



»Mörk väg». Etsning av Jurgen von Konow

## Framtidsperspektiv på bilismen

Av Docent Jan Wallander

Antalet personbilar i vårt land torde för närvarande uppgå till ca 975 000. I början av år 1950 uppgick deras antal inte till mer än 195 000. På ett knappt decennium har alltså antalet femdubbats. Om utvecklingen fortsätter som den gjort hittills — och det finns goda skäl för att tro att så skall bli fallet — kommer vi i mitten på 70-talet, dvs. om ca 15 år att ha 2 1/2 miljoner personbilar.

En utveckling av det slag, som vi genomlevt och som vi ser framför oss, kan te sig fullkomligt fantastisk om man tänker på, att precis samma typ av utveckling

genomlevde Förenta Staterna i början på 20-talet och har senare Kanada, Australien och Nya Zeeland också upplevt. Alla dessa länder ligger för närvarande på en väsentligt högre nivå än vad Sverige gör när det gäller biltäthet.

Hur återverkar nu en utveckling av personbilsbeståndet av ovan angivet slag på den framtida bilmärknaden? Hur kommer under sådana förhållanden de årliga nyförsäljningarna att utveckla sig? Hur stark blir ökningen i olika delar av landet? Hur stora blir skrotningarna? Vilken ålderssammansättning kommer bilbeståndet att få? Hur kommer be-

ståndet av bilägare att förändras? osv. Det är bland annat frågor av den typen som vi försökt att svara på i den undersökning, som vi gjort inom Industriens Utredningsinstitut, och som publicerades hösten 1958 under titeln »Studier i bilismens ekonomi».

### Stigande inkomst- och bilstandard bland bilägarna

Låt oss först se på vilken förändring bilägarkåren kan komma att undergå. I mitten på 50-talet hade ungefär 40 % av bilägarna en disponibel inkomst som var mindre än 8 000:— kr. per år, en tredjedel hade inkomster som låg mellan 8 000:— och 12 000:—

och 28 % hade inkomster som låg över 12 000: — kr.

Det är nu en ganska vanlig föreställning, att en fortsatt expansion av bilismen kommer att innebära, att den s.a.s. breder ut sig till allt lägre och lägre inkomstskikt, och att därför en allt större del av bilägarkåren skulle komma att tillhöra de lägre inkomstklasserna. Samtidigt som bilismen expanderar har man emellertid också anledning att föreställa sig, att den allmänna inkomstnivån i samhället kommer att stiga som en följd av den fortgående produktivetsförbättringen. Effekten av detta förhållande samt den omständigheten, att — naturligt nog — tendensen att skaffa sig bil är väsentligt lägre i de lägre inkomstklasserna än i de högre, blir att den genomsnittliga inkomstnivån bland bilägarna kommer att förskjutas kraftigt uppåt.

I mitten på 70-talet kan man alltså räkna med att omkring hälften av bilägarna har en inkomst som ligger över 12 000-kronorsstrecket, räknat i samma penningvärde som i mitten på 50-talet. Effekten av denna förskjutning bör bland annat bli att bilägarna tenderar att undan för undan skaffa sig allt större och bättre bilar. Detta behöver inte med nödvändighet betyda, att de också köper dyrare bilar. Deras

önskan att höja sin bilkonsumtions kvalitet kan nämligen kompenseras av rationaliseringar vid bilfabrikerna, som gör att man kan leverera högre kvalitet utan att priset stiger i proportion därtill. En utveckling av denna typ upplever vi ju för närvarande. De europeiska bilfabrikanterna har hela tiden en tendens att gå »uppåt» vid sina modellbyten. Samtidigt lyckas de hålla priset — i fast penningvärde — konstant eller t.o.m. sänka det. En helt annan sak är, att vi senare kan komma in i ett annat skede, där fabrikanterna tenderar att gå »nedåt». Detta förefaller att vara det som för närvarande håller på att hända i Förenta Staterna.

### Storstäderna sacker efter i utvecklingen

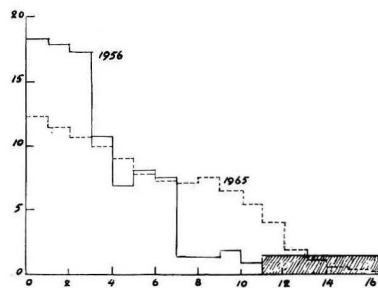
Bilismens expansion kommer naturligtvis inte att bli lika snabb över hela landet. Utvecklingen gick till en början särskilt snabbt i de mera tätbefolkade delarna av landet. Senare har emellertid utvecklingen i glesbygdsområden gått mycket snabbt samtidigt som den retarderat inte minst i storstadsområdena. För framtiden finns det all anledning vänta sig, att utvecklingen skall fortsätta på detta sätt, vilket alltså kommer att innebära, att t.ex. områdena kring och i Stockholm, Göteborg

och Malmö kommer att visa ett ganska lågt antal bilar per 1 000 invånare, medan samtidigt antalet kommer att vara väsentligt högre i Norrlandslänen och andra glesbygdsområden.

### Bilbeståndets »förgubbning»

Vi har för närvarande i Sverige ett mycket ungt bilbestånd, vilket är den naturliga följden av att expansionen gått så snabbt. En mycket stor del av bilarna har sålts under de sista fem, sex åren. För framtiden måste vi räkna med en betydande »förgubbning» av beståndet. Hur vi föreställer oss att beståndets ålderssammansättning kommer att förändra sig från 1956 och fram till mitten på 60-talet framgår av diagrammet nedan.

### Personbilsbeståndets åldersfördelning 1956 resp. 1965



Billeyrkogård utanför Norrköping





*För bilförsäljare i Stockholm har Skandia under mars månad anordnat ett antal informationsmöten som behandlat aktuella bilförsäkringsproblem.*

Som synes av diagrammet var år 1956 ungefär 50 % av bilbeståndet tre år eller yngre. År 1965 kan man beräkna att motsvarande andel är endast ca 30 % och en mycket betydande del av bilparken kommer tydligen att vara omkring 7, 8, 9, 10 år. Vid den tiden kommer de sista resterna av förkrigsbilarna att helt ha försvunnit. Det är denna del av beståndet som har streckats i diagrammet på sid. 23.

### **Bilvraken blir ett problem**

Bakom det diagram, som där har återgetts, ligger dels beräkningar av hur stora försäljningarna kommer att bli varje år, dels hur stora skrotningarna kan beräknas bli under de olika åren. När det gäller skrotningarna saknar vi tyvärr i Sverige en tillförlitlig statistik men vi har på en indirekt väg sökt beräkna, hur stora de kan komma att bli i framtiden. Vi har då kommit till att skrotningarna för närvarande torde uppgå till ca 50 000 bilar om året medan de i mitten på 70-talet kan beräknas uppgå till ca

170 000 bilar om året. Det torde vara alldeles klart, att denna starka ökning av skrotningarna kommer att ställa oss inför besvärliga problem. Vi riskerar att få uppleva massor av bilvrak ute i naturen, eftersom skrotningsfirmorna förmodligen inte kommer att ha möjlighet att betala så mycket för skrotbilarna, att det stimulerar folk att lämna in sina bilar för skrotning. Vi har ju för övrigt redan fått se de första och inte så fåtaliga exemplen på övergivna vrak både ute i naturen och i förortssamhällena.

### **Berg- och dalbana i försäljningen**

Det är klart, att den kraftiga ökningen av bilbeståndet också kommer att medföra en kraftig ökning av försäljningen av nya personbilar. Vi kommer sålunda fram till att den årliga försäljningen, vars hittillsvarande toppnivå är 154 000 bilar, i mitten på 70-talet kommer att ha nått upp till nivån 270 000. Det finns emellertid all anledning att vänta sig, att försäljningen inte kommer att visa en jämnt stigande kurva fram

till detta läge. Det ligger nämligen i bilförsäljningens natur att den kommer att variera starkt från år till år. Nya bilar säljs huvudsakligen till personer, som redan har bil, och detta kommer att gälla i än högre grad i framtiden. Det är då tydligt, att om bilspekulanterna av en eller annan anledning är tveksamma, om de skall köpa ny bil i år eller nästa år, så möter det inga större svårigheter för dem att skjuta på sitt köp, eftersom de ju redan har bil. Denna bil kan i det övervägande antalet fall antas befinna sig i hyggligt skick. I genomsnitt behåller nämligen den förste ägaren sin bil i ungefär 3½ år. En även måttlig tveksamhet från bilköparnas sida får emellertid tydligen stark effekt på inköpen av nya bilar. Detta har vi sett ett exempel på under föregående år, då bilförsäljningen som en följd av konjunkturdämpningen sjönk från 154 000 till 147 000, medan försäljningen hittills under 50-talet stigit med ca 10 000 om året. Om inte konjunkturläget vänder sig mycket snabbt kan det vidare finnas anledning att tro, att vi i år kommer att få en bilförsäljning, som ligger än lägre än föregående års.

När tveksamheten sedan bryts hos bilspekulanterna, får detta den effekten, att försäljningarna då stiger desto kraftigare. Försäljningskurvan kommer därför att få ett hackigt utseende och kraftigt svänga från år till år. En utveckling av den typen har man sedan lång tid erfarenhet av från Förenata Staterna. Den ställer givetvis bilfabrikanter, bilhandlare och andra av bilismens utveckling beroende företag inför besvärliga problem. Det är emellertid tydligt att denna typ av problem är väsentligt lättare att handskas med om man befinner sig i en marknad, som på lång sikt visar en tendens att expandera kraftigt. Om inte alla tecken slår fel finns det all anledning att tro, att det kommer bilmärknaden att göra under lång tid.