

# Fra pengesluk til PENGE-MASKIN?

*Gjør Forneubanen til en pengemaskin istedenfor til det pengesluket det er lagt opp til. Ved å utvikle og bygge en fleksibel taxibane istedenfor en mastodont av en monorail som ikke egner seg på Fornebu og Lysaker, kan beboere og næringsliv få et tidsriktig, billig og effektivt transportsystem. Dessuten kan Norge få en eksportartikkel av uvurderlig verdi.*

/ Av **Arno Mong Daastøl** /

Alle partier påpeker nå transportens betydning for næringslivet, men krever stadig bare mer av det gamle istedenfor heller å ta hensyn til samfunnets transportbehov. Fornebu var tenkt å være en fremsvisning av et fremtidssamfunn og skulle skape et fysisk miljø der nyskapere kunne kommunisere tett for å fremme nytenking.

Det ga visjoner om en moderne løsning også på transportproblemet, men planleggerne viste ingen praktisk nytenkning.

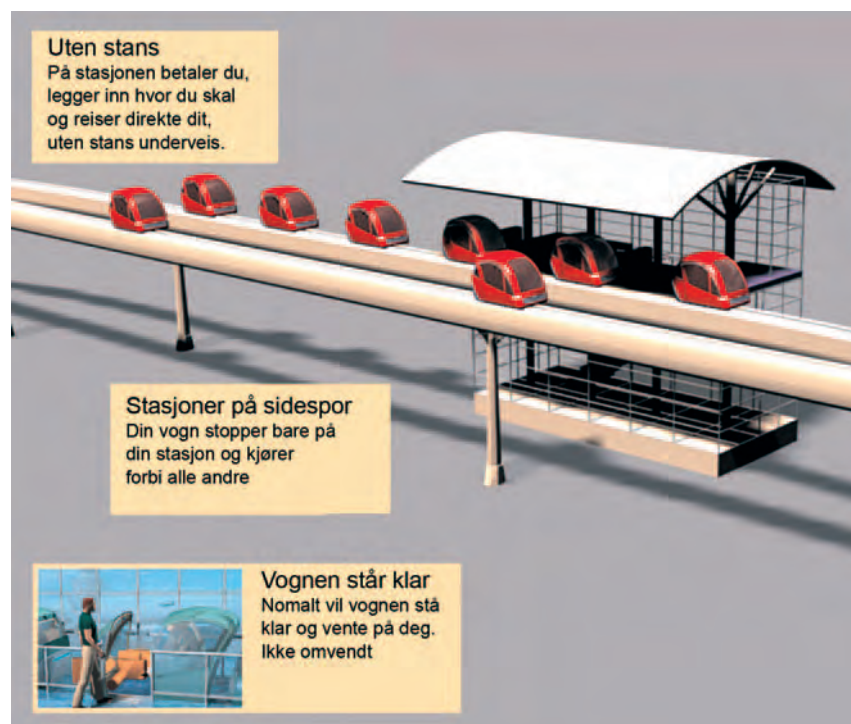
Automasjon har et stort økonomisk potensial, fordi rundt 2/3 av transportsektorens kostnader er lønnskostnader. I 2002 valgte politikerne i Akershus fylkeskommune nettopp å satse på en «lett automatbane». Einar Hoel, Prosjektleder i Samferdselsavdelingen, opplyser at det omfatter både «monorail» og «taxibane».

### Monorail er dyr og lite fleksibel

Utredningene av automatbanen har brukt en «monorail» som eksempel. Men monorail er ingen fremtidsrettet automatbane, og den er heller ikke



**Arno Mong Daastøl driver nå konsultentselskapet Innotrans. Han arbeider for tiden med sin doktorgrad på temaet vitenskapsmetode og industristrategi, med spesielt fokus på handel og transport.**



lett. Den kan betegnes som en bytrikk plassert på skinner 4–5 meter over bakken, med svære vogner på størrelse med byens leddtrikker. Monorailøsningen ble fort dyr og problematisk. En monorail er for eksempel ubrukelig for bedriftene på Lysaker, som snart har 50 % flere arbeidsplasser enn Fornebu.

Økonomisk er monorailøsningen hverken spesielt bedre eller dårligere enn andre offentlige underskuddsforetak som krever tunge subsidier. Men det er tvilsomt at fordelene med monorail rettferdiggjør enda en type infrastruktur, fordi den er lite fleksibel og ikke egner seg for større nettverk. Monorailen risikerer dermed å forbli en amputert bane. Monorail tillater nemlig ikke vognene å utnytte mulighetene som automasjonen gir, fordi penseordningen er sporbasert.

Vognbasert pensing derimot – som i biler og taxibaner – gjør det mulig med bitte små vogner og individuell, fleksibel betjening av de reisende. Mange vogner gir svært stor kapasitet. Stasjonene i en taxibane ligger på sidespor, og reisende kan derfor kjøre raskt og direkte mellom valgfrie holdeplasser.

Taxibaner er nettverksbasert, venter på passasjerer og tilpasser frekvens til etterspørsel. Kapasitetsløsning, slitasje og energibruk blir dermed optimal for alle situasjoner. Taxibaner er også robuste slitere, som er bedre tilpasset norsk topografi og værforhold enn andre transportformer.

### Taxibane uten subsidier og tilskudd

Finansieringsløsningen av automatbane på Fornebu er viktig for beslutningen om utbygging. Det offentlige avkreves en engangskostnad på ca. 1050 millioner kroner og et årlig driftstilskudd på ca. 41 mill. per år, dvs. rundt 1 milliard over 25 år.

En taxibane er rundt 1/3 av en monorail – både i dimensjoner og kostnader – og med tilsvarende mindre visuelt inntrykk. Som eneste løsning klarer taxibane seg uten subsidier og tilskudd, både til bygging og drift. Den vil betale seg selv gjennom normale billettinntekter alene.

Imidlertid må teknologien industrialiseres gjennom et pilotprosjekt for



En sportaxi er basert på et stort antall små vogner som automatisk bringer sine passasjerer direkte til ønsket stasjon, uten stopp underveis. Illustrasjon: Taxi 2000/Samferdsel.

gjerning vil låne ut penger.

Underlig nok har politikerne hittil ikke sett nødvendigheten av å koble sammen FoU og offentlige innkjøp. Staten kan spare enorme ressurser og skape store inntekter og kompetanse, simpelthen ved å benytte de muligheter som allerede foreligger innenfor EU-systemets ordninger for offentlige innkjøp til å fremme nyskaping og skape markeder for ny teknologi (EU-kommisjonens Directive 2004/17/EC, kapittel 5, artikkel 40, punkt a, b, c, l, ).

Ytelsespesifikke tilbudsrunder er best, fordi dette stiller mindre krav til statens tekniske kunnskaper samtidig som de øker konkurransen og kreativiteten i bedriftene.

I denne anledning opplyser Samferdselsdepartementet at «Ansvaret for Forneubanen ligger hos Akershus fylkeskommune.» Der kommenterer Einar Hoel at «Hadde staten ønsket å fremme innovasjon, ville det derfor vært naturlig om de hadde uttrykt det.»

## Statlig starthjelp

For å starte prosessen må staten nemlig «fyrte den i gang» og gjøre det tindrende klart for administrasjonen og for industrien at man ønsker utvikling av ny teknologi som er bedre tilpasset transportbehovene – og at man vil bestille egnede system. Resten vil industrien sørge for. Norsk industri har de ressurser som skal til. En vinn-vinn situasjon kan dermed skapes.

Staten bør få ytterligere rabatt dersom de gir opsjoner på videre utbygging av Forneubanen. Dette ligger innenfor EU Directive 2004/17/EC, punkt e. Det vil gi taxibanen bedre potensial og økonomi. Da får næringslivet styrket sikkerheten og gulroten de trenger for å ta investeringer.

å vise at teknologien er god nok og at de økonomiske beregningene stemmer. Et pilotprosjekt på Fornebu kan siden utvides fra Lysaker og utvikles til et hypereffektivt transportsystem som fjerner mange av problemene som i dag får folk til å vegre seg mot å reise kollektivt.

Akershus fylkeskommunes ønsker en OPS-løsning (offentlig-privat samarbeid) slik at private bygger og driver banen – med et fast, avtalt tilskudd fra det offentlige. Det passer utmerket for utbygging av en taxibane.

Et pilotprosjekt for taxibane vil kunne bli vesentlig billigere enn innkjøp av en tradisjonell monorail. Men rollene må fordeles litt annerledes enn ved regulære innkjøp, om staten ønsker samfunns-gagnlig nyskaping.

Staten må garantere et marked, mens industrien garanterer teknologien. Staten blir dermed garantist og sikkerhet for finansielle lån. Det medfører at hvilken som helst bank eller utviklingsfond

NHO foreslo i sommer å gå videre med Hervik-utvalgets anbefalinger, og det er i tråd med anbefalingene i Wilkinson-rapporten til EU-kommisjonen i sept. 2005 «Offentlige innkjøp for forskning og nyskaping». Slike ordninger for å fremme nyskaping kommer ikke i strid med regler for kvalitetssikring av offentlige innkjøp, som KS1.

Store deler av et pilotprosjekt kan innpasses i nasjonale og europeiske støtteordninger og utviklingsprosjekt, slik IFU – og OFU – kontrakter ble brukt for Gardermoen.

Det betyr mye ved senere prosjekter at drøyt 1/3 av de private utbyggingskostnadene direkte tilfaller staten som økt skatteinngang, prosjekter som kanskje aldri ville bli satt i gang uten tilgang til denne teknologien.

Investeringene vil føre til økt sysselsetting for tiår fremover og industriell kompetansebygging innen teknisk avanserte og fremtidsrettede bransjer som automasjon, posisjonering, og materialteknikk. Det vil øke FoU-andelen som er drevet av næringslivet selv, nettopp hvor Norge ligger langt bak Sverige og Finland. Dette får staten gratis uten å måtte betale for omskolering og evt. arbeidsledighet.

Indirekte tjener staten og samfunnet også ved bedre trafiksikkerhet, miljø og helse, samt innspart reisetid og avlastning på vegsystemet i pressområder.

## Taxibaner flere steder

I Norge planlegges en rekke bybaner. De kunne erstattes eller utfylles av mer kundevennlige og kostnadseffektive taxibaner. Dette utgjør grovt anslått et marked på 15 mrd kr. Dessuten er en rekke baner planlagt i Oslo. Flere av disse egner seg for taxibaner. Her er det store penger å spare.

En taxibane for Kolsåsbanen med dagens trafikk ville antakelig gått i null. Men fordi den trolig ville tiltrekke seg mer trafikk og dessuten kunne utvides til Rykkinn og Lommedalen eller til Stabæk og Fornebu, ville den bli lønnsom.

Forneubanen kunne også knyttes til Skøyen, Majorstua og Blindern. Bjørvika, Kværnerdalen og Ensjø kunne få en bane og tilknyttet øvrige taxibaner i et voksende nettverk som utfyller det øvrige transportsystemet. Sentrum kunne fått sitt tette nettverk, ved å legge banen på takene av de lave bygningene.

Taxibaner egner seg også til mindre formål, som flyplasser, forlystelsesparker, sportsarenaer, kjøpesentre, sykehus, universitet, parkeringsplasser mv. Kostnader per km bane vil synke med ytterligere utbygging, og markedet kan utvides med liknende kontrakter til stadig mindre prosjekter og mer grisgrendte strøk.

Taxibaner har derfor et stort markedspotensial, og de møter økende interesse verden rundt. I 2005 bestilte Europas største flyplass, Heathrow, en taxibane, og finanssenteret i Dubai kjører nå en utvalgsprosess. Den koreanske stat satser nå 57 millioner dollar på en taxibaneløsning, og Vectus bygger en testbane i Uppsala for 100 mill kr. Telenor brukte fra 2002 rundt 10 mill på å fremme en slik løsning for Fornebu.

Anledningen på Fornebu kan brukes til et pilotprosjekt som skaper flere springbrett for norsk eksportrettet industriutvikling – arbeidsplasser som varer etter oljen. Et pilotprosjekt kan spare og skape store verdier innen helse, miljø og samfunn. Gjennom å bruke offentlige innkjøp for å fremme nyskaping i næringslivet kan politikerne løse alvorlige samfunnsproblem og samtidig omforme sitt eget skatte- og velferdsgrunnlag gjennom aktiv endring av kompetanse- og næringsstrukturen i mer verdiskapende retning – uten å bruke skattekroner. **S**