

# Transportpolitiken

Av Lars Kritz

**1963 års transportpolitiska beslut har fått bära skulden för mycket av vad vi idag upplever som problem inom transportområdet, t ex SJ:s ekonomi, glesbygdernas trafikservice, tätorternas trängselproblem, trafikolycksfallen. Har verkligen 1963 års beslut haft så förödande verkningar som många kritiker hävdar?**

Det möter vissa svårigheter att bedöma effekterna av 1963 års transportpolitiska reformprogram. För det första har reformprogrammet ännu inte genomförts i sin helhet, bara de två första etapperna. För det andra kan det vara svårt att skilja mellan effekter av den nya transportpolitiken och effekter av andra faktorer, t ex konjunkturutvecklingen. För det tredje saknas på många områden av transportsektorn tillförlitlig statistik. I det följande görs dock ett försök att belysa utvecklingen inom vissa delar av transportsektorn, som direkt berörs av 1963 års beslut. Kan man spåra "hack i kurvorna", och är dessa i så fall en direkt följd av den nya transportpolitiken?

## ■ Lättnader i behovsprövningen

Ett av de mer radikala inslagen i reformprogrammet gällde lastbilstransporterna. Från och med den 1 juli 1964 har den sk behovsprövningen för åkare skett mindre restriktivt än tidigare. Hur avspeglas den generösare tillståndsgivningen i statistiken?

Som framgår av diagram 1 ökade åkarebilarnas lastkapacitet mycket snabbt åren 1965-66 och i en takt som var något högre än under början av 1960-talet. Den kraftiga ökningen av lastkapaciteten åren 1965-66 var utan tvekan betingad av de nya riktlinjerna för prövningen av ansökningar om trafik tillstånd. Många åkare tog tillvara möjligheterna att utöka sin kapacitet och en del chaufförer startade egna företag. Vidare torde ökningen till en del kunna förklaras av att sk svart-åkare legaliserade sin verksamhet.

Den kraftiga ökningen av åkarebilarnas lastkapacitet var emellertid ett kortvarigt fenomen. Ökningstakten var redan år 1967 mer "normal". Kon-

junkturutvecklingen hade sannolikt en icke obetydlig inverkan här.

## ■ Tillbakagång för firmabilarna

I diagram 2 redovisas lastkapacitetens förändring för "firmabilarna". De årliga fluktuationerna har varit mycket stora. Det är vidare intressant att konstatera att åren 1965-66 visar mycket låga ökningstal (jämför åkaretrafikens utveckling) och att två år, 1968 och 1971, uppvisar direkta minskningar av firmabilarnas lastkapacitet.

Lastkapacitetens förändringar för den totala lastbilsparken åskådliggörs i diagram 3. För hela perioden 1965-71 kan man konstatera en nedåtgående trend i kapacitetstillväxten; år 1971 visar faktiskt en *minskning* av den totala lastkapaciteten.

Diagram 3 kan kompletteras med följande tal för den långsiktiga utvecklingen av den *totala* lastkapaciteten:

1955-59	+ 5,0 % per år
1960-64	+ 7,3 % per år
1965-71	+ 4,7 % per år

Av här redovisat material synes följande slutsatser kunna dras. För det första har den *långsiktiga* utvecklingen av lastbilarnas lastkapacitet varit tämligen opåverkad av den från och med 1 juli 1964 tillämpade "liberalare" tillståndsgivningen för åkarebilarna. Lastkapacitetens förändringar synes i främsta rummet återspegla den allmänna ekonomiska utvecklingen i landet. För det andra har åkarebilarna successivt ökat sin andel av den totala lastkapaciteten. År 1960 var denna andel ca 43 procent; år 1965 hade den ökat till ca 47 procent och år 1971 till ca 56 procent. En viss ökning av åkarebilarnas andel skedde redan under 1950-talet, men det är troligt att andelsökningen accentuerats till följd av den nya transportpolitiken.

# och statistiken

Den snabba kapacitetsökningen inom åkartrafiken de första åren med en "liberalare" behovsprövning var delvis en följd av en livlig företags-etablering. Som framgår av tabell 1 skedde en nettoökning av ca 340 åkerier per år under perioden 1953-63. De följande fem åren steg siffran till ca 970 per år. Under de senaste tre åren har nettoökningen däremot varit *lägre* än före den nya transportpolitikens införande.

Det stora tillskottet av nya åkerier åren 1964-68 har rönt stor uppmärksamhet i den transportpolitiska debatten. Man har talat om "överetablering", "missförhållanden" och "osund konkurrens". De nya företagen har dock svarat för en relativt liten del av den totala lastkapacitetens ökning, uppskattningsvis endast 20 à 25 procent av den sammanlagda ökningen åren 1965-71.

Sedan början av 1950-talet har de stora åkerierna ökat sin marknadsandel, och den nya transportpolitiken har inte förändrat denna trend. Detta framgår av tabell 2, som visar lastbilsbeståndets fördelning på åkerier av olika storlek. Företag med minst 11 bilar ökade sin marknadsandel från ca 9 procent år 1953 till ca 18 procent

år 1964 och ca 24 procent år 1972. Enbilsåkarna minskade sin andel från ca 41 procent år 1953 till ca 34 procent år 1964. Därefter har denna andel varit tämligen konstant, vilket kan tolkas som ett resultat av en mindre restriktiv etableringskontroll. Åkerier med 2-5 bilar har däremot visat sjunkande marknadsandel. Uppenbarligen har många nya enbilsåkerier tillkommit genom uppsplittring av företag i 2-5-bilsklassen.

Statistiken över lastbilarnas transportprestationer är ganska bristfällig, i varje fall före år 1970. Det är därför besvärligt att klarlägga hur 1963 års beslut påverkat transportarbetets utveckling. Endast för den egentliga "långtradartrafiken", dvs den typ av transporter som ASG och Bilspedition representerar, kan utvecklingen följas år för år.

I tabell 3 kan man knappast utläsa något samband mellan transportarbetets utveckling och 1963 års reformprogram. Däremot avspeglas konjunkturutvecklingen relativt klart, tex högkonjunkturen 1963-64 och lågkonjunkturen 1967-68.

I tabell 4 redovisas förändringen av antalet tonkm på järnväg. Som synes är konjunktursvängningarna även här

Tabell 1. Årlig ökning av antalet åkerier

År	Antal
1953-63	342 (per år)
1964	1 013
1965	1 068
1966	697
1967	1 369
1968	697
1969	170
1970	367
1971	343

Källa: Svenska Åkeriförbundet

Tabell 2. Lastbilsbeståndet fördelat på åkerier av olika storlek (procent)

Bilar per åkeri	1953	1964	1972
- 1	41,0	34,4	35,1
2 - 5	43,3	36,9	30,7
6 - 10	6,3	10,8	10,7
11 - 15	2,9	4,0	5,5
16 -	6,5	13,9	18,0
Totalt	100,0	100,0	100,0

Källa: Svenska Åkeriförbundet

Tabell 3. Årlig ökning av antalet tonkm i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil

År	procent	År	procent
1960	12,6	1966	13,7
1961	11,2	1967	3,0
1962	8,2	1968	4,5
1963	16,4	1969	7,8
1964	16,5	1970	13,4
1965	14,7		

Källa: 1960-67: Statens biltrafiknämnd  
1968-70: SCB

## LASTKAPACITETENS (bil + släp) FÖRÄNDRING 1965-71

Diagram 1

Yrkesmässig trafik

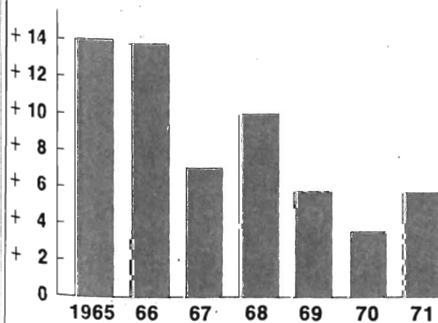


Diagram 2

Ikke yrkesmässig trafik

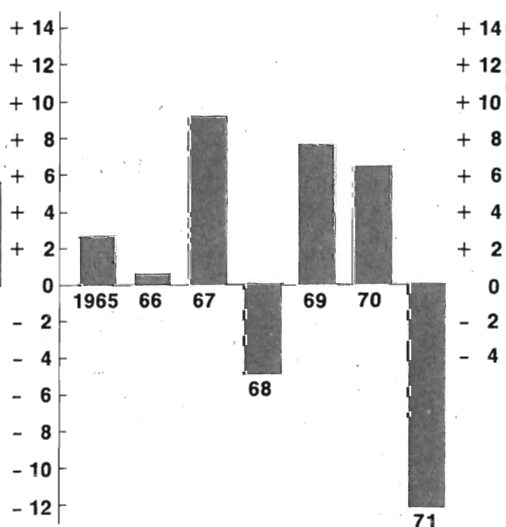
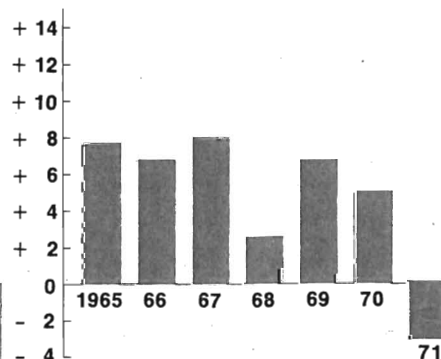


Diagram 3

All trafik



Källa: SCB, SM/T 1972:24

stora. Effekter av 1963 års transportpolitiska beslut kan emellertid knappast avläsas i förändringen från år till år av SJ:s godstrafik.

Eftersom efterfrågan på godstransporter är sk härledd efterfrågan, är det helt naturligt att man finner en ganska god samvariation mellan den allmänna ekonomiska utvecklingen och transportarbetets *kortsiktiga* svängningar. Mer genomgripande förändringar av transportpolitiken kan emellertid väntas påverka den *långsiktiga* utvecklingen av godstransporternas fördelning på transportmedel. 1963 års beslut syftade bl a till att påverka denna fördelning och i proposition 191/1963 redovisades vissa prognoser för järnvägs- och lastbilstransporternas utveckling. Hur stämmer verkligheten med prognoserna?

Enligt järnvägstyrelsens år 1960 utarbetade prognos skulle SJ:s transportarbete (exkl lapplandsmalm), under vissa bestämda förutsättningar, uppgå till 10, alternativt 12, miljarder tonkm år 1970. Det faktiska transportarbetet 1970 blev 12 miljarder tonkm.

Vad gäller lastbilarnas framtida transportarbete hänvisades i propositionen till 1957 års vägplan. Man bedömde här att godstransportarbetet på landsväg skulle uppgå till 20 à 30 miljarder tonkm år 1975 - någon siffra för år 1970 angavs ej. År 1970 var den faktiska siffran 21 miljarder tonkm.

Den till synes goda överensstämmelsen mellan prognos och utfall kan vid närmare analys visa sig vara mindre god, beroende på att de grundantaganden som prognoserna vilade på inte har slagit in. Även med denna reservation är det uppenbart att den

**Tabell 4. Årlig förändring av antalet tonkm på SJ (exkl lapplandsmalm)**

År	procent	År	procent
1960	+ 9,3	1966	+ 5,9
1961	+ 0,1	1967	- 5,4
1962	+ 0,8	1968	+ 5,4
1963	+ 9,3	1969	+ 10,7
1964	+ 3,0	1970	+ 10,5
1965	+ 5,5		

Källa: SOS Sveriges järnvägar

faktiska utvecklingen av godstransporterna på järnväg och landsväg inte i någon större utsträckning avvikit från de bedömningar, som låg till grund för det beslut som riksdagen fattade hösten 1963.

En huvudpunkt i 1963 års beslut var uppdelningen av SJ på två separata rörelsegrenar, ett affärsbanenät och ett trafiksvagt nät. För underskotten på det senare skulle SJ få full kompensation via statsbudgeten (den sk kollektivbiljetten). Denna ersättning skulle dock inte hindra en successiv nedläggning av sådana bandelar, där trafiken med fördel kunde ersättas med busstrafik.

#### ■ Ökad järnvägsnedläggning?

Det är en ganska allmän uppfattning att 1963 års beslut lett till en forcerad nedläggning av olönsamma bandelar. I diagram 4 redovisas hur många kilometer järnväg som lagts ned åren 1950-71. Som framgår av diagrammet kan man knappast hävda att den nya transportpolitiken resulterat i ökad takt i nedläggningen av olönsamma järnvägar.

En följd av att regeringen under senare år varit restriktiv med järnvägsnedläggningar är den snabba prisök-

ningen på "kollektivbiljetten". Budgetåret 1964/65 uppgick driftbidraget till 215 milj kr och beträffande dess framtida storlek sade departementschefen följande i proposition 191/1963:

"Såvitt nu kan bedömas torde anslagsbehovet för de närmast följande budgetåren komma att nedgå med 15 à 20 milj kr per år."

Det blev nu inte riktigt så. För nästa budgetår väntas "kollektivbiljetten" kosta drygt 500 milj kr. Därigenom har vi fått ett kombinerat statsfinansiellt och transportpolitiskt problem, som det blir en av den nya trafikutredningens uppgifter att lösa.

#### ■ Förutsedda förändringar

Som framgått av det tidigare finns det i vissa fall "hack i kurvorna", som kan föras tillbaka på 1963 års beslut. Det gäller framför allt det ökade nyföretagandet och lastkapacitetens snabba ökning inom åkerinäringen. Denna utveckling låg emellertid helt i linje med intentionerna i den nya transportpolitiken. 1953 års trafikutredning hade nämligen konstaterat att det tidigare regleringssystemet "berett väg för vissa monopolbildningar på lastbilssidan" och genom en mindre restriktiv tillståndsgivning ville man ge rum för ökad nyetablering.

Den ökning av åkartrafiken, som skett på firmabilstrafikens bekostnad, betraktades också som önskvärd i proposition 191/1963. Denna utveckling har för övrigt uppmärksammat föga i den transportpolitiska debatten. Den snabba tillväxten av åkarbilarnas transportarbete har ofta tolkats som huvudsakligen en överföring av gods från järnväg till landsväg. I icke obetydlig utsträckning synes det emellertid vara så att företagen valt att i ökad omfattning leja åkare framför att utföra lastbilstransporterna i egen regi.

1963 års principbeslut om en ny transportpolitik har under senare år kritiserats häftigt och många har krävt en omprövning av beslutet. Som skäl för detta har det bl a sagts att "utvecklingen gått snett". Som framgått av det tidigare synes så inte vara fallet vad gäller utvecklingen av lastkapaciteten och företagsstrukturen inom åkartrafiken, utvecklingen av firmabilstrafiken eller utfallet av de prognoser för järnvägarnas och lastbilarnas transportarbete som låg till grund för 1963 års riksdagsbeslut.

**Diagram 4. Nedlagda järnvägslinjer (total nedläggning) åren 1950-71.**

