

## **Godstransportutvecklingen i Storbritannien**

INDUSTRIENS UTREDNINGSGENOMGÅNG



Lars Kritz

# Godstransportutvecklingen i Storbritannien

ALMQVIST & WIKSELL  
Stockholm - Göteborg - Uppsala

## Innehåll

	Sid.
Förord . . . . .	7
Inledning . . . . .	9
Transportutvecklingen 1952—65, en översikt . . . . .	12
Lastbilstransporterna . . . . .	18
Nationalisering och denationalisering . . . . .	18
Licenssystemet . . . . .	20
Åkerinäringens struktur . . . . .	23
Geddes Report . . . . .	26
Järnvägstransporterna . . . . .	30
Huvuddragen i efterkrigstidens utveckling . . . . .	30
Moderniseringsplaner före Beeching . . . . .	35
Reshaping Report . . . . .	37
Trunk Routes Report . . . . .	40
Liner trains . . . . .	44
Framtidsperspektiv . . . . .	50
Aktuella prognoser . . . . .	50
Kommer järnvägarna att bli lönsamma? . . . . .	55
Litteratur . . . . .	62

### *Tabeller*

1. Godstransporternas fördelning på transportmedel och varuslag år 1962 . . . . .	13
2. Transportarbetet fördelat på »public carriers» och »private transport» åren 1952, 1962 och 1964 . . . . .	17
3. Antal lastbilar fördelade på licenstyp åren 1946—65 . . . . .	22
4. Åkerierna fördelade på storlek och bilinnehav vid årsskiftet 1963/64 . . . . .	23
5. Utvecklingen av transportarbetet på järnväg för olika varu- grupper mellan åren 1952/54 och 1963/65 . . . . .	31
6. Intäkter och beräknade kostnader för olika trafikslag inom British Railways år 1961 . . . . .	39
7. Godstransporternas framtida utveckling enligt 'The British Economy in 1975' . . . . .	53
8. Produktivitetsutvecklingen inom British Railways åren 1948 —60 . . . . .	59

### *Diagram*

1. Godstransportarbetets utveckling på olika transportmedel åren 1952—65 . . . . .	14
2. British Railways' intäkter från olika trafikslag åren 1952—65	32

## Förord

Studier av transportväsendets utveckling har sedan länge stått på institutets arbetsprogram. Dessa har resulterat i skrifter, som behandlat såväl persontrafiken, speciellt privatbilismen, som godstrafiken. Förhållandena i andra länder har ofta berörts och det har därvid visat sig att utvecklingen i olika länder har många gemensamma drag. Detta gäller kanske särskilt i fråga om personbilismen.

Men även för godstransporterna karakteriseras utvecklingen internationellt sett av många likheter. Bakom detta ligger gemensamma drag i näringslivets expansion och i de ekonomiska villkor som de olika transportmedlen arbetar under. Till de sistnämnda bör även räknas de omfattande regleringar som traditionellt utmärkt den statliga transportpolitiken i de flesta länder.

I föreliggande skrift behandlas godstransportväsendet i Storbritannien. Avsikten är att ge en översikt över utvecklingstendenserna i detta land under efterkrigstiden och de problem som man för närvarande står inför. Det kommer därvid att framgå att förhållandena på den brittiska godstransportmarknaden i många avseenden är jämförbara med dem som råder i Sverige. Men det finns också betydande skillnader, kanske inte minst vad gäller institutionella förhållanden och det allmänpolitiska intresset för transportsektorn.

Det är institutets förhoppning att denna skrift skall visa sig vara av intresse för alla dem som sysslar med frågor rörande transportekonomi och transportpolitik. Skriften har författats av institutets sekreterare, fil. lic. Lars Kritz. Huvudparten av källmaterialet insamlades under en

studieresa till Storbritannien hösten 1965. Denna möjliggjordes av ett resestipendium från Statens Järnvägar och Sveriges Industriförbund. Institutet vill härmed framföra ett tack för det generösa bidrag som lämnats.

Stockholm i oktober 1966.

*Lars Nøbseth*

## Inledning

Transportväsendet har i Storbritannien varit föremål för politiska diskussioner och ingripanden i långt större utsträckning än i vårt land. I den första valrörelsen efter andra världskriget var nationalisering av transportsektorn en av Labours viktigare programpunkter. Efter valsegern genomfördes också denna, av oppositionen karakteriserad som "den största socialiseringsåtgärd som någonsin genomförts utanför Ryssland." Transport Act 1947 innebar bl a att järnvägarna och stora delar av åkerinäringen nationaliserades. När de konservativa kom till makten 1951 var en av deras första åtgärder att föreslå en denationalisering av åkerinäringen. Denna genomfördes också men icke fullständigt; en icke obetydlig del av lastbilsparken kom att kvarstanna i statlig ägo.

Sedan mitten av 1950-talet har British Railways' problem ofta stått i centrum för den offentliga debatten på transportområdet. De ständiga underskotten har lett till utarbetandet av flera rationaliserings- och moderniseringsplaner. Den mest radikala och samtidigt mest omdebatterade av dessa planer var dr — numera lord — Beechings "*The Reshaping of British Railways*", som presenterades i mars 1963.

Många har ansett att järnvägarnas ekonomiska problem skulle kunna lösas med en skärpt reglering av lastbilstrafiken. Andra åter har hävdat att lastbiltransporternas snabba expansion inte främst berott på att alltmer gods överförts från järnväg utan på att långsiktiga strukturella förändringar inom produktion och distribution ägt rum, vilka gynnat lastbilstransporterna. Detta framfördes bl a i den i juni 1965 publicerade *Geddes Report*, som förordade ett avskaffande av tillståndsgivningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Under hela efterkrigstiden har uttryck som 'integration' och 'koordinering' inom transportsektorn varit slagord i den politiska debatten. Det har oftast varit oklart vad dessa begrepp konkret skulle innebära, men vanligen har man tänkt sig att med olika medel, t. ex. skatter och kvantitativa regleringar, begränsa lastbilstrafikens omfattning. I den vitbok med titeln "*Transport Policy*", som regeringen offentliggjorde i juli 1966, innebar koordineringstanken närmast ett organisatoriskt samgående mellan British Railways och det statliga åkeriföretaget. Den nya transportministern, Mrs Barbara Castle, avsåg därmed att skapa "a national freight organisation".

Den följande framställningen kommer att behandla institutionella förändringar och aktuella utredningar av det slag som ovan getts exempel på. Syftet är att ge en översiktlig bild av det brittiska godstransportväsendets utveckling sedan slutet av 1940-talet och att belysa de problem som trafikutövare, konsumenter och statliga myndigheter hittills ställts inför eller kommer att möta i framtiden. Huvudvikten kommer att läggas vid lastbils- och järnvägstransporterna och konkurrensen dem emellan. Övriga transportmedel — kustsjöfart, kanaltrafik och pipelines — behandlas mycket knapphändigt.

I ett första avsnitt ges en översikt över de olika transportmedlens utveckling sedan början av 1950-talet. Därvid berörs bl. a. konkurrensen lastbil—järnväg och fördelningen mellan transporter utförda för egen resp. annans räkning.

Lastbilstrafikens och British Railways' utveckling tas sedan upp mer utförligt i separata avsnitt. Det har därvid ansetts lämpligt att relativt utförligt behandla de rent institutionella förhållandena, eftersom dylika översikter sällan presenteras för svensk publik. Detsamma gäller aktuella brittiska utredningar som berör transportsektorn, och därför lämnas en kortfattad framställning av bakgrunden till och innehållet i dessa.



I ett sista huvudavsnitt diskuteras framtidsperspektiven för de två huvudtransportmedlen och detta sker med utgångspunkt från några aktuella prognoser för godstransporternas utveckling. Avslutningsvis görs sedan en sammanfattande värdering av framtidsutsikterna för främst järnvägstransporterna.

Framställningen i det följande tar inte primärt sikte på jämförelser mellan Storbritannien och Sverige vad gäller utvecklingstendenser och problem inom godstransportområdet. I vissa fall har det emellertid ansetts befogat att dra paralleller, där skillnaderna — eller likheterna — är särskilt framträdande.

## Transportutvecklingen 1952-65, en översikt

I de flesta länder har godstransportutvecklingen under efterkrigstiden karakteriserats av en kraftig frammarsch för landsvägstransporterna och en tillbakagång för järnvägstrafiken. Detta allmänna utvecklingsmönster har också gällt Storbritannien. Under perioden 1952—65 ökade det totala transportarbetet i inrikes trafik från 50,5 till 68,3 miljarder ton-miles, dvs. med 35 procent. Lastbilstransporternas ökning uppgick under samma tid till inte mindre än 118 procent, medan antalet ton-miles utförda av järnvägarna minskade med 31 procent. Övriga transportmedel, dvs. kustsjöfart, kanaler och pipelines, ökade transportvolymen något (se diagram 1).

Den ovan angivna utvecklingen medförde att lastbilstransporternas andel av det totala transportarbetet ökade från 37 procent 1952 till 60 procent 1965. Järnvägarna, som 1952 hade 44 procent av transportarbetet och därmed en större andel än lastbilarna, svarade 1965 för endast 23 procent av det totala inrikes godstransportarbetet.

Godstransporternas omfattning och utveckling påverkas självfallet direkt av den mängd varor, som produceras och importerar. Man kan i varje fall på kort sikt vänta en god samvariation mellan produktions- och transportutveckling; på längre sikt är det troligt att strukturella förändringar inom produktionen, ex.-vis av lokaliseringsmönstret, medför att efterfrågan på transporter växer snabbare eller långsammare än den totala tillförseln av varor. För Storbritanniens del har vissa jämförelser gjorts mellan bruttonationalproduktens utveckling och transportefterfrågans utveckling. Därvid studerades utvecklingen av »general goods transport» (alla varor utom kol, järn och stål, samt material för

järn- och stålframställning.)<sup>1</sup> Resultaten visar att under perioden 1952—63 »general goods transport» ökade i stort sett i samma takt som bruttonationalprodukten. Det är emellertid vissa skillnader mellan den första hälften av perioden och den senare. Under åren 1952—57 ökade efterfrågan på transporter något långsammare än bruttonationalprodukten; åren 1958—63 var tendensen den motsatta. Man bör emellertid inte fästa alltför stort avseende vid att de två perioderna visar något olika trender, eftersom transportstatistikens kvalitet knappast tillåter långtgående slutsatser om de kortsiktiga fluktuationer som det här är fråga om.

Järnvägarna har traditionellt tagit hand om vad som brukar kallas det tunga godset. Kol och koks samt järn och stål och produkter därav har sedan länge svarat för den dominerande delen av järnvägarnas totala transportarbete. Lastbilarna har däremot varit sysselsatta med mer mångsidiga transporter. En koncentration till vissa bestämda varuslag, såsom inom järnvägstrafiken, har inte förekommit (se tabell 1).

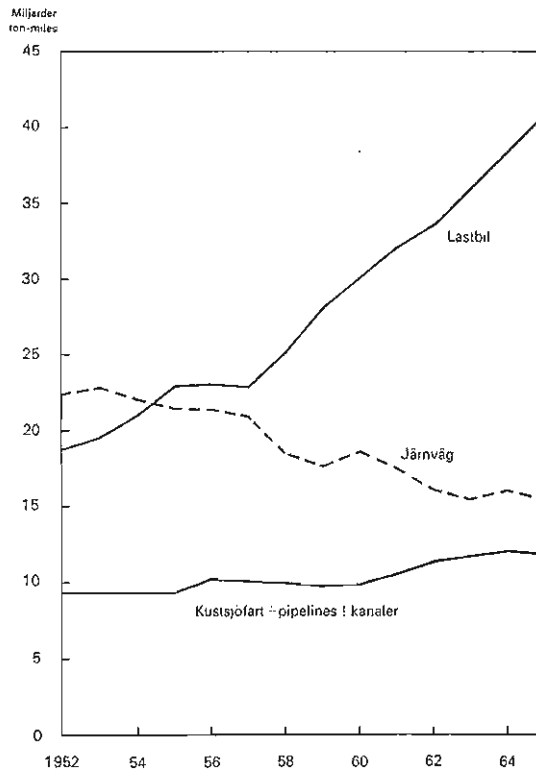
**Tabell 1. Godstransporterens fördelning på transportmedel och varuslag år 1962**

Varuslag	Miljarder ton-miles		
	Lastbil	Järnväg	Totalt
Kol o. koks	2,1	7,3	9,4
Järn o. stål (råvaror och färdigvaror)	2,3	2,7	5,0
Övrigt	29,2	6,1	35,3
<b>Totalt</b>	<b>33,6</b>	<b>16,1</b>	<b>49,7</b>

Källa: Ministry of Transport, Statistical Paper No. 4, *Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Commodity Analysis*, Table 1 o. 27.

<sup>1</sup> G. F. Ray assisted by R. E. Crum, Transport: Notes and Comments, *National Institute Economic Review*, No. 23, 1963, s. 28—29. G. F. Ray & C. T. Saunders, Problems and Policies for Inland Transport, kap. XI i W. Beckerman m. fl. *The British Economy in 1975*, London 1965, s. 338—339.

**Diagram 1. Godstransportarbetets utveckling på olika transportmedel åren 1952-65**



*Källa:* För åren 1952—62: Ministry of Transport, *Statistical Paper No. 2, Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Part I*, H.M.S.O. 1964, Table V.

För åren 1963—65: British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1964, 1965, Statistics 5-B. *The National Plan*, 1965, Table 12.1. Ministry of Transport, *Transport Policy*, H.M.S.O. 1966, s. 19.

*Anm.:* År 1963 inträdde vissa mindre ändringar i redovisningsprinciperna för järnvägarnas del. Uppgifterna för åren 1963—65 är således ej helt jämförbara med serien för tidigare år.

Som en indikator på att järnvägarna och lastbilarna i stor utsträckning handhar olika transportuppgifter och varuslag kan medeltransportlängden användas. År 1962 uppgick medeltransportlängden för lastbilstransporterna till ungefär 25 miles. För den totala järnvägstrafiken var motsvarande siffra ca 70 miles. Exkluderas transporter av kol, koks, material för järn- och stålframställning samt andra mineral (återstoden brukar kallas »general goods») blir medeltransportlängden för järnvägstransporterna 135 miles.

Som tidigare visats har lastbilstransporterna expanderat snabbt under senare år, medan järnvägstransporterna gått tillbaka såväl absolut som relativt sett. En av förklaringarna till detta — dock inte den enda — hänger samman med den ovan redovisade fördelningen på varuslag. Aktiviteten inom de huvudsakligen järnvägsutnyttjande industrierna har varit betydligt lägre än inom de branscher som företrädesvis utnyttjar biltransporter. Enligt beräkningar redovisade av Ministry of Transport<sup>1</sup> minskade produktionen inom »mining and quarrying» med 10 procent under perioden 1952—62; produktionen av järn och stål ökade obetydligt, medan de lastbilsutnyttjande industrierna (bl. a. livsmedels- och byggnadsindustrierna) ökade produktionen med 30 å 40 procent. Lastbilstransporternas kraftiga ökning skulle alltså i större utsträckning bero på den höga tillväxttakten i de näringar som traditionellt utnyttjar biltransporter än på en allmän övergång från järnvägs- till lastbilstransporter. Även om detta synsätt förefaller riktigt får det inte undanskymma det faktum att lastbilarna under senare år gjort inbrytningar på traditionellt järnvägsdominerade sektorer, som t. ex. transporter av järn- och stålprodukter.

---

<sup>1</sup> Ministry of Transport, Statistical Paper No. 2, *Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Part I*, London 1964, s. 10. Jfr Ministry of Transport, *Transport Policy*, H.M.S.O., 1966, s. 21.

Godstransportmarknadens utveckling kan belysas inte blott med hänsyn till fördelningen lastbil—järnväg utan även utifrån en annan aspekt, nämligen fördelningen »public carriers — private transport». Till den första gruppen räknas järnvägarna och åkerinäringen, till den andra vad som i Sverige kallas icke yrkesmässig lastbilstrafik. En uppdelning av transporter efter dessa linjer kompliceras dock av att det i den engelska lastbilstrafiken uppträder mellanformer mellan yrkesmässiga och icke yrkesmässiga transporter, om icke formellt så dock reellt. I det följande kommer till »private transport» att räknas fordon med C-licenser och Contract A-licenser. (Licenssystemet presenteras närmare på s. 20 ff).

Som framgår av tabell 2 svarade »public carriers» år 1952 för 79 procent av det totala transportarbetet. År 1964 hade andelen sjunkit till 59 procent. Inom kategorin »public carriers» har järnvägarnas andel minskat från något över två tredjedelar år 1952 till ungefär 50 procent år 1964. Det mest framträdande draget på transportmarknaden har varit den snabba ökningen av lastbilstransporter utförda i egen regi (C- och Contract A-licenser). Detta är en utveckling som inte har någon motsvarighet i vårt land. Under efterkrigstiden har den svenska åkerinäringen expanderat snabbare än den icke yrkesmässiga trafiken.

Det kan vara anledning att något spekulera över orsakerna till att de engelska företagen valt att i växande omfattning utföra sina transporter med egna fordon. En orsak kan vara den förhållandevis restriktiva tillståndsgivning för insättandet av fordon i yrkesmässig trafik, som utmärkt det senaste decenniet; det fanns exempelvis inte fler A-licenser 1964 än 1952. En annan ofta framförd mening är den att innehav av egna fordon är till fördel för företagen från prestige- och reklamsynpunkt och erbjuder bättre möjligheter till service m. m. gentemot kunderna än vad utnyttjandet av lejda fordon gör. Detta sistnämnda förhållande borde emellertid rimligen ha gällt även svenska

företag. Därför måste även andra faktorer ha varit av betydelse för den brittiska utvecklingen. Det är svårt att frigöra sig från tanken att inte de inledningsvis nämnda politiska ingripandena och diskussionerna rörande transportmarknaden skulle ha haft återverkningar på den långsiktiga utvecklingen inom lastbilstrafiken. Det är möjligt att riskerna för en ny nationalisering eller talet om ökat stöd åt järnvägstrafiken verkat hämmande på etableringsviljan inom åkerinäringen. Det kan också vara så att företag inom industri och handel genom anskaffandet av egna fordon velat gardera sig mot störningar i distributionsapparaten, som man trots skulle inträffa vid av politiska skäl dikterade förändringar inom transportväsendet.

**Tabell 2. Transportarbetet fördelat på "public carriers" och "private transport" åren 1952, 1962 och 1964**

Kategori	Miljarder ton-miles			Procent		
	1952	1962	1964	1952	1962	1964
<i>Public carriers</i>	32,6	30,0	33,0	79	60	59
Järnvägar	22,4	16,1	17,0	54	32	30
A- och B-licenser	10,2	13,9	16,0	25	28	29
<i>Private transport</i>	8,6	19,7	22,5	21	40	41
C-licenser	(7,2)	16,3	18,5	(17)	33	33
Contract A	(1,4)	3,4	4,0	(4)	7	8
<b>Totalt</b>	<b>41,2</b>	<b>49,7</b>	<b>55,5</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Källa: Ministry of Transport, *Highway Statistics 1964*, London 1965, Table 32.  
G. F. Ray & C. T. Saunders, a.a., Table 11.2. *The National Plan*, H.M.S.O., 1965, Table 12.1.

## Lastbilstransporterna

### Nationalisering och denationalisering

Efter den stora valframgången 1945 genomförde Labour de följande åren en hel rad nationaliseringar inom näringslivet. Inom transportsektorn omfattade förstatligandet järnvägarna, kanaltrafiken, persontrafiken inom Londonområdet samt stora delar av åkerinäringen. Nationaliseringarna hade främst en allmän idépolitisk bakgrund men för transportsektorns del motiverades förstatligandet också med erfarenheterna från denna näringsgrens utveckling under 1930-talet. Den totala tillgången på transporttjänster tycktes då överstiga efterfrågan. Konkurrensen mellan järnväg och lastbil hade börjat utvecklas alltmer och inom lastbilstrafiken fanns tendenser till »wasteful competition». Genom nationalisering, ansåg man nu inom Labour, skulle förutsättningar skapas för bättre samordning av de olika transportmedlens verksamhet och för ökad effektivitet totalt sett inom transportområdet.

Genom *Transport Act 1947* skapades British Transport Commission, vars uppgift var att genomföra nationaliseringen och sedan handha administrationen av de nationaliserade företagen. Vilka åkeriföretag överfördes nu i statlig ägo? Nationaliseringen gällde företag grundade före 1947 och till huvudsaklig del sysselsatta i fjärrtrafik. Som sådan definierades »traffic which is carried more than 40 miles in one or more vehicles, one or more of the vehicles being, at some time, more than 25 miles from its operating centre». Nationaliseringen omfattade fordon med A- eller B-licenser. Däremot berördes inte alls C-licenserna, dvs. den icke yrkesmässiga trafiken, och ej heller företag med vissa specialfordon, t. ex. för flyttningsgoods, djurtransporter m. m.



De nationaliserade lastbilsföretagen sammanfördes organisatoriskt i *British Road Services*. Från 1948 till 1951 köptes ca 3 800 åkerier. År 1952, då *British Road Services* nådde sin största omfattning, hade företaget ca 42 000 lastbilar, huvudsakligen sysselsatta i fjärtrafik. Rörelsen organiserades i regionala enheter och ett landsomfattande nät av depåer byggdes ut.

*British Road Services* kunde trots sin storlek knappast betraktas som ett monopolföretag. År 1952 kvarstod inom den privata åkerisektorn ca 39 000 bilar. Dessa kunde emellertid konkurrera huvudsakligen inom lokaltrafiken. Däremot fanns inga hinder för bilar med C-licenser, dvs. »firmabilar», att utföra fjärtransporter. Den under åren 1947—51 kraftiga ökningen av antalet fordon ägda av industri och handel m. m. — från 384 000 till 798 000 — kan i viss mån ses som ett utslag av konkurrenssituationen inom lastbilstrafiken. Uppbyggnaden av en egen bilpark blev för många företag ett substitut för att utnyttja *British Road Services*.

När de konservativa kom till makten 1951 föreslog regeringen denationalisering av den statligt ägda lastbilsparken. *Transport Act 1953* tog sikte på ett återställande av förkrigsförhållandena. De privatägda åkerierna skulle på nytt få tillträde till fjärtrafikmarknaden. Denationaliseringen av lastbilsparken gick emellertid inte så lätt som man väntat. Genom *Transport Act 1956* upphörde denationaliseringen och inom *British Road Services* kvarstannade ca 14 000 lastbilar. I framtiden skulle till skillnad mot tidigare licenssystemet omfatta även det statliga lastbilsföretaget. Den tidigare nämnda 25-miles-gränsen för privata åkeriers verksamhet hade avskaffats redan 1 januari 1955.

Konkurrens i stället för koordinering och integration blev grundtanken och slagordet i de konservativas transportpolitik. Man kom emellertid att acceptera en nationaliserad sektor, som var avsevärt större än vad som till en början åsyftats. De första *Transport Acts* under ef-

terkrigstiden, 1947, 1953 och 1956 års, innebar fundamentala förändringar inom engelsk transportpolitik. Det bör tilläggas att förändringarna knappast grundades på genomtänkta ekonomiska analyser utan snarare på idé- och partipolitiska överväganden och motiv.

### **Licenssystemet**

Lastbilstrafiken är i Storbritannien uppdelad på i princip samma huvudkategorier som i Sverige, dvs. en yrkesmässig och en icke yrkesmässig sektor. Som framgår av det följande är emellertid gränsen mellan åkarbilar och »firmabilar» mindre skarp än i vårt land.

Det nu gällande licenssystemet går i sina huvuddrag tillbaka på *Road and Rail Traffic Act 1933*. Vissa smärre ändringar har skett under årens lopp, men principerna och grundtanken i *Road Traffic Act 1960*, som är den nu gällande lagen, är desamma som för trettio år sedan. Det viktigaste syftet med lagstiftningen har varit att begränsa åkerinäringens storlek och tillväxt.

Följande fyra typer av licenser finns:

1. *A-licens*: motsvarar i stort sett det tillstånd för yrkesmässig lastbilstrafik som svenska åkare måste ha. Licensen gäller vanligtvis fem år och behovsprövning tillämpas.
2. *Contract A-licens*: gäller för transporter kontrakterade uteslutande av en kund. Detta kontrakt skall gälla minst ett år.
3. *B-licens*: utfärdas för fordon som används både i den egna rörelsen och yrkesmässigt. De villkor, under vilka fordonen kan användas för transporter åt andra än ägaren, är vanligtvis specificerade i detalj, exempelvis med avseende på godsslag och geografiskt område. Licensen gäller i allmänhet två år.
4. *C-licens*: fordon med denna licenstyp utnyttjas på i princip samma sätt som fordon i icke yrkesmässig trafik i Sverige.

En licens kan avse ett eller flera fordon. Licensen innehåller ej någon begränsning av lastkapaciteten, som de svenska tillstånden för yrkesmässig trafik gör. Storbritannien är uppdelat på elva områden som vart och ett har en »Licensing Authority», till vilken ansökningarna ställs. Ansökningar om A- och B-licenser offentliggörs och besvär mot ansökningar kan liksom i Sverige anföras av andra trafikutövare. Licensmyndighetens beslut kan överklagas vid »The Transport Tribunal».

Licenssystemets uppbyggnad och funktion förefaller på papperet relativt enkel och klar. I praktiken har emellertid ett mycket komplicerat och intrikat system utvecklats, där »case law» spelar en stor roll. Gränserna mellan de olika licenskategorierna är i verkligheten ofta ganska oklara; så t. ex. kan en innehavare av A-licens i vissa fall ha mindre frihet att välja transportuppdrag än en B-licensinnehavare. Detta sammanhänger med att den restriktiva tillståndsgivningen för A-licenser medfört att man vid ansökningar uppgivit mycket specificerade transportuppdrag för att kunna påvisa behovet av fler fordon. Särskilt efter 1953 års Transport Act skärptes kontrollen av att det slag av transporter, vartill licensen enligt ansökningshandlingarna skulle användas, överensstämde med de i verkligheten utförda. En B-licens med »vida villkor» kan alltså innebära större frihet för transportutövaren än en »smal» A-licens.

Ett annat gränsdragningsproblem gäller C-licenser och Contract A-licenser. Från funktionell synpunkt är Contract A-licenser att jämställa med C-licenser, eftersom transporter utförs på långtidskontrakt endast för en kund. Sett från ägaresynpunkt är emellertid fordon med Contract A-licenser närmast att betrakta som reguljära åkarbilar. I beskrivningar av den brittiska lastbilstrafiken brukar Contract A-licenser ibland räknas till »private» och ibland till »public transport». (I tabell 2 ovan har valts att föra gruppen till »private transport».)

Som framgår av tabell 3 har antalet fordon med A-licenser föränd-

rats obetydligt sedan början av 1950-talet. Den starkt restriktiva tillståndsgivningen för denna licenstyp har utgjort en ganska effektiv kontroll av nyetableringen inom åkeribranschen. Den förhållandevis kraftiga ökningen av fordon med B-licenser och den mycket starka stegringen av antalet Contract A-fordon kan emellertid ses som ett utslag av hur man bakvägen sökt utveckla en befintlig åkerirörelse eller komma in i branschen. Genom att knyta ansökan till speciella transportkontrakt och arbetsområden har det varit möjligt att få B- eller Contract A-licens. Mot bakgrund av de i detalj utformade villkoren för licenserna har det nuvarande licenssystemet något tillspetsat karakteriserats som »an elaborate process of regulation of what a lorry operator may carry».<sup>1</sup>

**Tabell 3. Antal lastbilar fördelade på licenstyp åren 1946-65**

År	Tusental fordon				Totalt
	A-licens	Contract A-licens	B-licens	C-licens	
1946	81	9	58	384	532
1948	74	15	64	591	757 <sup>b)</sup>
1950	42	11	60	735	902 <sup>b)</sup>
1952	93 <sup>a)</sup>	10	59	761	923
1954	89	10	59	834	993
1956	89	17	62	964	1 133
1958	89	20	65	1 049	1 223
1960	88	26	68	1 166	1 348
1962	90	29	74	1 226	1 419
1964	93	33	82	1 312	1 520
1965	96	35	86	1 324	1 541

a) Inkluderar fordon ägda av British Transport Commission, vilka icke behövde licens före 1953.

b) I totalsiffran ingår fordon ägda av British Transport Commission.

Källa: British Road Federation, *Basic Road Statistics* 1966, s. 18.

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Carriers' Licensing: Report of the Committee*, H.M.S.O., 1965, s. 23.

Tabell 3 visar att den helt dominerande delen av fordonen är utrustade med C-licenser. Sådana ges automatiskt vid ansökan. Att enbart se till antalet fordon i icke yrkesmässig trafik ger emellertid en överdriven bild av denna sektors andel av lastbilarnas totala transportarbete (se tabell 2). Flertalet av C-licensbilarna är nämligen av typen skåpvagnar och lättare lastbilar. År 1964 utgjorde C-licensbilarna 86 procent av totala antalet lastbilar men de svarade för endast 48 procent av lastbilstrafikens totala transportarbete.

#### Åkerinäringens struktur

Den brittiska åkerinäringen är liksom den svenska i stor utsträckning »a small man's business». Vid årsskiftet 1963/64 hade 85 procent av de 46 000 åkerierna 1—5 fordon (se tabell 4). Enbilsåkerierna omfattade inte mindre än hälften av alla åkerier. Småföretagens andel av lastbils-

**Tabell 4. Åkerierna fördelade på storlek och bilinnehav vid årsskiftet 1963/64**

Antal bilar per åkeri	Åkerier		Bilar	
	Antal	Procent	Antal	Procent
1	23 130	50	23 100	11
2	7 840	17	15 700	8
3	3 970	9	11 900	6
4	2 530	5	10 100	5
5	1 660	4	8 300	4
6—10	3 840	8	28 900	14
11—30	2 730	6	46 500	22
31—200	563	1	32 200	16
200—	17	—	28 900 <sup>a)</sup>	14
<b>Totalt</b>	<b>46 280</b>	<b>100</b>	<b>205 600</b>	<b>100</b>

a) Inkl. bilar ägda av Transport Holding Company.

Källa: Ministry of Transport, *Public Haulage Operators. Analysis by Size of Fleet 1963*, London 1964, Table 1 och 2.

parken var däremot mindre. Enbilsåkerierna hade endast 11 procent av de 206 000 fordonen med A-, Contract A- eller B-licenser. I företag med över 5 bilar fanns 66 procent av totala antalet åkarbilar.

Det största åkeriföretaget, *British Road Services* (B.R.S.), står under kontroll av det helstatliga *Transport Holding Company*. Genom Transport Act 1962 upphörde den tidigare nämnda British Transport Commission. I dess ställe skapades »The four Boards» (Railways, London Transport, Docks, Waterways) samt Transport Holding Company. Detta statliga holdingbolag arbetar via dotterbolag, sammanlagt ett 90-tal, som är verksamma inom många områden, men främst inom buss- trafik och lastbilstrafik. Även ett sådant företag som resebyrå Thos. Cook & Son ingår i Transport Holding Company.

I B.R.S.-gruppen ingår en hel rad åkeriföretag. Frågor av gemensamt intresse, såsom avtals- och policyärenden, handhas av British Road Services Federation Ltd. Nedanstående uppställning anger namnen på och grupperingen av de största företagen inom B.R.S.-gruppen. Antal ägda fordon anges också.

British Road Services Ltd	}	10 400
B.R.S. (Contracts) Ltd		
Furness & Parker Ltd		
B.R.S. Parcels Ltd	}	4 000
N. Francis & Co, Ltd		
Pickfords Ltd	}	2 000
B.R.S. (Meat Haulage) Ltd		
Thomas Rowe (Carriers) Ltd		
Westfield Transport Ltd		
British Road Ferry Services Ltd	}	1 800
Anglo Continental Container Services Ltd		
Tayforth Ltd		

British Road Services Ltd, som är det största företaget i B.R.S.-gruppen, sysslar huvudsakligen med allmän åkerirörelse. Pickfords-gruppen är inriktad på specialtransporter av de mest skilda slag. B.R.S.-gruppen omfattade vid årsskiftet 1965/66 ca 18 200 fordon och sysselsatte ca 38 000 personer. Under 1965 uppköptes en del privatägda åkerier, bl. a. två större, Tayforth Ltd med ca 1 400 fordon och Harold Wood and Sons Ltd.

Inom den nationaliserade sektorn har förutom British Road Services även British Railways ett betydande antal lastbilar, som vid årsskiftet 1965/66 uppgick till ca 11 300.

Under senare år har ganska stora gruppbildningar kommit till stånd inom den privata sektorn av åkerinäringen. Dessa kan dock inte på något sätt mäta sig i storlek med British Road Services. Det största privata företaget är *Transport Development Group*, som vid årsskiftet 1965/66 hade ca 4 700 lastbilar. Såväl de större privata företagen som British Road Services har under senare tid varit mycket aktiva inom »the take-over field». Det är emellertid intressant att konstatera att de uppköpta företagen i allmänhet fortsätter att arbeta som relativt oberoende enheter, som endast hålls samman under en central finansiell kontroll. Så t. ex. arbetar de ca 80 företag, som ingår i Transport Development Group ganska fristående utåt sett. British Road Services har däremot en mer centraliserad organisation.

Trots de senaste årens tendenser till sammanslagningar och finansiella gruppbildningar inom åkerinäringen är, som tidigare nämnts, småföretagen dominerande. I det avseendet är förhållandena mycket likartade dem i vårt land. Vissa påtagliga skillnader finns emellertid. Så t. ex. har de brittiska åkarnas topporgan och intresseorganisation, Road Haulage Association (R.H.A.), en mycket lägre anslutningsprocent än dess svenska motsvarighet, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet (SLF). Som en följd av — eller orsak till — detta är kontakterna mel-

lan organisationens ledning och medlemmarna icke lika välutvecklade som i Sverige. R.H.A. har heller inte propagerat och gått i spetsen för samarbete mellan åkerierna på det lokala planet i samma utsträckning som SLF gjort. Detta kan möjligen förklara en annan skillnad mellan svensk och brittisk åkerinäring nämligen den som gäller utvecklingen och omfattningen av lastbilscentralernas arbete.

Lastbilscentraler av svensk typ finns inte i lika stor utsträckning i Storbritannien. Särskilt på fjärtrafikens område är skillnaderna mellan brittiska och svenska förhållanden påtagliga. Transportförmedlingsföretag av typen ASG och Bilspedition, med ett landsomfattande nät av kontor, har icke någon direkt motsvarighet i Storbritannien. Undantaget är den organisation i nationell skala som British Road Services utvecklats.

Det är svårt att peka på direkta orsaker till den olika utvecklingen i Sverige och Storbritannien beträffande lastbilscentraler och transportförmedlingsföretag. Diskussioner, som författaren haft med personer inom den brittiska transportnäringen, gav föga klarhet på denna punkt. Som tänkbara förklaringar angavs bl. a. den historisk-politiska utvecklingen med nationalisering och denationalisering inom åkerinäringen, allmän motvilja mot mellanhänder samt helt enkelt att det inte fanns några större behov av dessa aktiviteter på transportmarknaden.

#### **Geddes Report**

Dåvarande transportministern Ernest Marples tillsatte hösten 1963 en kommitté, vars uppgift var att undersöka hur det gällande licenssystemet för lastbilstrafiken fungerade och vilka effekter det hade på transportutvecklingen; kommittén skulle också kunna rekommendera omarbetningar av systemet. I juni 1965 publicerade kommittén sin rapport med titeln *Carriers' Licensing*. Ordförande i kommittén var lord Ged-



des och rapporten går i dagligt tal under benämningen *Geddes Report*.<sup>1</sup> Då denna rapport spelat en mycket stor roll i den transportpolitiska diskussionen, finns det anledning att närmare redogöra för dess innehåll.

Geddes Report konstaterar inledningsvis att förhållandena på transportmarknaden förändrats radikalt sedan licenssystemet infördes på 1930-talet. Järnvägarnas roll som ledande godstransportmedel har övertagits av lastbilarna. Järnvägarna har nästan obegränsad kommersiell frihet, medan lastbilstrafiken är kringgärdad av restriktioner; den sistnämnda är dock inte ålagd speciella förpliktelser av typen taxeplikt och transportplikt. Vidare påpekas att endast något över 20 procent av den totala lastbilsparken svarar för ungefär 80 procent av lastbilarnas totala transportarbete. Nästan hälften av det transportarbete, som tunga fordon utför, sker med C-licensbilar. Rapporten fäster bl. a. uppmärksamheten på just C-licensbilarnas stora roll.

I ett omfattande avsnitt i rapporten behandlas sedan frågan om det nuvarande licenssystemet är det bästa medlet att nå de mål som kan uppställas för den statliga transportpolitiken på vägtransportområdet. Som de fem viktigaste tänkbara målen för en reglering av vägtransporterna anfördes följande:

1. att främja trafiksäkerheten
2. att främja effektiviteten inom lastbilstrafiken
3. att reducera lastbilstrafikens eventuella negativa effekter på miljön
4. att verka för ett ökat utnyttjande av järnvägarna för godsbefordran
5. att reducera eller kontrollera trängseln på vägarna.

I rapporten går man punkt för punkt igenom det nuvarande licenssystemets möjligheter att realisera de angivna målen. Kommitténs allmänna slutsats är följande: »Neither the present system of licensing

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Carriers' Licensing*; Report of the Committee, H.M.S.O., 1965.

nor any variant of it based on control of the number of lorries and restriction of what lorries may carry offers a useful way to achieve what we think might be the aims of government policy in regulating carriage of goods by road. In three respects such licensing acts adversely. It reduces efficiency. It tends to confer positions of privilege. And it tends to add to congestion on the roads.»<sup>1</sup>

De slutsatser och rekommendationer, som framförs i Geddes Report är i princip av samma karaktär som innehållet i de delar av den nya svenska transportpolitiken, som berör lastbilstrafiken. Geddes Report rekommenderar att det nuvarande regleringssystemet avskaffas. Inga restriktioner skall finnas mot nyetablering. Den som äger en lastbil skall ha möjlighet att fritt utnyttja den till transporter för såväl egen som annans räkning. Kommittén föreslår att ett system med tillståndsbevis för godstransporter introduceras. Dessa tillståndsbevis skall ges till alla, vars fordon uppfyller vissa bestämda trafiksäkerhetskrav. Tillståndsbevisen kombineras med tillståndsskyltar, en för varje bil. Om ett fordon icke uppfyller besiktningskraven eller befins överlastat, dras tillståndsbeviset in.

Som väntat mottogs Geddes Report positivt i näringslivskretsar. Tidningar som Economist och Financial Times anslöt sig också till förslagen. Rapporten blev däremot föremål för stark kritik från fackföreningarna, speciellt inom järnvägssektorn. Den kanske mest negativa inställningen till förslagen visade åkeriägarnas sammanslutning, Road Haulage Association.

Kommittén tillsattes av en konservativ transportminister och rapporten överlämnades till den nya labourregeringens transportminister. Den första reaktionen från regeringens sida var en avvaktande hållning. Man beklagade att Mr Marples direktiv varit för snäva och menade att

---

<sup>1</sup> Geddes Report, s. 6.

kommittén studerat ett isolerat problem — licenssystemet — då situationen egentligen krävde ett studium av »transport as a whole».

Vid diskussioner hösten 1965, som författaren hade med en rad personer inom förvaltning och näringsliv, framkom att man i allmänhet inte räknade med att förslagen i Geddes Report skulle genomföras de närmaste åren. Många inom Labour trodde fortfarande att järnvägarnas ekonomiska problem skulle kunna lösas med fortsatt reglering av lastbilstrafiken. Ett avskaffande av det nuvarande licenssystemet ansågs vara en politisk fråga av mycket intrikat slag. Det bör tilläggas att många ansåg att inte ens en konservativ regering skulle våga slå in på de linjer som Geddes Report rekommenderat.

I regeringens vitbok *Transport Policy*, som offentliggjordes sommaren 1966, berörs Geddes Report mycket kortfattat. Regeringen accepterar i och för sig kommitténs slutsatser att »the present carriers' licensing system is wasteful, ineffective and unduly complicated; it agrees that it is ill-designed to achieve the objectives for which it was set up, even where these objectives are still relevant».<sup>1</sup> Man anser emellertid inte att licenssystemet skall avskaffas helt, utan att det på längre sikt bör finnas kvar i någon form. I väntan på resultaten från vissa inom Ministry of Transport pågående undersökningar om bl. a. järnvägs- och lastbilstrafikens kostnader avser regeringen att tills vidare lämna förslagen i Geddes Report utan åtgärder.

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Transport Policy*, H.M.S.O., 1966, s. 23.

## Järnvägstransporterna

### Huvuddragen i efterkrigstidens utveckling

Vid årsskiftet 1947/48 överfördes de brittiska järnvägsbolagen i statlig ägo. De sedan början av 1920-talet existerande fyra stora järnvägsbolagen sammanfördes till ett företag, som organisatoriskt kom att utgöra en gren av den nyskapade British Transport Commission.

Under efterkrigstidens första år låg aktiviteten inom järnvägsväsendet på en hög nivå. Det totala godstransportarbetet uppgick åren 1948—54 till i genomsnitt ca 22 miljarder ton-miles per år. Med avbrott för enstaka år minskade därefter godstrafiken successivt och åren 1962—65 låg transportarbetet på en nivå av ca 16 miljarder ton-miles (se diagram 1, s. 14).

I den statistik som British Railways publicerar görs en uppdelning av trafiken på endast tre varugrupper, nämligen (1) kol och koks, (2) material för järn- och stålframställning och produkter av järn och stål, samt (3) övriga varor. Transportarbetets utveckling mellan åren 1952/54 och 1963/65 för dessa tre grupper redovisas i tabell 5.

Transporter av kol och koks har under hela efterkrigstiden spelat en dominerande roll i järnvägarnas godstrafik. År 1963/65 svarade kol- och kokstransporterna för nära hälften av det totala godstransportarbetet. Som framgår av tabell 5 har kol- och kokstransporterna utvecklats parallellt med den totala godstrafiken, som minskat med 30 procent sedan 1952/54.

En betydligt ogynnsammare utveckling visar gruppen övriga varor, medan däremot transporterna av järn och stål och av material för järn- och stålframställning minskat med 14 procent sedan 1952/54.

**Tabell 5. Utvecklingen av transportarbetet på järnväg för olika varugrupper mellan åren 1952/54 och 1963/65**

Varugrupp	Index		Miljarder ton-miles 1963/65
	1952/54	1963/65	
Kol o. koks	100	70	7,4
Järn o. stål	100	86	3,0
Övrigt	100	61	5,2
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>15,6</b>

*Källa: G. F. Ray & C. T. Saunders, a. a.; British Railways Board, Annual Reports and Accounts, 1964, 1965, H.M.S.O.*

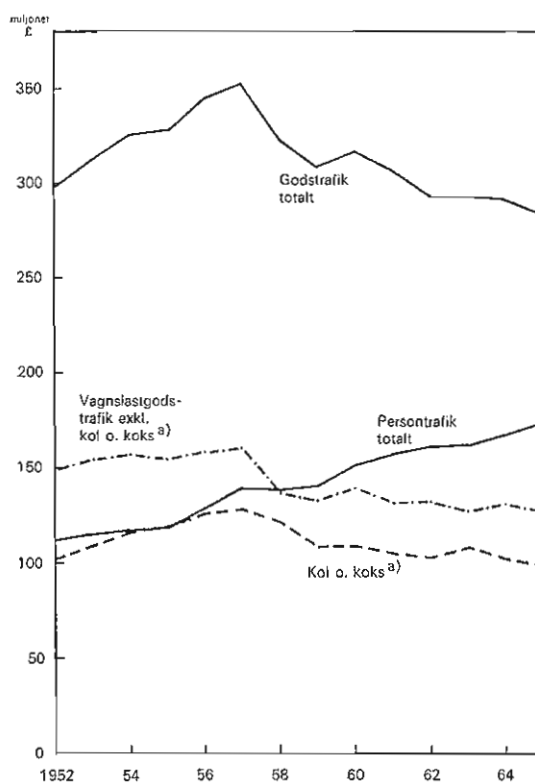
Ekonomiskt sett har godstrafiken under hela efterkrigstiden varit ryggraden i järnvägsrörelsen, ehuru dess andel av de totala intäkterna minskat något. Åren 1952/54 uppgick godstrafikens andel (inkl. paket, post m. m.) till 73 procent och åren 1963/65 till 63 procent.

Av godstrafikens huvudgrupper har kol- och kokstransporterna under hela perioden 1952—65 svarat för ca 35 procent av fraktintäkterna. Som framgår av diagram 2 bidrog kol- och kokstrafiken under åren 1952—57 med en ungefär lika stor andel till järnvägens totala intäkter som hela persontrafiken.

British Railways har under en lång följd av år haft att dras med besvärliga ekonomiska problem. Det senaste året som visade ett rörelseöverskott var 1955. Därefter har underskottet (efter avskrivningar men exkl. ränta på kapital) utvecklats på följande sätt:

1956 £ 16 miljoner	1961 £ 87 miljoner
1957 £ 27 »	1962 £ 104 »
1958 £ 48 »	1963 £ 82 »
1959 £ 42 »	1964 £ 68 »
1960 £ 68 »	1965 £ 73 »

**Diagram 2. British Railways' intäkter från olika trafikslag åren 1952-65**



a) P.g.a. ändrade redovisningsprinciper är uppgifterna för åren 1963—65 ej helt jämförbara med serien för tidigare år.

Källa: För åren 1952—62: *British Railways Yearbook*, 1965 Edition.  
 » » 1963—65: British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1964, 1965, Statistics 5-B.

Den allmänna bakgrunden till den svaga ekonomiska utvecklingen för British Railways har framgått av det tidigare. Transportmarknaden har som helhet vuxit relativt långsamt, tidvis t. o. m. något långsammare än BNP. Inom denna svagt expanderande marknad har sedan järnvägarnas andel successivt minskat. Utifrån denna allmänna situation har bl. a. D. L. Munby närmare diskuterat orsakerna till British Railways' ekonomiska problem.<sup>1</sup> Därvid analyserades främst följande fem påståenden:

1. Järnvägarna har av tradition fått bära vissa sociala förpliktelser och politikerna har härvidlag utövat tryck. Detta jämte förlegade bestämmelser för taxesättning och drift har hindrat British Railways att driva en hårt inriktad kommersiell linje, som skulle ha satt som främsta mål att få bort underskotten. »Social and legal obligations» har fått spela en alltför stor roll.
2. Järnvägarna har fått arbeta på en marknad som icke karakteriserats av konkurrens på lika villkor. Endast ett koordinerat transportsystem skulle ha gett en lönsam rörelse. (»Co-ordination and unfair competition».)
3. Taxesättningen har varit sådan att taxorna på ett inte adekvat sätt relaterats till kostnaderna. (»Charges unrelated to costs».)
4. Järnvägsnätet och trafiken har inte skurits ned tillräckligt hårt för att få en rörelse som bär sig. (»Cutting down the railways to shape».)
5. Investeringar och moderniseringar har varit av helt otillräcklig omfattning.

Efter en detaljerad diskussion av dessa fem faktorer som tänkbara förklaringar till de ständiga underskotten blir Munbys slutsatser föl-

---

<sup>1</sup> D. L. Munby, Economic Problems of British Railways, *Bulletin of the Oxford University Institute of Statistics*, Vol. 24 No. 1, February 1962. Se även K. M. Gwilliam, *Transport and Public Policy*, London 1964, s. 168—178.

jande. Alla, utom punkt (2), har spelat en viktig roll. De två viktigaste orsakerna synes dock vara de otillräckliga investeringarna samt ett alltför stort järnvägsnät.

Under kriget ägde en kraftig förslitning rum av rullande materiel och av fasta anläggningar för järnvägsdriften. De första åren efter kriget låg sedan investeringsnivån mycket lågt och enligt vissa beräkningar uppgick den totala kapitalminskningen (disinvestment) mellan åren 1937 och 1953 till ca £ 440 miljoner (1948 års priser).<sup>1</sup> Under återstoden av 1950-talet var också investeringarna av blygsam omfattning och inte ens vid ingången av 1960-talet hade, enligt överslagsberäkningar, den tidigare kapitalförslitningen helt ersatts. En modernare kapitalutrustning skulle avsevärt ha förbättrat British Railways' ekonomiska resultat.

British Railways' finansiella situation skulle emellertid, enligt Munby, inte ha förbättrats enbart genom ökade investeringar och kostnadsanpassade taxor. Den kanske viktigaste förklaringen till den olönsamma utvecklingen ligger i det alltför stora järnvägsnätet och den alltför omfattande trafiken. »To the question 'Can British Railways pay?' we would give a clear answer that it cannot if the system is to remain as it is today».<sup>2</sup> Det viktigaste problemet för järnvägarna är därför att avgöra vilka delar av systemet och vilka typer av trafik som bär sig samt att eliminera övriga delar fortast möjligt.

Det sistnämnda problemet kan sägas vara utgångspunkten för den mycket uppseendeväckande utredning som British Railways Board publicerade i mars 1963. Utredningsarbetet leddes av lord Beeching och utredningen går ibland under benämningen *Beeching Report*.<sup>3</sup> Med

---

<sup>1</sup> P. Redfern, Net investment in fixed assets in the United Kingdom, *Journal of the Royal Statistical Society, Series A*, Vol. 118, No. 2, 1955.

<sup>2</sup> D. L. Munby, a.a., s. 22.

<sup>3</sup> British Railways Board, *The Reshaping of British Railways*, H.M.S.O., 1963.



hänsyn till den publicitet och diskussion, som denna utredning gett upphov till, kan det vara motiverat att ge en översikt över dess innehåll och rekommendationer. Den bör emellertid ses i relation till tidigare utredningar inom järnvägsområdet och dessa behandlas därför helt kortfattat först.

### **Moderniseringsplaner före Beeching**

Den moderniseringsplan, som offentliggjordes i januari 1955, tog i första hand sikte på att inhämta eftersläpningen i investeringsutvecklingen.<sup>1</sup> Den innehöll ett omfattande program för tekniska förändringar, som t. ex. övergång från ångdrift till diesel- och eldrift, installering av centraliserad tågkontroll och moderna telekommunikationer. Vidare avsåg man att förnya vagnparken, att bygga om godsterminaler samt att modernisera rangerbangårdar. Hela moderniseringsprogrammet beräknades kosta £ 1 200 miljoner och skulle vara helt genomfört inom femton år. 1955 års moderniseringsplan var emellertid inte enbart tekniskt inriktad. Den syftade också till nedläggning av olönsam trafik och till en på bred front förbättrad produktivitet.

Moderniseringsplanen gav inte resultat så snabbt som man hade väntat. Konjunkturedgången 1958 försämrade kraftigt rörelseresultatet och påverkade dessutom framtidsförväntningarna i negativ riktning. Redan 1959 publicerades en översyn och revidering av 1955 års plan.<sup>2</sup> Därvid underströks att det inte förelåg några skäl att ändra de allmänna målen för moderniseringsarbetet och att de tidigare rekommenderade medlen fortfarande var lämpliga. Det ansågs emellertid önskvärt att snabbt öka takten i rationaliserings- och moderniseringsprogrammets

<sup>1</sup> British Transport Commission, *Modernisation and Re-equipment of British Railways*, 1955.

<sup>2</sup> British Transport Commission, *Re-appraisal of the Plan for the Modernisation and Re-equipment of British Railways*, H.M.S.O., 1959.

genomförande. Detta gällde speciellt nedläggning av järnvägslinjer och indragning av stationer. Mellan åren 1954 och 1958 minskade järnvägsnätet med endast 300 miles, från totalt ca 18 850 miles. Fram till och med 1963 förordades en nedskärning med ca 10 procent. Den reviderade planen syftade också till en kraftig nyanskaffning av rullande materiel. Vid utgången av 1963 hoppades man att de årliga underskotten skulle ha förbyts i ett mindre överskott.

Omkring 1960 inträdde en vändpunkt i regeringens inställning till järnvägarnas problem. Det var nu fullt klart att krafttag behövdes för att komma till rätta med de ständigt växande underskotten. I december 1960 presenterades ett förslag till omorganisation av de nationaliserade transportföretagen.<sup>1</sup> Förslaget gick i huvudsak ut på att splittra upp den stora British Transport Commission på självständiga förvaltningsenheter, varav British Railways Board skulle bli en. 1962 års Transport Act lagfäste dessa förslag. Men regeringen underströk också att det inte räckte med enbart organisatoriska förändringar för att förbättra järnvägarnas ekonomiska läge. Järnvägstrafiken måste anpassas till moderna förhållanden, vilket bl. a. skulle innebära en kraftig nedskärning av järnvägsnätet, anskaffning av modern materiel samt ökad kommersiell inriktning. Den tidigare politiken kritiserades bl. a. därför att den ofta varit »a confusion in judging between what is economically right and what is socially desirable».

I juni 1961 tillträdde lord Beeching som ordförande i British Transport Commission. Efter den ovan nämnda omorganisationen 1962 blev han ordförande i British Railways Board. Under lord Beechings ledning påbörjades redan 1961 omfattande trafikstudier, som skulle ligga till grund för planeringen av det framtida järnvägssystemet. Resultaten av lord Beechings utredningsarbete publicerades i två rapporter, dels i

---

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Reorganisation of the Nationalised Transport Undertakings*, H.M.S.O., 1960.

*Reshaping Report*, som utkom i mars 1963, dels i *Trunk Routes Report*, som offentliggjordes i februari 1965. I det följande behandlas dessa utredningars innehåll och rekommendationer var för sig.

### **Reshaping Report**

En av de grundläggande tankegångarna i *Reshaping Report* är att de olika transportmedlen skall koncentrera sig på de transporttjänster som de är bäst lämpade för. För järnvägarnas del innebär detta att de skall inrikta sig på linjer med kraftiga trafikflöden och att de skall sträva efter transporter i hela tågsätt. Därigenom kan nackdelen med de höga fasta kostnaderna reduceras och transportererna kan utföras till konkurrenskraftiga taxor. Trafik som inte lämpar sig för järnvägarnas speciella krav skall snarast avvecklas.

Mot den ovan skisserade bakgrunden behandlas först i rapporten det nuvarande järnvägssystemet och dess trafikmönster. För utredningens räkning genomfördes under år 1961 speciella trafikstudier och huvudparten av det statistiska källmaterialet avser detta år.

En av de angelägnaste uppgifterna var att klarlägga kostnads- och intäktsförhållandena för de olika trafikslagen. Av tabell 6, som är hämtad från rapporten, framgår att endast paket- och posttrafiken samt kol- och koktrafiken är lönsam i den meningen att intäkterna täcker de beräknade totala kostnaderna. Av ett totalt underskott 1961 på £ 172 miljoner svarade enbart »stopping passenger trains» och »general merchandise traffic» för £ 131 miljoner. Om man ser på relationen intäkter-direkta kostnader är läget något mindre ogynnsamt. Både kol- och mineraltransporterna bär sina direkta kostnader liksom också »fast and semi-fast passenger trains» samt paket- och posttrafiken. Här bör tilläggas att siffrorna i tabell 6 bör omges med vissa reservationer. Fördelningen av de indirekta kostnaderna är givetvis svår att göra och tillhör de »klassiska» problemen i den järnvägsekonomiska litteraturen.

En annan viktig fråga för utredningen gällde hur trafiken geografiskt sett fördelade sig på järnvägsnätet. Resultaten av undersökningarna visade att en tredjedel av järnvägsnätet svarade för endast 1 procent av totala antalet personkilometer. För godstrafiken gällde samma förhållande. Vidare svarade hälften av nätet för endast 4 procent av totala antalet personkilometer och 5 procent av totala antalet tonkilometer. Persontrafik- och fraktintäkterna från de olika stationerna visade samma sneda frekvensfördelning. Hälften av antalet stationer gav totalt sett endast 2 procent av persontrafikintäkterna, men på andra ändan av skalan fanns 34 stationer (mindre än 1 procent av totalantalet), som gav 26 procent av intäkterna. Av godsstationerna svarade den sämsta hälften för endast 3 procent av intäkterna. Beräkningar gav vid handen att intäkterna från dessa svagt utnyttjade linjer och stationer inte ens täckte de rörliga kostnaderna.

Slutsatsen av dessa studier av trafikens geografiska fördelning var att trafikvolymen i hög grad var koncentrerad till en liten del av det existerande järnvägsnätet. En utveckling av huvudlinjerna och de stora trafikflödena skulle medföra gynnsamma effekter på det ekonomiska resultatet. De trafiksvaga linjerna och stationerna borde läggas ned snarast möjligt, ansågs det.

De intressantaste delarna av Reshaping Report behandlar godstrafiken, som ju också är den ekonomiskt sett betydelsefullaste grenen av British Railways' verksamhet. Här föreslås många radikala förändringar, av vilka projektet med »liner trains» kan sägas vara den viktigaste nyheten (liner trains behandlas närmare på s. 44 ff). Man poängterar vikten av att koncentrera styckegodstrafiken till större terminaler och att få hela tågsätt från terminal till terminal utan mellanliggande rangering. Bland övriga förslag i Reshaping Report kan nämnas fortsatt övergång från ånglok till diesellok samt en kraftig nedskärning av arbetskraftsvolymen. Om alla delar av planen skulle fullföljas, sägs i rap-

**Tabell 6. Intäkter och beräknade kostnader för olika trafikslag inom British Railways år 1961 (miljoner pund)**

Trafikslag	Direkta Intäkter	Direkta kostnader	Intäkter minus direkta kostnader	Indirekta kostnader	Intäkter minus totala kostnader
<i>Persontrafik</i>					
Fast and semi-fast	91,2	72,7	18,5	40,3	— 21,8
Stopping	30,8	56,9	— 26,1	29,8	— 55,9
Suburban	39,8	40,3	— 0,5	24,5	— 25,0
Summa	161,8	169,9	— 8,1	94,6	—102,7
<i>Fraktgods i persontrafik (paket, post m. m.)</i>					
	57,3	40,2	17,1	10,3	6,8
<i>Godstrafik</i>					
Coal	108,3	83,5	24,8	22,0	2,8
Minerals	44,5	36,9	7,6	11,3	— 3,7
General merchandise:					
Wagon-load	64,8	96,6	— 31,8	22,0	— 53,8
Sundries	38,0	51,5	— 13,5	7,8	— 21,3
Summa	255,6	268,5	— 12,9	63,1	— 76,0
<b>Totalt</b>	<b>474,7</b>	<b>478,6</b>	<b>— 3,9</b>	<b>168,0</b>	<b>—171,9</b>

Källa: British Railways Board, *The Reshaping of British Railways*, H.M.S.O., 1963, Table 1, s. 8.

Anm.: För år 1965 har en motsvarande sammanställning gjorts. Den visar att det totala underskottet minskat till £ 159 miljoner. Underskottets fördelning på olika trafikslag är emellertid i princip densamma som år 1961. Se British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1965, Appendix I, s. 70.

portens avslutande stycke, torde större delen av järnvägarnas underskott vara eliminerat omkring 1970.

Många av de medel som i Reshaping Report rekommenderas för att komma till rätta med järnvägarnas besvärliga ekonomiska läge är av

traditionell typ och fanns med redan i 1955 års moderniseringsplan.<sup>1</sup> När rapporten framlades väckte den mest uppseende för sina förslag att kraftigt skära ned järnvägsnätet, framför allt på persontrafikens område, där den politiska pressen gentemot regering och parlament av tradition brukar vara stark. Huruvida planerna i Reshaping Report kommer att förhållas på samma sätt som tidigare moderniseringsplaner återstår att se. Vad som hittills hänt kommer att beröras dels i avsnittet om liner trains, dels i avslutningskapitlet.

#### **Trunk Routes Report**

I februari 1965 offentliggjorde lord Beeching sin andra rapport, den s. k. Trunk Routes Report.<sup>2</sup> Syftet med denna utredning var att utvälja vilka linjer, som man för framtiden skulle satsa på för den långväga gods- och persontrafiken. Bakgrunden var följande.

Det järnvägsnät, som idag binder samman landets befolknings- och näringslivscentra, är en kvarleva från den tid då järnvägar byggdes av ofta inom samma område konkurrerande järnvägsbolag. Det linjenät som växte fram under 1800-talet har, trots de organisatoriska förändringarna under 1920-talet och nationaliseringen under slutet av 1940-talet, i stort sett blivit bestående. Detta gör att många järnvägslinjer är dubblerade och i vissa fall har flera alternativa sträckningar. Så finns exempelvis idag tre huvudlinjer mellan London och Skottland, tre från West Midlands till Sydwailes, fem mellan Manchester och Liverpool och två från London till sydvästra England; Penninska bergen korsas av fem linjer.

---

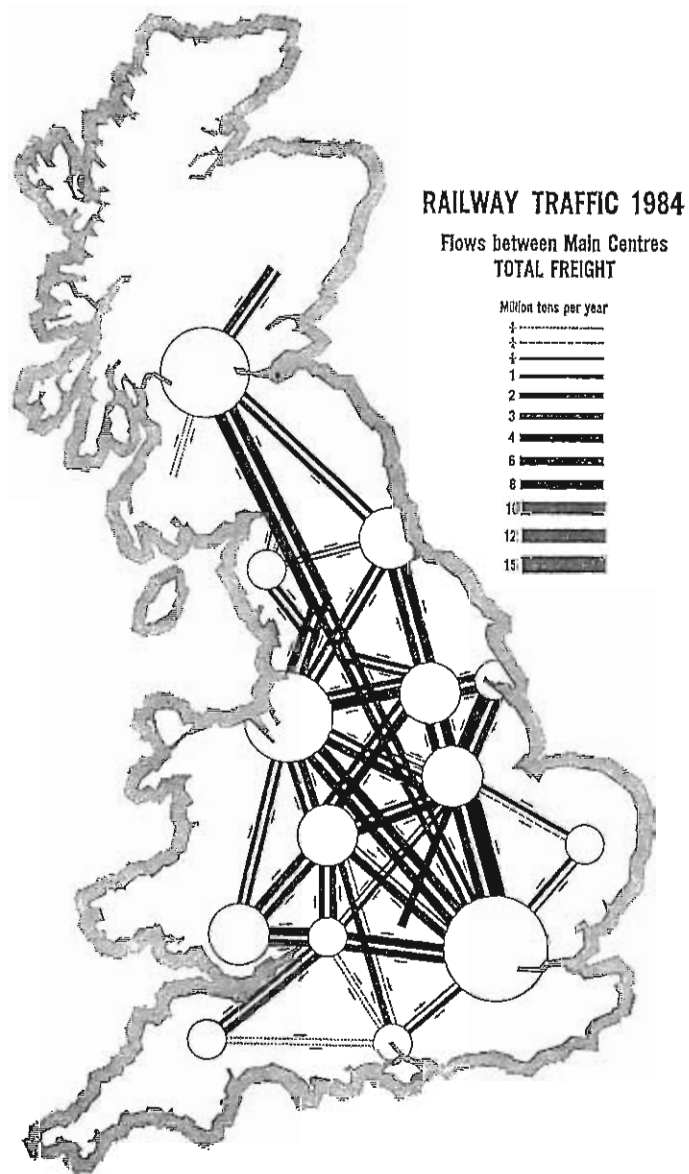
<sup>1</sup> För en utförlig diskussion och kritik av Reshaping Report, se D. L. Munby, *The Reshaping of British Railways*, *The Journal of Industrial Economics*, Vol. XI, No. 3, July 1963.

<sup>2</sup> British Railways Board, *The Development of the Major Railway Trunk Routes*, London 1965.

I utredningen visas hur kostnaden per trafikenheter på en linje sjunker med ökande trafikvolym. Om en given trafikvolym, som i och för sig skulle kunna transporteras på endast en linje, sprids ut på två eller flera alternativa linjer, medför detta kraftigt ökade kostnader. En koncentration av trafiken och investeringarna till vissa utvalda linjer framstår därför som något i hög grad rationellt. Enligt utredningens beräkningar finns en stor överkapacitet vad gäller genomgående linjer för långväga trafik; endast ca en tredjedel av »låglinjekapaciteten» utnyttjas. I rapporten inriktar man sig på läget år 1984 och den för detta år beräknade fjärrtrafikvolymen anser man skall kunna klaras av på ett linjenät omfattande ca 3 000 miles, vilket kan jämföras med dagens banlängd på ca 7 500 miles. Utredningen påpekar emellertid att dess resultat inte skall betraktas som ett program för nedläggning av banor utan närmast som en plan för vilka linjer som bör utvecklas och ha prioritet i investerings-sammanhang.

Utredningen lades upp på följande sätt. Först kartlades det nuvarande trafikmönstret för gods- och persontrafiken mellan viktigare befolknings- och näringslivscentra. Därvid delades godstrafiken upp på följande fyra huvudgrupper: (1) kol, (2) råvaror och färdigprodukter vid järn- och stålframställning, (3) olja, (4) övrig trafik. Trafikflödena mellan 40 centra redovisades och analyserades för dessa varugrupper.

Nästa steg i arbetet gällde att klarlägga vilka befolknings- och näringslivsförändringar, som kunde väntas äga rum fram till 1984, och hur dessa kunde tänkas påverka den framtida efterfrågan på järnvägs-transporter. I detta sammanhang redovisades prognoser för exempelvis bruttonationalprodukten, industriproduktionen, energikonsumtionen och bilbeståndet år 1984. Vidare diskuterades översiktligt vilka förändringar i lokaliseringsmönstret man kunde vänta i framtiden.



Källa: British Railways Board, *The Development of the Major Railway Trunk Routes*, London 1965, s. 71.



Rapportens tredje huvudavsnitt behandlar den framtida geografiska fördelningen av trafiken. För var och en av de ovannämnda fyra varu-grupperna redovisas de beräknade trafikströmmarna mellan de 40 olika centra. Vid den kartografiska presentationen grupperades emellertid dessa centra på 14 trafikområden. Kartan på s. 42 visar de beräknade totala trafikströmmarna mellan dessa områden år 1984.

Enligt utredningens beräkningar skulle den långväga godstrafiken på järnväg öka från 12 miljarder ton-miles år 1964 till 24,5 miljarder år 1984. Detta transportarbets sammansättning beräknas vara följande:

Varuslag	Miljarder ton-miles	
	1964	1984
Kol	4,5	3,5
Järn och stål (råvaror och färdigvaror)	2,5	3,0 <sup>a)</sup>
Olja	0,5	2,0
Gods på liner trains	} 4,5	12,0
Övrigt		4,0
<b>Totalt</b>	<b>12,0</b>	<b>24,5</b>

a) Exkl. trafik med liner trains.

Med undantag för vissa kol- och malmtransporter avser dessa beräkningar i huvudsak trafik på avstånd över 100 miles. Den långväga lastbilstrafiken beräknas öka med endast ca 60 procent fram till 1984 — en siffra som mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen förefaller låg; utredningen antar emellertid att lastbilstransporternas framtida expansion sker främst på korta transportavstånd.

Innan man i rapporten företar det åsyftade urvalet av linjer, mest lämpade för framtida utveckling, diskuteras i ett särskilt avsnitt de faktorer som avgör en viss banas kapacitet. Hit hör exempelvis sådana för-

hållanden som möjlig hastighet, tågvikt och tågtäthet per dygn. Genom tekniska förbättringar av bl. a. signalsystem och rullande materiel anser man att bankapaciteten skulle kunna höjas väsentligt. Exempelvis en dubbelspårslinje, som idag kan klara 70 à 100 tåg per dygn i vardera riktningen, skulle enligt utredningen relativt lätt kunna få fördubblad kapacitet genom vissa moderniseringsarbeten.

Som tidigare nämnts hade utredningen beräknat de framtida trafikströmmarna mellan olika centra. Dessa trafikströmmar av olika varuslag uttrycktes sedan i antalet erforderliga tåg (trainloads). Därigenom fick man ett mått på den bankapacitet, som skulle behövas för att klara av den framtida trafiken mellan olika centra. Denna erforderliga kapacitet sattes sedan i relation till den existerande. I de fall då överskottskapacitet vad gäller linjer förelåg, företogs en detaljerad bedömning av vilken bansträckning man skulle satsa på och utveckla i framtiden. På detta sätt kom utredningen fram till att 1984 års beräknade transportvolym i långväga trafik kunde tänkas kräva ett linjenät omfattande ca 3 000 miles »through lines» mot ca 7 500 miles idag.

### **Liner Trains**

Ett av de mest uppmärksammade och omdiskuterade förslagen i Reshaping Report gällde införandet av s. k. liner trains; de går även under beteckningen *freightliners*. Därmed avses permanent hopkopplade tågsätt, som transporterar containers över förhållandevis långa avstånd i snabb och tidtabellsbunden trafik. Vid de specialinrättade terminalerna omlastas containers från lastbil till järnvägsvagn eller vice versa. Systemet bygger på tanken att kombinera järnvägs- och lastbilstransport på sådant sätt att vardera transportmedlets komparativa fördelar bäst tas till vara.

Järnvägarnas kostnadsfördelar gör sig gällande vid transporter i hela tågsätt över långa avstånd. Dessa fördelar skulle liner trains kunna ta

till vara för trafikflöden, som visserligen är omfattande men sammansatta av sändningar, vilka i sig själva är alltför små för att kunna utnyttjas i hela tågsätt. I stället för att rangera tågsätt sammanför man containers till vissa terminaler, varifrån de permanent hopkopplade tågsätten utgår.

Det nya i liner trains-projektet ligger inte i utnyttjandet av containers; transporter av containers har förekommit i många år inom British Railways. De containers som används i liner trains-trafiken är däremot av ny konstruktion och utformning. De är av storleken  $8 \times 8$  fot i genomskärning och förekommer i längder om 10, 20 eller 27 (senare 30) fot. Lastkapaciteten blir 7,5, 15 resp. 20 ton. Tara-vikten för den största containern är endast 2 ton. Traverskranarna för lastning och lossning av containers har utformats så att en container kan lastas eller lossas på så kort tid som två minuter. De specialbyggda järnvägsvagnarna har en längd av drygt 60 fot och kan således ta två 20-tons, tre 15-tons eller sex 7,5-tons containers. Varje tågsätt består av 50 vagnar.

Även om själva materielen är av delvis ny konstruktion ligger ändå den väsentliga nyheten med projektet i detta med det permanent hopkopplade tågsättet, som i tidtabellsbunden trafik går mellan specialbyggda terminaler för enbart containertransporter. Grundtanken är att få till stånd snabba dörr-till-dörrtransporter och terminalerna utformas därför så att de erbjuder en snabb och enkel omlastningsprocedur mellan lastbil och järnväg.

Vilken trafikvolym har man nu tänkt sig att de nya tågen skulle kunna ta hand om? Enligt Reshaping Report skulle 10 à 12 miljoner ton av den nuvarande vagnslastgodstrafiken kunna föras över till liner trains. En stor del av denna trafik är för närvarande olönsam men skulle kunna transporteras mer ekonomiskt med det nya systemet. Av den nuvarande styckegods- och postpakettrafiken skulle vidare 3 à 4 miljoner ton kunna gå med liner trains.

Det kanske viktigaste motivet för startandet av denna trafik skulle emellertid vara möjligheten för järnvägarna att dra till sig vissa godsmängder, som idag går med lastbil; enligt gjorda trafik- och marknadsundersökningar uppskattades denna trafik i Reshaping Report till inte mindre än ca 16 miljoner ton. Den potentiella trafikvolymen beräknades således uppgå till totalt ca 30 miljoner ton år 1963. Därtill räknade man i Reshaping Report med en möjlig expansion under de närmaste tio åren av ca 10 miljoner ton. Vid mitten av 1970-talet skulle således godsunderlaget vara ca 40 miljoner ton.

Fullt utbyggt skulle liner trains-systemet bestå av ca 50 terminaler och ca 100 linjer. Investeringskostnaderna för nya terminaler, vagnar, containers och lastbilar beräknades i Reshaping Report till totalt £ 100 miljoner. Om systemet successivt kunde utbyggas från årsskiftet 1964/65, beräknades trafiken ge ett täckningsbidrag (intäkter minus direkta kostnader) av ca £ 18 miljoner vid mitten av 1970-talet.

Genomförandet av liner trains-projektet drabbades redan från början av svårigheter. Man planerade att under slutet av 1964 kunna få igång trafiken på de första linjerna, London—Glasgow, London—Liverpool och London—Manchester samt Liverpool—Glasgow och Manchester—Glasgow. Enligt British Railways Board skulle terminalerna vara »open terminals», dvs. alla slags lastbilar skulle kunna leverera och hämta containers vid terminalerna. National Union of Railwaymen motsatte sig emellertid denna princip och hävdade att de privata åkarbilarna måste utestängas från terminalerna; endast British Railways' egna och British Road Services' fordon samt »firmabilar» skulle få svara för uppsamling och distribution av containers.

Kring frågan om åkarbilarnas vara eller icke vara vid terminalerna fördes under hela 1965 resultatlösa förhandlingar mellan British Railways Board och fackföreningarna. Under senhösten 1965 kördes på försök liner trains mellan London och Glasgow; senare påbörjades

trafik även mellan London och Manchester. Viss kommersiell last transporterades, men tågen gick huvudsakligen med ballast för att pröva systemet och träna personalen. Denna trafik i blygsam skala har fortsatt, men fackföreningarna motsätter sig alltjämt principen »open terminals». Liner trains-projektet har således ännu inte (augusti 1966) på allvar kommit igång.

Inom British Railways har man stora förväntningar på den framtida liner trains-trafiken. Kommer projektet att få den omfattning som lord Beeching avsåg och kommer det att lösa British Railways' ekonomiska problem? Så vitt man kan se är det hela rent tekniskt sett ett välplanerat projekt. Det tycks också finnas vissa möjligheter att utnyttja de nya containers i internationell trafik, eftersom de är byggda efter internationell standard. Internationell trafik med dessa containers förutsätter emellertid att samma krantyper som British Railways använder installeras i hamnarna eller att roll-on—roll-off-metoden tillämpas.

Kärnproblemet vid en bedömning av projektets framtidsmöjligheter gäller emellertid marknadssituationen. Är beräkningarna av den potentiella trafikvolymen realistiska? Storbritannien är geografiskt sett ett litet land; de stora godsmängderna transporteras följaktligen på relativt korta avstånd. Det är just på korta transportavstånd som lastbilarna är mest konkurrenskraftiga, medan järnvägarnas kostnadsfördelar gör sig gällande på längre avstånd. I Reshaping Report redovisas följande beräkningar över hur liner trains-trafiken väntas vara fördelad på transportavstånd vid mitten av 1970-talet:

Transportavstånd (miles)	Miljoner ton
70—100	7,0
101—150	13,2
151—200	9,5
201—300	6,6
301—	2,7
<b>Totalt</b>	<b>39,0</b>

Som framgår av ovanstående tablå väntas inte mindre än hälften av totala godsmängden bli transporterad på högst 150 miles avstånd. Det förefaller tveksamt om de planerade liner trains verkligen skulle kunna konkurrera framgångsrikt med lastbilarna på dessa förhållandevis korta avstånd. Självfallet kommer en fortsatt teknisk utveckling att äga rum även inom lastbilstrafiken. Detta i förening med förbättrade vägar torde snarast ytterligare öka lastbilarnas »ekonomiska verkningsradie».

Transporter på längre avstånd — 200 miles och däröver — synes vara den bästa marknaden för liner trains. Föregångare till liner trains har för övrigt med framgång varit i verksamhet några år, exempelvis den dagliga »Condor Service» mellan London och Glasgow för enbart containertransporter och container-tåget »Speedfreight» mellan London och Manchester. Att det mest konkurrenskraftiga området för liner trains utgörs av de långväga transportererna framgår också av det ökade intresse som åkerierna visat för att utnyttja British Railways för vissa fjärrtransporter, medan de själva svarar för terminaltransporterna. Så t. ex. slöts hösten 1965 ett flerårsavtal mellan British Railways och ett stort åkeri i Skottland, Tartan Arrow Service Ltd. Fem dagar i veckan skall åkeriet chartra ett tåg för transport av containers och semi-trailers mellan dess egna terminaler i London och Glasgow.

Enligt Reshaping Report skulle, som tidigare nämnts, liner trains-trafiken uppgå till ca 40 miljoner ton vid mitten av 1970-talet. Kontroverserna med fackföreningarna rörande frågan om vilka som får handha terminaltransporterna har fördröjt igångsättandet av trafiken. Redan av det skälet finns det anledning att betvivla möjligheterna att kunna öka trafiken i sådan takt att det avsedda målet nås. Enligt upplysningar från tjänstemän inom British Railways Board hösten 1965 räknade man då med att komma upp till en trafikmängd av högst 0,5 miljoner ton 1966 och 4 miljoner ton 1968 eller senast 1970. Som framgått av det tidigare finns det emellertid ytterligare ett skäl att betvivla möjligheter-

na att inom en tioårsperiod nå avsedd trafikvolym, nämligen det alltför optimistiska antagandet om liner trains' konkurrensförmåga på kortare avstånd.

## Framtidsperspektiv

### Aktuella prognoser

I början av 1963 publicerade Ministry of Transport utredningen *The Transport Needs of Great Britain in the Next Twenty Years*. Efter sin ordförande, Sir Robert Hall, kallas den vanligtvis *Hall Report*. Denna utredning kan sägas vara det första, av officiella myndigheter, publicerade arbete, som i kvantitativa termer försökt ge en helhetsbild av landtransporternas framtida utveckling. I Hall Report, som behandlar såväl godstrafiken som persontrafiken, görs generellt en uppdelning på interurbana transporter å ena sidan och tätorternas transporter å den andra. I det följande berörs utredningsresultaten endast beträffande de interurbana godstransporterna.

Den tillämpade prognosmetoden innebar att hittillsvarande trender för sambandet mellan produktionsutveckling och transportutveckling i huvudsak fick tjäna som riktlinjer för bedömningen av läget år 1980. Förutom de allmänna antagandena om tillväxttakten i ekonomin baserades transportprognoserna på speciella studier av den framtida utvecklingen av kol- och stålindustrierna.

Kol- och kokstransporterna på järnväg antas minska med mellan en tredjedel och en fjärdedel fram till 1980. Minskad kol- och kokskonsumtion, koncentration av kolbrytningen till vissa områden samt placeringen av nya kraftstationer nära kolfälten utgör de viktigaste orsakerna till att efterfrågan på transporter väntas minska kraftigt inom denna sektor.

Transporterna av material för järn- och stålframställning, som till helt dominerande del sker på järnväg, beräknas öka med minst 25 och möjligen drygt 40 procent mellan 1960 och 1980. Transportefterfrågan



antas öka i lägre takt än stålproduktionen, eftersom man kan vänta en fortsatt integration inom stålindustrin och en ytterligare förskjutning mot kustlägen vad gäller järnverkens lokalisering.

Under 1950-talet sjönk järnvägarnas andel av de totala transportererna av järn- och stålprodukter. Denna utveckling väntas fortsätta även i framtiden, möjligen i något långsammare takt. I utredningen anges för lastbilarnas del minst en fördubbling av transportarbetet mellan 1960 och 1980 men för järnvägarna en ökning på endast mellan 7 och 23 procent.

Vad slutligen gäller övriga varor ('general goods') är spännvidden stor mellan de alternativa utvecklingslinjer som Hall Report anger. Transportarbetet väntas öka totalt med mellan 70 och 134 procent från 1960 till 1980, beroende på vilken tillväxttakt som industriproduktionen kommer att uppvisa i framtiden. Utredningen är mycket osäker om järnvägarnas framtidsutsikter på denna marknad; som alternativ anges dels oförändrat transportarbete 1980 i förhållande till 1960, dels en fördubbling av antalet ton-miles. För lastbilstransporternas del väntas ökningen uppgå till minst 77 och högst 174 procent.

Hall Report utarbetades innan resultaten från 1962 års stora lastbilsundersökning förelåg.<sup>1</sup> Av naturliga skäl blev därför den gångna utvecklingen och det aktuella läget på transportmarknaden ganska översiktligt redovisat, speciellt vad gäller landsvägstrafiken. Då de i Hall Report angivna siffrorna senare jämfördes med 1962 års data, visade det sig att utredningen till en viss grad underskattat lastbilstransporternas utveckling under senare år. Basårets siffror var generellt sett något för låga.

I oktober 1965 publicerade National Institute of Economic and Social Research (NIESR) boken *The British Economy in 1975*. Ett särskilt av-

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Survey of Road Goods Transport 1962: Final Results*, H.M.S.O., 1964.

snitt i detta arbete behandlar transportsektorns utveckling och innehåller prognoser för bl. a. godstransporternas omfattning och fördelning på transportmedel 1975.<sup>2</sup>

Tillvägagångssättet vid framtidsbedömningen hade många likheter med ansatsen i Hall Report, men i allmänhet ger NIESR's studie en mer detaljerad diskussion av utvecklingen för de olika huvudgrupperna av varuslag. Därtill kommer att ett rikligare statistiskt grundmaterial fanns tillgängligt vid utarbetandet av den senare prognosen, främst genom 1962 års lastbilsundersökning och genom Reshaping Report.

Det totala godstransportarbetet beräknas enligt NIESR öka från 49,5 miljarder ton-miles 1960/62 till 78,5 år 1975; detta innebär en ökning med totalt 59 procent eller med 3,3 procent per år. Lastbilstransporterna, som 1960/62 uppgick till 32 miljarder ton-miles, väntas öka med 3,7 procent per år, dvs. något snabbare än det totala godstransportarbetet. Under perioden 1952/54—1960/62 var emellertid ökningstakten inte mindre än 6,1 procent per år för lastbilstransporterna. NIESR's prognos innebär därför ett trendbrott för lastbilstransporternas utveckling. I ännu högre grad föreligger ett trendbrott för järnvägarnas del; från 1952/54 till 1960/62 minskade deras godstrafik med 3,0 procent per år och den antas nu öka med 2,7 procent per år fram till 1975.

På vilka grunder bygger man nu denna för järnvägarnas del mycket optimistiska prognos? Rent allmänt sett vilar prognosen på förutsättningen att förslagen i Reshaping Report genomförs. Genom bl. a. nedläggning av olönsamma bandelar, införandet av liner trains och koncentration av trafiken i övrigt till huvudlinjerna samt genom lämplig taxepolitik anser man att British Railways skulle kunna bli konkurrenskraftigt på den framtida transportmarknaden.

---

<sup>2</sup> G. F. Ray & C. T. Saunders, Problems and Policies for Inland Transport, kap. XI i *The British Economy in 1975*, utg. av W. Beckerman m. fl., London 1965.

I tabell 7 redovisas NIESR's prognos för huvudgrupper av varuslag. Som framgår av tabellen har lastbilstransporterna under senare år gjort mycket kraftiga inbrytningar på de traditionellt järnvägsinriktade kol- och ståltransportmarknaderna. Så t. ex. beräknas över hälften av »finished steel products» idag transporteras per bil. I prognosen utgår man från att lastbilarnas introduktionsperiod på dessa marknader — med snabba procentuella ökningarna — i huvudsak har passerat och att en mer stabiliserad marknadssituation inträder, där järnvägarna kan konkurrera framgångsrikt.

**Tabell 7. Godstransporternas framtida utveckling enligt 'The British Economy in 1975'**

Varuslag	Miljarder ton-miles			Årlig förändring i procent	
	1952/54	1960/62	1975	1952/54 — 1960/62	1960/62 — 1975
<i>Coal and coke</i>					
Järnväg	10,5	7,7	5,2	— 3,8	—2,8
Lastbil	0,5	1,0	1,3	9,1	1,9
Totalt	11,0	8,7	6,5	— 2,9	—2,1
<i>Iron and steel materials and products</i>					
Järnväg	3,5	3,1	4,4	— 1,5	2,5
Lastbil	0,4	1,0	1,6	12,1	3,4
Totalt	3,9	4,1	6,0	0,6	2,8
<i>General goods</i>					
Järnväg	8,4	6,7	15,8	— 2,8	6,3
Lastbil	19,0	30,0	50,2	5,9	3,7
Totalt	27,4	36,7	66,0	3,7	4,3
<b>Summa</b>					
Järnväg	22,4	17,5	25,4	— 3,0	2,7
Lastbil	19,9	32,0	53,1	6,1	3,7
Totalt	42,3	49,5	78,5	2,0	3,3

Källa: *The British Economy in 1975*, utg. av W. Beckerman m. fl., London 1965, Table 11.4, s. 335.

Den kvantitativt sett mest betydelsefulla varugruppen är 'general goods'. Som framgår av tabell 7 väntas här järnvägarna mer än fördubbla transportarbetet fram till 1975 medan lastbilarnas ökning stannar vid knappt 70 procent. Hur dessa ökningstal erhållits redovisas i nedanstående tablå.<sup>1</sup>

	Miljarder ton-miles		
	Järnväg	Lastbil	Totalt
<i>1960/62 års transportarbete</i>	6,7	30,0	36,7
<i>Förändringar fram till 1975:</i>			
1. För järnvägarna lönsam trafik som överförs från lastbil	+ 2,5	— 2,5	—
2. För järnvägarna olönsam trafik som överförs till lastbil	— 0,4	+ 0,4	—
3. Ökning av totala transportarbetet med 80 procent, fördelad på transportmedel	+ 7,0	+ 22,3	+ 29,3
<i>1975 års transportarbete</i>	15,8	50,2	66,0

Hösten 1965 offentliggjorde den brittiska regeringen *The National Plan*, som utgör en långtidsplan för den brittiska ekonomins utveckling fram till år 1970. I denna anges som mål för den ekonomiska utvecklingen en ökning av BNP med 25 procent mellan 1964 och 1970. Vad gäller godstransporternas utveckling antas totala antalet ton-miles öka i något lägre takt än BNP, främst beroende på att vissa starkt transportgenererande branscher som byggnads- och anläggningsverksamhet till huvudsaklig del har korta transportavstånd. Lastbilstransporterna väntas under senare hälften av 1960-talet få en lägre expansionstakt än tidigare, järnvägstransporterna däremot en något gynnsammare utveckling än under senare år. Detta antagande bygger främst på att produktionen

<sup>1</sup> *The British Economy in 1975*, Table 11.4, s. 340.

inom järnvägsutnyttjande industrier i framtiden beräknas öka snabbare än produktionen inom de branscher, som närmast efterfrågar lastbilstransporter.

Mellan 1964 och 1970 beräknas järnvägarnas transportarbete öka med totalt 17 procent och lastbilarnas med totalt 26 procent. Om denna ökning kommer till stånd skulle det innebära 48,5 miljarder ton-miles på lastbil och 19,9 på järnväg år 1970. Lastbilarnas andel av det totala transportarbetet skulle därigenom öka en eller ett par procentenheter i förhållande till läget år 1964.

En jämförelse mellan National Plan och NIESR's prognos ger till resultat att den årliga procentuella ökningen av det totala transportarbetet fram till 1970 resp. 1975 är praktiskt taget lika stor, dvs. ca 3,3 procent. Även ökningstalen för järnvägs- resp. lastbilstransporterna överensstämmer i stort sett. Den i National Plan angivna genomsnittliga ökningstakten fram till 1970 för lastbilarnas transportarbete är dock något högre än den av NIESR beräknade genomsnittliga årliga ökningen fram till 1975.

#### **Kommer järnvägarna att bli lönsamma?**

Såväl lord Beechings Reshaping Report 1963 som National Plan 1965 satte som mål att British Railways' underskott skulle vara helt eliminerat år 1970. Underskottet på rörelsen har under senare år varit betydande och uppgick år 1965 till £ 73 miljoner (se s. 31). Lord Beechings efterträdare som ordförande i British Railways Board, Mr Stanley Raymond, förklarade emellertid i början av 1966 att det fortfarande syntes möjligt att år 1970 få rörelsen lönsam.<sup>1</sup> Detta förutsatte dock ett genomförande av alla de åtgärder, som rekommenderats i Reshaping Report och National Plan. De viktigaste villkoren för att nå lönsamhet var följande:

<sup>1</sup> Financial Times, 5 January 1966.

1. En tidig start för liner trains-trafiken.
2. En i snabb takt genomförd nedläggning av olönsamma bandelar.
3. Ett ökat samarbete med fackföreningarna i syfte att höja produktiviteten.
4. En koncentration av godstrafiken till vissa huvudlinjer, i enlighet med Trunk Routes Report, måste påbörjas före 1970.

Kan man redan nu säga något om utvecklingstendenserna i dessa avseenden? Det är självfallet alltför tidigt att nu med bestämdhet säga något om resultaten av moderniseringsförsöken. På vissa områden är det dock möjligt att konstatera huruvida planerna följs. Ett sådant område är liner trains-trafiken. Som tidigare anförts i redogörelsen för detta projekt (se s. 46) möttes igångsättandet av trafiken redan från början av svårigheter. På grund av fackföreningarnas vägran att befatta sig med trafiken, om inte British Railways Board övergav principen med »open terminals», kunde man inte som planerat få igång trafiken hösten 1964. Den trafik, som under slutet av 1965 kom igång, har hittills varit av försökskaraktär och av synnerligen blygsam omfattning. Förseningen av liner trains-projektet kan givetvis uppfattas som ett hinder att nå det för 1970 avsedda ekonomiska målet. Till detta kommer att liner trains-trafiken i framtiden knappast torde få den omfattning som angavs i Reshaping Report. Skälen härtill har redovisats i det tidigare (se s. 47 ff).

Nedläggningen av olönsamma bandelar och indragningar av förlustbringande stationer har i stort sett följt det program, som uppställdes i Reshaping Report. Förslagen till nedläggning upprättas av British Railways Board men det är regeringen som beslutar om nedläggning skall ske eller ej. Efter labourregeringens tillträde hösten 1964 ändrades något gången i handläggningen av ett nedläggningsärende. Enligt den nya proceduren går förslagen till Ministry of Transport innan de offentliggörs. De 1965 nyinrättade Regional Economic Planning Boards and

Councils får, också före offentliggörandet, förslagen på remiss från Ministry of Transport. Den nya nedläggningsproceduren tar något längre tid än det tidigare systemet och har inte helt vunnit järnvägsledningens gillande. Den synes dock inte ha inneburit att labourregeringen i större utsträckning än den konservativa hindrat nedläggning.

I Reshaping Report föreslogs att persontrafiken skulle nedläggas helt eller delvis på 337 linjer (services to be withdrawn or modified).<sup>1</sup> Under 1964 och 1965 tillkom 36 linjer till denna grupp av nedläggningsärenden. Av dessa sammanlagt 373 nedläggningsärenden blev under åren 1963—65 217 föremål för regeringens beslut. I 190 fall beslöts nedläggning; för de övriga 27 vägrades nedläggning eller också beslöts partiell sådan. Vid årsskiftet 1965/66 kvarstod således färre än hälften av de nedläggningsärenden som i Reshaping Report föreslogs bli föremål för behandling.

Även vad gäller indragningen av stationer har aktiviteten varit hög under de senaste åren. Det totala antalet stationer minskade med 2 506 från slutet av 1962 till slutet av 1965 och uppgick vid sistnämnda tidpunkt till 4 295. I Reshaping Report föreslogs indragning av ca 2 100 stationer öppna för persontrafik. Under åren 1963—65 indrogs ca 1 100 av dessa. En ännu kraftigare reduktion har skett av antalet godsstationer. Vid slutet av 1962 fanns 5 175 stationer öppna för gods- och persontrafik eller enbart godstrafik. Detta antal hade vid årsskiftet 1965/66 nedbringats till 1 934.

Vid årsskiftet 1962/63 omfattade linjenätet ca 17 500 miles. Reshaping Report föreslog att ca 5 000 miles skulle stängas för persontrafik. Fram till årsskiftet 1965/66 minskade linjtnätet med ca 2 600 miles.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Uppgifterna om beslutade nedläggningar, antalet stationer samt linjenätets omfattning har erhållits från British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1963, 1964 o. 1965, H.M.S.O.

<sup>2</sup> Appendix 2 i Reshaping Report innehåller en förteckning över samtliga dessa linjer.

Järnvägsfackföreningarna har varit negativt inställda inte blott till liner trains-projektet utan även till de omfattande järnvägsnedläggningarna. De har fått till stånd diskussioner t. o. m. på premiärministernivå, varvid de argumenterat för en plan, som skulle syfta till vad man kallar ett integrerat transportsystem. Innan en sådan plan utarbetats borde, menar man på fackföreningshåll, nedläggningarna av järnvägar upphöra. Den hittillsvarande utvecklingen tycks emellertid visa att såväl British Railways som regeringen försökt följa lord Beechings intentioner att skapa ett järnvägsnät som är anpassat efter trafikefterfrågans faktiska omfattning. Nedläggningen av olönsamma bandelar och indragningen av stationer synes därför i stort sett ske i enlighet med de i Reshaping Report och National Plan uppdragna riktlinjerna.

I regeringens länge väntade vitbok »Transport Policy», som utkom i juli 1966, redovisades en ny syn på järnvägsnätets omfattning. Vissa s. k. »socially necessary services» skall bibehållas men inte ekonomiskt belasta British Railways utan finansieras med lokala eller statliga anslag. Vad man närmast syftar till är en uppdelning av järnvägsnätet på ett »affärsbanenät» och ett trafiksvagt nät, liknande det system vi har i vårt land. Undersökningar har igångsatts för att kartlägga vilka bandelar som bör bibehållas av sociala skäl.<sup>1</sup>

Vad gäller sysselsättningsutvecklingen har järnvägarna under hela efterkrigstiden varit »a contracting industry». År 1948 uppgick antalet anställda till 650 000, år 1955 till 550 000, år 1960 till 515 000 och vid årsskiftet 1965/66 till 365 000. Som synes har minskningstakten under senare år ökat. Minskningen i behovet av arbetskraft har berört praktiskt taget alla personalkategorier, under senare år dock främst driftsidan. I National Plan anges en fortsatt minskning av arbetskraftsvolymen som nödvändig och målet är att 1970 komma ned till 300 000 anställda.

<sup>1</sup> Ministry of Transport, *Transport Policy*, H.M.S.O., 1966, s. 4—7.



Minskningen i arbetskraftsvolymen har lett till vissa produktivitetshöjningar. För perioden 1948—60 har D. L. Munby gjort en ingående studie av produktivitetens utvecklingen inom British Railways.<sup>2</sup> Vad gäller arbetskraftens produktivitet redovisas Munbys resultat i tabell 8. Som framgår av tabellen har produktivitetens utvecklingen varit relativt blygsam. De internationella jämförelser, som Munby också gör, visar att inte i något annat västeuropeiskt land har förbättringen i arbetskraftens produktivitet varit lägre än i Storbritannien. En av anledningarna härtill synes vara den dåliga kapitalutrustningen och Munby anför bl. a. följande: »Labour productivity measured as we have measured it could surely have been much increased over the course of ten or so years, if more capital had been available.»<sup>3</sup>

Även under de senaste åren har produktiviteten ökat långsamt, enligt National Plan med endast 0,8 procent per år i genomsnitt från 1960 till 1964. Som mått på produktiviteten används därvid bruttointäkterna per

**Tabell 8. Produktivitetens utvecklingen inom British Railways åren 1948-60**

	Output per total staff		Output per operating and maintenance staff (exc. some workshop)	
	1948	1960	1948	1960
1. <i>Traffic units</i> (passenger/ton miles)	100	119	100	122
2. <i>Receipts</i> (at 1948 values)	100	116	100	119
3. <i>Loaded train miles</i>	100	131	100	135

Källa: D. L. Munby, a.a., s. 126.

<sup>2</sup> D. L. Munby, The Productivity of British Railways, *Bulletin of the Oxford University Institute of Statistics*, Vol. 24, No. 1, February 1962.

<sup>3</sup> D. L. Munby, a.a., s. 145.

anställd. Om man som produktionsmått i stället utnyttjar antalet trafikenheter (total passenger/ton miles) har arbetskraftens produktivitet ökat betydligt snabbare, under perioden 1961—64 med inte mindre än totalt 26 procent.<sup>1</sup>

Trots de kraftiga personalminskningarna har den totala lönesumman varit nära nog konstant de senaste fem åren. Lönehöjningarna har således varit förhållandevis stora. Konkurrensen om arbetskraften har varit hög, framför allt i Londonområdet och i Midlands och i dessa delar av landet har British Railways haft vissa svårigheter att rekrytera arbetskraft. Det överskott på arbetskraft, som man får genom trafiknedläggningar, är framför allt lokaliserat till områden, som redan har vissa sysselsättningsproblem. Det förefaller troligt att British Railways även de närmaste åren tvingas gå med på kraftiga löneökningar. Om inte det ekonomiska resultatet skall försämrats ytterligare krävs därför fortsatta personalminskningar och ökade intäkter.

I den konkurrenssituation som råder på transportmarknaden torde det knappast vara möjligt att i någon större utsträckning höja taxorna. Därtill kommer att den politiska pressen mot taxehöjningar på järnvägarna är betydande. Ökade intäkter måste således framför allt erhållas genom en växande trafikvolym.

De i föregående avsnitt redovisade prognoserna är genomgående optimistiska vad gäller järnvägarnas möjligheter att dra till sig gods i framtiden. Under de senaste åren har också transporter av vissa varuslag ökat avsevärt. Detta gäller framför allt olja, cement, bilar och bildelar. Under åren 1963—65 slöts långtidskontrakt med flertalet oljebolag för transporter av betydande kvantiteter petroleumprodukter under tio år framåt. Även beträffande cementtransporter har järnvägarna fått en ökad andel av transportmarknaden. För transporter av bilar och bildelar har utvecklingen av speciella »company trains» varit fram-

<sup>1</sup> British Railways Board, *Annual Report and Accounts* 1964, s. 1.

gångsrik; detta gäller även transporter av vissa produkter från stålverken. Vid slutet av 1965 var över 1 000 »company trains» per vecka i verksamhet för transporter av främst olja, bilar och bildelar, cement och kemikalier.<sup>1</sup>

Trots betydande framgångar för järnvägarna under den sista tiden på vissa speciella transportmarknader förefaller de redovisade prognoserna väl optimistiska, speciellt vad gäller liner trains-trafiken. I British Railways egna utredningar poängteras ofta att de tekniska förbättringarna och moderniseringarna kommer att göra järnvägarna mer konkurrenskraftiga i framtiden. Man tycks emellertid bortse ifrån att teknik och service kommer att förbättras även inom lastbilstrafiken. Det finns i och för sig ingen anledning att tro att utvecklingen på det området kommer att stå stilla, speciellt om man möter ökad konkurrens från järnvägarna.

Under slutet av 1950-talet förlorade British Railways uppenbarligen en hel del good-will på grund av dålig service, hög skadefrekvens, långa transporttider etc. Att vinna tillbaka kunder, som en gång gått över till ett annat transportsystem och kanske investerat i egna fordon och terminalanordningar, kan ofta vara svårt. Vid en framtidsbedömning kan man inte helt bortse från faktorer av detta slag.

British Railways har ofta kritiserats för bristfällig administration och otillräcklig kommersiell inriktning. Förmodligen är kritiken på denna punkt överdriven. I varje fall tycks lord Beechings period som ordförande i British Railways Board ha förändrat mycket på dessa punkter. Lord Beeching återvände i juni 1965 till I.C.I. Hans tid som ledare för British Railways är av många omvittnad som en period av allmän upp-ryckning, friskt nytänkande, ökad kommersiell inriktning och ökat kostnadsmedvetande. Att Beeching-epokens alla förslag och åtgärder skulle bära frukt redan till 1970 framstår emellertid idag som föga troligt.

<sup>1</sup> British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1965, s. 16.

## Litteratur

- BECKERMAN, W., m. fl., *The British Economy in 1975*, London 1965.
- British Railways Board, *Annual Report and Accounts*, 1963, 1964, 1965, H.M.S.O.
- *British Railways Yearbook*, 1965 Ed., London 1965.
- *The Development of the Major Railway Trunk Routes*, London 1965.
- *The Reshaping of British Railways*, H.M.S.O. 1963.
- *A Study of the Relative True Costs of Rail and Road Freight Transport over Trunk Routes*, London 1964.
- British Road Federation, *Basic Road Statistics 1966*, London 1966.
- British Transport Commission, *Modernisation and Re-equipment of British Railways*, London 1955.
- *Proposals for the Railways*, H.M.S.O. 1956.
- *Re-appraisal of the Plan for the Modernisation and Re-equipment of British Railways*, H.M.S.O. 1959.
- DARKER, J., Long Distance Road Haulage, *Fabian Research Series*, No. 249, London 1965.
- DUNBAR, A. R., The Control of Public Transport, *Institute of Transport Journal*, Vol. 31, No. 7, Nov. 1965.
- FOSTER, C. D., *The Transport Problem*, London 1963.
- GWILLIAM, K. M., *Transport and Public Policy*, London 1964.
- HARRISON, A. J., Economies of Scale and the Structure of the Road Haulage Industry, *Oxford Economic Papers*, Vol. 15, No. 3, Nov. 1963.
- HÖÖK, E., *Nationaliseringen i England*, Industriens Utredningsinstitut, Stockholm 1955. Stencil.
- The Implications of the Geddes Committee's Report on the Future of the British Road Haulage Industry, *Motor Business*, No. 43, July 1965.

- MILNE, A. M. & LAIGHT, J. C., *The Economics of Inland Transport*, London 1963.
- Ministry of Transport, *Carriers' Licensing: Report of the Committee*, H.M.S.O. 1965.
- *Highway Statistics 1964*, H.M.S.O. 1965.
- *Public Haulage Operators. Analysis by Size of Fleet 1963*.
- *Reorganisation of the Nationalised Transport Undertakings*, H.M.S.O. 1960.
- Statistical Paper No. 2, *Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Part I*, H.M.S.O. 1964.
- Statistical Paper No. 4, *Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Commodity Analysis*, H.M.S.O. 1964.
- Statistical Paper No. 6, *Survey of Road Goods Transport 1962, Final Results, Geographical Analysis*, H.M.S.O. 1966.
- *The Transport of Goods by Road. Report of a Sample Survey made in April 1958*, H.M.S.O. 1959.
- *The Transport Needs of Great Britain in the Next Twenty Years*, H.M.S.O. 1963.
- *Transport Policy*, H.M.S.O. 1966.
- MORGAN, E. V., *Economic and Financial Aspects of Road Improvement (A Report commissioned by the Roads Campaign Council)*, 1965.
- MUNBY, D. L., Economic Problems of British Railways, *Bulletin of the Oxford University, Institute of Statistics*, Vol. 24, No. 1, Febr. 1962.
- The Economics of Road Haulage Licensing, *Oxford Economic Papers*, Vol. 17, No. 1, March 1965.
- The Productivity of British Railways, *Bulletin of the Oxford University, Institute of Statistics*, Vol. 24, No. 1, Febr. 1962.
- The Reshaping of British Railways, *The Journal of Industrial Economics*, Vol. XI, No. 3, July 1963.
- National Board for Prices and Incomes. Report No. 1 (Interim) *Road Haulage Rates*, H.M.S.O. 1965.
- Report No. 14, *Road Haulage Charges (Final Report)*, H.M.S.O. 1966.

- The National Plan*, H.M.S.O. 1965.
- PEARSON, A. J., *The Railways and the Nation*, London 1964.
- RAY, G. F., ass. by CRUM, R. E., Transport: Notes and Comments, *National Institute Economic Review*, No. 23, 1963.
- REDFERN, P., Net Investment in Fixed Assets in the United Kingdom, *Journal of the Royal Statistical Society*, Series A, Vol. 118, No. 2, 1955.
- Road Haulage Association, *The Policy of the Road Haulage Association*, London 1964.
- The Road Transport Industry in Great Britain, *Motor Business*, No. 38, April 1964.
- SARGENT, J. R., *British Transport Policy*, Oxford 1958.
- SCHENKER, E., Nationalization and Denationalization of Motor Carriers in Great Britain, *Land Economics*, Vol. XXXIX, No. 3, August 1963.
- SHARP, C., *The Problem of Transport*, London 1965.
- SIMMONS, J., *The Railways of Britain. An Historical Introduction*, London 1962.
- Traders Road Transport Association, *Survey of »C» licensed Vehicles*, London 1959.
- Trades Union Congress, *Transport Policy*, London 1965.
- Transport Act 1962*, H.M.S.O.
- Transport Development Group Ltd, *Annual Report and Accounts 1965*.
- Transport Holding Company, *Annual Report and Accounts 1963, 1964, 1965*.
- *Road Revenues and Costs* (Memorandum to the Committee on Carriers' Licensing), London 1964.
- T.R.T.A. Yearbook 1965*, utg. av Traders Road Transport Association, 1965.
- TURNER, K. C., Transport Policy in the Post-Geddes Era, *Institute of Transport Journal*, Vol. 31, No. 8, Jan. 1966.
- WALKER, G. & SAVAGE, C. I., *Inland Carriage by Road and Rail*, i *The Structure of British Industry, A Symposium* ed. by D. Burn, Vol. 1, utg. av National Institute of Economic and Social Research, Cambridge 1958.