

## Fjärrtrafikens regionala fördelning

av Lars Kritz

Statens biltrafiknämnd redovisar i sin statistik som fjärrtrafik sådana transporter, där transportavståndet uppgår till minst 100 km. Dessutom anges att transporten därvid skall ha passerat större huvudort i resans riktning.

Utvecklingen av den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil totalt sett i landet under perioden 1950—60 framgår av fig. 1. Samtliga värden har omräknats till indexserier med 1950 som basår = 100. Antalet fordon som regelbundet går i fjärrtrafik har under den angivna tiden ökat med 83 %. Transportarbetet, mätt i tonkm, har en betydligt kraftigare ökning. Mellan åren 1950 och 1960 mer än fyrdubblades tonkm-talet. Detta hänger främst samman med att bilarna i genomsnitt blivit större och alltså kan ta tyngre laster och dessutom har transporterna kommit att ske på allt längre och längre avstånd. Medeltransportlängden var år 1960 26 % högre än tio år tidigare, och bilarnas medelbärighet, bortsett från den ökade släpvagnsanvändningen, ökade under samma tid med 30 %.

I tab. 1 återfinns vi de absoluta tal som

ligger bakom indexkurvorna i fig. 1. Av tabellen framgår bl. a. att i regelbunden fjärrtrafik utnyttjades år 1960 närmare 1.400 fordon. Över 4 miljoner ton gods transporterades samma år med en medeltransportlängd av 264 km. Transportarbetet uppgick till ca 1,1 miljard tonkm. Den låga tomkörningsprocenten bör observeras, endast ca 11 % år 1960.

Den ökning vi av fig. 1 och tab. 1 kan konstatera för den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil verkar onekligen imponerande. Men hur stor andel utgör denna speciella form av trafik av den totala åkartrafiken i landet? Tab. 2 redovisar uppgifter, som ger svar på den frågan.

Antalsmässigt sett utgör fjärrtrafikbilarna en mycket liten andel av totala antalet åkarbilar i landet. År 1960 var andelen endast ca 6 %. Räkna man däremot andelen av åkarbilarna med över 6 tons maxmilast, blir procentsatsen avsevärt högre eller ca 30 %. Av den totalt befördrade godsmängden svarade fjärrtrafikbilarna för endast ca 4 % år 1960. Däremot hade de nära 1/3 av transport-

Tab. 1. Den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil åren 1950—1960.

År	Antal bilar	Godsmängd milj. ton	Transportarbete milj. tonkm	Medeltransportlängd km	Körda km totalt milj.	Tomkörning i %
1950	747	1,26	265	210	39,6	9,1
1951	861	1,46	325	224	45,6	8,0
1952	908	1,60	365	229	49,2	8,7
1953	971	1,84	431	235	54,0	9,1
1954	1 033	2,12	507	239	60,0	9,0
1955	1 100	2,42	596	246	64,8	9,3
1956	1 139	2,75	695	253	69,6	10,2
1957	1 169	2,99	765	256	74,4	10,4
1958	1 227	3,18	846	266	80,4	10,7
1959	1 277	3,66	963	263	76,8	9,9
1960	1 358	4,09	1 080	264	94,8	11,4

Ur föredrag vid Svenska vägföreningens årsmöte i Västervik.

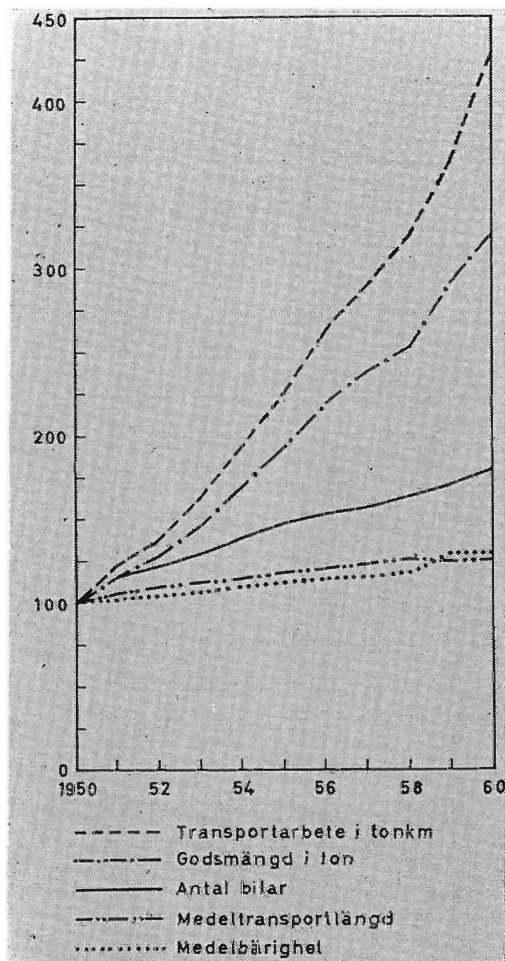


Fig. 1. Den yrkesmässiga fjärtrafiken med lastbil åren 1950—1960.

arbetet i tonkm, vilket främst sammanhänger med den i jämförelse med övriga bilar, avsevärt högre medeltransportlängden.

Den helt dominerande delen av den yrkesmässiga fjärtrafiken med lastbil sker via de s. k. transportförmedlingsföretagen, av vilka Bilspedition och ASG är de största.

Fig. 2 visar den yrkesmässiga fjärtrafikens omfattning på olika orter i landet. Trafiken är här mätt i lastad och lossad godsmängd i ton. Varje cirkelyta är proportionell mot tontalet, och kartan avser trafiken under månaderna mars—april 1960. Som källmaterial har statistik från landets fyra stör-

sta transportförmedlingsföretag använts. Orter med godsmängder under 4.000 ton under mars—april finns ej redovisade på kartan. Då mars—april nämnda år kvantitetsmässigt sett utgjorde genomsnittsmånader för året innebär detta att fig. 2 upptar samtliga orter, som under 1960 hade en total godsmängd i yrkesmässig fjärtrafik med lastbil av i runt tal lägst 25.000 ton.

Som framgår av kartan har de större orterna i mellan- och syd-Sverige den mest omfattande långtradartrafiken. Stockholm, Göteborg och Malmö kommer i främsta rummet, följda av Norrköping, Gävle och Örebro. Vad man dock särskilt bör lägga märke till på kartan är den omfattande fjärtrafik med lastbil, som går till och från orter i sydöstra Sverige, exempelvis Kalmar, Nybro, Västervik, Växjö, Karlskrona och Karlshamn. De i vissa delar av sydöstra Sverige mindre tillfredsställande järnvägsförbindelserna torde väl vara en av orsakerna härtill. En annan orsak torde väl vara strukturen hos industrien i denna landsända, ofta mindre företag, men med en riksomfattande marknad, till vilken leveranserna sker i mindre sändningar av högvärdiga varuslag. Av städerna i Norrland är det endast Sundsvall, som kommer upp i mer betydande godsmängder. Norrlands ringa andel av den yrkesmässiga fjärtrafiken med lastbil framträder klart av kartan.

På fig. 2 har den totala godsmängden delats upp på trafik till resp. från de olika orterna, och kartan ger således ett visst begrepp om »överskotts- resp. underskottsor- ter». Både i Stockholm och Göteborg dominerar »in-transporterna», dvs. det går mer gods i denna trafik till än från Stockholm resp. Göteborg. Förhållandena är likartade Tab. 2. Fjärtrafikens procentuella del av all beställningstrafik med lastbil åren 1950 och 1960.

	1950	1960
Antal bilar . . . . .	4,4	5,9
Befordrad godsmängd .	2,7	3,9
Transportarbete . . . . .	25,0	32,2
Körsträcka totalt . . . . .	11,0	14,0
Inkörd frakt . . . . .	8,4	13,0

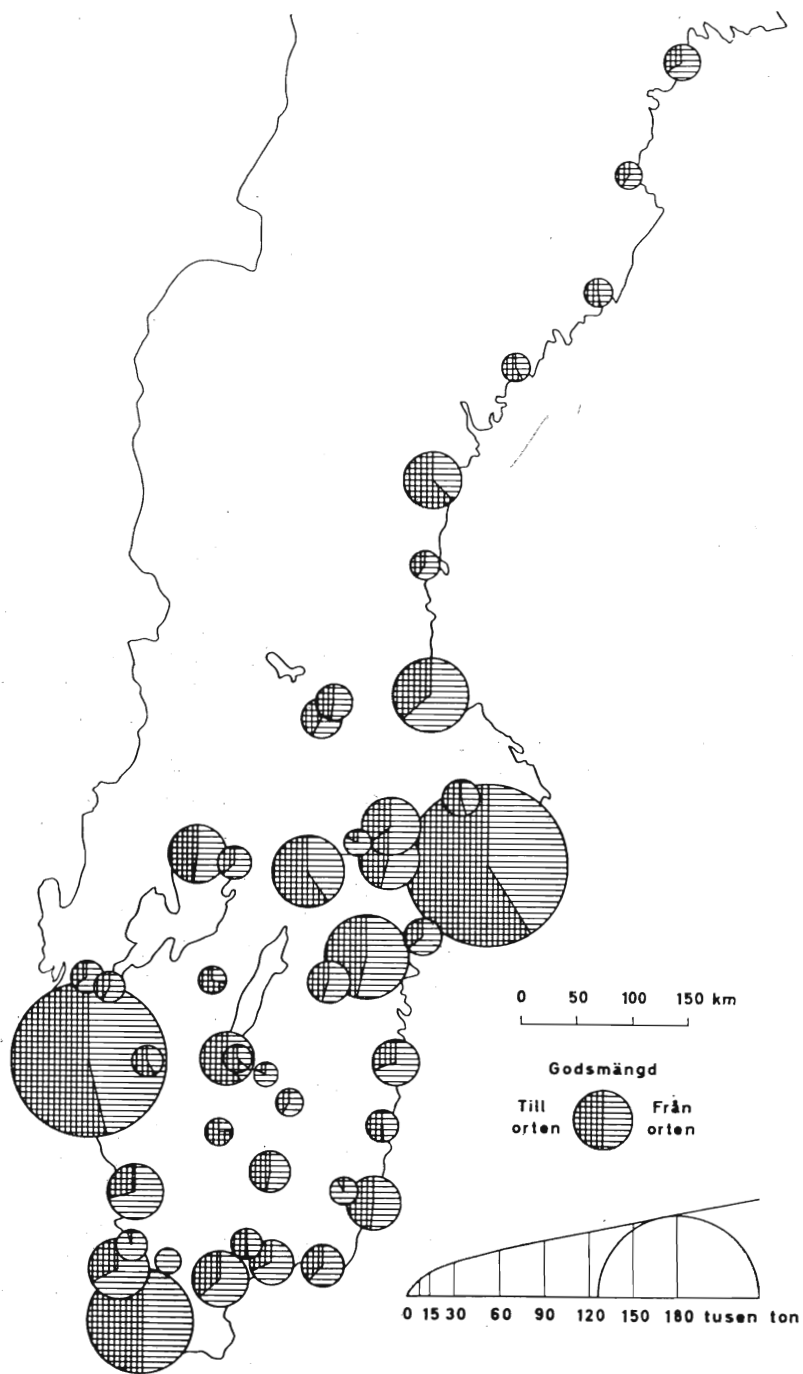


Fig. 2. Godsmängd i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil, mars—april 1960. Orter med en godsmängd under 4.000 ton är ej redovisade.

beträffande exempelvis Örebro och Sundsvall. Vad gäller orterna i södra och sydöstra Sverige är kvantiteten avsänt gods större än kvantiteten mottaget gods. Särskilt gäller detta för Västervik, Nybro, Karlskrona och Hälsingborg.

Man frågar sig kanske om inte denna ojämna fraktbalans för vissa orter för med sig vad vi kan kalla typiska tomkörningsriktningar. Periodvis uppstår naturligtvis sådana problem för de företag, som är engagerade i denna trafik. Kartan säger emellertid inget om hur transportererna i praktiken organiseras. Om det nu i fallet Stockholm kan vara besvärligt med returlass just från själva staden, brukar det ofta gå så till, att bilen går tom till exempelvis Södertälje eller Upplands-Väsby eller någon annan ort i närheten av Stockholm, och där lastar man sedan returlasset. S. k. trampfart är ju däremot inte tillåten för fjärrtrafikåkarna.

Temat för dessa väg dagar är ju »glesbygdernas vägkommunikationer». Även om fjärrtrafiken har en viss koncentration till storstäderna, får vi inte glömma bort att den tunga lastbilstrafiken på långa avstånd är av relativt stor omfattning även i de områden som traditionellt brukar benämnas glesbygder, med undantag av Norrland.

Om man sammanbinder alla orter, som har trafik med varandra, får man flödeskartogram, som visar godsmängden på olika vägsträckor i landet. Vi har inom IUI också gjort karteringar av det slaget och bland resultaten kan nämnas följande.

Fjärrtrafiken är koncentrerad till riksvägarna. Detta sammanhänger delvis med att man ofta föredrar riksvägarnas i allmänhet goda standard framför en visserligen kortare men sämre annan väg. Undantag förekommer dock och som exempel kan nämnas vägarna i den del av landet, där vi nu befinner oss. Riksväg 4 utnyttjas inte för alla transporter mellan Mälardalen och sydöstra Sverige, utan man kör exempelvis ofta över Jönköping—Växjö. Att vägstandarden i viss mån påverkar vägvalet gäller också riksväg 5, vilken borde få en större trafikvolym, om transportererna tog den kortaste vägen.

De största godsmängderna går fram på

riksväg 1, sträckan Stockholm—Jönköping. Delen Arboga—Örebro på riksväg 6 har också stor fjärrtrafik, beroende på det sammankopplade flödet vid Arboga med riksväg 11. Norr om Sundsvall minskar godsmängderna snabbt på riksväg 13.

Vissa länsvägar har relativt sett en hög trafik, bl. a. länsväg 62 (delen Kristianstad—Hässleholm), länsväg 90 (Halmstad—Kånna). De relativt betydande kvantiteter gods, som går fram på länsväg 82 (delen Stigamodal—Växjö), härrör främst från trafiken mellan södra Småland—Blekinge och Mälardalen. Trafiken mellan landet söder och norr om Mälaren går i liten utsträckning via Stockholm, utan i stället ofta via Enköping—Uppsala.

Som utgångspunkt vid diskussionen om var i landet väginvesteringar bör ske, räcker det inte enbart med data rörande medeldygnstrafiken mätt i antalet fordon som passerar olika punkter. Det är också nödvändigt att analysera trafikflödet på vägarna och ta reda på dess sammansättning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedriver ju nu också undersökningar, som har denna syftning. Ett exempel är den skogstransportkarta, som publicerats samt de enkäter som företagets beträffande industriens vägtransporter. Det är vår förhoppning inom institutet att även material av den typ som presenterats under dessa väg dagar kan vara till nytta i den praktiska vägplaneringen.

Att utifrån en redogörelse för fjärrtrafikens regionala fördelning i landet direkt gå in på de eventuella slutsatser denna kan ge med avseende på vägplaneringen är väl emellertid kanske att hoppa över ett viktigt steg, nämligen trafikpolitiken. Fjärrtrafiken med lastbil har sedan länge varit föremål för ett speciellt trafikpolitiskt intresse. Och det är väl just kring fjärrtrafiken, som diskussionen rör sig vad gäller den eventuella konkurrensen järnväg-bil. Jag skall dock inte här redogöra för de ståndpunkter och argument, som förekommer i denna diskussion, utan bara försöka ange några utgångspunkter från vilka man kan analysera problemet.

Man bör bl. a. studera mellan vilka orter trafiken går fram, dvs. dess regionala fördel-

ning. Vidare måste man analysera godsets fördelning på olika varuslag och kollityper. Tyvärr är statistiken på detta område synnerligen bristfällig, för att inte säga obefintlig, varför en närmare undersökning på den punkten skulle vara synnerligen välkommen. Vad man väl vet är att det gods som förekommer är synnerligen heterogent, och ett stort godsmagasin torde här väl hävda sig i jämförelse med en kombination av en bättre lanthandel och en järnaffär. Inte minst viktigt är att se på priset eller kostnaderna, och därmed kommer man också in på transportkonsumentens värdering av sådant som transporternas snabbhet, regularitet, omlastning eller ej osv.

Det förefaller som om »dörr-till-dörr»-transporterna med lastbil för transportkonsumenten ofta är ett avgörande skäl för att välja bilar som transportmedel. Resultaten från trafikutredningens senaste promemoria synes peka i den riktningen. Man kan emellertid fråga sig, om fjärrtrafiken med lastbil även i framtiden kan gå »från-dörr-till-dörr» i lika stor utsträckning som nu. Bilarna har blivit allt större och tyngre och tillåts inte att trafikera de centrala delarna av storstäderna dygnet om. Under senare år kan man konstatera tendensen, att fjärrgodset med lastbil också blir föremål för omlastning, och de stora nya godsterminalerna byggs i för-

orterna. Kan man kanske våga sig på den prognosen att i slutet av 60-talet kommer i storstäderna huvudparten av fjärrgodset per bil också att distribueras från godsterminalerna med lokalbilar, kanske även när det gäller hela billaster till en och samma kund?

Den yrkesmässiga trafiken med lastbil har inte ensam hand om alla långväga transporter på landsväg. Vi har också att ta hänsyn till den icke yrkesmässiga trafiken, firmabils-trafiken, om totalbilden skall ges. Som bekant saknas statistik över omfattningen av firmabilarnas transporter. När den inom IUI pågående transportundersökningen blir klar, hoppas vi emellertid att också kunna presentera data över denna trafik, som totalt sett torde vara större än åkartrafiken. De preliminära siffror, som nu föreligger, tyder dock på att fjärrtrafiken här vad gäller transporterad godsmängd är i relativa tal av ungefär samma storleksordning som i den yrkesmässiga lastbilstrafiken, dvs. ca 4 %. Detta innebär att under år 1960 transporterades här i landet totalt 10 à 11 miljoner ton gods i fjärrtrafik på landsväg. Motsvarande siffror för järnvägens del är av storleksordningen 18 miljoner ton, vilket är över 70 % av järnvägens totalt befordrade godsmängd. Som bekant har ju järnvägen en helt annan fördelning mellan fjärrtrafik och lokaltrafik än vad som gäller för lastbilstrafiken.