



Design, tekst og produksjon: Gazette – oktober 2005



AS Oslo Sporveier

Postboks 2857 Tøyen  
0608 Oslo

Tel: +47 81 54 44 11

Faks: +47 22 08 40 30

[www.sporveien.no](http://www.sporveien.no)

[firmapost@sporveien.no](mailto:firmapost@sporveien.no)

**MX<sub>3000</sub>**  
**NESTE GENERASJONS T-BANE**

**NYE MX3000-VOGNER TIL OSLO:**

## **GENERASJONSSKIFTE FOR T-BANEN**

**Etter 40 år i trofast tjeneste over hele byen, skal de rødmalte T-banevognene skiftes ut med nye og moderne togsett. De nye vognene heter MX3000.**

Allerede denne vinteren vil reisende i Oslo kunne observere MX3000 i prøvedrift på banenettet. Mellom 2007 og 2010 skal så å si hele T-baneparken byttes ut.

### **MODERNE TEKNOLOGI PÅ SKINNER**

Sporveien har tegnet kontrakt om kjøp av 189 nye vogner, og disse skal settes i trafikk i Oslo i løpet av få år. Planen er at alle Oslos T-banevogner skal skiftes ut, med unntak av de relativt nye togsettene som trafikerer Holmenkollbanen.

Det er Siemens i Wien som produserer MX3000. Vognene representerer en stor forbedring i kollektivtrafikken i Oslo – både når det gjelder sikkerhet, komfort og punktlighet.

### **ØKT KOMFORT FOR PASSASJERENE**

I det daglige vil passasjerene på T-banen oppleve at de nye vognene er langt mer komfortable og stillegående enn de gamle. Sporveien legger også vekt på at MX3000 er sikrere enn togsettene som brukes i dag.

Fordi vedlikehold og drift blir enklere med nye vogner, vil publikum oppleve færre innstilte avganger og at T-banen blir mer punktlig. I tillegg er MX3000-vognene mer miljøvennlige og mindre energikrevende enn sine forgjengere.

### **PRØVEKJØRING I HØST**

Når de første to togsettene – med totalt seks vogner – nå er levert, starter Sporveien umiddelbart testkjøring under ulike kjøreforhold. Det er viktig å avdekke eventuelle feil og muligheter for justeringer og forbedringer.

I første omgang kommer de nye vognene til å testes uten passasjerer, men utover vinteren og våren 2006 vil kundene få anledning til å prøvekjøre MX3000.

Videre utskiftning av T-banevogner vil foregå etappevis, inntil alle togsettene er skiftet ut innen utgangen av 2010. Da kommer 189 nye og moderne T-banevogner til å suse rundt på skinnene i Oslo, fulle av passasjerer.

Les mer på: [www.sporveien.no](http://www.sporveien.no)



Et første kyss mellom gammelt og nytt. Et generasjonsskifte er i vente!

## T-BANENS HISTORIE:

# OSLOS KOLLEKTIVE HOVEDPULSÅRE

## Nye vogner skal vitalisere Oslo T-banenett, som har gjennomgått store endringer gjennom årene.

Oslos T-banenett er i årenes løp både blitt utvidet og forbedret. Men vognparken har vært den samme i nesten 40 år. Nå skal imidlertid de røde T-banevognene byttes ut med topp moderne vogner kalt MX3000.

### T-BANE MED LANGE TRADISJONER

Til å være en by med bare drøyt 500.000 innbyggere, er T-banenettet i Oslo relativt omfattende. Sporveiens historie begynte med innføring av vogner trukket av hester i 1875. Tyve år senere fikk hovedstaden Nordens første elektriske sporvei, og i 1898 åpnet Skandinavias første forstadsbane, som trafikkerte strekningen mellom Majorstuen og Holmenkollen.

På slutten av 20-tallet åpnet tunnelstrekningen Majorstuen – Nationaltheatret, som var den første undergrunnsbanen i Norden. Et nytt T-banesystem fra Jernbanetorget til de nye drabantbyene i øst ble innviet etappevis fra 1966.

### FEM LINJER

På 70-tallet begynte arbeidet med å integrere det eldre, vestlige banenettet med linjene i øst. De to banesystemene ble sammenkoblet da Sporveien åpent for gjennomgående tog mellom øst og vest i 1995.

I dag forbinder fem T-banelinjer forstedene med sentrum av byen. Sporveien er nå i ferd med å ferdigstille en tverrgående T-baneforbindelse, som vil supplere rutenettet i Oslo med en ringlinje fra høsten 2006.

### GENERASJONSSKIFTE I VENTE

I årenes løp har en stadig større andel av kollektivtrafikken i Oslo gått med T-bane. I dag skjer over en tredjedel av reisene i hovedstaden med banen, og linjenettet fungerer på mange måter som hovedstadens kollektive hovedpulsåre.

Etter nesten 40 år med så å si samme vognpark, er det på høy tid med fornyelse og modernisering av T-banevognene i Oslo. Dette skal skje gjennom en nær total utskiftning av vognene i løpet av få år.

Sporveiens kunder kan om ikke lenge kjøre rundt i hovedstaden i 189 flunkende nye MX3000-vogner.



Størstedelen av T-banens vognpark er varianter av denne vogntypen fra 1966.



F-2000 representerte noe nytt i 1993, det ble bygget seks tovgnostog av denne typen.



MX300, neste generasjons T-bane.

**MX3000:**

## **TOPP MODERNE T-BANETEKNOLOGI**

**Innen 2010 skal praktisk talt alle T-banevognene til Sporveien byttes ut. Men allerede fra november utprøves de første nye MX3000-vognene på skinnene i Oslo.**

De 189 nye T-banevognene er produsert av Siemens, som baserer sitt arbeid på vel utprøvde tekniske løsninger. Porsche Design står for innvendig og utvendig design av vognene, i samråd med Sporveien og designbyrået Ogle Noor.

### **MODERNE OG TIDSRIKTIG**

Hver av de nye togmodulene Sporveien har bestilt, består av tre sammenkoblede vogner med åpen innvendig passasje. I rutetrafikk vil et T-banetog bestå av en eller to moduler, altså tre eller seks vogner.

Både utvendig og innvendig vil de nye T-banevognene fremstå mer moderne og tidsriktige i utformingen. Fortsatt vil passasjerene sitte ansikt til ansikt i grupper på fire eller fem, fordi denne løsningen gjør det enkelt for folk å bevege seg i vognene, og det er viktig for både komfort og sikkerhet.

### **SIKKERHET OG MILJØ I HØYSETET**

MX3000 har bedre akselerasjons- og bremseegenskaper enn de gamle togsettene. Dette er spesielt viktig i en by som er svært kupert. Sporveien er også glad for at de nye vognene representerer en mer miljøvennlig kollektivtrafikk fordi de bruker mindre energi.

### **GRUNDIG OPPLÆRING AV FØRERNE**

T-baneførerne får en langt bedre arbeidsplass i et romslig førerrom med god ergonomi og avanserte hjelpemidler for sikker styring og overvåking av alle tekniske funksjoner.

Alle førerne skal gjennomgå en grundig opplæring i en spesialbygd simulator. Her vil førerne få trening i ordinær kjøring, men også i å håndtere ulike avvikssituasjoner. Sporveiens ansatte kommer til å være godt forberedt når passasjerene om kort tid inntar MX3000 i Oslo.



Moderne teknologi sørger for sikker og miljøvennlig transport.



Funksjonelt interiør signert Porsche Design.



Alle MX3000-vognene har tre dører på hver side.

## HISTORIKK:

# T-BANEN I OSLO



- 1898** **BEGYNNELSEN**  
Første strekning åpnet mellom Majorstuen og Besserud.
- 1912** **SMESTADBANEN**  
Sidelinje Majorstuen – Smestad.
- 1916** **TIL FROGNERSETEREN**  
Forlengelse Holmenkollen – Frognerseteren.
- 1924** **BÆRUMSBANEN**  
Trikkelinjen til Lilleaker forlenget via Jar til Avløs og blir «Bærumsbanen».
- 1928** **FØRSTE TUNNEL**  
Tunnel Majorstuen – Nationaltheatret, Nordens første undergrunnsbane.
- 1930** **TRIKK TIL KOLSÅS**  
Bærumsbanen forlenget til Kolsås.
- 1934** **SOGNSVANNSBANEN**  
Sognsvannsbanen åpnet.
- 1935** **TIL RØA**  
Smestadbanen forlenget til Røa.
- 1942** **FORBINDELSEN JAR–SMESTAD**  
Bærumsbanens forbindelseslinje mellom Jar og Sørbyhaugen kopler Kolsåsbanen til det øvrige nettet og undergrunnsbanen.
- 1948** **RØABANEN TIL GRINI**  
Røabanan forlenget til Grini.
- 1951** **RØABANEN TIL LIJORDET**  
Røabanan forlenget til Lijordet.
- 1966** **T-BANE TIL BERGKRYPSTALLEN**  
Lambertseterbanen, Jernbanetorget – Bergkrystallen, blir første moderne T-banestrekning.
- 1966** **T-BANE TIL GRORUD**  
Grorudbanen åpnet til Grorud.

**T-BANE TIL SKULLERUD** 1967  
Østsjøbanen åpnet til Skullerud.

**T-BANE TIL HAUGERUD** 1970  
Furusetbanen åpnet til Haugerud.

**RØABANEN TIL ØSTERÅS** 1972  
Røabanan forlenget til Østerås.

**FØRLENGELSER I GRORUDDALEN** 1974  
Grorudbanen forlenget til Rommen og Stovner, Furusetbanen forlenget til Trosterud.

**GRORUDDANEN TIL VESTLI** 1975  
Grorudbanen forlenget til Vestli.

**INN TIL SENTRUM** 1977  
Østlige fellestunnel forlenget fra Jernbanetorget til Sentrum stasjon, som i 1987 ble omdøpt til Stortinget.

**TIL FURUSET** 1978  
Furusetbanen forlenget til Furuset.

**TIL ELLINGSRUDÅSEN** 1981  
Furusetbanen forlenget til Ellingsrudåsen.

**ØST OG VEST MØTES PÅ STORTINGET** 1987  
Østlige og vestlige baner knyttet sammen i Stortinget stasjon.

**TIL MORTENSRUD** 1997  
Østsjøbanen forlenget til Mortensrud. Offisiell åpning i januar 1998.

**FØRSTE ETAPPE AV T-BANERINGEN** 2003  
Første etappe av T-baneringen åpnet til Nydalen og Storo.

**RINGEN KOMPLETT** 2006  
T-baneringen blir komplett, med ny Sinsen stasjon og forbindelse til Grorudbanen ved Carl Berners plass.

## FAKTA:

# MX3000 TREVOGNSMODUL

- Lengde trevognsmodul: 54,14 m
- Største bredde: 3,16 m
- Gulvhøyde over skinnetopp: 1,12 m
- Totalvekt trevognsmodul med passasjerer: 147 tonn
- Vekt, trevognsmodul (tom): 98 tonn
- Vognkasse: Aluminium
- Maksimal aksellast: 12,5 tonn



- Motorer per modul: 12
- Motoreffekt per motor: 140 kW
- Primærfjæring: Spiralfjær stål
- Sekundærfjæring: Luft
- Sitteplasser i trevogns modul: 138 stk
- Plasser totalt i trevognsmodul (fire stående per m<sup>2</sup>): 493
- Bredde døråpning: 1300 mm
- Elektrisk opererte doble sidedører med klembeskyttelse

