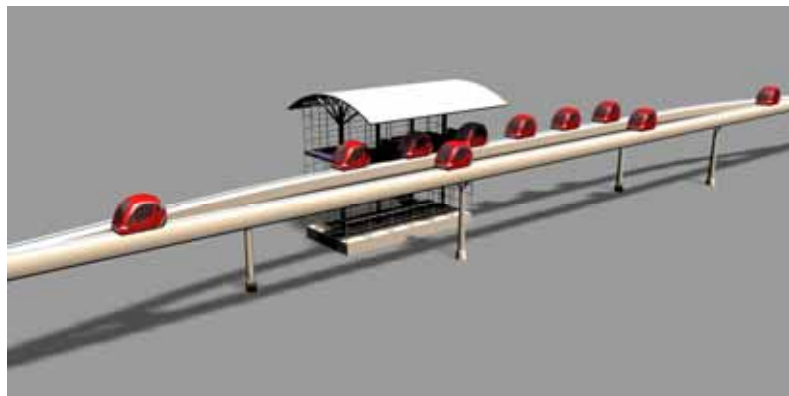


Introduksjon til Taxi21 prosjektet



Akershus Fylke skal bygge såkalt "lett automatbane" fra Lysaker til Fornebu. Bergen og flere andre byer skal bygge bybane.

Bruk anledningen til **pilotprosjekt** for å videreutvikle norsk teknologi istedenfor å kjøpe halvgodt fra utlandet. Skap et springbrett for norsk eksportrettet industriutvikling og arbeidsplasser som varer etter oljen.

Norge har en tradisjonell ulempe i **vanskelig transport**. Ca. 25 % av BNP (brutto nasjonalprodukt) er transport og ca. 2/3 av dette er lønnskostnader. For å bøte på dette har man gjort transportenhetene store, dyre og lite fleksible. La oss stanse dette skadelige pengesluket ved å produsere og bruke moderne teknologi.

Taxi21-prosjektet tar sikte på å bruke de nevnte anledningene til å videreutvikle norsk teknologi for å **produsere taxibane** - i samarbeid med *Taxi2000 Corp.* som 'systemarkitekt' med løsningen *SkyWeb Express - 'SWE'*. *Taxi2000* er verdens klart mest erfaringsrike selskap i bransjen. (se deres bakgrunn på side 31). Mange norske bedrifter ønsker og evner å bidra i produksjon av taxibaner, deriblant NSB-Mantena, Aker Yards, Telenor og Statkraft - samt Fellesforbundet-LO og TBL.

SWE vil gi oss en **transportteknologi for det 21 århundret**, som er overlegen det vi i dag kan kjøpe fra utlandet. Vi må etablere et forskningssenter rundt taxibanen, og deretter utvide den, bygge i andre byer og eksportere produktet.

SWE taxibane er særlig kostnadseffektiv og brukervennlig, med rundt en tredel av tradisjonelle bygge- og driftskostnader. Den er derfor **selvfinansierende** og kan bygges for oppdragsgiver mot en langvarig (ut)leieavtale, tilsvarende bussdrift. Dette gjelder Fornebu, Bergen, Trondheim og mindre steder.

Det **offentlige vil tjene på prosjektene** ved å slippe investeringer og subsidier, og ved at drøyt 1/3 av de private utbyggingskostnadene direkte tilfaller staten som økt skatteinntang. Bare for Forneubanen utgjør dette ca. 1030 + 100 mill kr. Driftskostnad per år er 9.4 mill kr. mot 53 mill for monorail.

Indirekte tjener staten og **samfunnet** ved radikalt bedre trafikksikkerhet, bedre miljø- og helseegenskaper, samt avlastning på veisystemet i pressområder.

Bare tidsbesparelsen for **trafikanterne** på Forneubanen ift. tradisjonell automatisert monorail, utgjør rundt 1400 årsverk, dvs. 600 mill kr. per år.

Konklusjon

Taxi21-prosjektet slår slik flere fluer i ett smekk : Vi får langt bedre og billigere transport, høyere sysselsetting, kompetanse og verdiskaping samt større skatteinntang i dag og framover. Resultatet blir høyere livskvalitet på alle felt.

Ingen konkurrenter tilbyr slike fordeler for trafikanter, skattebetalerne og næringsliv som norskprodusert SkyWeb Express taxibane.

Norge trenger bedre transport og arbeidsplasser i høyteknologi.
Taxibane-teknologien er moden for bruk og norsk industri står klar



Bakgrunn

Hva er taxibane?

SkyWeb Express' taxibane ('sportaxi', PRT) er den mest økonomiske og brukervennlige type av opphøyde lette automatbaner - 5 meter over bakken.

Automatisering muliggjør **små vogner** med 1-3 voksne personer og individuell reise. Dette er ikke utnyttet av tradisjonelle automatbaner

Trekkvognen ('boggivogn') løper inne i et lukket spor beskyttet mot vær. Det gjør også avsporing umulig. Kabinen for personer eller gods løper ovenpå bjelken. Taxibane nettverk bygges helst som ensporede sirkler som utvides med stadig nye **slynger**, motsatt tradisjonelle baners dobbeltsporede linjer og stjerner. Dette er billigere, mindre sjenerende og gir bedre flatedekning.

Vognbasert pensing og **stasjoner på sidespor** gir den eneste baneløsning med **effektive nettverk**, fordi sporet er passivt og vognen skrifter spor—som med biler.

Alle stopp og opphold skjer derfor på hovedsporet, slik at hovedtrafikken løper forbi med full fart. Dermed kan vognene løpe tett, gi stor kapasitet og samtidig individuell og brukervennlig personlig transport

Små vogner og effektiv pensing gjør at SWE taxibane er det eneste persontransport system som **utnytter informasjonsteknologien fullt ut**. Derfor gir det bedre økonomi, fleksibilitet og kapasitet enn tradisjonelle automatbaner: Det gir et billig, grønt, og sikkert system for individuell transport uten ventetid og irriterende overganger: SkyWeb Express er derfor mest **brukervennlig**.

Historisk bakgrunn for taxibane-teknologien og for SkyWeb Express

Siden 1950 årene er det gjort omfattende utviklingsarbeid i hele verden med taxibane-teknologien. Det er fra 1970 bygget mange testbaner i USA, Japan, Tyskland, Frankrike og England og gjort tilstrekkelige erfaringer. (Se CD'en)

Taxi2000 har utviklet **SkyWeb Express** teknologien over en årrekke siden 1960-tallet - som representant for *Cabintaxi* i Tyskland fra tidlig i 1970 årene, deretter videreutvikling med *Stone & Webster Engineering* på 1980-tallet og så bygging av en testbane med *Raytheon Company* i 1990-årene.

Etter 2000 valgte Taxi2000 å perfektionere teknologien på egen hand. Ingeniørene i *Taxi2000* har bakgrunn i bl.a. i NASA, MIT, Honeywell samt utallige transportprosjekt verden over innen veier, broer, T-bane, høyhastighetstog, romfart, flykontroll osv.

Taxi2000 er basert i Minnesota, med et klima tilsvarende Røros i Norge. (Systemet takler ekstreme terrengforhold og værforhold - det tåler orkan, ekstrem kulde, is, underkjølt regn & tåke, flom og 5 meter snø - uten besvær).

- Se også det tidligere taxibane-prosjektet *Norsk Sportaxi AS* (1997-2000), som forsøkte å utvikle egen norsk teknologi : www.innotrans.net/sportaxi/

InnoTrans

Pb. 271, 1411 Kolbotn

tel. 66 80 63 73 - post@innotrans.net

www.InnoTrans.net www.SkyWebExpress.com