

Anm. Tallene er lavet på baggrund af danske færger på overfarterne.

**NOTER:**

- 1) En personbilenhed er en regningsenhed. En bus er 4 enheder, en lastbil 3, en lastvogn med anhænger 6, en godsvogn (tog) 6 og en personvogn (tog) 11.
- 2) Fra 5.11.91 er DSB entreprenør for A/S ScandLines på Helsingør-Helsingborg (H-H) med færger og sejlene personale. Fra denne dato er afsætningen derfor ikke medregnet hos DSB, hvorfor kapacitetsudnyttelses-indexet af denne grund falder med ca. 4 point i 1992.
- 3) Øvrige overfarter omfatter Gedser-Warnemünde, Kalundborg-Samsø, Bøjden- Fynshav og Esbjerg-Fanø; i 1990 også Halsskov-Kiel.

**Tabel 3, Rutebildrift**

**Afsætning**

DSB har ikke tal for afsætningen (transporterede buspassagerer), da 99 pct. af rutebiltrafikken udføres af DSB som entreprenør for de amtskommunale trafikselskaber (jfr. indledningen til hovedkontoen).

Den resterende ene procent af kørselsomfanget dækker over kørsel til erstatning for svagt belagte togafgange m.m.

	R 1987	R 1988	R 1989	R 1990	R 1991	TB 1992			
<i>III. Produktion</i>									
Antal mio. bus-km. ....	50,1	51,2	51,2	51,2	52,0	53,2			
<i>IV. Ressourceforbrug</i>									
1000 arbejdstimer .....	3.096	3.120	3.043	2.972	2.935	2.940			
<i>V. Produktivitetsindeks</i> (1991 = 100)									
Antal mio. bus.km/ 1000 arbejdstimer .....	91	93	95	97	100	102			

**70. Anlægs- og udlånsbevillinger (tekstanm. 76, 77)**

Nedenstående tabel svarer til den i FL92 viste orienterende specifikation til de 2 standardkonti.

Stigningen på 31.1. Fornyelse af faste anlæg er udtryk for, at DSB i situationen har fremrykket nogle af de meget presserede reinvesterings- og vedligeholdelsesopgaver.

Det bemærkes, at DSB i 1992 som forudsat har brugt ca. 200 mill.kr. på 1. etape af elektrificeringsprojektet Odense-Padborg.

Det bemærkes også, at DSB i december 1992 underskrev kontrakt på 8 nye S-tog.