

Nedenstående aftale om Rammer for DSB 1990-93 er tiltrådt af regeringen, Socialdemokratiet, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne.

### *Rammer for DSB 1990-93*

#### *Baggrund*

Ibrugtagelse ultimo maj 1993 af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt nødvendiggør omfattende nyinvesteringer og omstillinger i DSB. Samtidig opnås nye muligheder for at opnå en forbedret rentabilitet og dermed reduktion af DSBs tilskud.

For at omstillingen til et mere forretningsmæssigt DSB kan ske på hensigtsmæssig måde, er der behov for sikkerhed for de økonomiske rammer nogle år frem. Denne sikkerhed tilvejebringes ved, at der som en forsøgsordning indgås en rammeaftale om DSBs økonomi for årene 1990-93.

Udgangspunktet er, at DSB i aftaleperioden får øgede handlemuligheder og en længere tidshorisont at arbejde indenfor. Dette muliggør på én gang, at der stilles klarere krav til DSB, således at tilskuddet gradvis kan reduceres, og at der samtidig kan gennemføres en styrkelse af den kollektive trafik, således at flere udnytter den.

Aftalen knytter således an til den dagsorden, som blandt andre aftaleparterne tilsluttede sig i forbindelse med Folketingets debat den 30. marts 1989 om DSBs Plan 2000.

Resultaterne af det udredningsarbejde, rapport om trafikøkonomi og rapport om DSBs økonomi, som regeringen havde igangsat ved dagsordenens vedtagelse, danner ligeledes udgangspunkt for denne aftale.

Parterne er opmærksomme på den udbygning af jernbaneservice og -infrastruktur, som sker i en række europæiske lande i erkendelse af stigende miljø- og kapacitetsproblemer for vej- og flytrafikken. Parterne lægger vægt på, at den danske jernbaneudvikling sker i tråd med udviklingen i det øvrige Europa.

For at muliggøre at fjerntrafikudbygningen og nødvendige tilpasninger som følge af Storebæltsforbindelsen og den europæiske jernbaneudvikling sker inden for forsvarlige udgiftspolitiske rammer, skal DSBs driftsresultat forbedres gennem betydelige rationaliseringer, udnyttelse af de potentielle Storebæltsfordele i form af såvel øgede indtægter som billigere drift og i øvrigt tilbageholdenhed med hensyn til investeringer, som ikke er direkte følgeinvesteringer til Storebæltsforbindelsen.

Aftaleparterne forudsætter, at væsentlige ydre vilkår for aktiviteterne i form af lovkrav, EF-direktiver om jernbanevirksomhed og konkurrencevilkår incl afgiftsforhold m v ikke afviger markant fra vilkårene på tidspunktet for aftalens indgåelse ud over, hvad der er forudsat i aftalens enkelte punkter. Kompensation for eventuelle fremtidige ændringer af afgiftsforholdene drøftes i givet fald mellem parterne.

Eventuelle ønsker om eller behov for udskillelse af DSB-aktiviteter i selvstændige statsvirksomheder eller selskaber hhv indlemmelse af aktivitetsområder udenfor DSB i virksomheden forelægges bevillingsmyndighederne på sædvanlig måde.

Aftalen omfatter ikke Kalundborg-Århus overfarten og Helsingør-Helsingborg projektet, men parterne er enige om, at dispositioner på disse områder ikke kan få indflydelse på denne aftales indhold.

#### *Storebæltskomplekset*

Parterne bekræfter, at tidsforskydningen mellem Storebæltsforbindelsen jernbane og vejdel udgør 3 år.

Til varetagelse af den overvejende del af persontrafikken via den faste Storebæltsforbindelse og til styrkelse af den indenlandske fjerntrafik i forbindelse hermed anskaffes i alt 85 IC/3-togsæt og 17 elektriske regionaltogetsæt.

IC/3-nettets udstrækning skal stort set svare til det eksisterende lyn- og IC-togsnet. Ved fastlæggelse af betjeningsfrekvens af de enkelte strækninger og byer må der lægges afgørende vægt på