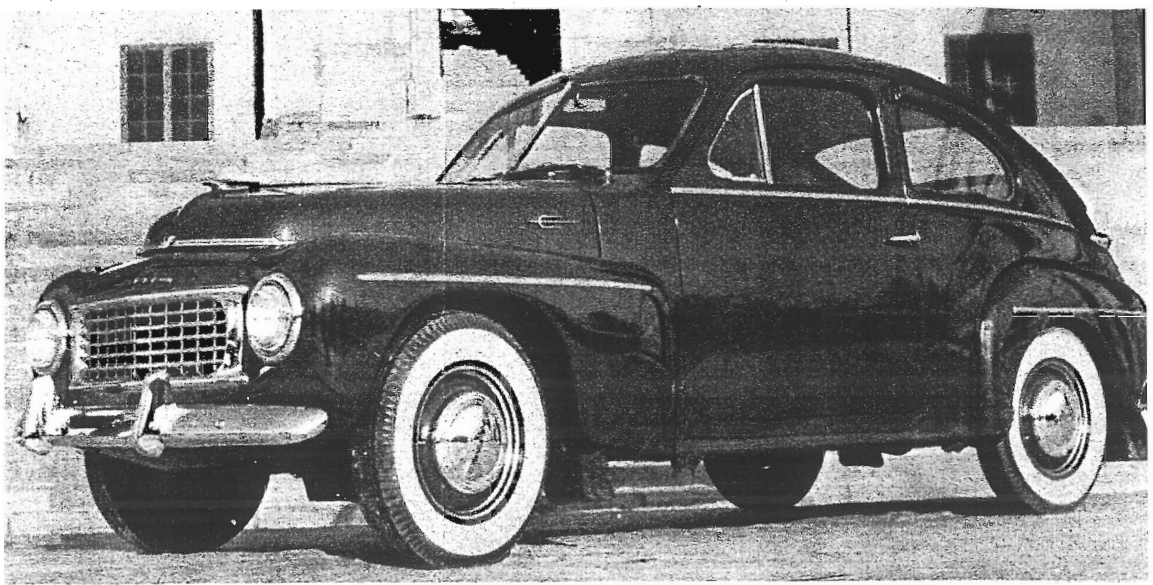


BILÄGAREN OCH BILEN

Av
KARL-OLOF SAMUELSS

Det berättas att drätselkammarens ordförande i en mellan-svensk stad på en fråga, varför gatorna inom ett nybyggt område var så smala att de nära nog omöjliggjorde parkering och möte, svarade: "Här skall bara bo arbetare så här blir inga bilar." Detta tilldrog sig i slutet på 40-talet, alltså för 7-8 år sedan. I dag skulle ett besök i denna stad visa att ordföranden den gången ordentligt högg i sten. Exemplet kan belysa hur svårt det varit att planera för bilismen — även på kort sikt. Enbart under 1954 och 1955 köpte svenskarna sammanlagt en kvarts miljon personbilar och våra hittillsvarande registreringsciffror i år tyder inte på att köplusten skulle ha minskat, accis och kreditrestriktioner till trots.



En tredjedel av landets bilar ägdes vid slutet av 1954 av arbetare, en tredjedel av tjänstemän och en tredjedel av egna företagare. Detta visar en nyss publicerad undersökning "Bilägaren och bilen" utförd av Industriens Utredningsinstitut. (Kr. 9: 50.)

Undersökningen, som är baserad på intervjuer med ca 1.250 bilägare i hela landet, behandlar enbart de privatägda bilarna (86 proc. av samtliga personbilar ägdes i dec. 1954 av privatpersoner, medan resten ägdes av företag, stat och kommun). Av undersökningen framgår bl. a. vilka bilar vi har, vem som äger dem, hur man använder bilen, vilka som köpte bil för första gången 1954, bilköpets finansiering och bilens driftskostnader.

Att en tredjedel av de privata personbilarna ägs av arbetare betyder givetvis att dessa relativt sett har betydligt färre bilar än tjänstemän och företagare. Här spelar inkomstolikheter en stor roll men förhållandet beror kanske också, som undersökningen visar, på att företagarna och tjänstemännen kan använda bilen så mycket i sitt arbete, vilket ger inkomster som hjälper till att hålla nere bilkostnaderna. Nedanstående tabell visar hur stor procent inom olika yrkesgrupper som någon gång under 1954 använt bilen i arbetet.

är körning i resp. till och från arbetet.

Totalt för alla yrken kördes bilarna drygt 1.300 mil, varav ca 440 i arbetet och ca 170 mil till och från arbetet. Hur den totala körsträckan varierar med yrkesgrupp visar följande sammanställning:

| Yrkesgrupp | Medeltal mil |
|---|--------------|
| Jordbruk med binärningar | 1109 |
| Egna företagare | 1093 |
| Tjänstemän | 1533 |
| Arbetare | 1038 |
| Övriga näringar | 1385 |
| Egna företagare | 1394 |
| Tjänstemän | 1438 |
| Arbetare | 1288 |
| Övriga (hemmafruar, pensionärer, studerande m. fl.) | 1507 |

Tjänstemännen körde alltså sina bilar betydligt mer än arbetarna per år.

Vad som förut sagts om vem som ägde våra bilar gällde alltså samtliga bilar oberoende av när de köpts. Helt annorlunda resultat får vi om vi endast ser på de bilar som

män. Man kan alltså konstatera att tjänstemännen köpte nya bilar och arbetarna begagnade. Orsaken? Ja, förutom skillnader ifråga om inkomster kan ev. en större "händighet" och vana vid maskinella ting göra arbetarna villigare att föredra den begagnade men mera reparationskrävande bilen framför den dyrare nya. En förutsättning för att köpa en äldre bil blir ofta att man kan utföra en del reparationer själv eller med hjälp av någon kunnig arbetskamrat, släkting etc. Just reparationsposten visar sig vara mer beroende av bilens ålder än man kanske tror. Se följande tabell där bilar av årsmodell 1953 och äldre medtagits.

| Årsmodell | Reparation och service kostnad per mil öre |
|-----------|--|
| 1953 | 12 |
| 1952 | 22 |
| 1951 | 26 |
| 1950 | 28 |
| 1946-49 | 30 |
| -1939 | 36 |

En förkrigsvagn kostade alltså 3 ggr så mycket i reparationer per mil som en vagn som vid undersökningstillfället var ungefär ett år gammal. I genomsnitt uppgick reparationskostnaderna till 300 kronor per bil och år. I detta belopp är då inte medräknad reparationer betalda av försäkringsbolag. Dessa reparationer betalar givetvis bilägarna också via sina försäkringspremier. För dessa premier lade bilägarna ut i genomsnitt 325 kr per år. Den största utgiftsposten var emellertid bensin- och oljekostnaderna med 900 kronor per år, vilket vid en körsträcka på 1.300 mil motsvarar ca 69 öre per mil. Bensin- och oljekostnaderna visar en kraftig ökning med bilens vikt som framgår av denna sammanställning:

| Bilens tjänstevikt | Bensin-oljekostnad öre per mil |
|--------------------|--------------------------------|
| — 900 | 51 |
| 901-1000 | 59 |
| 1001-1200 | 66 |
| 1201-1400 | 75 |
| 1400— | 94 |

Undersökningen kommer fram till totalutgift för bilens drift underhåll; skatter, försäkring garage, reparation, drivmedel på 1.815 kr per år. I denna summa ingår ej kapitalkostnader, ej heller värdet av eget garage eller arbete.

Vi har f. n. i landet ungefär personbil på 11 invånare, vilken den högsta siffran i Europa. Järn vi oss med USA, blir bilden annan. Redan 1921-22 var bilen lika vanlig som den nu är hos oss. För närvarande har USA i genomsnitt 1 bil på var tredje invånare dvs. i stort sett en bil per hushåll. Av bilhushållen har vart 8:e eller flera bilar.

Man köper för övrigt inte lika många fler och fler bilar utan också större och större bilar. Redan år 200 hästar under huven vanligt. Våra europeiska småvagnsmotorer skulle, med en lätt översikt, lagom passa till startmotorn i dessa bjässar.

För oss i Sverige är väl frågan ännu inte så mycket 20 eller 40 hästkrafter utan snarare om överhuvudtaget skall ha bil. Bilens plussida står att den möjliggör transportmedlen saknar. Den bilar per oss att utföra mer pr tid och tid är en vara som stiger i pris. Bilen ger s. a. s. ägare valmöjligheter både i tid och rummet. Att folk gärna vill egen bil är det ingen anledning förvåna sig över, men att många har råd att ha bil har undrat många. Otvivelaktigt emellertid våra stegrade rekommendationer fört upp stora befolkning lager till en nivå där bilköpet bli aktuellt. Om de i detta köper bil eller lägger ned pengarna på något annat beror väl på individuella faktorer; värderingar att kunna komma dit man vill man vill, ev. nytta av bilen i arbetet, rena prestigeskäl — gran har ju bil — eller vad det nu vara.

I dag är det bilen som i hundtusentals familjer står högst önskelistan, för några årtion sedan var det kolonistugan och motorbåten som intog samma stning.

| Yrkesgrupp | Användning av bilen i arbetet | | Totalt |
|--------------------------------|-------------------------------|-----------|--------|
| | använt | ej använt | |
| Jordbruk med binärningar | 78 | 16 | 100 |
| Egna företagare | 80 | 13 | 100 |
| Tjänstemän | 89 | 11 | 100 |
| Arbetare | 57 | 38 | 100 |
| Övriga näringar | 49 | 45 | 100 |
| Egna företagare | 70 | 20 | 100 |
| Tjänstemän | 47 | 50 | 100 |
| Arbetare | 32 | 63 | 100 |
| Samtliga bilägare | 57 | 37 | 100 |

Både inom jordbruket och övriga näringar var arbetarna de som använde bilen minst i arbetet.

När det gäller att använda bilen för körning till och från arbetet är förhållandet det omvända; arbetarna använder den mest, därefter kommer tjänstemännen, medan företagarna använder bilen minst för detta ändamål. Här bör kanske påpekas att det för en del grupper, t. ex. skogsarbetare och vissa hantverkare, är svårt att säga vad som

köptes under 1954 (det undersökta året). Här utgjorde gruppen arbetare 42 proc. av köparna. Ifråga om valet mellan ny resp. begagnad bil föreligger en markant skillnad mellan arbetar- och tjänstemannagrupperna. Bland de som år 1954 för första gången i sitt liv köpte bil och då valde en fabriksny sådan var drygt 50 proc. tjänstemän mot 30 proc. arbetare. Av dem som köpte begagnad bil var mer än 60 proc. arbetare mot 20 proc. tjänste-