

Imidlertid har DSB med beklagelse måttet erkende, at overarbejdet ikke kan nedbringes til 440.000 timer årligt. I finansloven for 1983 er der derfor indbudgetteret 50 mill. kr. (01.01.1982-prisniveau) svarende til 550.000 timer.

Det er DSBs mål at nedbringe overarbejdet i 1983 i forhold til 1982, og der er derfor budgetteret med ca. 25 pct. mindre overarbejde i 1983 end forbruget i 1982 på 762.000 timer.

Dette skal ses på baggrund af DSBs bestræbelser på en forbedring i toggangens regularitet, hvor DSB forventer en væsentlig forbedring af præcisionen i 1983.

Den overvejende del af overarbejdet kan henføres til forsinkelsestilfælde og andre driftsuregelmæssigheder, hvor den normale tjenestetid overskrides. Ca. 90 pct. af det totale overarbejdsforbrug falder således på DSBs driftsinstanter (specielt tog- og lokomotivpersonale samt stationspersonale).

En nedsættelse af overarbejdet ville kræve et merforbrug af fastansat personale, og de egentlige lønudgifter hertil ville langt overstige de aktuelle udgifter til overarbejde, da dette ekstra personale ikke ville kunne udnyttes fuldt ud.

Merforbruget til overarbejde på TB 82 (21,3 mill. kr.) afspejler alene, at overarbejdet har været for lavt budgetteret og *ikke* at der har været tale om en stigning i det faktiske timeforbrug i forhold til tidligere år.

En mere realistisk budgettering ved afgivelsen af det oprindelige finanslovsforslag ville have været ensbetydende med et højere budget for overarbejde og et tilsvarende lavere budget til lønninger – og dette ville ved TB 82 have givet sig udslag i at den samlede tillægsbevilling vedrørende personaleudgifter i stedet ville være blevet søgt på lønninger.

Det kan afslutningsvis bekræftes, at vejr-situationen i en vis udstrækning påvirker de samlede udgifter til overarbejde, men der vil dog kun være tale om marginale ændringer i forbruget som følge heraf.