

Kostnad, inntekt og tidsbesparelse for SWE Fornebu

Dobbel inntekt - tredjedels kostnad: ca. 334 mill

- for 4,7 km dobbeltspor, inklusive 10% risikopåslag

Totalt **“faste kostnader”**: **68 mill NOK**

(Planlegging: 47 mill, Kontrollsenter, servicehall & garasje: 21 mill)

Kilometerkostnad for enkeltsporet bane : **25 mill**

(inklusive vogner, bruspenn og 1 stasjon med 2 heiser og trapp)

Til sammenlikning: Trad. automatisert monorail (Intamin): 1030 mill
(med enkeltspor mellom Fornebu Senter og Norske Skog og tunnel under Lagåsen)

- **Fallende kilometerkostnad** med økt nettverk
- **19 km ekstra** nettverk: ca. 430 mill (Bekkestua--Lilleaker-Godthåb-Skøyen)
- **18 km ekstra** nettverk: ca. 360 mill (Kolsås, Østerås, + Rykkin = 2 km/90 mill)
- **17 km ekstra** nettverk: ca. 400 mill (Frogner, Majorstua, Bjørvika)
- **Driftkostnader** per år: **9,4 mill kr.** vs. 53 mill for Intamin monorail
- **Større billettinntekt** fordi mer brukervennlig og tilgjengelig
- **Tidsbesparelse** per år ift. monorail: 1400 årsverk = ca. 600 mill kr. - for Fornebu

Kostnadsstudie i Umeå, Sverige -”benefit/cost” rate:

- Monorail (bedre enn bybane / trikk): 0,2
- Beste buss system: 0,6
- PRT (taxibane): 1,4

Brukerstudier med taxibane

Større system

Los Angeles: 34% trafikkandel til taxibane

Gøteborg : 23% trafikkandel, kollektivtrafikk opp 48 % i metro området

Stockholm: 31% økning i kollektivtrafikkens andel hele dagen, 41% økning utenom rushtid

Sentrale forretningsstrøk og lokale nettverk

Indianapolis: 33% trafikkandel til taxibane

Kansas State University: 4x reduksjon i reisetidens variasjon, 15 min reiseområde økt 2x til 6x

www.InnoTrans.net www.SkyWebExpress.com

SkyWeb Express

Kostnader per passasjerkilometer

Fornebubane - samt nettverksutvidelser i Bærum og til Oslo
- Drift-, kapital- og totalkostnad



Trafikkintensitet - 2 alternativ

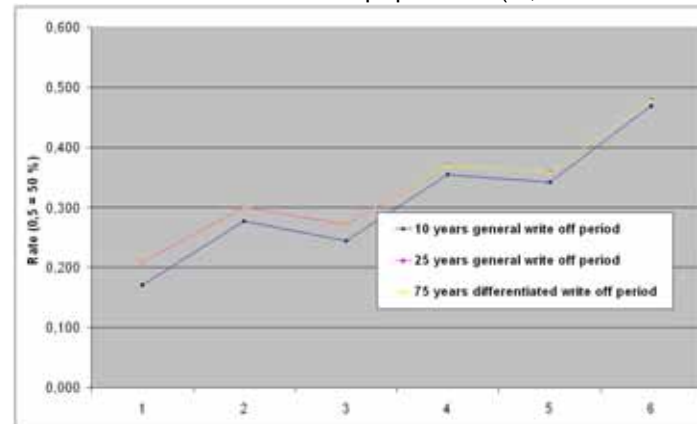
(1, 3 & 5 = lav trafikk og 2, 4 & 6 = høy trafikk)

Nettverksstørrelse - 3 alternativ

(1 & 2 = 9,4 km enkeltspor, 3 & 4 = 28 km, 5 & 6 = 63 km)

(Større nettverk og mer trafikk gir bedre økonomi.)

Internrate - ved 3 kr inntekt pr pass.km (0,5 = 50 % rente)

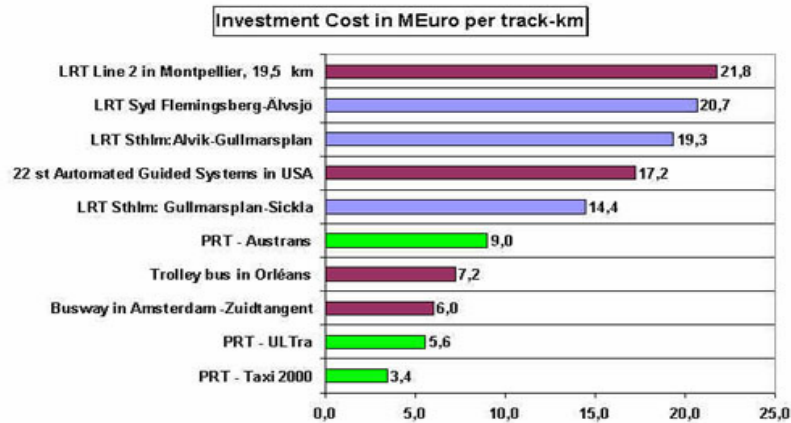


Nedskrivningsscenarier - 3 alternativ - over 10, 25 og 75 år

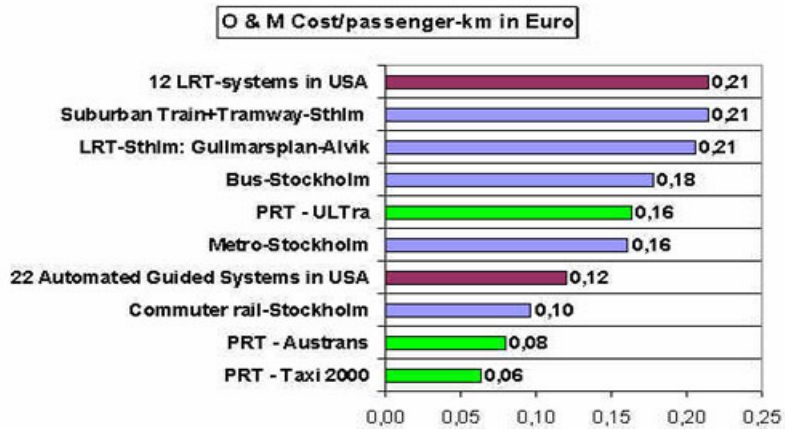
Kostnader - internasjonal sammenlikning

(Utredning for EDICT, EU, av Transek, Stockholm 2003)

Installasjon



Drift

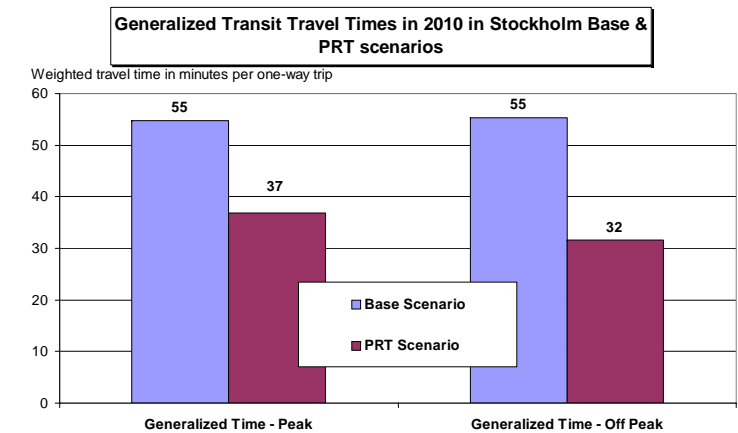


Trafikk simuleringer

- resultat av taxibane i Stockholm

(av Transek, 1999 – modell: emme/2 og Fredrik 3)

Minsket tidsbruk



Senket bilbruk & mer kollektiv reise

