

Kollektiv trafik

28.61. Statsbanerne

28.61.01. Statsbanerne (*Statsvirksomhed*)

Oprettelsen af DSB, Danske Statsbaner, kan føres tilbage til Lov om Statens Overtagelse af de jydsk-fynske Jernbaners Drift (lov af 14.3.1867) og Lov om Statens Overtagelse af de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner med Tilbehør (lov nr. 89 af 2.7.1880).

Den gældende styrelsesordning for DSB er baseret på Lov om styrelsen af statsbanerne (lov nr. 109 af 1.4.1969), hvori det er bestemt, at danske statsbaner styres af en generaldirektør, der har den øverste ledelse såvel med hensyn til driften som med hensyn til anlæg.

DSBs budget tager udgangspunkt i, at virksomhedens overordnede opgave er at styrke den kollektive befordring inden for de beslutninger, som kommer til udtryk i vedtagne love og bekendtgørelser herunder finanslove og anlægslove.

Udarbejdelsen af DSBs budgetter sker med sigte på, at DSB inden for de hensyn, DSB af samfundsmæssige grunde skal tilgodese opfylder de krav, der må stilles til en forretningsmæssig og økonomisk veldrevet virksomhed.

Dette skal forstås som et metodekrav og ikke et resultatkrav, idet rammerne for DSBs virksomhed fastlægges ved love og bekendtgørelser, medens resultatkravene fastlægges ved finanslovene.

Den politiske aftale for perioden 1990-93 (rammeaftalen)

Som en udmøntning af dette metodekrav mv. samt af beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt indgik Socialdemokratiet, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne den 16. januar 1990 med regeringen, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Det Radikale Venstre, en 4-årig rammeaftale omfattende DSBs investeringer og driftsforudsætninger mv. De enkelte punkter omtales nærmere under de pågældende afsnit. Hovedpunkterne i aftalen er følgende.

En væsentlig nyskabelse var, at DSB i en 4-årig periode kender de bevillingsmæssige rammer.

I forbindelse med den faste forbindelse over Storebælt kan DSB anskaffe 85 IC3-togsæt, 17 elektriske togsæt og 12 el-lokomotiver samt foretage en række følge-investeringer. På investeringssiden omfatter aftalen også en ny direkte baneforbindelse Snoghøj-Taulov samt en videreførelse af elektrificeringen til Odense.

Endvidere forhøjes re-investeringerne ved aftalen med 50 mio.kr. årligt i 3 år.

Knudepunktsstationerne skal moderniseres, hvilket så vidt muligt skal finansieres ved salg/privat medfinansiering.

Endelig er der i aftalen afsat i alt 350 mio.kr. som iflg. rapporten fra Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer, april 1991, foreslås brugt til en påbegyndelse af en hurtig fornyelse af S-togsparken.

Netto skal DSB sammen med tidligere krav i perioden 1990-93 sælge arealer og bygninger for små 700 mio.kr.

DSBs godssektor skal tilpasses, så indtægterne på sigt kan dække udgifterne incl. investeringerne.