

Budgetteringsforudsætninger for trafikdelen

Det forudsættes, at de generelle forbedringer i driftsresultatet opnås ved, at DSBs enkelte virksomheder - som del af en nettostyret statsvirksomhed - skaffer merindtægter gennem flere kunder, merindtægter gennem takstjusteringer, effektiviseringer og moderate aktivitetsindskrænkninger.

DSBs takster skal ifølge DSB-Rammeaftale 1995 - 98 stige langsommere end de samlede omkostninger ved konkurrerende transportformer, herunder individuel transport. Øvrige indtægter er fremskrevet under forudsætning af uændrede realpriser. Taksterne i HT-området fastsættes af HTs bestyrelse.

Åbningstidspunktet for jernbanedelen af de faste Storebæltsforbindelser ligger endnu ikke med sikkerhed fast. Som forudsætning for dette finanslovsforslag er kalkulatorisk valgt årsskiftet 1996-97 for den faste jernbaneforbindelse og medio 1998 for den faste vejforbindelse. Såfremt det endelige åbningstidspunkt for jernbaneforbindelsen ikke kan fastsættes i tilstrækkelig tid forud, kan det blive nødvendigt i en periode at køre efter en midlertidig køreplan, indtil en køreplanreform omfattende alle trafikselskaber kan gennemføres. Et sådant forløb vil reducere DSBs dækningsbidrag i åbningsåret. Der henvises i øvrigt til de generelle bemærkninger om Storebæltsforbindelsen i de indledende afsnit til aktivitetsområdet 28.61.

De væsentligste effekter af jernbaneforbindelsen er:

- overgang fra færgebaseret trafik til fast forbindelse over Storebælt
- kundetilgang, som er vurderet på basis af A/S Storebælts prognoser fra foråret 1994
- forøgelse af toguddrevet med henblik på tilfredsstillelse af den øgede efterspørgsel.

Der er ikke indregnet nogen afgift for trafikvirksomhedens anvendelse af hverken faste forbindelser eller infrastrukturen i øvrigt, da sådanne afgifter endnu ikke er fastsat.

De produktspecifikke forudsætninger vedrørende produktion, afsætning, priser og servicemålsætning fremgår af det efterfølgende virksomhedsafsnit. Heri er enkelte trafiktal justeret i forhold til FL 95 på baggrund af de seneste prognosevurderinger.

Specifikation af ændringsforslag:

Mill. kr.	F	1997	1998	1999
Nettoudgiftsbevilling	27,3	25,3	25,3	25,3
Udgift	-644,4	-468,5	-406,5	-287,3
Indtægt	-671,7	-493,8	-431,8	-312,6
10. Driftsbudget, egentlig drift (tekstanm. nr. 21, 23, 24, 25, 71, 72, 73, 74, og 82)				
Nettoudgift	27,3	25,3	25,3	25,3
Udgift	27,3	25,3	25,3	25,3
14. Køb af varer og tjenesteydelser	27,3	25,3	25,3	25,3
50. Driftsbudget, kalkulatoriske poster				
Nettoudgift	-	-	-	-
Udgift	-671,7	-493,8	-431,8	-312,6
17. Afskrivninger m.v.	-269,1	-161,9	-141,8	-91,0
58. Beregnet forrentning	-402,6	-331,9	-290,0	-221,6
Indtægt	-671,7	-493,8	-431,8	-312,6
47. Afskrivninger	-269,1	-161,9	-141,8	-91,0
68. Beregnet forrentning	-402,6	-331,9	-290,0	-221,6

Afskrivnings- og forrentningsniveauet er ændret som følge af A/S udskillelserne. Dette er nettotalsneutralt. Kontrakter vedrørende overførsler af jernbanevogne indgået mellem DSB og DSB/Rederi er blevet ca. 25 mio. kr. dyrere end forudsat på lovforslaget.