

man kan absolut inte få veta när den skall byggas ut exempelvis ner till Västerås.

Vårt klander riktar sig mot att man inte planerar investeringarna för framtiden. Vi har gjort en framställning till statsrådet, att vi skall få veta hur det skall bli åtminstone tre år framåt, alltså att anslagen skall bindas tre år framåt för att ge stadga åt planeringen, men inte ens det kan man av statsfinansiella skäl göra. Det är ett underbart fint ord, »statsfinansiella skäl», som man ofta kan krypa bakom. Jag sade inte att det var de obotfärdigas förhinder, men jag skulle kunna säga det. Nu hoppas vi att de röster från industrien som så starkt har påpekat detta skall kunna vinna gehör.

Som sammanfattning vill jag säga, att vårt önskemål och vårt krav är att inriktningen av vägpolitiken ges större fasthet, så att det skapas förutsättningar för indu-

strien att i sin tur planera transporter, tillverkning, distribution och t. o. m. lokalisering inför de stundande förändringar som sammanhänger med skapandet av Europa-marknaden.

Jag vill sluta med vad jag började med: att industrien är en viktig faktor i vårt samhällsliv. För att vi skall kunna bevara vår standard och skapa förutsättningar för vidare framsteg måste vi begära att industriens vitala intressen tillgodoses. Vi industrifolk har stort intresse av att statsmakterna ägnar uppmärksamhet åt vägarna såsom transportleder för industriprodukter. Vägarna är eftersatta, det kommer man inte ifrån, och att vägarna förbättras är ett intresse inte bara för industrien och inte bara för ett visst befolkningskikt, utan det är ett vitalt intresse för hela vårt folk.

Svenska Vägföreningens
tidskrift
Stockholm

Nr 2 = 62

Lastbilarna — vad och vart de kör

av Lars Kritz

En lastbil är för de flesta människor en ganska trivial och alldaglig sak. Vi ser dem som skåpvagnar trängas i hörnet av Sveavägen—Kungsgatan. Vi möter dem som stora kolosser ute på riksvägarna och vi träffar på dem som mjölkbilar eller timmerbilar på de småvägar, som bildar vägnätets finaste maskor. Finns det egentligen någon möjlighet att systematisera denna heterogena samling och att få en överblick över vilka funktioner de fyller som transportmedel? Mångfalden verkar överväldigande och svåröverskådlig och ämnet kanske alltför vardagligt för att te sig intresseväckande. Och ändå har det inom det här området av transportsektorn bara under det senaste decenniet hänt så mycket. Den rubrik, som en av landets

morgontidningar i höstas hade på en artikel i serien »Bilen och framtiden» — nämligen »Den revolutionerande lastbilen» — är från många synpunkter sett fullt motiverad.

Den forskning på bilismens och transporternas område, som vi under årens lopp inom IUI bedrivit, har skett utifrån två helt olika utgångspunkter. Vi har å ena sidan sett på bilen som en konsumtionsvara bland alla andra varor och å andra sidan bilen som en produktionsfaktor. Den förstnämnda forskningsgrenen representeras av docent Wallanders arbeten rörande privatbilismen, vilka sökt klarlägga bilägandets bestämningsfaktorer, dvs. vilka människor som köper bil och varför samt hur de utnyttjar den. Den undersökningen har väl bl. a. tagit död på

vissa föreställningar om bilägarna som speciellt lättsinniga personer och om den hypotetiska konflikten barn eller bil. Den andra huvudtypen av forskning utgör arbetet »Svenskt transportväsende», som utkom för tio år sedan, och som var den första större kartläggningen av bl. a. lastbilstrafikens sammansättning och ett försök att få en samlad bild av hela transportapparaten i samhället och de olika transportmedlens insatser.

Sedan något år har vi på nytt tagit upp den tråden till behandling och det är med vissa data från den nu pågående undersökningen om godstrafiken i landet, som jag här skall uppehålla mig vid lastbilarna — vad och vart de kör.

Under 50-talet har det varje år sålts i genomsnitt 12.000 nya lastbilar här i landet. År 1950 uppgick lastbilsbeståndet till ungefär 85.000 fordon. Med de höga försäljningssiffror jag nyss nämnde, borde vi under de senaste tio åren ha fått en enorm ökning av lastbilsbeståndet. Men i själva verket har ökningen varit relativt måttlig, något mer än 4 % per år, och detta sammanhänger med att skrotningen vuxit mycket starkt. Förra året skrotades sannolikt 3 à 4 gånger så många lastbilar som för tio år sedan. Bilbeståndet har således undergått en markant förnygring och modernisering.

Mot denna relativt måttliga ökning i fordonsantalet kan man sätta den avsevärt snabbare ökningen av transportvolymen, mätt i tonkm, vilken per år ökade 9 à 10 % mellan 1950 och 1960.

Vilka är nu orsakerna till dessa markanta skillnader i tillväxttakt? I försäljningssiffrorna ligger betydande strukturella förändringar. Den viktigaste punkten härvidlag är att genomsnittsbilen för varje år som gått fått allt större och större lastkapacitet. Till sammans med ökad släpvagnsanvändning har detta inneburit att genomsnittsbilen också kunnat transportera allt mer och mer gods, och detta är en av orsakerna till de skillnader i tillväxttakt som jag nämnde.

Övergången till större fordonsenheter har vidare inneburit kostnadsbesparingar, varigenom landsvägstransporter blivit ekono-

miskt fördelaktiga på allt längre och längre avstånd. Detta avspeglas i medeltransportlängden för godset, som under 50-talet ökat från 16 till 26 km. Parallellt med ökande medeltransportlängder har följt stigande utnyttjandegrad av bilarna, vilket främst sammanhänger med rationaliseringar av lastning och lossning, och detta är en andra orsak till att tonkmtalet ökat väsentligt snabbare än bilantalet. Slutsatsen av detta blir att antalet lastbilar inte i alla avseenden är ett tillfredsställande mått att mäta transportutvecklingen och därav behoven på vägsidan.

Vi bör hålla dessa strukturella förändringar av bilbeståndet i minnet, när vi ser på vad och vart lastbilarna kör i dag.

Uppgiften om medeltransportlängden för lastbilar brukar ofta chockera folk. Inte mer än 26 km i dag och bara 16 km år 1950. Det är emellertid väsentligt att ha den siffran klar för sig. Den är i själva verket en god indikator på vad lastbilarna transporterar och vart de kör.

Både när det gäller persontransporter och godstransporter brukar man skilja på begreppen *lokaltrafik* och *fjärrtrafik*. Var gränsvärdet i kilometer räknat ligger mellan de två typerna finns inga enhetliga normer för. Men låt oss beträffande lastbilstrafiken följa den gränsdragning, som den officiella statistiken har, nämligen 100 km. Transporter på avstånd över 10 mil kallar vi således fjärrtrafik. Vi skall se litet närmare på lastbilstrafiken utifrån denna funktionella indelning i lokaltrafik och fjärrtrafik. Varför jag väljer just denna uppdelning har speciella motiv, som jag senare återkommer till.

Nära ¾ av lastbilarnas transportarbete i tonkm sker på avstånd under 10 mil och är således att hänföra till lokaltrafik. Av godsmängden i ton går inte mindre än ca 90 % i lokaltrafik. Det kortdistanta transportarbetet är således det helt dominerande. Detta innebär också att lastbilarna tar hand om varor av de mest skilda slag.

Sådant gods som tegel, cement, cementvaror, grus, schaktmassor o. dyl., dvs. *byggnadsmaterial*, svarar för ca 30 % av lastbilarnas transportarbete i tonkm. Den livliga byggnadsverksamheten har uppenbarligen

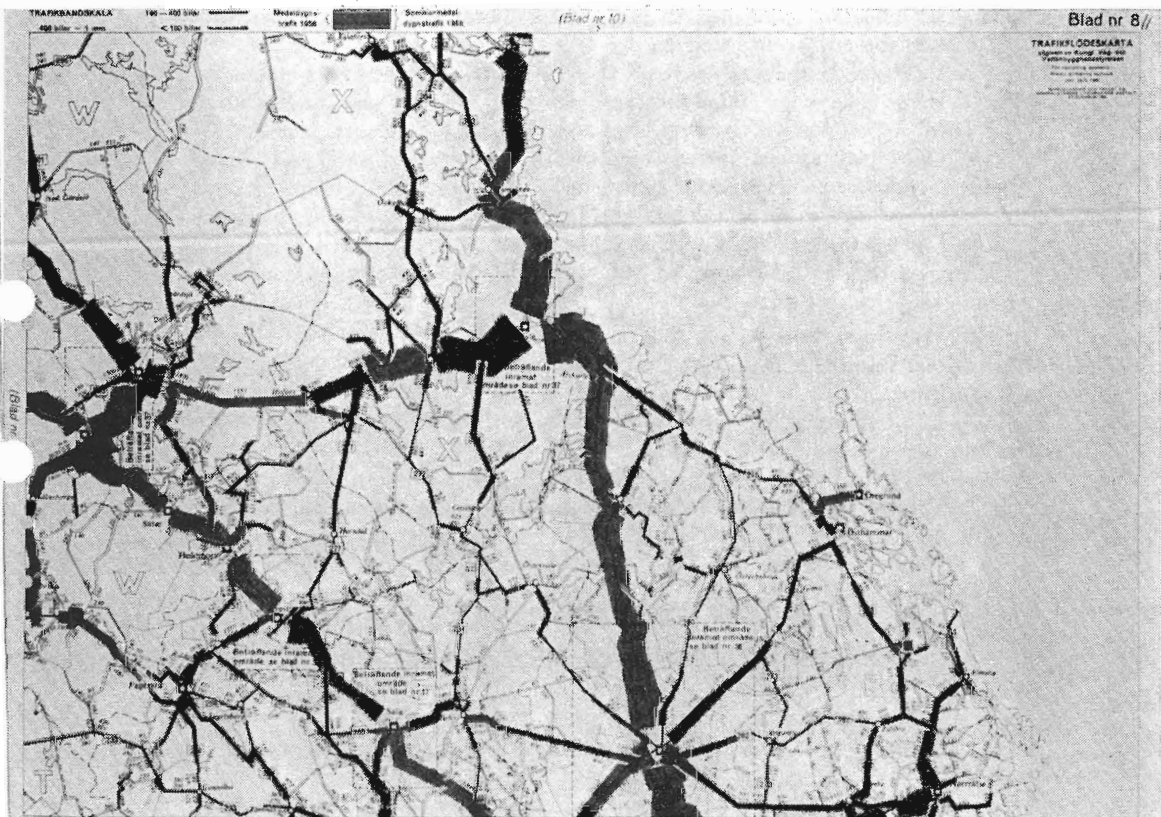
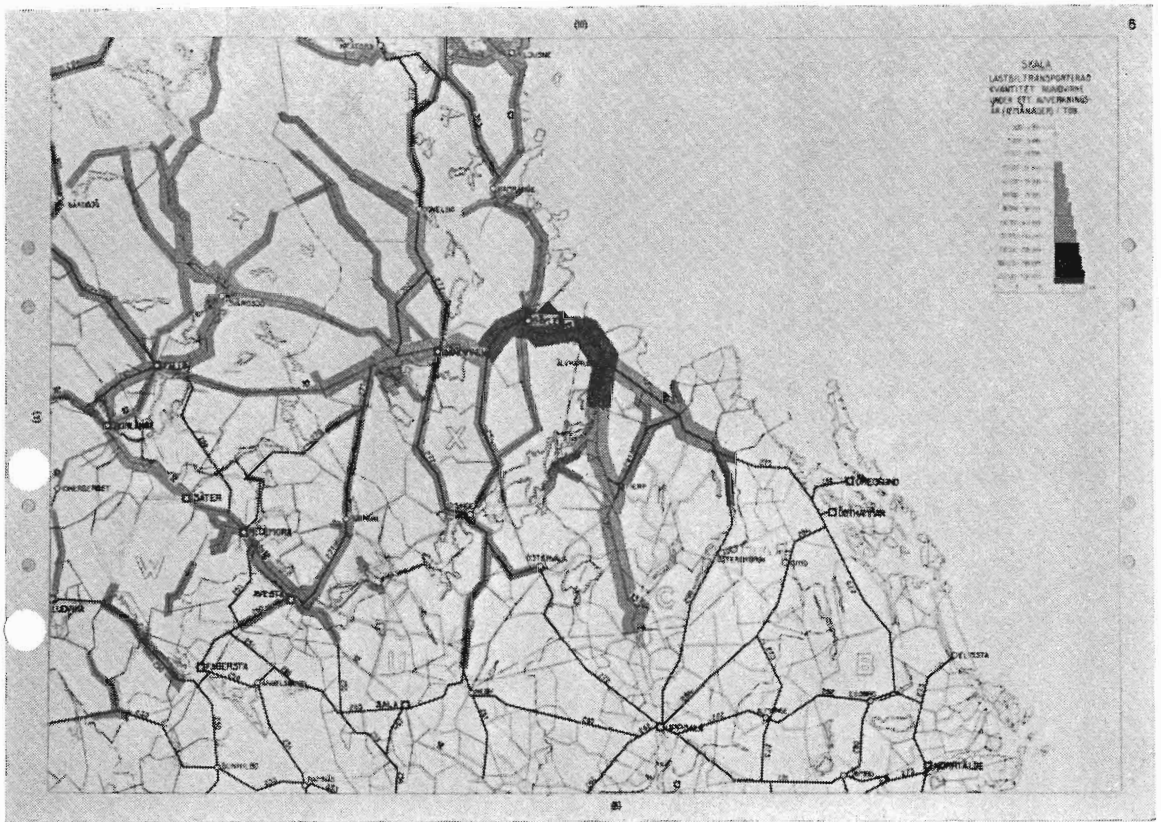


Fig. 1. Överst: Lastbiltransporterad kvantitet rundvirke under ett avverkningsår (12 mån.) i tøn. Nederst: Trafikflödeskarta. Källa: Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

varit och är en synnerligen transportkrävande verksamhet. Det typiska för dessa landsvägstransporter är att de är kortdistanta och oftast lokaliserade till våra städer och andra tätorter med närmaste omgivningar. De förbättringar av vägstandarden, som denna trafik har behov av, är i allmänhet punktvisa och av »kapacitetskaraktär», dvs. påfordras av köbildningar, väntetider etc.

En helt annan karaktär har *skogstransporterna*, som utgör en andra viktig huvudgrupp inom godstrafiken på vägarna. Den genomgripande omställning av skogstransporterna, som skett i vårt land under det senaste decenniet, är alltför välbekant för att jag här skall behöva gå närmare in på den. Vi skall emellertid fastslå att skogstransporterna i dag torde svara för ca 20 % av det totala transportarbetet på vägarna. De skiljer sig från lastbilstransporter i allmänhet på tre väsentliga punkter. För det första sker de på relativt långa avstånd, ca 45 km. För det andra används mycket tunga fordon, och för det tredje belastar de oftast de minst trafikerade delarna av vägnätet, vad vi brukar kalla småvägarna.

Jag vill illustrera detta med en bild (fig. 1) från ett område kring Dalälven, som visar dels den totala trafikvolymen på vägarna, dels på vilka vägar skogstransporterna går fram. Att en kartbild av detta slag kan skapa allokeringssproblem för en vägplanerande myndighet med begränsade ekonomiska resurser torde vara fullt klart, och för gemene man kan den kanske vara en tankeställare, när det gäller frågan om var väginvesteringarna skall ske.

Vår massaindusti är på väg söderut från hemlandet Norrland. Namn som Mönsterås, Mörrum, Hylte bruk och Fiskeby återfinns vi på tidningarnas handelssidor som notiser om investeringsmiljoner och historiska spadtag. Vi bör göra klart för oss att praktiskt taget varenda stock som i dag och i framtiden kommer till våra massfabriker och sågverk i mellersta och södra Sverige måste komma per landsväg.

Den tredje huvudgruppen av varor, som är av betydelse för lastbilstrafiken, utgörs av *livsmedel och jordbruksprodukter*, som i

tonkm räknat svarar för nästan lika stor del som skogstransporterna; i ton räknat betydligt mer. Vad som här är transportkrävande är inte distributionsledet detaljist-konsument. De av enhetsskolan assimilerade springpojarna har inte i första hand ersatts av last- och skåpbilar, trots en viss ökning av Hemköp och liknande företag. Det som är transportkrävande vad gäller livsmedel är i stället leden fabrik-detaljist och grossist-detaljist. Med den ökande urbaniseringen och överflyttningen från hemmen till fabriksproduktion av allt fler varor följer att denna grupp av transporter tenderar att öka kraftigt samt har direkt anknytning till var i landet folk bor.

Om jag som en fjärde huvudgrupp av varor, som dominerar lastbilstransporterna, nämner *petroleumprodukterna*, förefaller det säkert många självklart att så är fallet. Bilmens expansion måste ju rimligen medföra ökad efterfrågan på bensin. Men bensinen utgör dock bara en liten del av oljeförbrukningen i landet och bensindistributionen upptar inte så stor del av transporterna. Den stora posten är i stället eldningsolja för fastigheter och industrin. På oljetransporternas område har väsentliga förändringar skett bara under de senaste fem åren. Enligt vår undersökning av de nio stora oljeföretagen i landet framgår att under perioden 1955—60 ökade kvantiteten transporterade petroleumprodukter i m³ med 38 % för lastbilarna, medan en minskning med 25 % skedde för järnvägen. Det är många orsaker till denna omfördelning av oljetransporterna. Jag skall bara nämna den ökade användningen av olja till fastighetsuppvärmning både i stad och på landsbygd, förändrat distributionssystem med ökat antal importhamnar och depåer samt användningen av större fordonsenheter.

De huvudgrupper jag här nämnt, nämligen byggnadsmaterial, skogsprodukter, livsmedel och oljor, svarar i dag för ca 80 % av lastbilarnas totala transportarbete. Och det typiska för dessa transporter är att de regelmässigt är av kortdistant natur.

Av någon anledning har det blivit på det viset att många associerar begreppet lastbils-

trafik med långtradartrafik. Det är kanske förklarligt att det blivit så. Det är ju till fjärrtrafiken och långtradarerna som det trafikpolitiska intresset främst knutit sig och därmed hela diskussionen om konkurrensen olika trafikmedel emellan.

Hur skiljer sig nu fjärrtrafiken, bortsett från transportavstånden, från övrig lastbilstrafik? Naturligtvis förekommer alla de va-

ruggrupper jag här behandlat även inom fjärrtrafiken. Vissa slag av byggnadsmaterial går långa avstånd, vidare självfallet också livsmedel, rundvirke och olja. Men vissa väsentliga skillnader finns dock. För det första är det färdigvaror i mycket större utsträckning än i övrig lastbilstrafik. Det är maskiner, djupfrysta livsmedel, grammofonskivor, möbler, verktyg, grönsaker etc. För

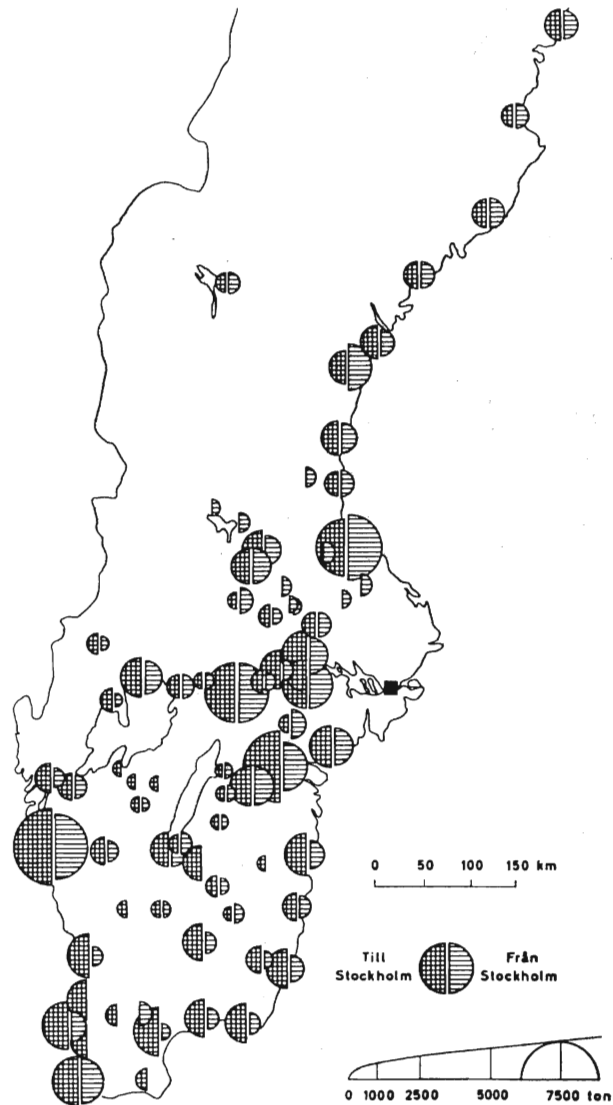


Fig. 2. Den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil till och från Stockholm under mars—april 1960.

det andra sker sändningarna oftast i mindre partier, varför en normal långtradarlast kanske samtidigt innehåller alla de varor jag nyss nämnde.

Fjärrtrafiken utgör den del av lastbilstrafiken, som under 50-talet expanderat snabbast. Transportarbetet för den yrkesmässiga fjärrtrafiken har mer än fyrdubblats under perioden 1950—60, vilket per år gör tillväxten 26 % mot 9 à 10 % för lastbilarnas totala transportarbete. Men jag vill samtidigt påminna om att de bilar som sysselsätts i denna trafik är relativt få; ca 1.500 åkarebilar och troligen lika många firmabilar. Det gör ca 10 % av alla lastbilar över 5 ton.

Vilka är nu orsakerna till denna expansion? Vi återfinner dem bl. a. på fordons- och vägsidan med bärkraftigare vägar och större fordon med starkare motorer. Följden har blivit utökade »aktionsradier» för lastbilarna med gott ekonomiskt resultat. Frakten per tonkm i fjärrtrafik var 1950 11 öre och 1960 13 öre (löpande priser). Vidare har behoven ökat av snabba leveranser, ofta av mindre varupartier, med kort varsel, vilket bl. a. är en följd av företagets strävan att hålla små lager. Det har då visat sig att lastbilarna väl motsvarat kundernas krav på snabbhet och service. Speciellt betydelsefulla har därvid »från-dörr-till-dörr»-transporterna varit.

Även om fjärrtrafiken är av begränsad omfattning inom lastbilstrafiken, intar den, som jag nyss nämnde, en central roll i den trafikpolitiska debatten. Det kanske därför kan vara befogat att förutom omfattningen även beröra den geografiska bilden av trafiken.

Fig. 2 visar lastnings- och lossningsplatser för godset till och från Stockholm. Vi bör lägga märke till spridningen av trafiken över hela mellersta och södra Sverige.

Det är på det viset att fjärrtrafiken med lastbil inte enbart berör Stockholm, Göteborg, Malmö och några större orter till. Den har i själva verket en mycket stor spridning och har anknytning till en mängd mindre orter ute i landet.

Hur är det nu med *utlandstrafiken med lastbil*, den mest utpräglade formen av fjärrtrafik? Utvecklingen de senaste åren har va-

rit mycket snabb. Godsmängden i den trafik med svenska bilar, för vilka särskilt tillstånd krävs, dvs. trafiken till Danmark och Västtyskland samt länder söder därom, var 1957 ca 10.000 ton och 1960 ca 75.000 ton, alltså mer än en sjudubbling. Till och från Norge uppgick lastbilstransporterna 1960 till ca 350.000 ton och transporter till och från Finland i norr till ca 120.000 ton. I dessa siffror ligger emellertid också en hel del lokaltrafik, varför man måste betrakta utlandstrafiken som en marginalpost för våra lastbilar. Den totala godsmängden i yrkesmässig fjärrtrafik utgjorde över 4 miljoner ton 1960. Större delen av lastbilstrafiken mellan Sverige och Danmark sker dock med danska bilar. Trafiken till och genom Västtyskland är vidare föremål för en relativt restriktiv tillståndsgivning och för närvarande får bara 95 svenska lastbilar samtidigt finnas inom Västtyskland. Inte bara den kvantitativa regleringen av utlandstrafiken hindrar ett fritt trafikutbyte. Av minst lika prohibitiv karaktär är de skiljaktigheter i olika länders bestämmelser om fordonens största dimensioner och vikter, som finns. Genom den europeiska transportministerkonferensen kan man emellertid kanske hoppas på liberaliseringar och harmoniseringar.

Jag har här sökt ge en översiktsbild över lastbilarna — vad och vart de kör och valt att belysa ämnet huvudsakligen utifrån den funktionella indelningen i lokaltrafik och fjärrtrafik. Förutom att detta kan vara en allmänt praktisk-pedagogisk uppdelning, kan den vara meningsfull när man jämför olika transportmedel, exempelvis lastbil-järnväg. Man talar allmänt om den expanderande lastbilstrafiken och den stagnerande järnvägstrafiken och så sätter man likhetstecken däremellan. Det kanske kan finnas skäl att i det sammanhanget ha i minnet, att nära $\frac{3}{4}$ av lastbilstrafiken är lokaltrafik men bara ca 10 % av järnvägens godstrafik. De två transportmedlen har således till väsentliga delar helt olika arbetsområden. Självfallet finns konkurrens dem emellan och kanske t. o. m. en ökande sådan, men den torde sätta in på relativt begränsade områden.