

oversteg omkostningsudviklingen, samt ved tilførsel af betaling for DSBs fortsatte ydelse af visse socialt betingede rabatter.

På investeringsområdet forudsattes ekstraordinær tilbageholdenhed med almindelige reinvesteringer i aftaleperioden af hensyn til de betydelige investeringer til forberedelse af Storebæltsforbindelsens åbning. Herudover forudsattes investeringer på næsten 700 mio. kr. finansieret ved salg af arealer og ejendomme for et tilsvarende beløb.

Med henblik på videreførelse af reinvestering af fjerntog samt til opbygning af tilstrækkelig togbeholdning til den øgede trafik i anledning af Storebæltsforbindelsen forudsattes anskaffet 85 IC3-togsæt, 17 elektriske regionaltogetsæt og 12 ellokomotiver. Desuden forudsattes en række nyanlæg bl.a. en ny direkte baneforbindelse Snoghøj-Taulov, videreførelse af elektrificeringen til Odense og anlæg til forøgelse af maksimalhastigheden på hovedstrækninger i fjerntrafikken og på sidebaner.

DSB udarbejder årligt en statusrapport vedrørende rammeaftalen til Finansudvalget. I rapporten sammenholdes den faktiske udvikling med rammeaftalens forudsætninger.

Af statusrapporterne for 1990 og 1991 fremgår, at aftalens betjeningsmæssige og overordnede økonomiske og personale-mæssige forudsætninger er opfyldt.

Korrektioner til rammeaftalen, jfr. FL92 og tidligere.

Grundlaget for DSBs del af finansloven er fortsat rammeaftalen, hvortil dog kommer ændringer vedrørende følgende forhold:

- Storebæltsforbindelsens åbning
- salg af DSBs kattegatfærger
- modernisering af Helsingør-Helsingborg-overfarten
- udskiftning af S-tog
- videreførelse af elektrificering fra Odense til Padborg.

I rammeaftalen forudsattes den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbnet medio 1993. Dette åbningstidspunkt har - uanset Storebæltsprojektets forsinkelse - været opretholdt som kalkulatorisk forudsætning til og med finansloven for 1992. For finansloven for 1993 er i foråret 1992 som nyt kalkulatorisk åbningstidspunkt valgt 1. januar 1995. Som konsekvens heraf er DSBs bevillingsramme ifølge rammeaftalen justeret ved, at samtlige hidtil forudsatte driftskonsekvenser (merudgifter, merindtægter og besparelser) knyttet til åbningen af den faste forbindelse er udskudt 1 1/2 år.

Folketinget vedtog i foråret 1990 at sælge de hidtidige færger på Kalundborg-Århus-overfarten og erstatte dem med chartrede færger. Den umiddelbare kapitalgevinst ved salget (salgspris - salærer og havneombygninger) er med tillægsbevillingsloven for 1991 afleveret til statskassen. Med henblik på afholdelse af forøgede kontante driftsudgifter på overfarten - navnlig som følge af charterhyre - er DSBs bevillingsramme fra og med finansåret 1991 øget med i alt 47 mio. kr. (1992-pris- og lønniveau), hvortil kommer en éngangsrentegevinst på i alt 40,5 mio. kr. i 1991. Finanslovsforslaget forudsætter, at overfartens økonomi bringes på niveau med færgesalgslovens forudsætninger.

I foråret 1991 vedtog Folketinget ligeledes en modernisering af Helsingør-Helsingborg-overfarten. Moderniseringen bestod navnlig i en udbygning af havn og terminal i Helsingør, anskaffelse af færgen "Tycho Brahe" og sammenlægning af DSBs og det svenske rederi SFLs færgedriftsselskab ScandLines A/S. Til gennemførelse af moder-