

fra DSB Infrastruktur (28.61.02) til DSB Trafik (28.61.01). Dette forklarer differencen mellem DSB Trafik og DSB Infrastruktur i forhold til det forudsatte i rammeaftalen.

Det fremgår af tabellen, at der totalt set er næsten overensstemmelse mellem FFL 96 og rammeaftalen. Differencen skyldes PL-opregning og konsekvenser af A/S omdannelserne.

Med udgangspunkt i rammeaftalen er der på FFL 96 afsat økonomiske midler til følgende større anlægsprojekter inden for infrastruktur- og trafikdelen, som i særlig grad har været drøftet mellem aftaleparterne:

PL-niveau 1996	1995	1996	1997	1998
Opgradering og elektrificering af strækningen Tinglev-Sønderborg	13,6	82,5	-4,0	-
Påbegyndelse af arbejdet med udbygning af stations- og sporkapaciteten på Frederikssundsbanen	6,0	12,3	139,2	106,8
Opgradering, herunder elektrificering af jyske banestrækninger	-	-	50,9	101,7
Pulje vedr. toganskaffelser til Kastrupbanen samt Storebælts- og Øresundsforbindelsen	-	203,6	412,3	259,6
2. serie nye S-tog	-	1,4	324,6	886,1

Bevillingsfordelingen mellem hovedkontoområderne for både drift og anlæg vil i detaljer fremgå af den årlige statusredogørelse om rammeaftalen 1995-98, som afleveres til Trafikudvalget.

Rammeaftalen dækker ikke 1999. Forhandlingerne om en ny rammeaftale vil i henhold til rammeaftalen 1995-98 starte i 1997. For anlægsbudgettet er der som følge heraf alene foretaget en teknisk videreførelse af budgettet for 1998. Der er således på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til hverken niveau for det samlede anlægsbudget eller fordeling heraf på projekter i 1999, da dette vil indgå i de kommende rammeaftaledrøftelser.

#### Udskillelse af aktieselskaber.

Som led i udmøntningen af DSB-rammeaftale 1995-98 blev der i april 1995 vedtaget love om omdannelse af DSB rederi og DSB busser til aktieselskaber. Herved sikres en klar adskillelse fra DSBs økonomi og dermed grundlag for konkurrence på lige vilkår med private virksomheder. Det forudsættes, at omdannelserne er neutrale for DSBs økonomi. For at sikre dette gives der DSB bevillingskorrektioner herfor.

De bevillingsmæssige konsekvenser for 1995 indarbejdes på tillægsbevillingslov 1995.

#### Resultat for 1994

Med et driftsresultat på -1.318 mio. kr. opnåede DSB i 1994 sit bedste resultat siden 1986 opgjort i løbende priser, når der tages højde for ændringer vedrørende tjenestemandspensioner.

Resultatet udviser sammenlignet med 1993 en forbedring på 208 mio. kr. Sammenholdt med driftsbevillingen på 1.394 mio. kr. er der tale om et overskud på 76 mio. kr.

Det positive resultat har medført, at DSB har kunnet nedbringe den negative driftssaldo, således at den er blevet nedbragt fra 271 mio. kr. til 260 mio. kr. Når der kun er tale om en reduktion på 11 mio. kr., skyldes det en ekstraordinær momskorrektion på 65 mio. kr. vedrørende tidligere finansår, som er bogført direkte på egenkapitalen i henhold til statens regler.

Udviklingen i DSBs opsparing for drift, anlæg og kapitalindtægter for Trafik (incl. Rejsebu-reau) og Infrastruktur hovedkontiene fremgår af bidraget.