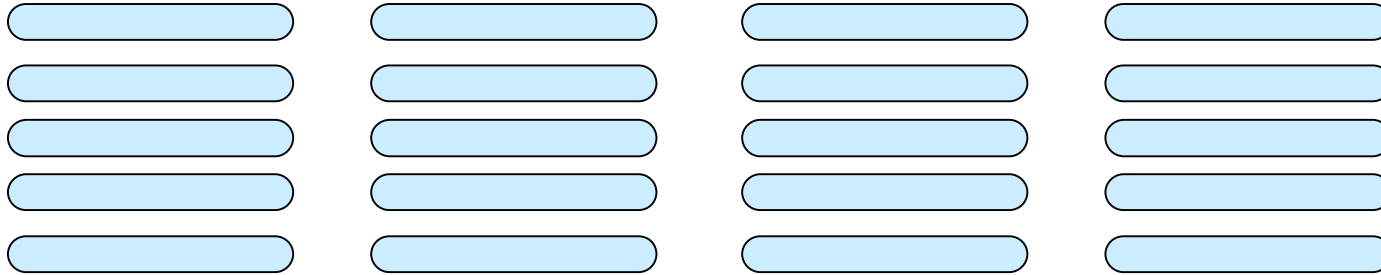


Vognskostnader nye vogner



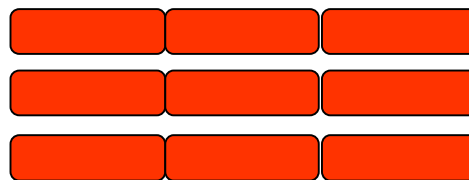
Total kapasitet rush: 2400/time / 6 grunn avganger, 6 rushtidsavganger per time

Kilde: Bærumsbanerapporten

20 nye vogner ca. 440 mill.

Bybaneløsning

T-bane/metroløsning



Total kapasitet rush: 3024/time / 10 min frekvens (6 avganger per time)

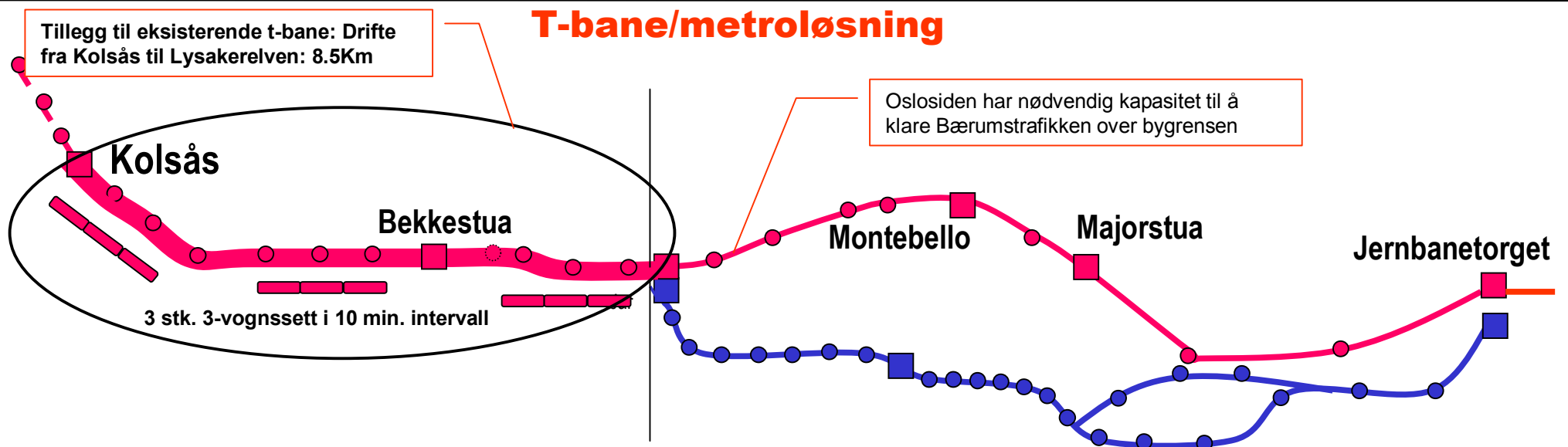
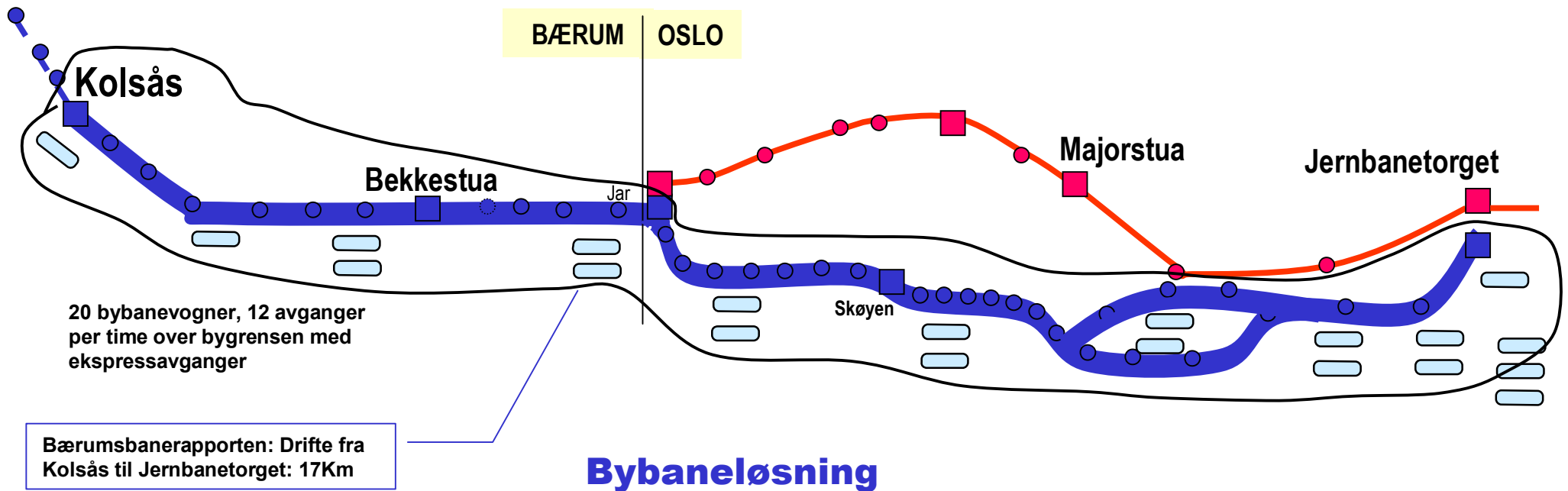
9 nye MX vogner ca. 123 mill.



Kilde: MX-prosjektet, Oslo Sporveier

Sparer 317 millioner på å kjøpe t-banetrokker!

Vognkostnader – hvilke strekninger skal driftes- og sammenlignes?



Bybane er dyrere enn t-bane/metro

Driftskostnader



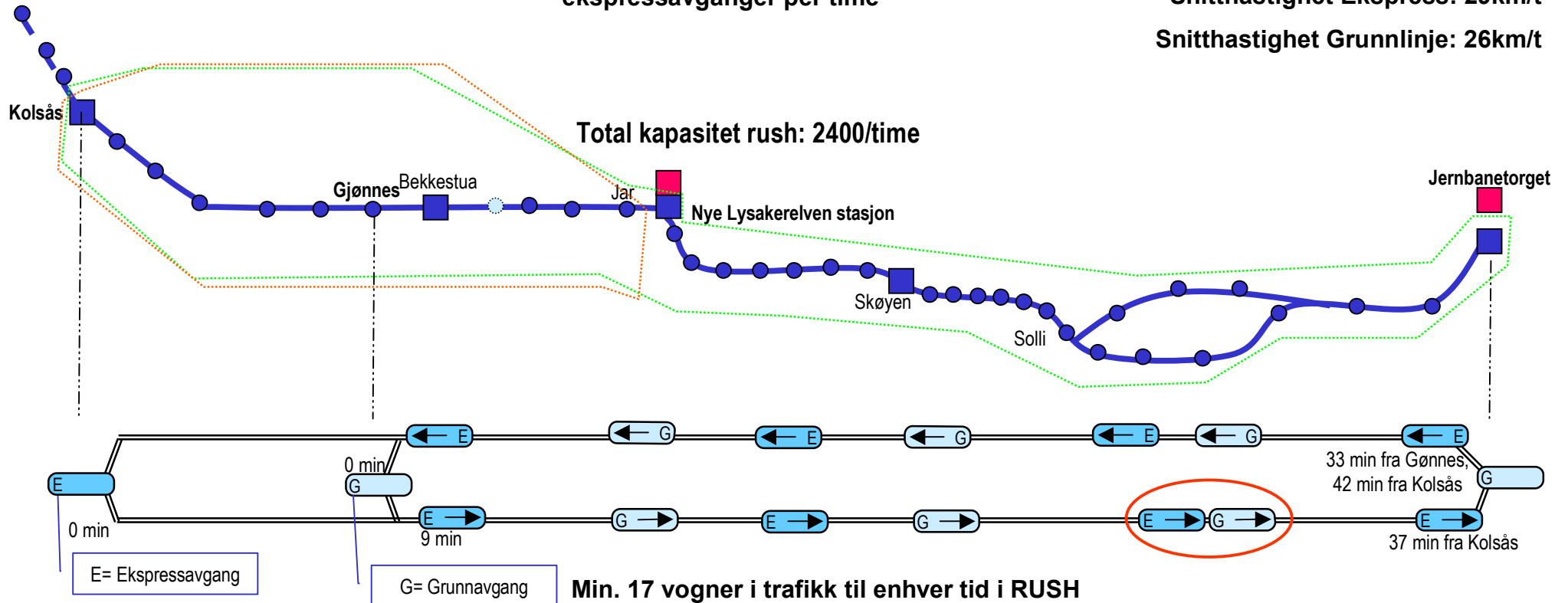
1-vognstrikk
(3-ledd)

Bybaneløsning-Kjøremønster

6 grunnavganger og 6 rush-ekspressavganger per time

Snitthastighet Ekspress: 29km/t

Snitthastighet Grunnlinje: 26km/t



3 reservevogner



Totalt behov for 20 nye vogner i Bærumsbanekonseptet, kostnad minimum 440 millioner

Bybane er dyrere enn t-bane/metro

Driftskostnader



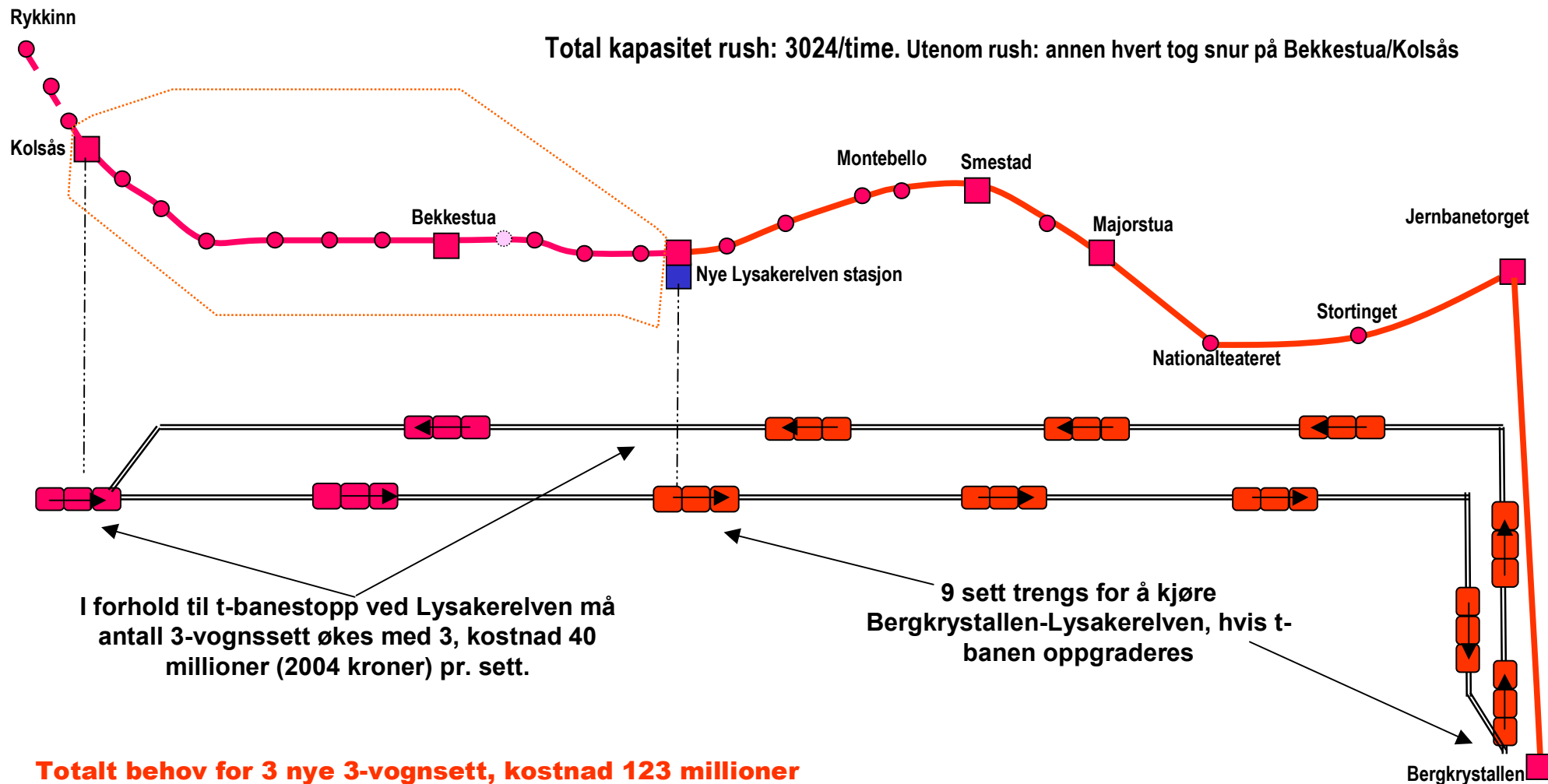
3-vognstog



T-bane/metroløsning- kjøremønster:

6 grunnavganger per time (10 minutters frekvens) i rushtiden med nye Siemens 3-vognstog (leveres fra 2005 til 2010)

Snitthastighet : 34km/t



Totalt behov for 3 nye 3-vognsett, kostnad 123 millioner

Det haster med å vedta en t-bane/metrouitbygging:

- Det er mulig for Akershus Fylkeskommune å "henge seg på" Oslo Sporveiers kontrakt med Siemens, antall vogner i opsjonen kan utvides med for eksempel 9 (eventuelt 18) vogner. **DETTE MÅ DE GJØRE INNEN NOVEMBER 2005!**
- I så fall slipper Akershus Fylkeskommune å organisere innkjøp av bybanevogner, en operasjon som i seg selv krever en egen prosjektorganisasjon, med de kostnader og risikoer det medfører



Forskjeller t-banevogn og bybanevogn



Dagens 3 vogners t-banetog



3-vognerstog

Kapasitet (snitt): 495 (dagens løsning)



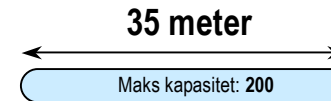
Nye t-banevogner:

Kapasitet 3-vogssett: 504



Bybanevogn = sporvogn = trikk

Nye holdeplasser vil bare ha plass til en vogn



Kapasitet: 200