



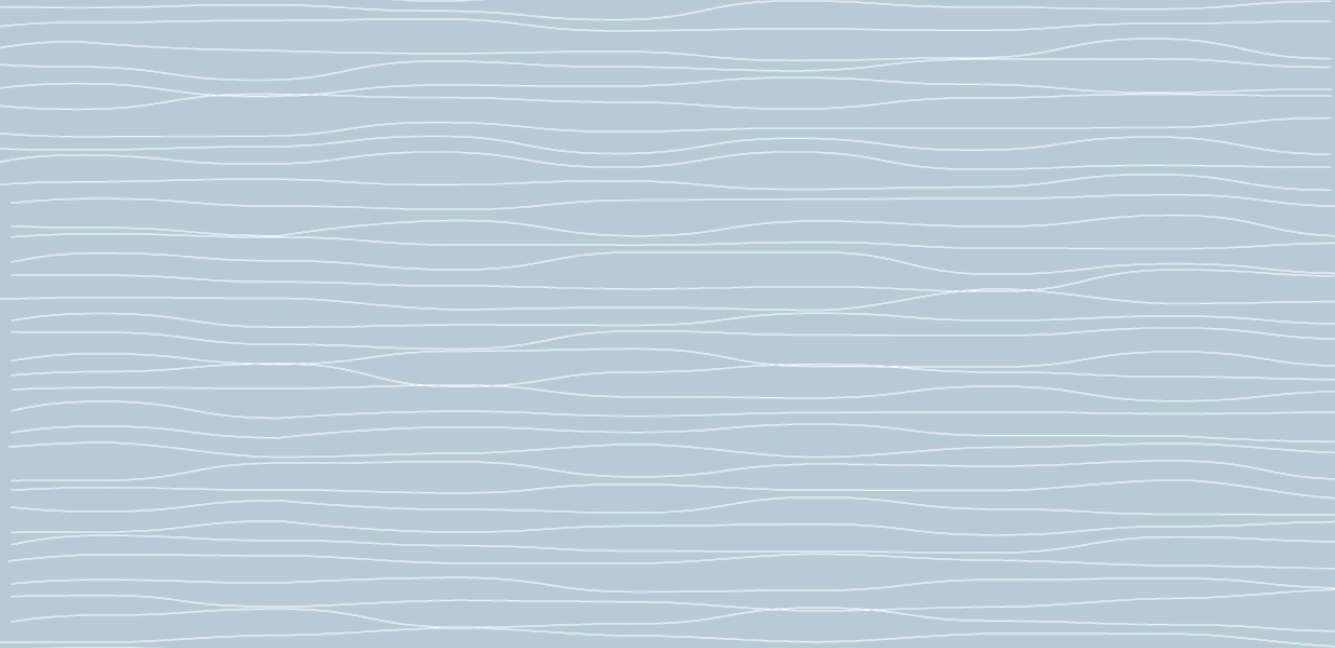
TRANSPORTEKSPERT – MEN INTE BARA

LARS KRITZ

SÄRTRYCK ur Magnus Henrekson, red. (2009), *IFN/IUI 1939–2009*.

Sju decennier av forskning om ett näringsliv i utveckling.

Stockholm: Ekerlids.



KAPITEL 25

TRANSPORTEKPERT – MEN INTE BARA

LARS KRITZ

Minnet är kort. Naturligtvis minns jag många glädjeämnen, och kanske en och annan pinsamhet, från min tid på IUI, åren 1960–76. Men jag hade inte kunnat skriva denna uppsats om jag inte hade haft tillgång till det omfattande material från IUI-åren som jag sparat. Där finns kopior av mängder av korrespondens, manus till artiklar och föredrag och – inte minst – kalendrar för varje år. I de senare finns anteckningar om seminarier och andra aktiviteter på IUI, om externa engagemang, luncher och middagar, resor m.m. Min ekorrmentalitet har inte varit förgäves. Den har gett mig ett källmaterial som berättar om vad jag sysslade med. Men det klargör också varför IUI var en så unik forskningsmiljö och varför jag ofta brukar säga att vad jag lärt mig här i livet, det lärde jag mig på IUI. Om detta vill jag berätta, och jag börjar med mitt sista arbete där.

MIN DOKTORSAVHANDLING

Jag disputerade i maj 1976 vid Uppsala universitet på avhandlingen *Transportpolitiken och lastbilarna. En studie av regleringar och deras effekter*. Undersökningen gjordes inom IUI som också publicerade avhandlingen. Manuskript till de olika kapitlen diskuterades även vid seminarier på Kulturgeografiska institutionen i Uppsala under ledning av professor Gunnar Arpi.

Huvudsyftet med studien var att analysera effekterna på godstransportmarknaderna till följd av 1963 års riksdagsbeslut om nya riktlinjer för transportpolitiken. Beslutet syftade bl.a. till att avveckla detaljregleringarna av den yrkesmässiga lastbilstrafiken ("åkarbilarna"). Tillståndsgivning med behovsprövning och kapacitetskontroll skulle inte längre vara medel att påverka konkurrensen inom åkerinäringen och mellan denna och järnvägarna.

Hur mäter man effekterna av ett politiskt beslut av denna typ? För det första var det viktigt att klarlägga hur tillståndsgivningen i praktiken fungerade fram till

1964, dvs. före avregleringen, samt under ett antal år därefter. För det andra var det angeläget att analysera i hur stor utsträckning faktorer i omvärlden, t.ex. konjunkturerna, påverkade tillståndsgivningen och godstransporternas utveckling.

Avhandlingen hade också ett internationellt perspektiv. Det svenska regleringssystemet och dess utveckling jämfördes med motsvarande förhållanden i Nederländerna, Storbritannien och Västtyskland. Därigenom skapades ett bra underlag för att bedöma direkta reglerings effektivitet som styrmedel inom transportpolitiken.

Statens biltrafiknämnd (BTN) var den tillståndsgivande myndigheten och den behandlade årligen tusentals ärenden; år 1961 nåddes en topp med 10 600 ärenden. Den officiella statistiken över verksamheten var ytterst knapphändig. Det blev därför nödvändigt att bearbeta och analysera primärmaterial ur BTN:s arkiv. Detta skedde via stickprov av tillståndsärenden under perioden 1953–63. Urvalet omfattade för dessa år totalt ca 13 000 bilar, som fördelades efter bl.a. typ av tillståndsärende (ändring av tidigare tillstånd, övertagande av tillstånd, nya åkerier, avslag). En motsvarande undersökning gjordes för åren 1965–67. Eftersom BTN upphörde vid årsskiftet 1967/68, blev det nödvändigt att för åren därefter fram till 1972 falla tillbaka på annat källmaterial, vilket dock var mindre detaljerat. För de centrala delarna av min avhandling avsatte alltså institutet betydande resurser för insamling, bearbetning och analys av publicerat källmaterial.

Vad kom jag då i all korthet fram till? Liberaliseringen av behovsprövningen ledde till att bilarna utnyttjades avsevärt effektivare än tidigare. Den restriktiva etablerings- och kapacitetskontrollen hade medfört att det fanns ett inofficiellt marknadspris på ett trafikillstånd. I början av 1970-talet hade detta pris sjunkit till noll. I Västtyskland däremot, som hade hårda regleringar av lastbilstrafiken, kunde överlåtelsevärdet för ett trafikillstånd uppgå till hundratusentals kronor. Inom fjärrtrafiken med lastbil betydde avregleringen att ASG och Bilspedition, som totalt dominerade marknaden, började utsättas för konkurrens. Konkurrensen lastbil–järnväg förändrades inte på något märkbart sätt av den nya transportpolitiken.

1963 års transportpolitik var unik, även i ett internationellt perspektiv. Beslutet ledde till den första större avregleringen av en betydande sektor i svensk ekonomi. Och min avhandling blev den första större avregleringsstudien. Resultaten fick stor uppmärksamhet i media, inom transportbranschen och i departement och myndigheter, inte minst därför att de vederlade påståenden om att 1963 års politik var ett misstag och att den hade lett till stora problem inom transportsektorn.

MIN FÖRSTA IUI-UTREDNING

Jag kommer aldrig att glömma hur det var när jag i februari 1960 anställdes på IUI, som då hade lokaler på Malm Morgsgatan 8. Jan Wallander var chef och vi satt på hans rum och diskuterade arbetsuppgifter och lönevillkor. Efter den löneförhandlingen hade jag senare inte svårt att förstå att Handelsbanken blev landets i särklass lönsammaste affärsbank.

År 1952 utgav IUI boken *Svenskt transportväsende* författad av C. W. Petri. Den boken blev under många år något av ett standardverk för studenter, utredare och folk inom transportbranschen. Under 1950-talet skedde stora förändringar inom hela transportsektorn. Institutet hade därför fått många propäer om att uppdatera Petris arbete och det blev min uppgift att försöka göra detta.

Det visade sig mycket snart att en enkel uppdatering av Petris arbete inte var möjlig. Endast för järnvägarna, flottningen och delar av sjöfarten fanns relativt utförlig och tillförlitlig statistik. För lastbilstransporterna var däremot statistiken mycket ofullständig. För den icke yrkesmässiga trafiken ("firmabilarna") saknades helt data om hur lastbilarna användes. Vi beslöt därför att göra en stor stickprovsundersökning av denna. Det slutgiltiga urvalet omfattade 1 504 lastbilar. De önskade uppgifterna inhämtades via två frågeformulär. Det första gällde uppgifter om bl.a. företagets storlek och branschtillhörighet, det utvalda fordonets typ och huvudsakliga användning. Det andra hade formen av en körjournal, som skulle medfölja fordonet och där varje körning dag för dag under en vecka skulle redovisas. Som undersökningsperiod valdes veckan 7–12 november 1960.

Detta var även med IUI-mått mätt en gigantisk empirisk undersökning. Vid uppläggningsen av denna hade jag ovärderlig hjälp av två kolleger vid institutet, nämligen Claes Lagerkvist och Bertil Olsson. Vi konsulterade även Tore Dalenius, då docent i statistik vid Stockholms universitet. Jag har fortfarande i livligt minne hur Dalenius ifrågasatte svarsfrekvensen i undersökningen. Den uppgick till 84,4 procent, vilket jag ansåg vara ett mycket bra resultat. Men Dalenius var bekymrad och rekommenderade en bortfallsundersökning, som vi givetvis genomförde. Efter mina diskussioner med Tore Dalenius har jag alltid varit skeptisk till resultat av opinionsmätningar, marknadsundersökningar, medicinska studier etc., där svarsfrekvensen inte redovisas och där bortfallsproblemet negligeras.

Min undersökning lade grunden till Statistiska centralbyråns (SCB) årliga urvalsundersökningar om "Varutransporter med lastbil" som påbörjades 1970. I fråga om uppläggning och uppgiftsinsamling är SCB:s undersökningar nästan identiska med min. SCB:s större resurser har dock gjort det möjligt att för ett större urval samla in data via körjournaler en vecka per kvartal varje eller vartannat år.

I boken ägnades ett särskilt kapitel åt fjärtrafiken med lastbil, den s.k. lång-

tradartrafiken. Genom tillmötesgående från de fyra största transportförmedlingsföretagen, som tillsammans svarade för nära 90 procent av fjärrtrafiken, kunde jag göra en specialundersökning. För perioden mars–april 1960 lämnade företagen uppgifter om alla transporter, räknat i ton gods, till och från samtliga av dem trafikerade orter. Detta var ett unikt källmaterial. Nu kunde för första gången trafikens geografiska fördelning belysas och analyseras. Detta skedde i form av fem kartor med kommentarer.

Den karta som kom att väcka mest uppmärksamhet visade trafikens omfattning på olika vägar i landet. De största trafikflödena fanns på europavägarna i triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö samt sträckan Stockholm–Sundsvall. Denna kartbild fick många att peka på det märkliga i att långtradarna körde gods parallellt med de tunga järnvägslinjerna. Men tre andra kartor visade en mer komplicerad bild. Där redovisades nämligen trafiken till och från Stockholm respektive Göteborg och Malmö fördelad på olika orter i landet. Endast sju procent av godsmängden till och från dessa storstäder utgjordes av trafik dessa orter emellan. Även om trafiken till stor del strålade samman i eller utgick från dessa centra, hade trafikens ursprung eller destination en utomordentligt stor spridning över hela landet. Detta var fakta som dock många i den transportpolitiska debatten hade svårt att ta till sig.

Det som skulle ha varit en uppdatering av Petris pionjärarbete resulterade i stället i boken *Lastbilstransporter i Sverige 1950–61*, som publicerades i augusti 1963. Detta mitt första arbete på IUI blev också godkänt som licentiatavhandling i ekonomisk geografi vid Uppsala universitet.

STUDIER I LONDON

Hösten 1965 vistades jag sex veckor i London på ett resestipendium från Statens Järnvägar och Sveriges Industriförbund. Axel Iveroth skrev ett introduktionsbrev till sin vd-kollega på Federation of British Industries. Detta banade vägen för sammanträffanden med transportexperter och studiebesök på ett antal stora industriföretag. SJ ordnade sammanträden med en rad personer inom British Railways Board och studiebesök på de nya container-terminalerna. Jag hade vidare diskussioner med transportekonomer på National Institute for Economic and Social Research, på Ministry of Transport och Road Research Laboratory, och med D. L. Munby på Nuffield College i Oxford.

Det var framför allt två frågor som jag intresserade mig för. För det första hade de brittiska järnvägarna under många år haft ekonomiska problem. Flera moderniseringsplaner hade lagts fram, senast 1963 och 1965 i två mycket omdebatterade rapporter utarbetade av Lord Beeching. Skulle förslagen i dessa rap-

porter kunna sätta British Railways på fötter? Och fanns det något att lära för svensk del?

För det andra hade rapporten *Carriers' Licensing* publicerats i juni 1965 (Ministry of Transport 1965), i dagligt tal kallad Geddes' Report efter kommitténs ordförande, Lord Geddes. Rapporten analyserade hur det gällande tillståndsgivningssystemet för lastbilstrafiken fungerade och föreslog radikala förändringar. Förslagen hade stora likheter med 1963 års nya transportpolitik i Sverige.

Vad blev resultatet av min Londonvistelse? Det blev faktiskt inte en sedvanlig reserapport i syfte att övertyga stipendiegivarna om att deras frikostighet inte varit förgäves. Det blev i stället en skrift på 64 sidor med titeln *Godstransportutvecklingen i Storbritannien* som IUI publicerade 1966.

ETT FÖRSÖK ATT GÖRA PROGNOSE

År 1966 fick IUI i uppdrag av den statliga vägplaneutredningen att ge en översikt över godstransporternas utveckling under efterkrigstiden och att presentera kalkyler för den framtida utvecklingen. Det var underförstått att jag skulle svara för denna studie. Resultatet publicerades i maj 1968 i boken *Godstransporternas utveckling i Sverige 1950–66 med utblick mot 1980*.

När jag nu fyrtio år senare går igenom denna skrift, kan jag konstatera att den inte var ett mästerverk men ett gott hantverk. Jag slet med problemet att utifrån ett delvis bristfälligt källmaterial försöka skatta transportutvecklingen fram till år 1966. Kalkylerna över den framtida utvecklingen byggde på historiska data över transportarbetets elasticitet med avseende på BNP och industriproduktionen. Bedömningarna i 1965 års långtidsutredning av bruttonationalproduktens och industriproduktionens tillväxt blev sedan basen för kalkylerna över 1980 års transportarbete. Dessa följdes av en känslighetsanalys för att ge en uppfattning om vad som skulle hända om industriproduktionen inte ökade i den takt som långtidsutredningen hade antagit och om de historiska sambanden mellan industrins tillväxt och godstransporternas ökning förändrades. Hur kom verkligheten att stämma med prognoserna? Inte särskilt bra.

I USA 1967–68

Sedan början av 1960-talet delade IUI då och då ut ett resestipendium till "lovande" forskare för vistelse vid ett utländskt universitet. Jag tillhörde de lyckliga. Vart skulle jag resa? Till USA naturligtvis, men var där? Till mina kollegers förvåning blev det inte soliga Kalifornien utan Northwestern University i Evanston, en förstad till Chicago – "the windy city". Northwestern har ett Transporta-

tion Center, ett interdisciplinärt forskningsinstitut, som vid denna tid hade ett grundmurat gott rykte.

Jag anlände till Northwestern den 10 september 1967 och återvände till IUI den 29 november 1968. Det blev alltså nästan femton månader i USA. Jag var s.k. Visiting Scholar, vilket innebar att jag kunde syssla med egen forskning och följa de kurser och seminarier som jag fann intressanta utan att betala terminsavgifter och utan krav på examination.

Hur använde jag tiden vid Northwestern? För det första, studerade jag den långsiktiga efterfrågan på godstransporter och dess bestämningsfaktorer. För det andra, följde jag regelbundet sammanlagt åtta föreläsningsserier, med rubriker som "Transportation Problems", "Highway Planning and Economics" och "Urban Transportation Planning". Dessa föreläsningar och seminarier uppgick till 10 à 12 timmar per vecka. I anslutning till kurserna om urbana transporter ägnade jag en hel del tid åt "road pricing schemes and congestion tolls", det vi brukar kalla trängselavgifter. Northwestern hade vid denna tid förmodligen USA:s förnämsta transportbibliotek med otroligt kunnig personal. Jag sammanställde en bibliografi med cirka 30 böcker och artiklar i ämnet, publicerade huvudsakligen åren 1958–68. Det var frapperande att det helt dominerande antalet arbeten hade författats av brittiska transportekonomer.

För det tredje, fick jag tillfälle att besöka en hel rad andra universitet och forskningsinstitutioner i USA, bl.a. Brookings Institution i Washington, D.C., National Bureau of Economic Research i New York, de geografiska institutionerna i Berkeley, Minneapolis och Seattle och Center for Urban Studies vid University of Chicago. Bland de transportekonomer jag träffade vill jag särskilt nämna Ann F. Friedlaender, George W. Hilton, John R. Meyer, James R. Nelson och George W. Wilson.

För det fjärde – och det i efterhand viktigaste – började jag tidigt under 1968 att gå igenom den litteratur som fanns om regleringars roll inom transportpolitiken. Resultat blev cirka 60 sidor om "Mål och medel inom transportpolitiken". Detta var i själva verket starten för min doktorsavhandling.

Vistelsen i USA blev alltså av avgörande betydelse för mitt fortsatta arbete inom IUI. Men den gav också mycket annat. Jag lärde känna universitetsmiljön i USA. Vid Transportation Center fick jag vänner för livet och vill särskilt nämna dess chef, professor John A. Bailey och dess forskningschef, professor Duane F. Marble. Den senare var för övrigt Visiting Professor i kulturgeografi vid Uppsala universitet läsåret 1970–71.

Vid Northwestern fanns också Franklin D. Scott, professor i historia med skandinavisk historia som specialitet. Redan ett par veckor efter vår ankomst kontaktade han mig och bjöd på lunch på Faculty Club. Den kontakten resulterade

i regelbundna träffar med Franklin Scott och hans hustru Helen och med deras vänner under hela USA-vistelsen. Franklin Scott blev hedersdoktor vid Uppsala universitet år 1970. År 1975 publicerade han boken *Scandinavia* och år 1977 boken *Sweden: The Nation's History*. Franklin Scott blev mycket gammal. I samband med en USA-resa deltog vi i firandet av hans 90-årsdag den 4 juli 1991 vid Claremont College i Kalifornien. Han avled 1994.

År 1968 blev ett dramatiskt år i USA:s historia. Den 4 april mördades Martin Luther King. Skottet i Memphis ledde till våldsamma raskravaller i Chicago med brutala polisinsatser. Den 7 juni mördades Robert Kennedy och den 20 augusti invaderades Tjeckoslovakien av Sovjet. I augusti ägde det demokratiska partiets konvent rum i Chicago under stort tumult. Den 5 november valdes Richard Nixon till president.

EXTERNA UPPDRAG

I en TT-intervju i juli 1972 deklarerade kommunikationsminister Bengt Norling att ”1963 års trafikpolitiska beslut ... har överlevt sig självt. Nu gäller det att styra trafiken så att järnvägen får spela den roll som den gjorde tidigare.” Och vidare: ”Det finns inget motiv för att lastbilar skall köra kors och tvärs i landet, om det går att använda järnväg för dessa transporter.”

Kommunikationsministerns utspel drog i gång en häftig transportpolitisk debatt. Vad var egentligen syftet med de något svårtolkade uttalandena? Oklarheterna skingrades något genom att en ny statlig trafikpolitisk utredning tillsattes i december 1972. Huvudpunkterna i direktiven gällde SJ:s ekonomi, den s.k. kostnadsansvarsprincipen och dess tillämpning samt regleringarna av lastbilstrafiken.

Jag förordnades som expert till utredningen i juli 1973 och kom huvudsakligen att ägna mina krafter åt det framtida tillståndsgivningssystemet för lastbilstransporter. Detta ämne vållade hårda debatter, men ännu så sent som i december 1974 presenterade sekretariatet en PM som föreslog drastiska administrativa regleringar av de långväga lastbilstransporterna. Jag reagerade genom en utförlig PM som poängterade att de medel som föreslagits inte på något sätt skulle vara effektiva för att nå de mål som ställts upp för transportpolitiken. Jag och ytterligare en expert förutskickade att vi skulle lämna ett särskilt yttrande till utredningens betänkande om vi inte fick gehör för våra synpunkter.

Något hände under våren 1975. När utredningen presenterades på sommaren föreslogs att alla detaljregleringar såsom behovsprövning, kapacitetsbegränsningar och särskilda regler för transportförmedlingsföretag skulle slopas. Därmed skulle i dessa avseenden 1963 års transportpolitiska reformer genomföras helt – tvärt emot vad Bengt Norling hade proklamerat tre år tidigare.

Transportorganisationerna inom näringslivet reagerade snabbt på kommunikationsministerns utspel och redan i augusti 1972 tillsatte bilbranschen den s.k. transportpolitiska idégruppen med en utifrån hämtad ordförande, nämligen Daniel Tarschys. Jag kom att ingå i denna grupp. Högt på gruppens agenda stod kostnadsansvarsprincipen. Den statliga vägkostnadsutredningen sysslade med den frågan och dess slutbetänkande väntades komma före årsskiftet 1972/73. Den allmänna debatten präglades av en intellektuell förvirring kring begreppet kostnadsansvar. Jag föreslog att näringslivet borde uppdra åt en fristående ekonom att bringa reda i tankesörjan och rekommenderade att Dr Ralph Turvey vid London School of Economics, skulle anförtros uppgiften. Så blev också fallet.

Ralph Turvey var specialist på bl.a. prissättningen av offentliga tjänster. Han hade 1967–71 varit ställföreträdande chef för National Board for Prices and Incomes och var känd som författare till böckerna *Demand and Supply* (1971) och *Economic Analysis and Public Enterprises* (1971). Jag hade umgåtts med Turvey på ett transportseminarium i Stratford-upon-Avon i mars 1972. Han talade svenska nästan flytande efter en vistelse vid nationalekonomiska institutionen i Uppsala hos professor Erik Lindahl.

I juni 1973 presenterade Turvey sin rapport ”Cost Responsibility and Road Users”. Den gavs ut av Svenska Vägföreningen med titeln ”Vägtrafikanternas kostnadsansvar”. Turvey klarlade på ett mycket pedagogiskt sätt de två problem som finns när det gäller att definiera ”kostnadsansvaret”. Det första problemet gäller politik (hur mycket skatt skall olika vägtrafikanter betala för att det allmänna skall få de önskade totala intäkterna från vägtrafiken?). Det andra problemet är däremot tekniskt eller vetenskapligt och dess lösning syftar till en effektiv resursallokering. En meningsfull diskussion om skatter och avgifter är möjlig bara om dessa två problem hålls noga åtskilda.

Många transportekonomer har långt senare framhållit att Turveys analys, på endast 48 sidor, utgjorde ett av de mest väsentliga bidragen i diskussionen om kostnadsansvarsprincipen. Så här i efterhand – efter 35 år – är jag mycket stolt över att jag tog initiativet till Turveys utredning. Vad som dock grämer mig något är att hans rapport inte kom att publiceras av IUI.

Under slutet av 1960-talet hade det ibland gnisslat i relationerna mellan SAF och Industriförbundet. Vem skulle göra vad? Förekom inte ett omfattande dubbelarbete? De båda organisationerna beslöt därför att låta Sven Schwartz penetrera problemen. Schwartz var en av näringslivets *grand old men*. Han hade varit ordförande i SAF och ledamot av Industriförbundets styrelse och under åren 1947–49 var han styrelseordförande i IUI. Han var känd för sin analytiska skärpa och objektivitet. Men hänsyn till det delikata utredningsuppdraget ville varken SAF eller Industriförbundet att en sekreterare till Schwartz skulle tas från dessa

organisationer. De vände sig därför till IUI och Lars Nabseth frågade om jag ville ställa upp. Jag har aldrig ångrat att jag åtog mig uppdraget, trots att det avsevärt försenade mitt avhandlingsarbete.

Utredningen presenterades i mars 1973 med titeln *Näringslivets organisationsförhållanden*. Den konstaterade att något dubbelarbete mellan SAF och Industriförbundet knappast alls förekom. En sammanslagning av SAF och Industriförbundet avvisades, bl.a. av det skälet att en fusion skulle leda till att det inte längre fanns ett forum utifrån vilket industrins specifika intressen kunde tillgodoses. För att bevaka och agera inom områden av gemensamt intresse för hela det privata näringslivet borde man överväga att på längre sikt bilda ett nytt organ, Näringslivets Centralorganisation. Vid sidan om detta skulle dock i stort sett alla befintliga näringsgrensorganisationer finnas kvar, som t.ex. Industriförbundet, Bankföreningen och SHIO, med den traditionella uppgiften att slå vakt om respektive näringsgrens speciella intressen.

IUI:S SEKRETERARE

I samband med att IUI i mars 1961 flyttade från Malmtorgsgatan 8 till Artillerigatan 34 efterträdde jag Lars Lidén som IUI:s sekreterare, en post som jag hade till slutet av 1966. En uppgift som sekreteraren hade var att föra protokoll vid alla styrelsesammanträden, en ibland nog så knivig syssla. Men detta uppvägdes av att få sitta med och lyssna på diskussionen de stora emellan, som oftast handlade om annat än IUI. Sådant togs naturligtvis inte till protokollet.

En annan uppgift var att se till att det varje år kom ut en tryckt verksamhetsberättelse för IUI. Detta var tidsödande och ibland inte utan problem. Varje forskare lämnade ett manuskript, sällan i tid och ofta för långt. Jag blev knappast populär när jag föreslog ändringar och strykningar. När jag ansåg att hela utkastet till verksamhetsberättelse såg hyggligt ut, tog Naja Bentzel över. Hans reaktion blev då ofta: ”Det här måste kunna skrivas på ett enklare och klarare sätt!”

Vad som också hörde till sekreterarsysslan var att med Naja diskutera institutets verksamhet på kort och på lång sikt. När kan den och den utredningen tänkas bli klar? Vad skall han/hon göra sedan? Vilka nya projekt skall vi lägga fram inför styrelsen för beslut? Nya utredningar initierades oftast inom institutet, men näringslivsorganisationer och företag vände sig ibland till IUI och ”beställde” utredningar – dock inte alltid med framgång. Det fanns en gammal god regel som innebar att om chefen ville få beslut om tre nya bra projekt i styrelsen, skulle han också presentera ett fjärde, mindre genomarbetat, förslag så att styrelsen kunde visa sin beslutskapacitet genom att säga nej.

Sekreterarens tyngsta uppgift, i varje fall under min tid, var att läsa och granska

manuskript och delta i seminariebehandlingen av dessa. Ibland kunde det gälla ett eller ett par kapitel, i andra fall det slutgiltiga – trodde i varje fall författaren – manuskriptet till en hel bok. Ett återkommande problem var att utredningarna ofta drog ut på tiden. När jag var i London hösten 1965 fick jag ett brev från Naja där han bl.a. skrev följande: ”Här på IUI blir situationen alltmer bekymmersam. Ingen blir färdig med det han skall.”

DET SPECIELLA MED IUI

Det fanns en utpräglad ”vi-känsla” inom IUI. De böcker som publicerades skulle hålla en god vetenskaplig kvalitet och vara läsbara. Att det oftast blev så berodde på ”seminarieskarselden”. Dispositionsutkast och manuskript granskades hårdhänt, men med en konstruktiv ansats, grundad på genuin hjälpsamhet från kollegers sida. Det fick ju inte komma ut en dålig IUI-bok! Författarna suckade över att behöva skriva om ett kapitel ytterligare en gång. Jag kommer ihåg några exempel på att publiceringen fördröjdes minst ett år till följd av seminariebehandlingen. Men med den färdiga boken i sin hand var författaren ytterst tacksam över den omilda behandling han tidigare fått utstå.

Hur kan man förklara denna solidaritet med IUI som institution? Ett viktigt skäl var att det *inom* institutet inte fanns någon konkurrens forskarna emellan. För den eventuella forskarkarriären konkurrerade man med kollegerna på den universitetsinstitution där man hörde hemma. Det fanns heller ingen karriärstege *inom* IUI. Vi hade inga avdelningschefsposter som kunde locka. IUI hade under chefen en helt platt organisation. I institutets verksamhetsberättelse stod under en lång följd av år under rubriken ”Personal” först chef, sekreterare, kamrer, och sedan i alfabetisk ordning ”Övrig ordinarie personal samt med särskilda utredningar sysselsatta”, sammanlagt ca 25 personer. Men i den skaran fanns självfallet några som genom kunskaper och erfarenheter var huvudet högre än andra och vars ord ofta vägde tungt.

Ett forskningsinstitut utan avdelningar och avdelningschefer hade också en annan konsekvens, nämligen det sätt på vilket budgeten för kommande år skulle fördelas. Det fanns inga underchefer som kämpade för att just deras fögderi skulle expandera eller åtminstone vidmakthållas. Detta skapade goda förutsättningar för IUI att förnya sig och ta upp förbisedda forskningsområden. Denna flexibilitet i valet av projekt var sannolikt av stor betydelse för den vitalitet som utmärkte IUI som forskningsinstitution.

IUI var formellt sett inte en akademisk institution, men miljön var ändå utpräglad akademisk. Institutet kallades ibland skämtsamt för ”The Dodde School of Economics” efter dess mångåriga ordförande, Marcus ”Dodde” Wallenberg. I

den miljön lärde jag mig hur viktigt det är med källkritik. Men också att ifrågasätta – utan att vara uppkäftig – och att argumentera utifrån fakta. Allt detta hade jag stor nytta av efter IUI-tiden, bl.a. på Industriförbundet och som ledamot av EU:s Ekonomiska och sociala kommitté. Men framför allt: det var IUI-tiden som gjorde mig till transportexpert.

IUI:s historia är i mångt och mycket dess chefers. De sätter sin prägel på tillvaron, både den vetenskapliga och den sociala. Jan Wallander hade en god förmåga att marknadsföra institutet och dess verksamhet. Jan insåg värdet av empiriskt förankrad forskning och förstod, utifrån personliga erfarenheter, de problem som kan uppstå då stora datamängder skall bearbetas och analyseras. Under Naja Bentzels tid satt den vetenskapliga kvaliteten i högsätet, men dessutom lärde Naja oss att skriva enkelt; tekniska avsnitt kunde med fördel placeras i appendix. Lars Nabseth utgjorde i viss mån en kombination av Jan och Naja. För Lars var det dessutom viktigt att IUI utvecklade de internationella kontakterna.

REFERENSER

- Kritz, Lars (1963), *Lastbilstransporter i Sverige 1950–61*. Stockholm: IUI.
- Kritz, Lars (1966), *Godstransportutvecklingen i Storbritannien*. Stockholm: IUI.
- Kritz, Lars (1968), *Godstransporternas utveckling i Sverige 1950–66 med utblick mot 1980*. Stockholm: IUI.
- Kritz, Lars (1976), *Transportpolitiken och lastbilarna. En studie av regleringar och deras effekter*. Doktorsavhandling. Uppsala universitet och IUI.
- Ministry of Transport (1965), *Carriers' Licensing*. Report of the Geddes' Committee. London: H.M.S.O.
- Petri, Carl Wilhelm (1952), *Svenskt transportväsende. Några drag i dess uppbyggnad och utveckling*. Stockholm: IUI.
- Schwartz, Sven (1973), *Näringslivets organisationsförhållanden*. En undersökning utförd på uppdrag av Svenska Arbetsgivareföreningen och Sveriges Industriförbund. Stockholm: Svenska Arbetsgivareföreningen.
- Scott, Franklin D. (1975), *Scandinavia*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Scott, Franklin D. (1977), *Sweden: The Nation's History*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Turvey, Ralph (1971a), *Demand and Supply*. London: George Allen and Unwin.
- Turvey, Ralph (1971b), *Economic Analysis and Public Enterprises*. London: George Allen and Unwin.
- Turvey, Ralph (1973), "Vägrafikanternas kostnadsansvar". Stockholm: Svenska vägföreningen.

FÖRFATTARPRESANTATION

FOTO: SVENSKT FOTOFÖRUM



Lars Kritz föddes i Vendel år 1934. Han studerade vid Uppsala universitet och blev fil.kand. 1957, fil.lic. 1964 och fil.dr år 1976. Han var anställd för utredningsarbete vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1957–58, som assistent och biträdande lärare vid Handelshögskolan i Stockholm 1959–60. Han arbetade åren 1960–76 vid IUI. Därefter knöts han till Industridepartementet som huvudsekreterare i den statliga handelsstålsutredningen 1976–77. Åren 1977–99 arbetade han på Sveriges Industriförbund, först som chef för direktionskansliet och sedan som chef för den marknads- och transportpolitiska avdelningen. År 1986 utsågs han till vice vd i Industriförbundet.

Lars Kritz har haft flera offentliga uppdrag, bl.a. som expert i 1972 års trafikpolitiska utredning, som ledamot av styrelsen för Konsumentverket (1982–95), styrelsen för Statens pris- och konkurrensverk, tidigare Statens pris- och kartellnämnd (1981–92) och styrelsen för den statliga Transportforskningsberedningen (1981–92). När Sverige år 1995 blev medlem i EU utsågs Lars Kritz till ledamot av EU:s Ekonomiska och sociala kommitté fram till 1999 som en av representanterna för näringslivet.

Under åren 1972–73 var han utlånad från IUI för att vara sekreterare i utredningen Näringslivets organisationsförhållanden med Sven Schwartz som utredare. Den behandlade de framtida relationerna mellan SAF och Industriförbundet. Han vistades vid Northwestern University i USA under åren 1967–68. Ett stipendium från Eisenhower Exchange Fellowships möjliggjorde en ny vistelse i USA under tiden mars–maj 1984. Sedan 1988 är Lars Kritz ordförande i den Richertska forskningsstiftelsen, utsedd av Industriförbundet, senare av Svenskt Näringsliv.