

Klær billigere – maten dyrere

OSLO: Prisene falt med 0,5 prosent fra juni til juli i år, viser tall fra SSB. Særlig klær, sko og flyreiser ble billigere, mens maten ble dyrere. Klær og sko ble hele 6,3 prosent billigere fra juni til juli i år. Det var først og fremst dameklær som gikk ned i pris. – Også prisene på flyreiser gikk ned med 23 prosent i juli etter den kraftige oppgangen målt i juni. Som i fjor var det i hovedsak utenlandsreiser som falt i pris fra juni til juli. NTB

Overrasket over Janssons avgang



OSLO: Mats Jansson har styrt SAS gjennom kriser, interne storkonflikter og askeskyer. Analytikere og ansatte er overrasket over at han varsler sin avgang før den store omstillingen er i mål. Jansson beskrev jobben som «den vanskeligste jeg har hatt» da han tirsdag annonserte sin avgang som administrerende direktør. Men han mener det er udramatisk at han forlater posten i høst, før kontrakten går ut neste år. – Beslutningen om å forlate selskapet har ikke vært lett, det har vært fire spennende og krevende år. Neste år blir jeg 60. Jeg synes jeg har gjort mitt i SAS, mener han.

Pengene sitter løsest på Møre

OSLO: En omfattende undersøkelse om nordmenns privatøkonomi utført av Synovate på vegne av Nordea, ga et noe overraskende resultat og myten om at de gjerrige sunnmøringen kan stå for fall. For på spørsmål om hele månedslønnen blir brukt opp før måneden er omme svarer hele 49 prosent av intervjuobjektene fra Møre bekreftende. På Vestlandet er det bare 33 prosent som bruker opp lønnen før neste lønning. Ordforeren i Ålesund har svart på hvorfor det er slik. På Sunnmøre handler de på salg i januar og juli. Da forsvinner lønnen fort. Penger spart er penger tjent, mener Bjørn Tømmerbakk.

Husk å bruke BTkortet

BTkortet sendes til alle privatpersoner som har betalt abonnementet og/eller har vært 7-dagersabonnent i minst 6 måneder.

Bergens Tidende

Sparer tid og penger med elbil

Elbilen knuser bensin-bilen dersom du bor i bystrøk og farter mye. Sjekk hvor mye du kan spare på å kjøre miljøvennlig.

BÅRD OVE MOLBERG
KENT-AMAR ERIKSEN
PAUL SIGVE AMUNDSEN (foto)
baard.ove.molberg@adresseavisen.no

– **Elbil** er først og fremst tidsbesparende, men det også masse penger å spare i forhold til en «vanlig» bil. Jeg kan kjøre i kollektivfeltet, det er gratis parkering på offentlige steder, sentrale parkeringsplasser i byen, gratis bompenger, sterkt redusert veiavgift og gratis lading både i byen og på jobb, forteller Mina Aase. **Bilen**, en elektrisk versjon av franskmannen Citroën Berlingo, har hun hatt i fire år, og er storfornydd.

– Jeg bor i Åsane og jobber på Sandsli. Det er seks mil frem og tilbake. Med **bilen** sparer jeg minst en halvtime til jobb, fordi jeg kan kjøre i kollektivfeltet, sier hun.

Hovedbil
Aase forteller at hele familien er svært glad i den elektriske doningen.

– Vi har ikke hatt noen problemer med batteriet, selv om **bilen** er fra 2003 og det har vært minimalt med slitasje.

Femseteren har plass til både sykkel og barnevognen i bagasjen og går ni mil før den må lades. Dermed brukes **elbilen** som hovedbil i hverdagen.

Myten om at **elbiler** er treige i trafikken kan Aase avkrefte.

– Jeg har fått en liten fartsbot, ler hun og fortsetter.

– Det er ingen racer, men den er rask nok til å holde flyten i trafikken, forteller Aase.

Og det er flere positive ting med **bilen**. – Jeg bruker nesten ikke tid eller penger på bensinstasjoner lenge, mindre snop og mindre usunn mat i hverdagen. Jeg sparer både tid, penger og kilo. Dessuten føles det godt å ikke slippe ut CO₂ når det ikke er nødvendig, forteller Aase.

Buddy billigst

Kjøremønsteret avgjør hvorvidt **elbilen** lønner seg for deg. Med moderat bom- og parkeringskostnader på 200 kroner pr. arbeidsuke for en tradisjonell bil, er småttiser som **Buddy**, Reva eller nykommeren Tazzari Zero det beste valget nesten uansett kjørelengde. Velger du den sikrere

og mer avanserte **Think**, bør du tilbakelegge minst 10.000 kilometer i året for at **elbilen** skal lønne seg.

– Det er et tydelig skille mellom de som bruker **bilen** til og fra jobben hver dag, og de som ikke gjør det. Hvor man bor i landet, spiller også en avgjørende rolle, sier salgsdirektør Richard Waitz i **Think**.

Med de forutsetningene vi har lagt til grunn (se tabell), koster **elbilen** omtrent det samme uansett hvor langt du kjører. Strømregningen øker riktignok ved flittig bruk, men når «full tank» koster en femmer, blir utslagene små.

For **bensinbilen**, øker både bompenger, vedlikeholds-, drivstoff- og forsikringskostnadene dersom du kjører mye. Vårt regnestykke viser at en **bensinbil** av den minste typen koster 34.000 kroner i året dersom du kjører bare 5000 kilometer. Økes den årlige kjørelengden til 15000, koster **bilen** 56.000 kroner.

Bedriftskunder og offentlige virksomheter har ofte et kjøremønster og et plassbehov som passer perfekt til **elbilen**. For **privatkundene** er **elbilen** er en typisk nummer to-bil. Lite plass og begrenset rekkevidde gjør at den ikke erstatter en tradisjonell familiebil. Men ifølge salgsdirektør Waitz i **Think** bruker flestparten av kundene elbilen flittigere enn **familiebil**, nettopp fordi de vil spare penger.

Tror salget tar av

For øyeblikket finnes det bare en håndfull **elbilmodeller** å få kjøpt i Norge. Allerede i høst ventes giganter som Nissan, Opel og Mitsubishi å komme med modeller som tar opp konkurransen med tradisjonelle familiebiler. På sikt vil det komme en rekke ladbare **hybridvarianter**, det vil si **biler** med både bensin- og elmotor, og med batterier som kan lades via **stikkkontakten**.

I dag tøffer knapt 3000 **elbiler** rundt på norske veier. I 2020 kommer antallet til å passere 200.000, tror Hannisdal i Grønn Bil.

– Da vil **elbiler** og ladbare **hybrider** stå for halvparten av nybilsalget, spår han.

Selv om økonomi ofte er avgjørende, er nordmenn flest opptatt av å kjøre **miljøvennlig**. I en undersøkelse forsikringsselskapet TrygVesta gjennomførte i 2009, svarte to tredelers at de er svært eller ganske opptatt av **miljøaspektet** ved anskaffelse av ny bil.

– Målet er at det også skal lønne seg for flest mulig å velge **elbil**. Markedet for slike **biler** må kunne stå på egne bein, sier Hannisdahl.



ELFREIST: Mina Aase kjører el-bil til og fra jobb hver dag og mener hennes Citroen Berlingo også er en glimrende familiebil, i motsetning til hva mange tror om el-biler. I tillegg sparer hun mye penger på å kjøre el-bil. Her med sønnen Lauritz Aase Gravdal (6).

El vs bensin

Tabellen viser **totalt kostnad i kroner per år** med en årlig kjørelengde på 10.000 km. De faktiske kostnadene varierer kraftig med bruksmønsteret.

Vi har forutsatt bompenger- og parkeringskostnader på **200 kroner per arbeidsuke** dersom bilen går på bensin/diesel. Regnestykket forutsetter at kjøretøyet byttes ut etter 5 år. Rentesatsen er **7 %**.

Buddy-eiere med blybatterier må påregne ett batteriskifte i løpet av perioden. På **Think** har batteriet en levetid på **7-10 år**, slik at batterikostnaden gjenspeiles i verditapet.

Pris på forsikring er angitt for en kvinnelig bergenser (40) med full bonusopptjening.

Kostnader	Elbil Buddy	Bensin Toyota Aygo*	Elbil Think
Verditap + kapitalkostnad	25.176	20.168	42.395
Vedlikehold/batterikostnad	7.900	3.669	2.650
Drivstoff	1.000	5.850	1.400
Årsavgift	390	2.750	390
Forsikring	1.736	3.548	2.085
Parkering + bom	0	9.400	0
Total kostnad per år	36.202	45.385	48.920

** Gjennomsnitt for kjøretøyklassen mikrobiler, bestående av Peugeot 107, Citroën C1, Toyota IQ, Toyota Aygo og Smart Fortwo*
Kilder: Grønnbil.no, If, Liveo, Think grafikk@bt.no / Adresseavisen

Ekspert advarer mot dårlig sikkerhet

Øyvind Solberg Thorsen i Opplysningsrådet for Veitrafikken ville aldri funnet på å frakte barna i en av de minste elbilene.

Modeller som Buddy og Reva er registrert som motorsykler, som har helt andre sikkerhetskrav enn en personbil.

– Jeg ville ikke fraktet barna til barnehagen i en Buddy. Som et råd til andre ville jeg sagt at det ikke burde være noe problem så lenge man kjører i tettbygd strøk med fartsgrense opp til 60 km/t. Think ville jeg ikke hatt noe problem med. Jeg synes skil-

let går der, fremholder Thorsen. Trygg Trafikk er langt på vei enig.

– Må du innom en vei med høy fartsgrense på vei til skole eller barnehage, ville jeg valgt en modell som er bygget for det, sier kommunikasjonssjef Kristin Øyen.

Hannisdahl i Grønn Bil er ikke kjent med at elbiler har vært innblandet i ulykker med alvorlig personskade i Norge. Men også han ville vært skeptisk til å kjøre ungene på motorveien inn til Oslo i en av de minste elbilene.

– Det er en bil som er laget for

lav hastighet i bymiljøer, og har et sikkerhetsnivå som spiller det. Jeg ville ikke basert meg på den bilen som barnehagebil i 90 km/t.

Sylte i Carpoint sier han ikke ville hatt noen betenkeligheter, blant annet fordi fører og passasjerer er beskyttet av en stålramme. I tillegg er ikke elbilsjåføren helt som andre sjåfører, påpeker han.

– Dette er folk som tenker på andre ting enn bare seg selv. Det gjør dem til en litt annen type trafikkant enn SUV-sjåførene, sier Richard Isdahl-Engli i forsikrings-selskapet Liveo.

Rekordtall for Avinor

Med over 3,6 millioner reisende i juli opplevde Avinor bedre tall enn både i fjor og rekordåret 2008.

Til sammen 3.649.849 passasjerer reiste via en av Avinors lufthavner i løpet av juli. Det utgjør en økning på 7,6 prosent siden 2009, og er også 5,3 prosent bedre enn rekordåret 2008.

Gardermoen har med 1,8 millioner reisende oppnådd sine beste jultall noensinne. Lufthavnen hadde en samlet passasjervekst på 8,6 prosent i juli sammenlignet med i fjor.

De andre store flyplassene i landet kunne også notere seg solid vekst: Bergen lufthavn Flesland mest med hele 11,8 prosent. NTB

Det moderate studentlivet

EKSPERTINTERVJUET

– Det nærmere seg semesterstart og studentene er tilbake fra sommerferie. Nå venter lesing og dårlig økonomi, eller hva?

– Det går veldig fint å klare seg på 6700 kroner i måneden. Men det forutsetter at studentene jobber i sommerferien. Selv om studielånet ikke er så høyt, klarer man seg fint dersom man lever sparsommelig. – Folks evne til å leve sparsommelig er vel litt forskjellig her i oljenasjonen?

– Uten tvil, men i en studiesituasjon må man forberede seg på å leve mer sparsommelig enn i resten av samfunnet. Å gå ned i levestandard er vanskelig, men det fine med å leve i et studentmiljø hvor man ikke har råd, er at det er let-

tere å leve på samme nivå. Mindre økonomisk press og mer plass til det intellektuelle. Meningen med livet er ikke å ha masse penger.

– Har du noen tips til hvordan studenten skal få pengene til å rekke til neste utbetaling?

– Tenk positivt. Det som er viktig er å ha en sparsommelig livsførsel, det vil også gi studentene en stor fordel videre i livet. Ikke fest for mye. Hold deg sammen med folk som har like dårlig råd. Og holder ikke det, få deg en deltidsjobb.

– Du mener at det ikke er så verst å være student?

– I forhold til 80 prosent av verdens befolkning har norske studenter det kjempebra.



HVEM: Christian Vennerød
HVA: Sivil-økonom, tidligere redaktør og økonomisk TV-rådgiver
TEMA: Studentøkonomi

87.600

blir omgjort til stipend ved bestått eksamen.

31

prosent i aldersgruppen 19–24 år er i høyere utdanning

1,7

miliarder kroner delte Lånekassen ut i lån og stipend til elever i den videregående skolen og studenter i høyere utdanning i 2008–2009

KILDE: SSB, LÅNEKASSEN (TALL FRA LÅNEKASSEN ER FRA UTDANNINGSÅRENE 2008-09)

Så mye koster det med tran: En boks med 100 kapsler Mjølbers Tran koster 75 kroner. Man må ta to hver dag. På ett år blir det 547,50 kroner.



Advarer mot lav rente lenge

Rekordlave renter er en søt karamell for alle med tyngende gjeld. Men lave renter lenge kan også holde kunstig liv i dårlige bedrifter.

SIGURD BJØRNESTAD
sigurd.bjornestad@bt.no

I USA, Japan og Europa har sentralbankenes renter vært svært lave gjennom hele finanskrisen. Denne uken er det en ny runde med rentemøter.

Det er ingen utsikter til at noen setter opp renten sin. Rentene blir trolig lave lenge.

I går holdt Japan sin styringsrente fast på ekstremt lave 0,1 prosent. Den har vært 0,5 prosent eller lavere siden midt på 1990-tallet. uendret nær null.

I dag er det Norges Banks tur. Det er nesten helst sik-

kert at styringsrenten blir uendret på to prosent.

Men lave renter trenger ikke være nok til å få fart i kriserammede økonomier. Til tross for nær nullrente i 15 år har Japans økonomi stått omtrent stille.

Fra 1998 til 2007 falt prisen på hvert år. Folk og bedrifter utsetter innkjøp og investeringer i påvente av enda lavere priser. Veksten i privat forbruk har vært svært lav.

Lave renter lenge kan i tvert imot skade økonomien og gjøre livet vanskelig for finansfolk, bedriftsledere og ansatte.

Det er budskapet fra The Bank of International Settlements (BIS). BIS er samarbeidsorganet for den verdens sentralbanker, og har sitt hovedkvarter i Basel i Sveits.