

med mulighed for en udsvingsordning, dvs. kortvarig låneoptagelse til imødegåelse af likviditetsudsving.

Under DSB etableres hurtigst muligt DSB Intercity og DSB S-tog som to aktieselskaber med egne bestyrelser.

Trafikministeriet indgår kontrakt med DSB S-tog A/S om levering af trafikale ydelser mod betaling herfor. Betalingen medgår sammen med selskabets passagerindtægter og øvrige indtægter til dækning af selskabets omkostninger, herunder afskrivninger, eventuelle infrastrukturafgifter og renteudgifter.

Driftstilskuddet til DSB, der fortsat skal drive den øvrige del af operatørvirksomheden, herunder regional- og godstrafikken mv., skal senest fra 1. januar 1999 fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, hvori aftales omfang, kvalitets- og serviceniveau for de trafikale ydelser samt - eventuelt efter udbud - betalingen herfor.

Strategiplan for DSB gods

Det er hensigten at foretage de nødvendige strukturtilpasninger for at gøre DSB gods økonomisk selv bærende, så virksomheden både kan klare konkurrencen fra andre transportformer og den kommende konkurrence med andre jernbaneoperatører. Udgangspunktet er DSBs nuværende strategiplan vedrørende gods.

Af regionalpolitiske og miljømæssige grunde ydes tilskud til den skinnnebårne godstransport. Den konkrete udformning af tilskuddet skal undersøges og fastlægges efter drøftelse mellem forligspartierne.

Drifts- og anlægstilskud - herunder finansiering af pulje til jobbørs mv.

Der iværksættes en række initiativer til omstilling og efteruddannelse, selskabsomdannelse mv. Til dette formål afsættes en pulje på indtil 300 mio. kr.

Af puljen på 300 mio. kr. er der foreløbigt indbudgetteret 173 mio. kr. på § 28.62.08. DSBs jobbørs, og 27 mio. kr. på § 28.63.03. Banestyrelsens jobbørs. Den endelige fordeling mellem de to hovedkonti vil blive fastlagt senere og vil fremgå af opsamlingsaktstykket i 1997 vedrørende udskillelsen af Banestyrelsen. Jobbørserne er nærmere beskrevet på de nævnte hovedkonti.

De resterende 100 mio. kr. indbudgetteres under DSB til omkostninger ved DSBs forberedelse til ny selskabsform samt oprettelse af de 2 nye aktieselskaber.

Puljen på i alt 300 mio. kr. finansieres ved salg af ejendomme og arealer. DSB kan vælge enten selv at sælge ejendommene inden udgangen af 1998 eller at overdrage dem til et statsligt ejendomsselskab. I sidste tilfælde vil indtægterne udgøre 50 % af belåningsværdien af de overdragne ejendomme.

Bevillingsteknisk medfører ovenstående indbudgettering af i alt 300 mio. kr. under DSB og Banestyrelsens driftsbevillinger og en tilsvarende korrektion af anlægsbudgettet gennem øgede kapitalindtægter. De øgede kapitalindtægter placeres i første omgang udelukkende under DSB. Dette kan ændres på aktstykket i 1997 og eventuelt også på efterfølgende bevillingslove, da finansieringen afhænger af den præcise fordeling af aktiver mellem DSB og Banestyrelsen.

Der forudsættes en nulstilling af salgsmankoen vedrørende salg af ejendomme og arealer pr. 1. januar 1996, således at indtægterne ved salg efter denne dato tilfalder DSB. Mankoen var pr. 1. januar 1996 154 mio. kr.

Køb af nye S-tog

Der vil ske en fremrykning af indkøbet af de resterende 112 nye S-tog, således at sidste levering vil ske i år 2005 i stedet for år 2008.

Omdisponering af anlægsmidler

Som følge af den i den politiske aftale ændrede investeringsprofil for de nye 112 S-tog frigøres midler i DSB på i alt ca. 750 mio. kr. til andre investeringer i 1997 og 1998.