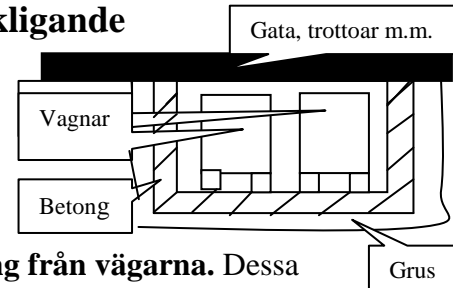


# Om man börjar i rätt hörn med att konstruera ett system för lätta varutransporter i tjänsten kan bilen företagsekonomiskt extremt lönsamt minska med en tredjedel – bristande patentmöjligheter m.m. gör ändå en politisk opinion behövlig för dess förverkligande

Systemet består av vagnar med en lastkapacitet ungefär som bagageutrymmet i en personbil, vilka automatiskt med en hastighet om 30 à 40 km/timme drivna av direktverkande el, rullar i ett kulvertnät billigt nedgrävt just under bl.a. gator och trottoarer. Kulvertens innerdimensioner 1,2 x 0,6 m. Vagnen kan även utan hiss rulla in till lokaler samt, dockat till batteri och slingstyr, också inomhus.



- 1. Lätta varutransporter i tjänsten försvinner i mycket hög utsträckning från vägarna.** Dessa transporter kostar ca 8 procent av BNP, sker mest mellan arbetsplatser och gäller små varuvikter. Kostnaderna för systemet är i sammanhanget små och kan samtliga lätt finansieras av arbetsgivarna när de mycket billigare och miljövänligare köper lätta varutransporter från systemet i stället för från bil. Trots låga taxor jämfört med bil uppnår exploitören ytterst god vinst. Därför bör minskningen av bilen kunna betraktas som gratis. I rubricerad minskning av biltrafiken ingår även punkt 2 och 3 nedan.
- 2. Huvuddelen tunga lastbilstransporter försvinner från vägarna.** Tunga lastbilstransporter bör lönsamt kunna överföras till kombinationstransporter mellan systemet samt järnväg eller fartyg. Systemvagnen rullar för egen maskin helautomatiskt från avsändaren via kulvert och ramp upp på en järnvägsvagn eller ett fartyg och ungefär omvänt till mottagaren. Konkurrenskraften för järnväg och sjöfart (inte minst kustsjöfart) ökar kraftigt som följd av extremt billiga anslutande transporter och även av att omlastningar på järnvägsstationer och i hamnar kan ske extremt billigt genom att systemvagnen helautomatiskt byter till annan järnvägsvagn eller båt. En massiv överföring av tunga lastbilstransporter till sådana kombinationstransporter kommer därigenom att ske genom att de då blir billigare.
- 3. Mycket stort antal privata varutransporter försvinner från vägarna.** Grossister av bl.a. dagligvaror kommer att sälja sådana varor direkt via systemet till hushåll. Prissänkningarna på varorna genom att butiken inte längre behövs blir så stora att det vanligen blir lönsamt för ett hushåll finansiera egen anslutning och hushållets ”andel” av passerande kulvert. Det gäller nästan utan undantag även hushåll i småhusområden inom tätorter, dvs. hushållen ansluts i bred skala. Ändå större blir prissänkningarna när hushållen kan inhandla varor direkt från industrin. Biltransporter med varor till butiker bortfaller. Stor volym bl.a. inköpsresor för hushållen bortfaller. Inköp av dagligvaror sker t.ex. till 80 procent med bil. Observera att hushållens anslutning huvudsakligen finansieras av andra inbesparingar än i transporter.
- 4. Inom industrin uppkommer gigantiska inbesparingar** när vagnen kan parkera intill arbetsstolen för en montör som lägger varor i vagnen en efter en efter färdigställande. När vagnen är färdiglastad sänder montören iväg vagnen med en knapptryckning till valfri adress. Det kan t.ex. ske till montör i nästa företag i förädlingskedjan. Lagren av färdigvaror bortfaller då helt och lagren av insatsvaror minskar kraftigt när varorna kontinuerligt anländer till nästa företag i små portioner. Hälften av lagren, 350 miljarder, bör bortfalla med årliga inbesparingar inklusive anknutna kostnader om 175 miljarder. Inbesparingarna i hanteringar, emballeringar, lager och lokaler blir sannolikt avsevärt större än i transporter. **Ca 50 TWh/år fjärrvärme bör genom systemet kunna produceras av spillvärme** från el-, fjärrvärme- och avloppsledningar. Fjärrvärmeledningar blir billigare anläggas med nya kunder som följd. **Varudistributionssystemet bör leda till så omfattande ekonomiska överskott att de lätt kan finansiera ett ytterst högkvalitativt spårtaaxisystem som i stor skala övertar persontransporter från bil.** Gångavstånden från nästan alla arbetsplatser och bostäder inom tätorter bör kunna uppgå till högst 200 meter. Systemen tillsammans bör minska biltrafiken med ca 90 procent och klimatgaserna med ca 50 procent i Sverige. Eftersom systemet är ungefär lika bra i andra länder bör biltrafiken globalt minska på liknande sätt. En viktig förklaring till det gigantiska ekonomiska överskottet för varudistributionssystemet är den närmast matematiska s.k. uppskrivningsfaktorn, den ”andra sidan” av myntet nettoinbesparingar. Om den inte inräknas skulle arbetslösheten dramatiskt öka vid systemets förverkligande. En sådan utveckling är inte rimlig anta, snarare tvärt om, se [www.uvds.org](http://www.uvds.org), PowerPoint-presentationen, avdelning A, punkt A 12.
- 5. Systemets förverkligande har hamnat i baklås.** Bristande möjligheter till patentskydd gör att bil- och annan logistikindustri, vilka närmast skulle kunna förverkliga systemet, är motståndare därtill. Deras befintliga marknader kan ju pysa ihop till nästan ingenting, samtidigt som skydd saknas inom det nya området. Vidare finns starka psykologiska låsningar inom området.

För mer information, se [www.uvds.org](http://www.uvds.org), dels ”Artikel” om 1 sida och 3 sidor kommentarer, dels PowerPoint-presentationen, avdelning A om ca 50 blad.

Per Lidén [uvds.org@gmail.com](mailto:uvds.org@gmail.com).

Eftersom grundidén inte uppfyller formella krav för patent saknar jag exploateringsintresse i systemet

Version Märten 08

Ingår i projektgruppen för varudistributionssystemets förverkligande

