ett antal år, men under en svacka i bilkonjunkturen lades den ner och Volvo satsade enbart på bilfabriken i Göteborg. Bataljen i Uddevalla medverkade säkert till att Volvo tidigare än andra biltillverkare insåg betydelsen av att ligga långt framme miljömässigt. I flera avseenden har Volvo blivit miljötekniskt ledande på biltillverkning vilket också kunnat marknadsföras med stora vinster som följd. Volvo har också profilerat sig genom att årligen dela ut ett stort miljöpris. Undrar just om man kan tänkas bli aktuell för det?