

”Så hotar Scan Link Västkusten”
Samband bilavgaser - skogsskador uppenbart

Sveriges Natur nr 1 1986

”Allvarliga skador på skogen”
Läget värst vid Stenungsund

Miljöaktuellt/SNV nr 5 1986

”Smutsiga triangeln skall bli ren”
Översikt av utsläpp i Västsverige

Svenska dagbladet 1987-09-26

En miljöhistoria

TRÄDKRAMARE mot MOTORVÄG **Petrokemi plus bilar hotar skogen**

Trädkramarna blev ett begrepp i samband med aktionerna hösten 1987 mot avverkningarna för motorvägsbygget mellan Stenungsund och Ljungskile. Polisen grep flera hundra personer som åtalades i Sveriges kanske mest omfattande och omtalade civila olydnadsmål. Hur kunde denna motorväg bli en så kontroversiell fråga?

Scan Link: I slutet av 1984 presenterades ett stort upplagt förslag till Scan Link som en motorvägs- och järnvägsförbindelse utefter Västkusten. Man ville ha en skandinavisk länk till Europa mellan Oslo och Hamburg. Bakom förslaget stod en sammanslutning av flera europeiska industriledare med Volvochefen Pehr G Gyllenhammar som ordförande.

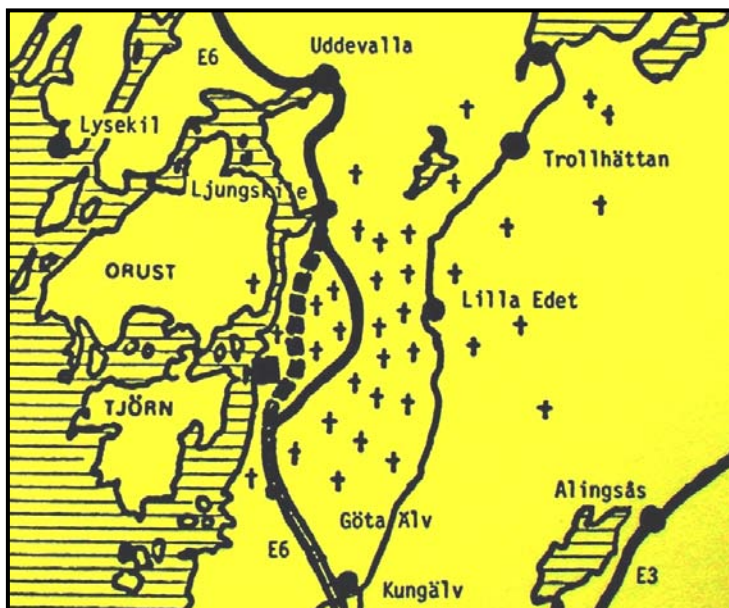
Uddevallapaketet: Endast några veckor efter att förslaget kommit presenterade regeringen sitt Uddevallapaket. Förutom en Volvofabrik innehöll det en oväntad ny motorväg till Uddevalla söderifrån. I en första etapp kom det så småningom att gälla motorväg från Stenungsund norrut förbi Ljungskile. Det spekulerades naturligtvis om att Gyllenhammar hade ställt vägbygget som ett motkrav för att satsa på Volvofabriken.

Motståndet: Motorvägsplanerna ledde omgående till att miljöaspekter togs upp och ett motstånd började organiseras. Det lokala motståndet mot vägdragningen genom Ljungskile samlades inom föreningen Rädda Bohuslän. Det regionala och nationella motståndet mot vägen som en del av Scan Link samlades inom paraplyorganisationen Motlänken och drevs alltmer kraftfullt. Miljöförbundet med stark västsvensk förankring och inriktning på trafikens miljöfrågor spelade en central roll inom Motlänken.

Skogsdöden: Uddevallapaketet kom endast ett år efter att media på bred front slagit upp skogsdöden som det nya stora miljöhotet. Det stod tidigt klart att Västkustområdet var särskilt utsatt. Satsningen på motorvägen blev i detta miljöperspektiv särskilt utmanande. Själv arbetade jag under 1984 och 1985 intensivt med att utifrån det vetenskapliga kunskapsläget informera om utsläpp, spridning, atmosfärkemi och skadeeffekter av luftföroreningar från trafik och industri. I en debattartikel i Göteborgs-Posten anknöt jag till motorvägen.

Anna Lindh: Kopplingen till Scan Link gjorde motorvägen till en symbolfråga och framtidsfråga även på rikspolitisk nivå. Samtliga politiska ungdomsförbund utom moderaternas gick emot. Blivande miljöministern och utrikesministern Anna Lindh var då ordförande i socialdemokraternas ungdomsförbund och tog ställning emot Scan Link bland annat i en efterföljande debattartikel.

Mordet på Palme: Den 5 mars 1986 medverkade jag på inbjudan vid ett seminarium i Göteborg med inriktning på Västsveriges heta trafikfrågor. Det var organiserat av socialdemokraternas sidoorganisationer som i ett gemensamt miljömanifest tagit avstånd från Scan Links motorvägsplaner. Seminariet hölls bara någon vecka efter det traumatiska mordet på statsministern och inleddes med en minnesstund över honom.



Petrokemi + Motorväg skadar västsvenska skogar

Utredning för SNF: Under vintern 85/86 fick jag en förfrågan från Svenska Naturskyddsföreningen om en luftföroreningsutredning om motorvägen. Jag bedömde då efter mina tidigare studier kolväteutsläppen från petrokemin i Stenungsund som områdets stora skogsskadefaktor med endast en marginaleffekt från trafiken. Även detta tyckte dock SNF liksom jag själv var viktigt att lyfta fram. Sommaren 1986 ägnade jag alltså åt att gå på djupet vetenskapligt med luftföroreningarna i Stenungsundsområdet.

Rapporten: Titelsidan på [Petrokemi + Motorväg skadar västsvenska skogar](#) visar sträckningen av den 30 km långa motorvägen strax öster om Stenungsund. Den illustrerar också med kors vilka områden som förväntades drabbas av högst skogsskadande oxidanthalter från petrokemins kolväteutsläpp. Sommarhögtryck och cirkulation med landbris och sjöbris ger de högsta halterna. Motorvägens bidrag beräknades bli marginellt men ändå allvarligt på grund av hög totalhalt av skogsskadande ämnen. Dessutom skulle för just denna väg kväveoxider från trafiken öka bildning av ozon i den ensidigt kolväteförorenade luften. Effekterna skulle bli värre än för de mer östliga vägalternativ som diskuterats. En möjlighet att minska kväveoxidutsläppen från vägen skulle vara sänkta hastighetsgränser och en annan godstransitering med järnväg förbi området. Dessa åtgärder stärker ju inte precis motiven för motorvägen.

Pressen: Rapporten presenterades 25 februari -87 vid av SNF arrangerade stora presskonferenser först i Stockholm och senare på dagen i Göteborg. Såväl TT som Dagens Nyheter och Göteborgs-Postens Jan Halldin fokuserade sina referat på den högaktuella motorvägen och kopplingen till skogsskador.

Uppföljning: Efteråt sände Naturskyddsföreningen ett brev till regeringen. Självt fick jag tillfälle att skriva en artikel om Scan Link och skogsskador i Sveriges Natur. Det stora hotet mot skogen var naturligtvis en omfattande utbyggnad av vägnätet med åtföljande ökade utsläpp utefter hela Västkusten. Lena Liljeborg, som då ännu inte blivit en TV-profil, var med på presskonferensen i Göteborg. Lite senare var hon ute i skogen nära Göteborg och gjorde ett radioinslag med mig om ozon och skogsskador.

Margareta Winberg: Vid ett besök på Chalmers av några riksdagsledamöter bidrog jag med en kort presentation om luftföroreningar med koppling till motorvägen. Margareta Winberg var då ordförande i riksdagens miljöansvariga jordbruksutskott. Efteråt hörde hon av sig med en förfrågan om en utförligare genomgång. Den 11 maj flög hon till Göteborg och jag hade en presentation för henne. Den följdes av lunch, varefter hon också träffade styrelsen för Centrum för Miljöteknik i Göteborg.

Känslig fråga: I en intervju i Göteborgs-Posten förhösten 1987 råkade Volvos transportchef säga att man kanske kunde offra några träd för bra transporter. Hur het frågan var illustreras av att partiledarna Ingvar Carlsson, Carl Bildt, Bengt Westerberg och Olof Johansson och dessutom Volvochefen samtliga ryckte ut och fördömde uttalandet. Många föreställde sig nog fortfarande att skogsskador skulle bli svåra bara närmast vägarna där avgashalterna är högst. I själva verket minskar ozonhalterna intill vägarna genom reaktion med kvävemonoxid från utsläppen. Ozon och andra skogsskadande oxidanter finns inte i avgaserna utan bildas från dessa genom ljusberoende reaktioner i luft. De högsta halterna och de värsta skadorna på skog uppstår därför ofta på kilometer- eller milavstånd från utsläppen. Frågan är vilka av makthavarna som hade det klart för sig.

Avgasreningen: Miljödebatten kring Scan Link måste ses mot bakgrund av att Sverige ännu inte infört katalytisk avgasrening. Utsläppen från varje enskild personbil var därför betydligt högre än i dag, särskilt vid landsvägskörning. I tätorter minskar kallstarterna den genomsnittliga reningseffekten. Riksdagens beslut om införande av katalytisk avgasrening från 1989 års bilmodeller kom under perioden då motorvägen till Uddevalla debatterades som mest. Beslutet togs trots tidigare starkt motstånd från bilindustrin.

Trädkramarna: Den starkt forcerade projekteringen av motorvägen rullade på och inget ändrades trots mängder av argument och protester. Under hösten 1987 påbörjades vägbygget, men det stoppades av en rad förberedda aktioner med mycket uppmärksammade och bildmässiga trädockupationer. Trädkramare blev ett begrepp som symboliskt kopplades till att det gällde att rädda skogen från luftföroreningar. Miljöförbundet följde upp med att ge möjlighet att via postgiro för 10 kr adoptera ett träd. Frågan engagerade hela Sverige och en rad kända personligheter. Författarinnan Sara Lidman deltog själv och blev en symbol för motståndet. Icke våldsaktionerna stoppades till slut genom att polisen ingrep och förde bort trädkramarna under intensiv mediabevakning.

Rättegångar: Trädkramarna inte bara greps utan ställdes dessutom inför rätta och dömdes till dagsböter vid tingsrätten i Stenungsund. Många trädkramare var mycket kunniga och engagerade, och rättsens ledamöter fick förmodligen en bra miljöutbildning under den långa rättegångsvåren 1989. Motorvägen ifrågasattes för övrigt även på juridiska grunder av flera framstående jurister.

Smutsiga triangeln: Under flera år hade nu utsläpp och miljöproblem från bilindustri, raffinaderier, petrokemi och trafik i Västsverige stått i fokus för miljödiskussionen. En artikel i Svenska Dagbladet om "smutsiga triangeln" mellan Lysekil, Trollhättan och Göteborg illustrerar hur man såg på miljöläget. Kolväteutsläppens nyckelroll, som jag själv arbetat för att lyfta fram, hade fått full genomslagskraft. Mitt i allt detta skulle motorvägen byggas, och trycket från miljöopinionen hade ökat alltmer.

Regeringen: Miljöfakta och opinion gjorde det nödvändigt för regeringen att visa att något gjordes. Man backade dock inte från motorvägen. I stället satsade miljöministern Birgitta Dahl på en hastigt tilltydlig aktionsplan för Hisingen i Göteborg. Planen var unik på så sätt att den gick vid sidan av miljölagar och miljömyndigheter och den väckte därför en del ont blod. Med den ambitiösa miljöskyddskritikern Göran Värmbys som ansvarig blev resultatet positivt, men någon fortsättning för andra områden följde aldrig.

Epilog: Inte bara regeringen utan alla politiska partier inklusive moderaterna insåg nu miljöopinionens betydelse. Själv inbjöds jag under 1987 och 1988 till främst regionala konferenser av partierna från vänster till höger som alla ville förbättra sin miljöprofil. Flest gånger talade jag faktiskt för moderaterna som hade mest att hämta igen. I valrörelsen 1988 var miljöfrågorna viktigare än någonsin och miljöpartiet kom in i riksdagen. Ytligt sett förklarades "miljövalet" med sälldöden, men frågan är om inte trädkramarna hade större betydelse på djupet.