

Heraf opkræves af kunderne:

- Abonnementsbilletter pr. billet (ekskl. moms) 8,00 kr.
- Ungdom, gruppe og rabatkuponer pr. billet (ekskl. moms) 8,00 kr.

Den Jyske Opera har oplyst følgende om administrationsgebyret til ARTE i sæson 1994-95:

Administrationsgebyr:

- Betalt af kunderne 161.543 kr.
- Betalt af Den Jyske Opera 43.491 kr.

Administrationsgebyr fastsat til:

- Abonnementsbilletter pr. billet (ekskl. moms) 14,15 kr.
- Ungdom, gruppe og rabatkuponer pr. billet (ekskl. moms) 11,55 kr.

Heraf opkræves af kunderne:

- Abonnementsbilletter pr. billet (ekskl. moms) 9,60 kr.
- Ungdom, gruppe og rabatkuponer pr. billet (ekskl. moms) 5,60 kr.

I modsætning til Det storkøbenhavnske Teaterfælleskab udfører både Aarhus Teaters og Odense Teaters eget personale en række arbejdsopgaver i forbindelse med administrationen af teaterabonnementsordningen. Udgifterne til dette arbejde refunderes af ARTE.

Endvidere kan det supplerende oplyses, at Kulturministeriets støtte til ARTE's ikkeprovisionsgivende forfatterformidling var på tipsakstykket allerede i 1984-85.

Spm. nr. S 3621

Til finansministeren (10/9 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt Ørestadsselskabet har udvalgt leverandøren af Københavns nye førerløse minimetro ud fra hensynet til afprøvet teknologi, og vil ministeren i givet fald redegøre for, hvilke førerløse minimetroer svarende til den københavnske den udvalgte leverandør har leveret andre steder i verden?«

Begrundelse

Det fremgår af side 16 i rapporten »Minimetro-systemet, etape 1« fra Ørestadsselskabet I/S, at der »ønskes en tidssvarende - men afprøvet - teknologi«.

Svar (20/9 96)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Spørgeren henviser i begrundelsen for spørgsmålet til side 16 i minimetrorapporten »Minimetro-systemet, etape 1«, hvor det hedder: »Som tidligere nævnt ønskes en tidssvarende - men afprøvet - teknologi. For at opnå færrest mulige driftsproblemer og børnesygdomme lægges der vægt på, at udgangspunktet tages i eksisterende produkter eller en kombination af eksisterende produkter.«

Dette udgangspunkt er fastholdt ved udbud af minimetroen både i udbudsmaterialet og ved vurderingen af såvel tilbudsgiverne som tilbudene. Det er dog vigtigt at gøre klart, at det ikke er muligt at købe et samlet bybanesystem, som allerede kører et andet sted. Valg af leverandører til bybaneprojekter - det gælder både minimetroer, Light Rails og sporveje - kan ikke sidestilles med valg mellem »hyldevarer« fra forskellige leverandører. Ingen enkeltleverandør vil således blot kunne kopiere en tidligere leverance til en anden by. De vigtigste grunde hertil er følgende:

- Der er store lokale forskelle i bystruktur, kapacitetsbehov, geologi, linjeføringens kompleksitet etc.
- Der er store, lokalt betingede forskelle i finansieringsform, udbudsform, myndighedskrav, standarder m.v.
- Tilbudsgivningen sker fra skiftende konsortiedannelser.
- De internationale jernbaneleverandører er inde i en løbende omstruktureringsproces, præget af stadig større koncentration, samtidig med at der til de enkelte opgaver arbejdes sammen på kryds og tværs.
- Den tekniske udvikling på disse områder går så hurtigt, at der normalt vil være sket fornyelser imellem leveringen af to nye bybanesystemer.

Der er således ingen af de tilbudsgivende konsortier på minimetroen, der har gennemført et helt tilsvarende system andre steder. Til gengæld er alle de tilbudsgivende konsortier sam-