

*Virksomhedsoversigt:*

DSB passager, hele virksomheden	R	R	R	R	R	B	F	BO 1	BO 2	BO 3
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>A. Hovedformål (mio. kr.)</b>										
1. Togdrift .....						3063,9				
2. Generel ledelse og administration.....						305,0				
Ressourceandel .....						9 %				
I alt .....						3368,9				
<b>B. Aktiviteter</b>										
<b>Afsætning, mængde</b>										
Rejser, mio.....	145,8	150,7	149,9	147,3	145,1	143,2	144,2	145,4	150,1	151,7
<b>Afsætning, transportarb.</b>										
Personkilometer, mio.....	4733	4851	4711	4648	4596	4376	4454	4566	5588	5797

**DSB InterCity (del af DSB passager)**

DSB InterCity har ansvaret for drift og udvikling af den indenlandske fjerntrafik med

- InterCity: Timedrift på hovedstrækningerne og lavere driftsintensitet på en række andre strækninger,
- Lyntog: København-Aalborg/Esbjerg med få stop,
- InterCity Flyvebåd Kalundborg-Arhus som forlængelse af enkelte tog København-Kalundborg,
- InterCity Nat, samt
- InterRegionaltog: Supplerings tog til IC-trafikken på stærkt belastede tidspunkter og af hensyn til specialprodukter for bl.a. cyklister og børn.

Divisionen råder over 85 IC3-togsæt og vognmateriel til nattog. Herudover indchartres lokomotiver og vogne til aflastningstog fra DSB regionaltog samt katamaranen "Søbjørnen" fra A/S Dampskibsselskabet Øresund. De seks største IC-stationer hører organisatorisk hjemme i IC-divisionen: København, Århus, Aalborg, Odense, Esbjerg og Høje Taastrup. Salget af IC-rejser varetages på de øvrige stationer af regional- eller S-togsdivisionen. DSB InterCity beskæftiger ca. 1.150 medarbejdere.

5-6 IC3-togsæt chartres fast ud til international trafik (København-Hamburg). På tidspunkter, hvor IC3-sættene ikke fuldt ud udnyttes i IC-trafikken, udchartres togene til DSB regionaltog.

I de første år regnes med en jævn vækst i afsætningen til uændrede enhedspriser. Efter åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt vil afsætning og dækningsbidrag blive væsentligt forbedret. Produktionen vil stige markant for at tilfredsstille den øgede efterspørgsel, men produktionsomkostningerne påregnes alligevel at falde, da de sparede omkostninger til sejls med jernbanefærger på Storebælt opvejer merudgiften til øget togekørsel.

Investeringsniveauet er reduceret betydeligt efter afslutningen af leveringen af IC3-togsæt. I de nærmeste år optræder navnlig investeringer i salgs- og reservationsudstyr med henblik på ekspedition af den væsentligt øgede mængde af rejsende, som forventes efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse.