

Ud over de i tabellen viste nøgletal spiller spørgsmål som etablering af en rationel organisation en væsentlig rolle for driftsudgifterne. Især blandt de store gamle sporvejsselskaber i bl.a. Tyskland findes der eksempler på endog meget høje driftsudgifter.

Spørgeren beder også om at få oplyst forrentningen af anlægssummen. I nedenstående skema er forrentningen belyst ved beregning af den selskabsøkonomiske nutidsværdi over 30 år svarende til tilskudsbehovet til bybanen fra

grundsalg i Ørestaden. Nutidsværdien/tilskudsbehovet er tillige omregnet som indekset tilskud i forhold til passager-km pr. år.

Selskabsøkonomiberegningen forudsætter, at alle tre bybanetaper gennemføres og indeholder følgende elementer:

- Anlægsomkostninger.
- Drifts- og vedligeholdelsudgifter.
- Driftsindtægter fra billet- og kortsalg.
- Indtægter fra reklamer.
- Real diskonteringsrente 5 pct. p.a.

Tabel 4

	Minimetro-løsning	Lightrail-løsning	Sporvogns-løsning
Pass.-km (mio.)	329	288	149
Anlægspris (mia. DKK)	5,2	4,9	3,9*)
Anlægspris/pass.-km/år (indeks)	100	106	163
Selskabsøkonomisk nutidsværdi 30 år, svarende til tilskudsbehov til Bybanen fra grundsalg i Ørestaden (mia. DKK)	-1,6	-1,7	-1,9
Tilskudsbehov/pass.-km/år (indeks)	100	121	262

*) Heraf omløb godt 100 mio. DKK.

Som det fremgår, er der intet belæg for, at lightrailssystemer skulle være billigere i drift end minimetrosystemer, når der er tale om sammenlignelige systemer. De eksisterende minimetroer og de tre undersøgte banesystemer i København har således driftsomkostninger på under det halve af de i spørgsmålet omtalte amerikanske lightrailssystemer og altså 20 gange mindre end People Mover-systemet i Jacksonville. Heller ikke den samlede anlægs- og driftsøkonomi for de tre bybanesystemer, som er undersøgt i København, tyder på, at en lightrail er økonomisk fordelagtig i forhold til en minimetro.

Det kan tilføjes, at Ørestadsselskabets valg af banesystem bygger på meget omfattende og dybtgående undersøgelser med inddragelse af udenlandske eksperter på både sporvogns-, lightrail- og minimetroområdet. Undersøgelserne er sammenfattet i rapporten »Systemsammenligning, Resumé af dispositionsforslag, februar 1995«, som er vedlagt svaret på spørgsmål nr. S 752. Det detaljerede undersøgelsesmateriale, som er meget omfattende, kan gennemlæses i Ørestadsselskabet. Ud over disse undersøgelser af de konkrete løsningsmuligheder for

Bybanen i København, råder Ørestadsselskabet over en database – tilvejebragt i sommeren 1994 af DSB med støtte fra EU – med ca. 900 lightrail-systemer fra hele verden. Lightrailssystemer er her defineret bredt, spændende fra metrosystemer til små People Mover-systemer. Selskabet har således haft et meget omfattende erfaringsmateriale at bygge sit valg af banesystem på.«

Spm. nr. S 765

Til forskningsministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren fremsende en oversigt over de virksomheder og borgere, der i Telestyrelsens korte levetid har klaget til styrelsen over spørgsmål om henholdsvis markedsadgang og Tele Danmarks priser, og desuden oplyse, om virksomhederne og borgerne har fået medhold i deres klager?«