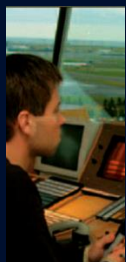




## Forslag til finansloven for 2014



## Forslag til finansloven for 2014

Denne publikation indeholder en præsentation af finanslovforslaget for 2014 på Transportministeriets område.

### Væsentlige ændringer i forhold til finansloven for 2013

En fortsat udmøntning af aftalerne i forligskredsen om en grøn transportpolitik. På FFL14 er der bl.a. optaget bevillinger til følgende projekter, der er aftalt i foråret 2013:

- Holstebromotorvejen
- En ny forbindelse over Roskilde Fjord
- Sidste etape af udvidelsen af Køge Bugt-motorvejen
- Opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg
- Etablering af jernbaneforbindelse til Aalborg Lufthavn

Der er afsat bevillinger til en økonomisk optimal vedligeholdelse af vej og bane frem til 2020. Indsatsen forudsættes finansieret af uforbrugte centrale reserver ved de igangværende anlægsprojekter.

På finansloven for 2011 blev der optaget et sparekrav på 300 mio. kr. årligt vedr. DSB. Regeringen har nulstillet dette sparekrav i 2014.

Som led i aftalerne om Vækstplan DK i foråret 2013 er der afsat 100 mio. kr. årligt til kystbeskyttelse og oprensning ved den jyske vestkyst.

Der er afsat en øget bevilling til kontraktbetalingen for færgeoverfarterne Samsø-Kalundborg og Bøjden-Fynshav i overensstemmelse med de nye udbud af overfarterne, der træder i kraft i 2014.

Der er afsat en øget bevilling til kontraktbetaling til Arriva vedr. jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland til at dække Arrivas udgifter vedr. Rejsekortet.

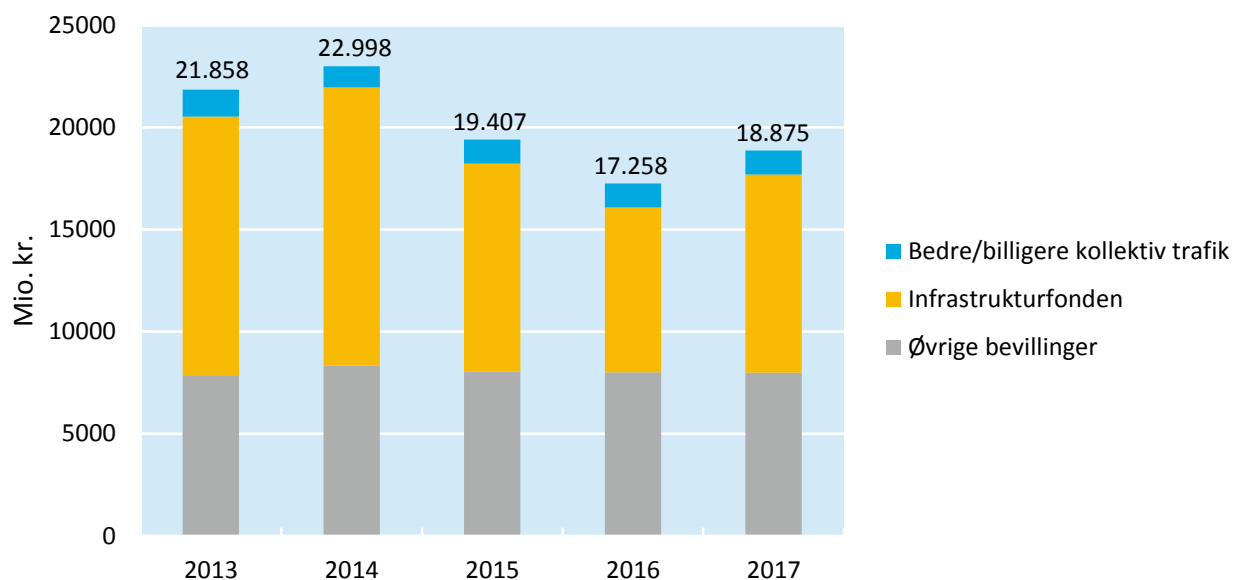
Der er foretaget en opsplitning af bevillingerne til vedligeholdelse af veje og baner, således at den løbende drift og vedligeholdelse (renholdelse mv.) er udskilt på egne konti, og indgår i det statslige udgiftsloft. Den kapitalbevarende vedligeholdelse er – i lighed med anlægsprojekter – fortsat undtaget fra det statslige udgiftsloft.

Nedenfor gives en præsentation af FFL14. I første afsnit gives et overblik over de samlede bevillinger, og i de følgende afsnit uddybes de enkelte aktivitetsområder i Transportministeriet. Bilagene indeholder oversigter over igangværende anlægsprojekter og status for disponering af midler i forligskredsen vedr. en grøn transportpolitik og forligskredsen vedr. bedre og billigere kollektiv trafik.

## 1. De samlede bevillinger

Transportministeriets andel af det statslige udgiftsbudget for 2014 udgør ca. 23 mia. kr., jf. Figur 1. Det er ca. en mia. kr. mere end i 2013, medens budgetoverslaget for 2015-2017 viser et fald i bevillingsniveauet. Transportministeriet har også en beskedent andel af det statslige indtægtsbudget i form af udbytter fra statslige selskaber mv. Indtægtsbudgettet er beskrevet i afsnit 6.

Figur 1. Transportministeriets samlede udgiftsbudget med angivelse af finansieringskilde



Note: Den anførte bevilling er i 2013 i 2013-priser, mens de øvrige år er i 2014-priser. 2013-bevillingen omfatter finanslovsbevillingen tillagt bevillingskorrektioner foretaget ved aktstykker mv. frem til medio 2013. Dette gælder generelt for alle figurer og tabeller i publikationen.

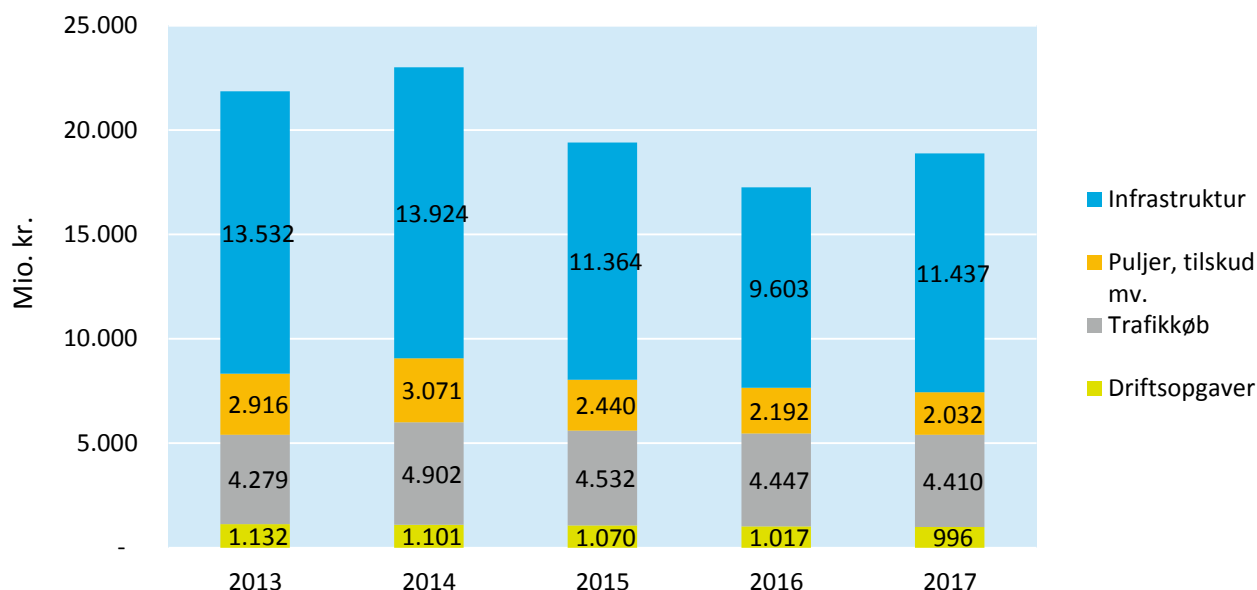
Udgiftsbudgettet er i høj grad finansieret af midler afsat af to forligskredse på transportområdet, jf. figur 1.

Med Aftale om en grøn transportpolitik i 2009 blev der afsat en *Infrastrukturfond*, der skal finansiere investeringer på transportområdet i perioden frem til 2020. Forligskredsen omfatter alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten. Der er i alt tilført ca. 98 mia. kr. til fonden, og der kan i perioden tilføres nye holdbare finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet. Uforbrugte midler, herunder reserver fra konkrete projekter, kan genanvendes til nye tiltag. Infrastrukturfonden er løbende blevet udmøntet til konkrete initiativer ved aftaler i forligskredsen bag en grøn transportpolitik, og optages på finansloven i overensstemmelse med initiativernes afløb. Bilag 2 viser en status for disponeringen af Infrastrukturfonden.

Regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten har i 2012 indgået en rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik ("*Bedre og billigere kollektiv trafik*"). Med aftalen er parterne enige om at afsætte en pulje til takstnedsættelser på 500 mio. kr. årligt samt en pulje på 500 mio. kr. årligt til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Puljerne udmøntes løbende til konkrete initiativer, der optages på de relevante områder på finansloven. Bilag 3 viser en status for disponeringen af puljerne.

De *øvrige bevillinger* er finansieret af regeringens finanslovsrammer, og dækker den løbende drift af infrastrukturen (renholdelse mv.), køb af jernbane- og færgetrafik, administration mv.

Figur 2. Bevillinger fordelt på hovedformål



Udgiftsbevillingerne anvendes på fire hovedformål, jf. Figur 2.

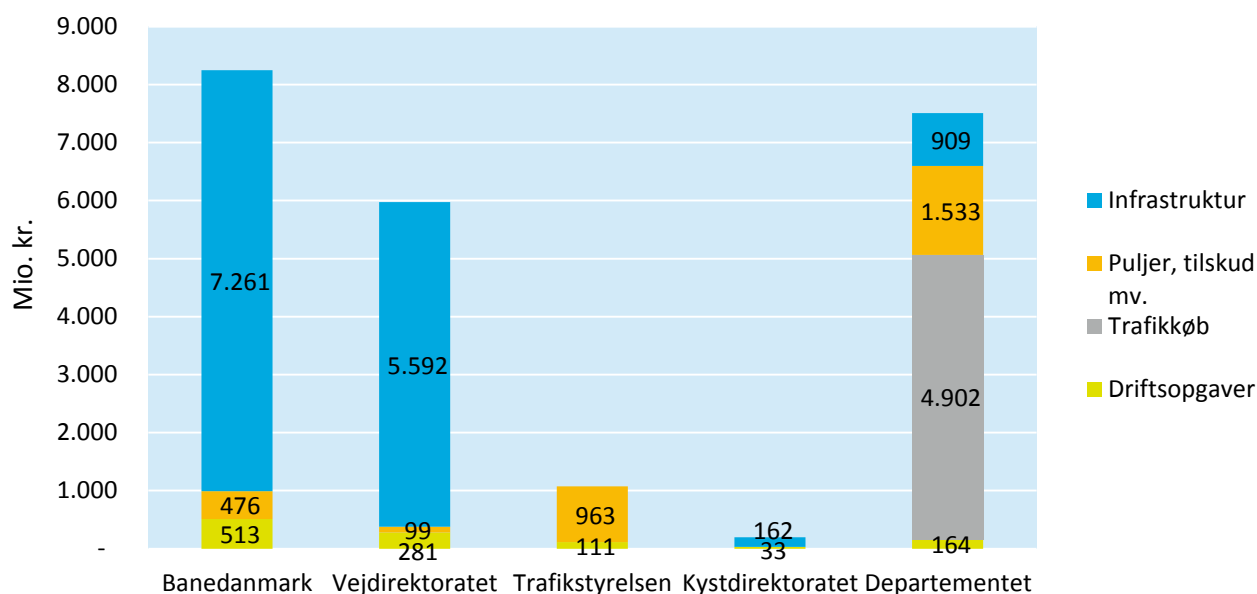
*Infrastruktur* dækker over transportministeriets anlæg og vedligeholdelse af veje og baner. Desuden indgår kystbeskyttelse, anlæg på havne og oprensning i indsejlinger, bassiner og sejlløb. Bevillingerne til infrastruktur er præget af stor aktivitet, blandt andet som følge af aftalerne om en grøn transportpolitik. Niveaulet topper i 2013/2014 og vil være faldende de kommende år, idet en række store projekter færdiggøres.

Transportministeriet administrerer en række *puljer og tilskud* primært fra aftalerne om en grøn transportpolitik og aftalen om takstnedsættelser og forbedringer af den kollektive trafik. Bevillinger til diverse puljer er i første omgang afsat på en fælles puljekonto. I takt med udmøntning bliver bevillingerne flyttet til de relevante konti og indgår herefter under infrastruktur, tilskud, trafikkøb eller drift afhængig af opgavens type. Tilskud gives eksempelvis som statslige bidrag til større kommunale anlægsprojekter, eller tilskud til kommunale eller private initiativer til fremme af cykling. Bevilling til puljer og tilskud mv. falder i 2015, da flere af puljerne under aftalerne om en grøn transportpolitik udløber i 2014.

Bevilling til *trafikkøb* dækker over statens betaling for tog og færgedrift. På togområdet er det kontraktbetalinger til DSB, DSBFirst og Arriva. I forhold til færgedrift er det færgebetjening af Bornholm, Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg. Bevillingerne afspejler de gældende kontrakter.

I *driftsbevillingerne* indgår administration, myndighedsopgaver og tilsyn og derudover blandt andet planlægning af anlægsarbejder og trafikstyring på jernbanen.

Figur 3. Bevillinger i 2014 fordelt på ansvarlig myndighed



Bevillingerne administreres af departementet og fire styrelser, jf. figur 3

*Banedanmark* planlægger, driver, fornyer og vedligeholder statens jernbaneinfrastruktur. Derudover varetages opgaver vedr. styring og overvågning af trafikken på jernbanenettet. Langt størstedelen af Banedanmarks bevilling udgøres som det ses på figur 3 af midler til anlæg og vedligeholdelse af infrastrukturen.

*Vejdirektoratet* har ansvaret for statsvejnettet, som består af motorveje, en række hovedlandeveje og mange af landets broer – i alt cirka 3.800 km. Vejdirektoratets opgaver består af planlægning, anlæg og drift og vedligeholdelse af statsvejnettet. Som det ses af figur 3 domineres også Vejdirektoratets bevillinger af midler til udbygning og vedligeholdelse af infrastrukturen.

*Trafikstyrelsen* har myndighedsopgaver vedrørende jernbane, luftfart og vejtransport. Herudover har Trafikstyrelsen også en række opgaver angående den øvrige kollektive trafik samt postområdet. Desuden har Trafikstyrelsen ansvaret for at drive Bornholms Lufthavn. Udover driftsbevillinger administrerer Trafikstyrelsen blandt andet hypercard- og ungdomskortordningerne, puljemidler til takstnedsættelser i den kollektive trafik og buspuljer.

*Kystdirektoratet* er den statslige kyst- og havneenhed. Kystdirektoratet yder rådgivning og varetager blandt andet drift af dele af havne- og trafikanlæg, såsom drift af sluser. Derudover laver Kystdirektoratet kystbeskyttelse og oprensning i indsejlinger, bassiner og sejløb.

*Departementets* hovedformål er at bistå ministeren med den overordnede styring og udvikling af ministerområdet. Det betyder at departementet fører tilsyn med institutioner og selskaber under Transportministeriet. Desuden laves der politikudvikling og betjening af folkettinget. Departementet varetager endvidere administrationen af trafikkøb. Derudover ligger administrationen af den centrale anlægsreserve under departementet samt udmøntede puljemidler under aftalerne om en grøn transportpolitik og aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik.

**Det statslige udgiftsloft**

Der er fra 2013 etableret et statsligt udgiftsloft. Udgiftsloftet indebærer, at et ministerområde som udgangspunkt ikke kan afholde flere udgifter, end der er afsat på finansloven i det pågældende år.

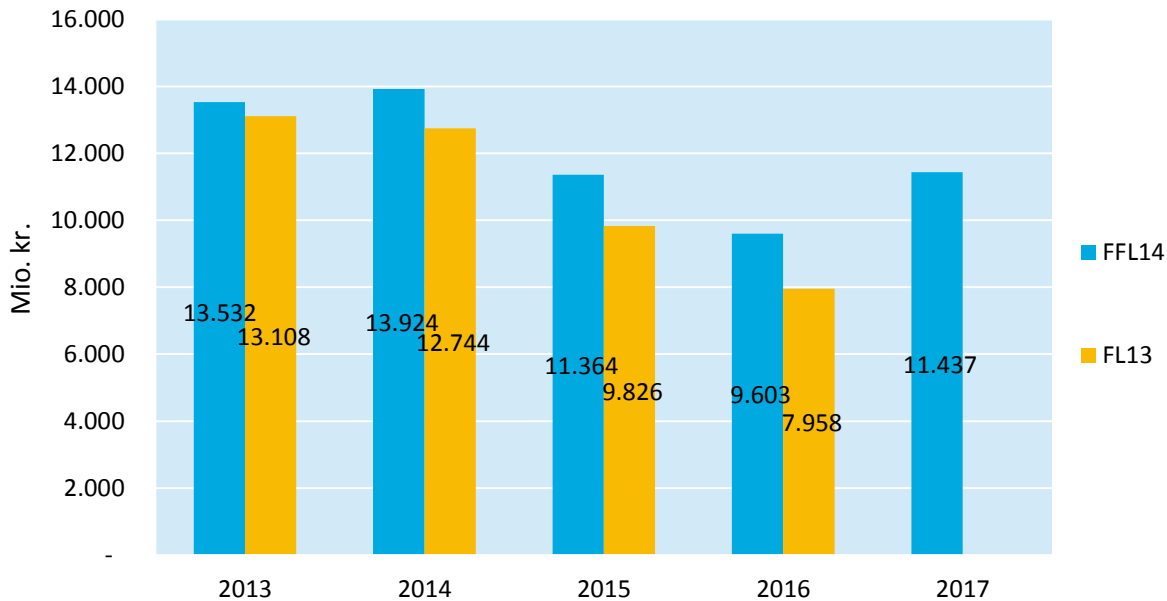
Dette indebærer en begrænsning i adgangen til at anvende uforbrugte bevillinger fra tidligere år.

Transportministeriets infrastrukturudgifter er undtaget fra udgiftsloftet, idet anlægs- og vedligeholdelsesudgifter ofte vil udvise store udsving i forhold til budgettet på grund af uforudsete hændelser, vejrlig mv. Fra 2014 er den løbende vedligeholdelse af infrastrukturen (renholdelse mv.) dog indregnet i udgiftsloftet, jf. afsnit 2.

## 2. Infrastruktur

Størstedelen af bevillingerne på Transportministeriets område er afsat til at vedligeholde og udbygge infrastrukturen, primært baner og veje, men også kyster og havne. Som det ses af Figur 4 er der på FFL14 afsat væsentligt højere bevillinger i perioden 2014-2016 end forudsat på finansloven for 2013 som følge af nye projekter besluttet med aftaler i forligskreds om den grønne transportpolitik. Størstedelen af udgifterne finansieres af Infrastrukturfonden. Bilag 1 viser en oversigt over igangværende anlægsprojekter og Bilag 2 en status for disponeringen af Infrastrukturfonden.

Figur 4. Bevillinger til infrastruktur



### Ny anlægsbudgettering, Centrale reserver

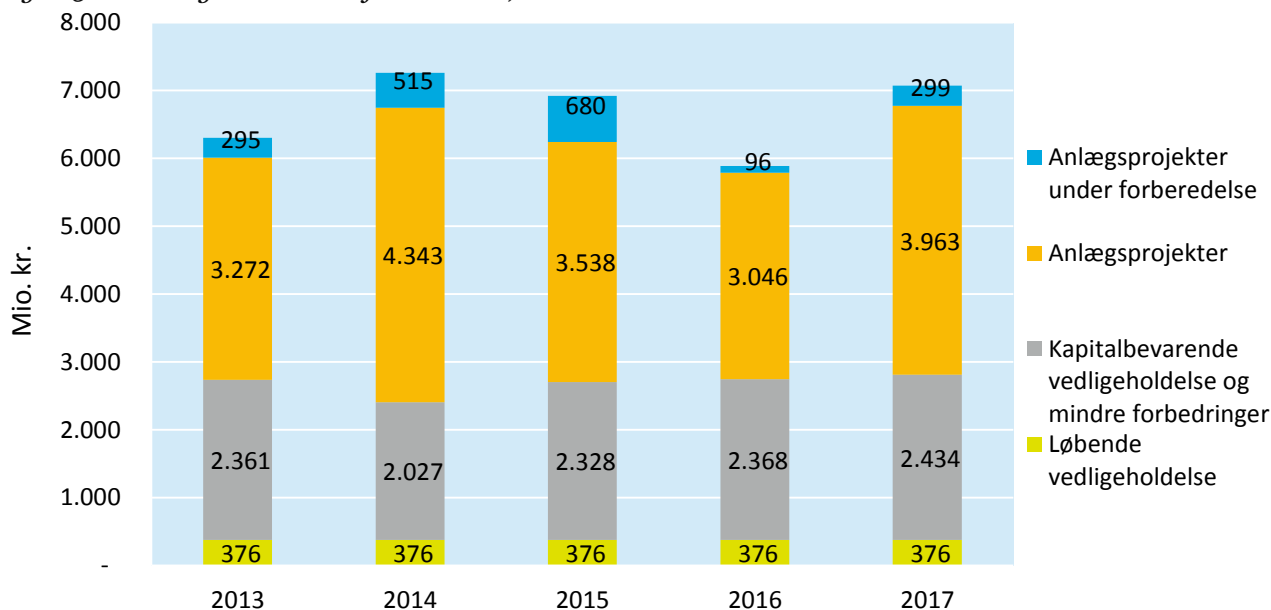
Med indførelsen af "Ny Anlægsbudgettering" i 2007 blev der på Transportministeriets område implementeret nye styrings- og budgetteringsprincipper.

Budgetteringsprincippet indebærer bl.a., at der afsættes reserver til fordyrelser i forbindelse med fastlæggelsen af projektets budget. Reserven udgør 30 pct. af projektbudgettet, hvoraf 1/3 tilføres projektbevillingen, og kan disponeres af anlægsmyndigheden, medens 2/3 afsættes i en central anlægsreserve, og kan overføres efter ansøgning.

Der har siden 2007 kun været en meget beskedent anvendelse af de centrale anlægsreserver. Der er derfor en stor uforbrugt reserve, der forventes øget over de kommende år. Det er på FFL14 forudsat, at reserven finansierer en øget vedligeholdelsesindsats på bane (4,1 mia. kr. i perioden 2015-2020) og vej (2,0 mia. kr. i perioden 2014-2020). Hvis det viser sig, at anlægsreserven skal anvendes i større omfang til de igangværende projekter, og der således ikke er tilstrækkelig finansiering til vedligeholdelsesindsatsen, vil bevillingen til vedligeholdelse blive reduceret tilsvarende.

## 2.1. Baner

Figur 5. Bevillinger til baneinfrastruktur, ekskl. centrale reserver



Der er afsat 6-7 mia. kr. årligt til at udbygge og vedligeholde jernbaneinfrastrukturen

### Anlægsprojekter

Der er siden 2009 i forligskredsen om en grøn transportpolitik besluttet en række store projekter til forbedring af jernbanen, bl.a. nyt spor mellem København-Køge-Ringsted, udskiftning af signaler, anlæg af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Lejre og Vipperød, jf. bilag 1. Der er endvidere afsat bevillinger til elektrificering mellem Esbjerg og Lunderskov og mellem Køge og Næstved

Der er med aftaler i foråret 2013 igangsat yderligere projekter. Det drejer sig om opgradering af strækningen Hobro-Aalborg, etablering af godsspor til Esbjerg Havn samt etablering af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station. Sidstnævnte er en forudsætning for 1. etape af timemodellen og vil bidrage til køretidsbesparelser fra 2018, hvor den nye bane mellem København og Ringsted forventes færdiggjort. Der er derudover afsat bevilling til etablering af en stikbane til Aalborg Lufthavn.

### Togfonden DK

Regeringen fremsatte i marts 2013 et forslag om etablering af Togfonden DK, der skal sikre et historisk løft af den danske jernbane. Fonden finansieres af indtægter fra en harmonisering af skattereglerne i Nordsøen, som skønnes at medføre et samlet merprovenu for staten på ca. 28½ mia. kr. (2014-pl).

Med Togfonden DK vil regeringen realisere timemodellen. Samtidig vil regeringen sikre, at alle hovedstrækninger på jernbanen i Danmark elektrificeres. I sammenhæng med forhandlingerne om harmonisering af skattereglerne i Nordsøen vil regeringen i efteråret 2013 indkalde Folketingets partier til forhandlinger om den konkrete udmøntning af Togfonden DK. Initiativerne i Togfonden DK er ikke indarbejdet på finanslovsforslaget for 2014.

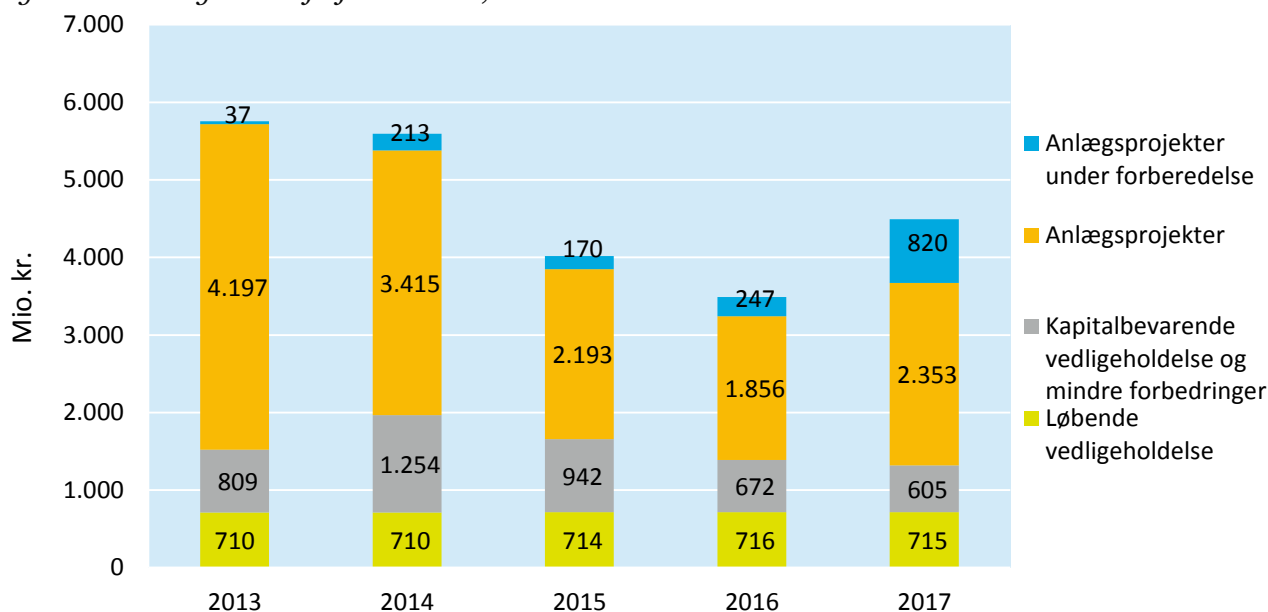


## Vedligeholdelse

Den nuværende aftale om fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet udløber ved udgangen af 2014. Der er derfor med bistand fra den eksterne rådgivende ingeniørvirksomhed Arup i foråret 2013 gennemført en tilbundsgående granskning af niveauet for fornyelse og vedligeholdelse i perioden 2015-2020. På baggrund heraf er der i perioden 2015-2020 indbudgetteret 4,1 mia. kr. (2013-pl) ekstra til en økonomisk optimal vedligeholdelse og fornyelse af jernbanen. Midlerne forudsættes finansieret af uforbrugte centrale reserver ved igangværende anlægsprojekter.

## 2.2. Veje

Figur 6. Bevillinger til vejinfrastruktur, ekskl. centrale reserver



### Anlægsprojekter

De store vejprojekter, som tidligere er besluttet i den grønne forligskreds, og som har økonomisk afløb i 2013-2017, inkluderer blandt andet Silkeborgmotorvejen (Funder - Låsby), Frederikssundmotorvejens 2. etape og Nordlig omfartsvej ved Næstved.

Derudover besluttede forligskredsen i foråret 2013 at igangsætte anlægget af bl.a. Køge Bugt-motorvejens 2. etape og Holstebromotorvejen (Herning - Holstebro).

Endelig besluttede forligskredsen i foråret 2013, at anlægget af en ny vej- og jernbanebro over Storstrømmen skulle forberedes (projekteres mv.), ligesom der blev sat et statsligt bidrag af til at etablere en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

Udover de store anlægsprojekter indgår der på FFL14 en række mindre anlægsprojekter, der finansieres af Transportpuljerne, foruden en række anlægsmæssige tiltag såsom en pulje til medfinansiering af kommunale ønsker i forbindelse med statsvejnettet.

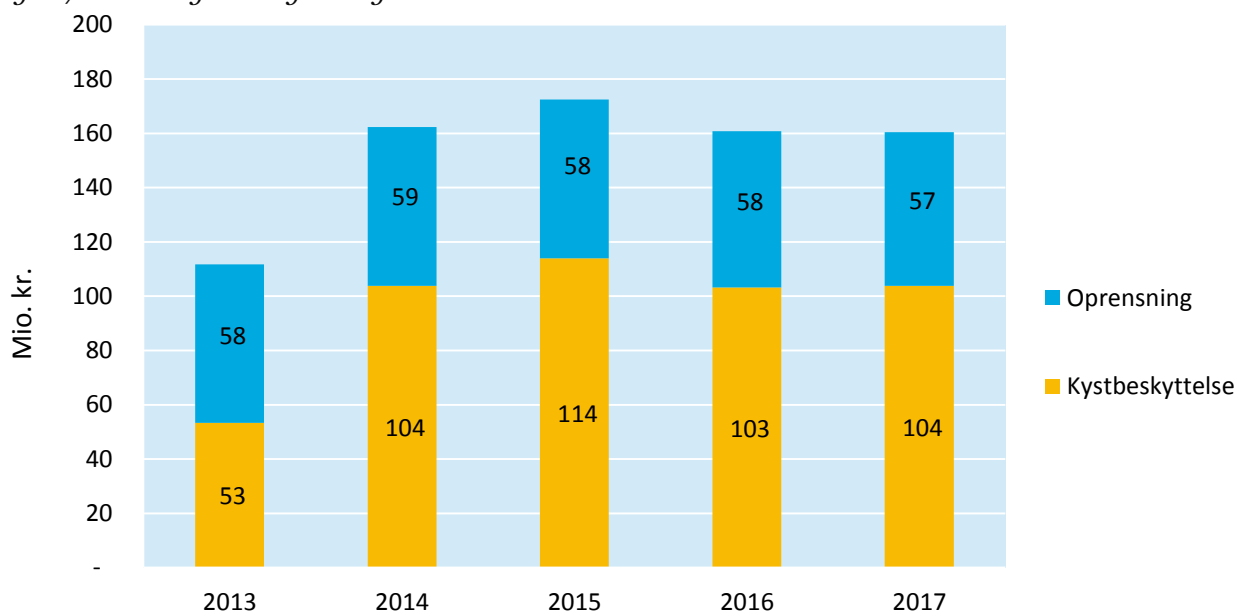
## Vedligeholdelse

I foråret 2013 besluttede den grønne forligskreds at fortsætte den økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats på det statslige vejnet. Der blev derfor bevilget 1,4 mia. kr. til en forhøjelse af vedligeholdelsesindsatsen i 2014-2017. Der er endvidere afsat 255 mio. kr. til at skibsstødssikre fire statslige broer (Limfjordsbroen, Aggersundbroen, Sallingsundbroen og Svendborgsundbroen).

Med finanslovsforslaget afsætter regeringen herudover 0,6 mia. kr. i perioden 2018-2020, således at den økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats kan gennemføres som forudsat.

## 2.3. Kyster og havne

Figur 7. Bevillinger til kyster og havne



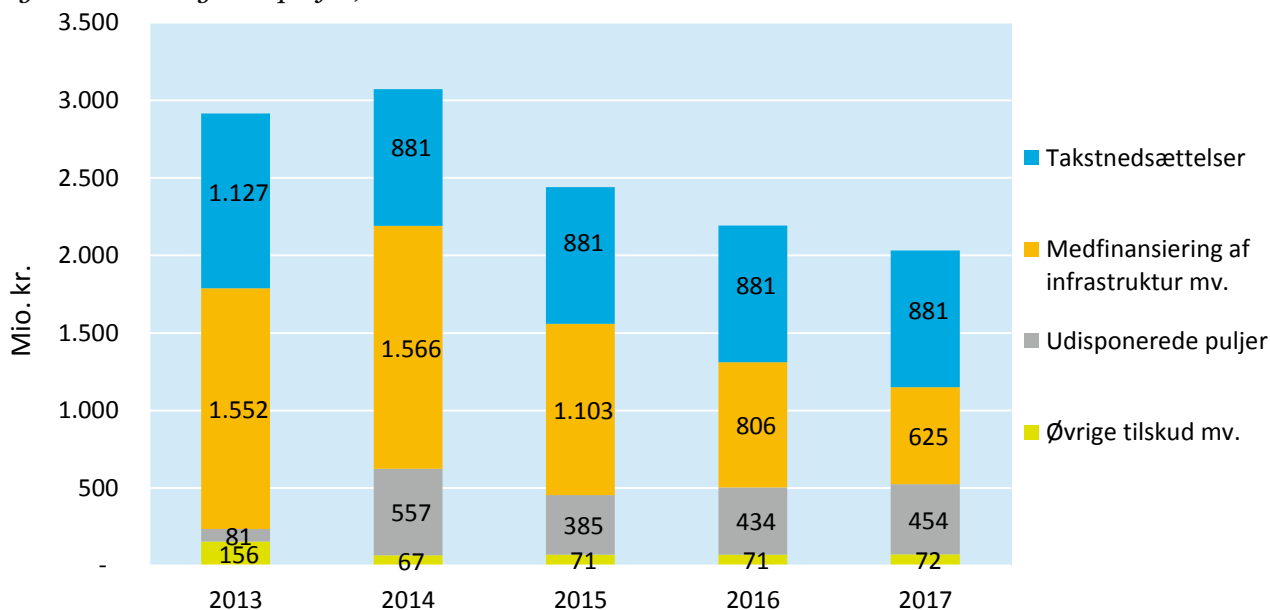
Som følge af Vækstplan DK er der på finanslovsforslaget for 2014 afsat 100 mio. kr. ekstra til den fortsatte kystbeskyttelses- og oprensningsopgave på den jyske vestkyst. Kystbeskyttelsesindsatsen vedrører primært kyststrækningen på ca. 110 km. mellem Lodbjerg og Nymindegab, der er den mest sårbare del af den jyske vestkyst. Endvidere omfatter fællesaftalerne mellem kommunerne og staten kystbeskyttelsesindsatsen ved Skagen, Lønstrup og Blåvand. De statslige forpligtelser til oprensning omfatter de tidligere statshavne i Esbjerg, Rømø, Hvide Sande, Thorsminde, Thyborøn og Hanstholm.

Der forventes indgået en 5-årig fællesaftale for perioden 2014-2018 om kystbeskyttelse på den jyske vestkyst. De relevante vestkystkommuner vil bidrage til medfinansieringen af kystbeskyttelsen.

Kystdirektoratet er med hjælp fra eksterne konsulenter i gang med at undersøge mulighederne for og konsekvenserne af fælles udbud af kystbeskyttelse og oprensning. Det er forventningen at der vil være økonomiske fordele ved at et fælles udbud som følge af synergieffekter i opgaverne.

### 3. Puljer, tilskud mv.

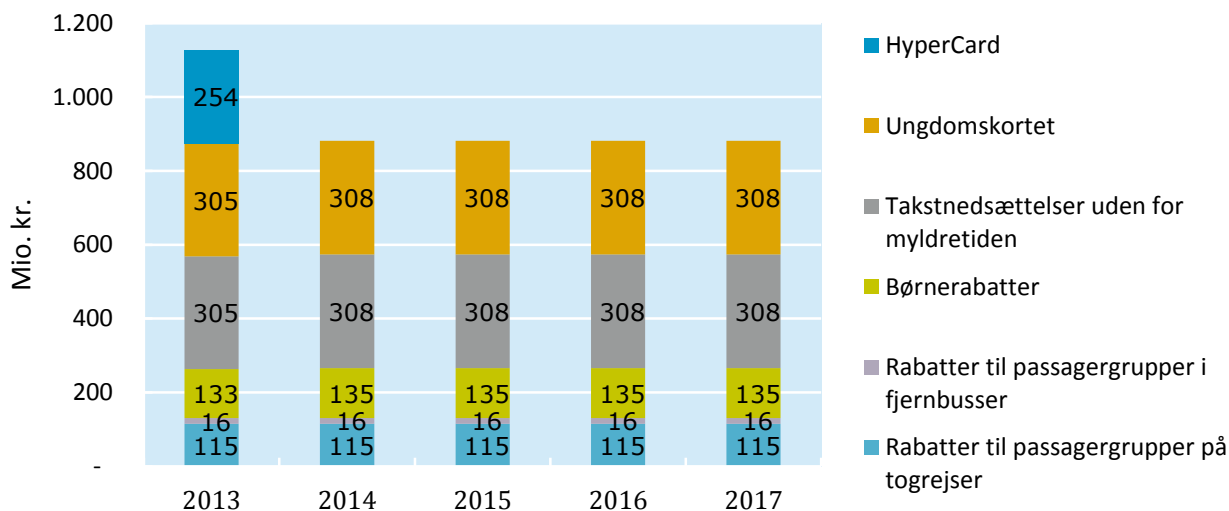
Figur 8. Bevillinger til puljer, tilskud mv.



Der er afsat godt 3 mia. kr. i 2014 til statslige puljer, tilskud mv. på transportområdet. Midlerne anvendes primært som tilskud til takstnedsættelser og medfinansiering af infrastruktur i kommuner mv., jf. figur 8.

#### 3.1. Takstnedsættelser

Figur 9. Bevillinger til takstnedsættelser



#### Takstnedsættelser uden for myldretiden og Ungdomskortet

Med aftale om bedre og billigere kollektiv trafik fra 2012 (jf. bilag 3) blev der afsat 300 mio. kr. årligt (2012-priser) til takstnedsættelser i den lokale kollektive trafik uden for myldretiderne og til etablering af Ungdomskortet fra august 2013, der giver takstnedsættelser til uddannelsessøgende. Ungdomskortet er en udvidet fortsættelse af den 2-årige forsøgsordning HyperCard.

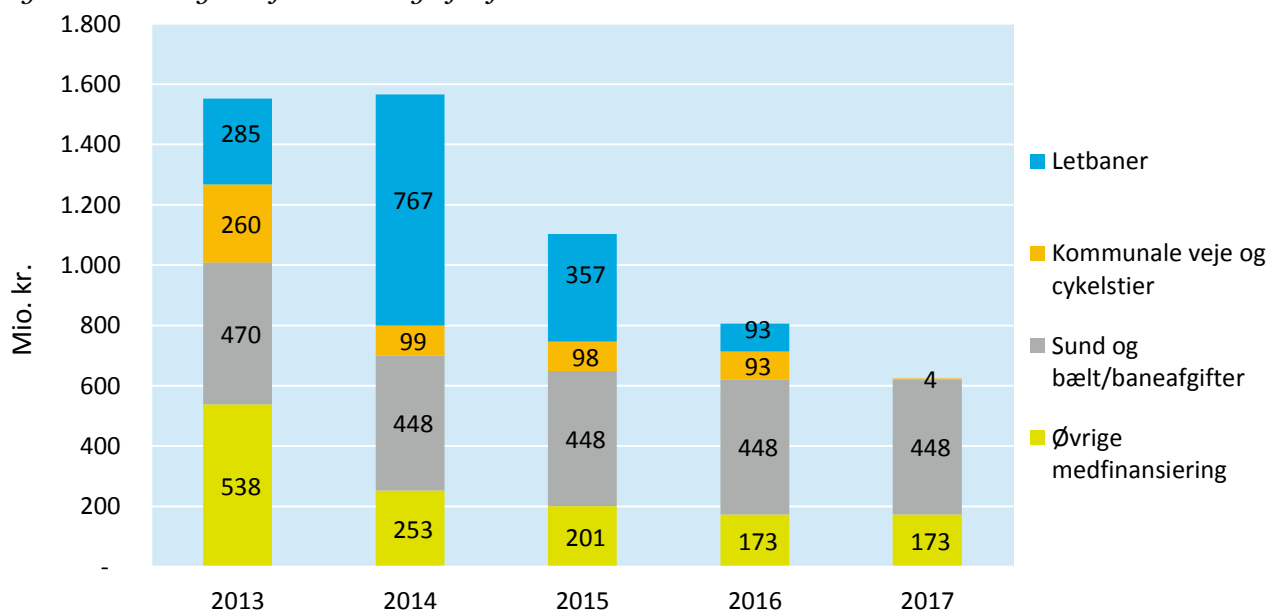
### Øvrige takstnedsættelsesordninger

Der er afsat midler til at kompensere operatørerne for rabatter til særlige passagergrupper (pensionister, personer med handicap mv.) i togrejser (116 mio. kr. årligt) og i fjernbusser (16 mio. kr. årligt).

Der er endvidere afsat midler til kompensation for reducerede børnetakster og gratis færgetransport for beboere på småøer (135 mio. kr. årligt)

## 3.2. Statslig medfinansiering af infrastruktur mv.

Figur 10. Statslig medfinansiering af infrastruktur mv.



Staten medfinansierer en række infrastrukturprojekter og materielindkøb, der gennemføres af kommuner eller selskaber. Der er afsat næsten 1,6 mia. kr. i 2014

### Letbaner

Med lov om Aarhus Letbane er der fastsat en betalingsplan for statens indskud i selskabet i perioden frem mod færdiggørelsen af en letbane i Aarhus. Betalingsplanen fastlægger at der indskydes midler i perioden 2012-2016. Der er afsat 700 mio. kr. (2009-priser) til statslig medfinansiering, heraf er 100 mio. kr. reserveret til eventuelle fordyrelser

Den 20. juni 2013 indgik staten, Region Hovedstaden og kommunerne i Ringby-samarbejdet principaf-tale om anlæg af en letbane på Ring 3. Det statslige bidrag finansieres af en pulje på 1,5 mia. kr. (2009-priser). Der er endvidere aftalt en forligskredsen om en grøn transportpolitik, at der afsættes yderligere 252 mio. kr., når der er ledige midler i Infrastruktur fonden. Den konkrete indbudgettering af det statslige indskud sker efter vedtagelsen af loven.

Med aftale om takstnedsættelser og investering til forbedring af den kollektive trafik er der endvidere afsat statslige bidrag til forundersøgelser af letbane/BRT-løsninger i Odense og Ålborg.

### **Kommunale veje og cykelstier**

Med aftalerne om en grøn transportpolitik er der afsat midler til medfinansiering af en række større kommunale vejprojekter, bl.a. Marsellis boulevard i Århus, en ny vejforbindelse over Odense Kanal og Grenå omfartsvej.

Reduktionen i bevillingen til kommunale veje og cykelstier fra 2013 til 2014 skyldes, at der i 2013 med aftaler om en grøn transportpolitik og aftale om bedre og billigere kollektiv trafik er afsat midler til medfinansiering af kommunale cykelstier og supercykelstier. Der er i 2014 en endnu ikke udmøntet cykelpulje på 158 mio. kr., der bl.a. vil blive anvendt til medfinansiering af kommunale cykelstiprojekter.

### **Sund og bælt/baneafgifter**

Der er på finansloven afsat en fast årlig betaling på godt 1,1 mia. kr. til broselskaber for jernbanedelen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. En del af udgiften finansieres af jernbanevirksomhedernes betaling af baneafgifter på ca. 700 mio. kr. årligt, så den statslige nettoudgift er ca. 448 mio. kr. årligt.

Bevillingsreduktion fra 2013 til 2014 skyldes forventning om øgede baneafgifter på grund af øget trafik.

### **Øvrig medfinansiering**

Den øvrige medfinansiering på 253 mio. kr. i 2014 omfatter faste årlige tilskud: Investeringstilskud til privatbaner (104 mio. kr.) og en fortsættelse af det tidligere amtslige tilskud til Odense og Sønderborg lufthavne (5 mio. kr.)

Der er endvidere afsat midlertidige bevillinger til konkrete initiativer, bl.a. en pulje til signalløsning for godstog på i alt 55 mio. kr. og en pulje til fremme af kollektiv trafik i yderområder på 58 mio. kr. årligt frem til 2017.

### **3.3. Udisponerede puljer**

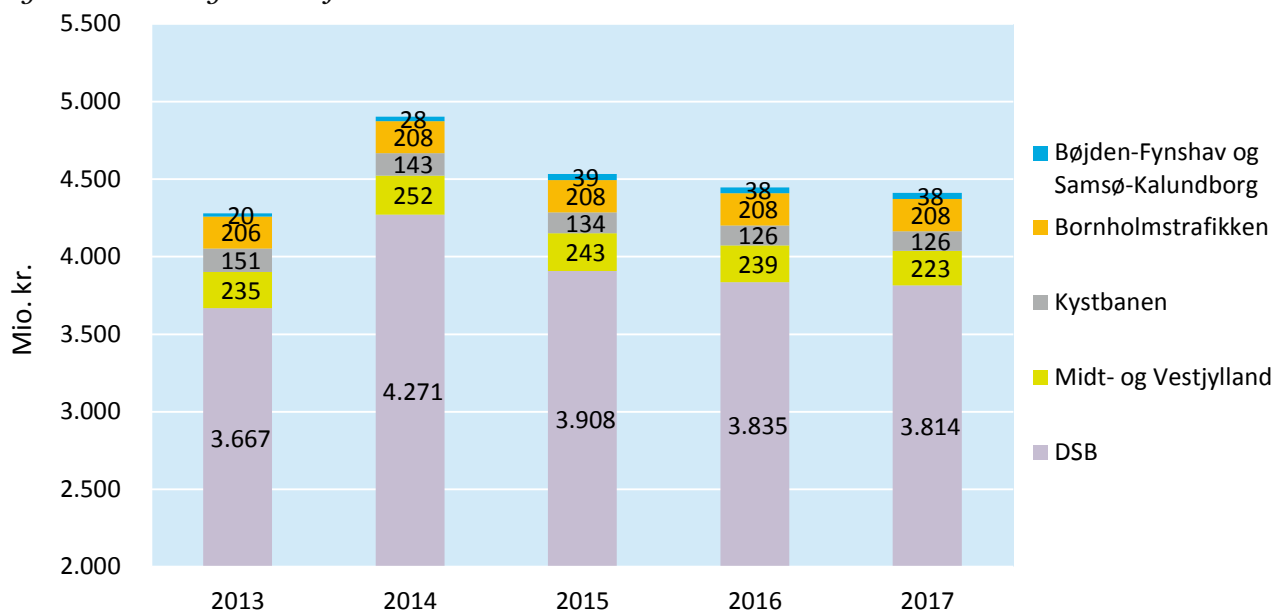
Der er i 2014 afsat udisponerede puljer på i alt 557 mio. kr., jf. figur 8. Der er 163 mio. kr. i puljen til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik, jf. bilag 3. Endvidere er der ca. 382 mio. kr. udisponerede midler i transportpuljerne, der er afsat i perioden 2009-2014 i forbindelse med Aftalerne om en grøn transportpolitik, jf. bilag 2. Der er bl.a. midler til cykeltrafik, støjbekæmpelse og trafiksikkerhed.

### **3.4. Øvrige tilskud mv.**

Der er afsat ca. 67 mio. kr. i 2014 til øvrige tilskud, jf. figur 8. Det omfatter bl.a. tilskud til transportforskning på DTU (17 mio. kr.), udvikling af landstrafikmodel (8 mio. kr.), analysepulje (10 mio. kr.) og betaling til Naviar for afgiftsfritagne lufttrafiktjenester, primært interne flyvninger på Grønland (29 mio. kr.).

## 4. Trafikkøb

Figur 11. Bevillinger til trafikøb



Transportministeriets departement administrerer kontrakter med operatører på det statslige jernbanenet og visse færgeroverfarter. Der er afsat bevillinger svarende til de gældende kontrakter.

### DSB

Med forslag til finanslov for 2014 har regeringen annulleret et sparekrav vedrørende effektivisering af DSB på ca. 300 mio. kr. årligt i 2014. Efter 2014 udløber den nuværende 10-årige kontrakt med DSB og DSB S-tog og der skal derfor indgås nye kontrakter. Bevillingsniveauet er på forslag til finanslov for 2014 teknisk videreført som 2014-bevillingen, dog inkl. sparekravet på 300 mio. kr. årligt. Afklaring om det fremtidige bevillingsniveau afventer en aftale om nye kontrakter.

Stigningen i bevillingen fra 2013 til 2014 skyldes, at der i 2013 har været en ekstraordinær reduktion af kontraktbetalingen som følge af forsinkede leverancer af IC4- og IC2-togsæt.

### Øvrige trafikøbskontrakter

Transportministeriet udbyder og administrerer kontrakter på følgende områder:

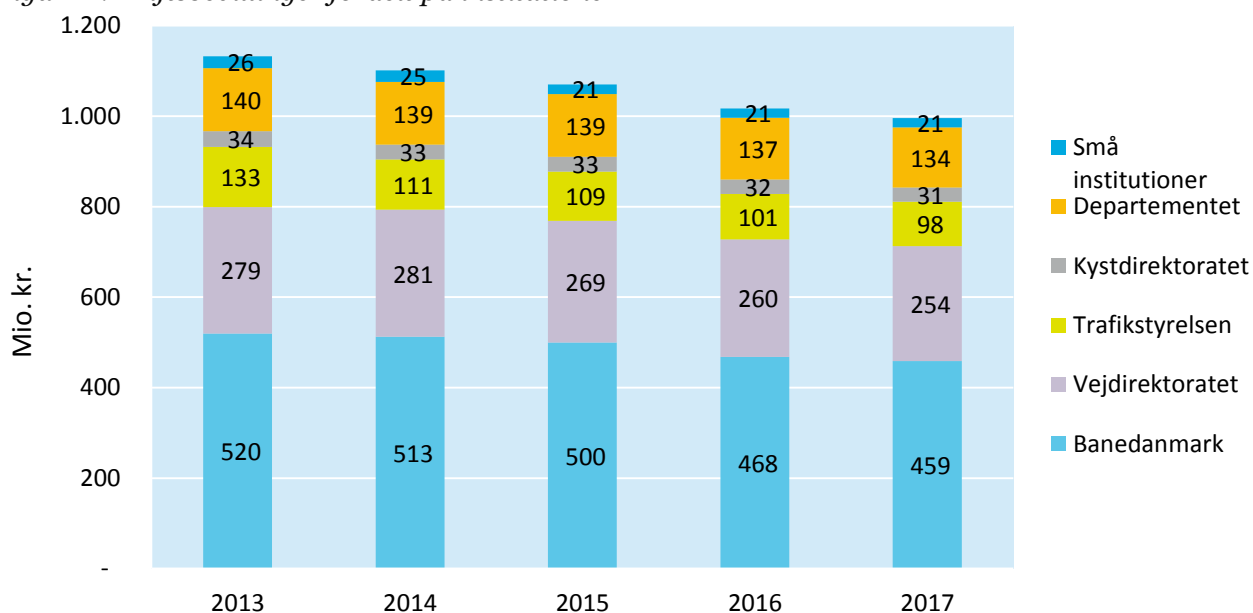
- Togbetjening af Midt- og Vestjylland
- Togbetjening Helsingør-Peberholm (Kystbanen)
- Færgebetjening af Bornholm
- Samfundsbegrundet overfart Bøjden-Fynshav
- Samfundsbegrundet overfart Samsø-Kalundborg

For togbetjening af Midt- og Vestjylland er der afsat midler til kompensation af Arrivas udgifter til implementering af rejsekortet, jf. akt. 98 af 21. maj 2013.

I 2013 er der indgået nye 10 årige kontrakter for de samfundsbegrundede overfarter Bøjden-Fynshav og Samsø Kalundborg. Kontrakterne træder i kraft i 2014 og indebærer en merbevilling, der er indarbejdet på forslag til finanslov for 2014.

## 5. Driftsopgaver

Figur 12. Driftsbevillinger fordelt på institutioner

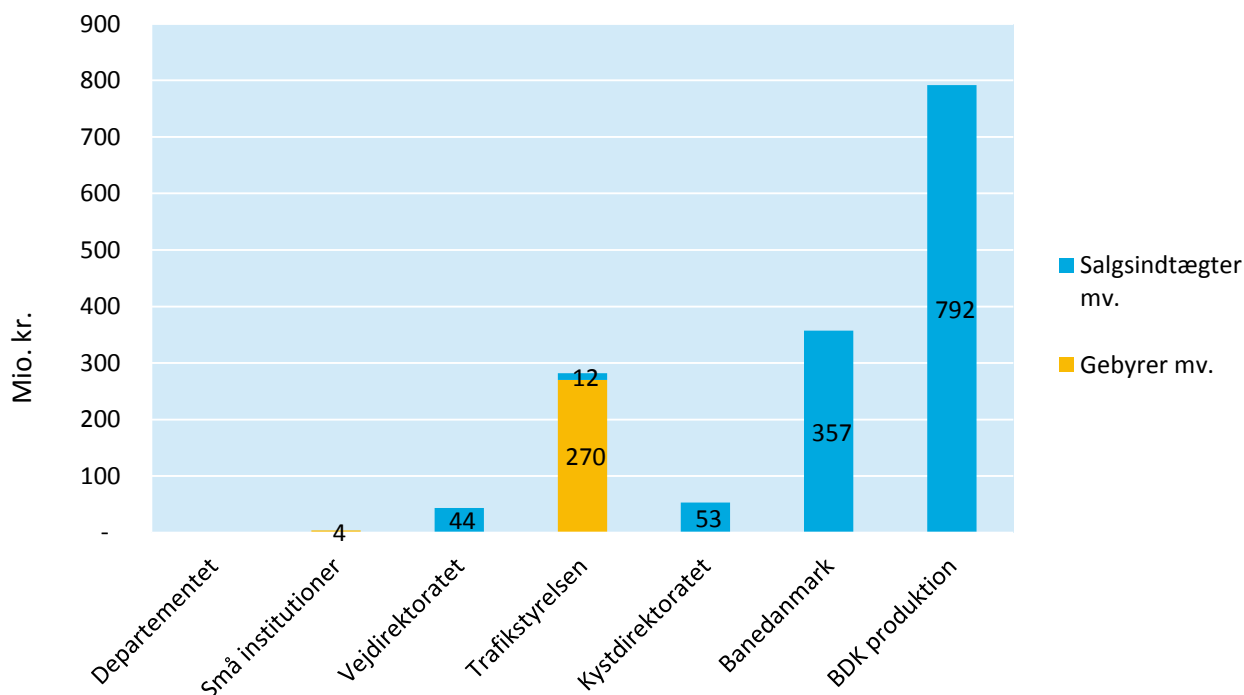


Figur 12 viser driftsbevillingerne fordelt på Transportministeriets departement, fire store styrelser og en række små institutioner. De små institutioner omfatter Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Statens ekspropriation på Øerne, Statens ekspropriationer i Jylland, Havarikommissionen for vejtrafikulykker og Jernbanenævnet.

Bevillingerne anvendes primært til myndighedsopgaver, betjening af borgere, Folketinget og ministeren samt administration. På Banedanmarks område anvendes endvidere godt 200 mio. kr. årligt til trafikstyring.

Transportministeriets driftsbevillinger er, som det ses af figur 9 faldende i perioden 2013 til 2017. Faldet afspejler de sparekrav Transportministeriet er underlagt. Transportministeriet har i 2012 udarbejdet en konkret handlingsplan for tilvejebringelsen af besparelserne som led i regeringens initiativ om "Effektiv administration i staten".

Figur 13. Driftsindtægter i 2014



Ikke alle driftsaktiviteter under Transportministeriet er bevillingsfinansierede. Figur 13 viser de forventede driftsindtægter i 2014

#### Gebyrer mv.

- Trafikstyrelsens driftsopgaver omfatter tilsyns- og myndighedsopgaver mv. på transportområdet. Mere end halvdelen af udgifterne finansieres af gebyrer og afgifter fra transportbranchen, primært på luftfarts- og jernbaneområdet.
- Jernbanenævnets aktiviteter er fuldt ud gebyrfinansieret.

#### Salgsindtægter vedr. egenproduktion.

- Banedanmarks produktionsenhed varetager udførelse af vedligeholdelsesopgaver på Banedanmarks banenet. Udgifterne finansieres således af Banedanmarks bevillinger til vedligeholdelse af jernbanen.
- Kystdirektoratet udfører selv en del af opgaverne om oprensning af havneindløb og sejlrender mv. Et tidligere udbud af opgaven viste at Kystdirektoratets kontrolbud var mest fordelagtigt.

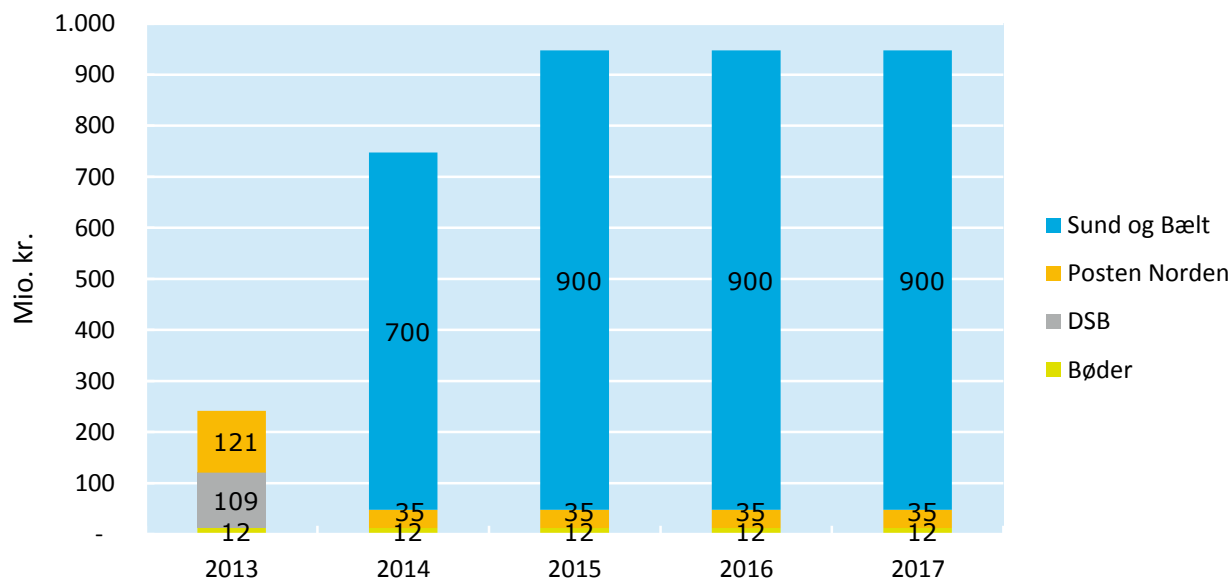
#### Øvrige salgsindtægter

- Banedanmark har indtægter fra indkøb og videresalg af kørestrøm til DSB og fra reklameindtægter på perroner mv.
- Vejdirektoratet udfører indtægtsdækket virksomhed primært for kommuner.



## 6. Indtægtsbudgettet

Figur 14. Indtægtsposter



Statens indtægtsbudget omfatter primært skatter, gebyrer mv. Transportministeriet administrerer en lille andel af indtægtsbudgettet primært i form af udbytter fra statslige selskaber

### Udbytter fra statslige selskaber

Der er skønnet et udbytte fra Sund og Bælt på 700 mio. kr. i 2014 baseret på selskabets forventede resultat for 2013. Udbyttet indgår i finansieringen af Infrastrukturfonden, der blev etableret i 2009 bl.a. med en forudsætning om udbytter fra Sund og Bælt på 9 mia. kr. frem til 2022.

For Posten Norden forventes et udbytte på 35 mio. kr. årligt, mens der på grundlag af de seneste resultater ikke forventes udbytte for DSB i perioden 2014-2017.

### Administrative bøder

Der forventes indtægter på 12 mio. kr. årligt fra Trafikstyrelsens udstedelse af administrative bødeforlæg i forbindelse med manglende syn eller godkendelse af køretøjer. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed, idet ordningen kun har været i kraft siden 2012.

**Bilag 1. Anlægsprojekter***Tabel 1. Igangværende anlægsprojekter*

Mio. kr.	Totaludgift	Forventet åbningsår
<b>Vejprojekter</b>		
Brande Omfartsvej, udvidelse	474	2014
Sdr. Borup – Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	348	2014
Nykøbing Falster omfartsvej	269	2014
Udbygning af motorring 4 (Tåstrup – Frederikssund-motorvej)	335	2014
Middelfart – Nørre Aaby (Vestfyn 1. etape)	1.230	2015
Motorring 4 – Tværvej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	1.301	2015
Tilslutningsanlæg 50 v. Odense	209	2016
Øverødvej – Hørsholm S (Helsingørmotorvejen 1. etape)	1.476	2016
Funder – Låsby (Silkeborg)	6.726	2016
Nordlig omfartsvej ved Næstved	743	2016
Greve S – Solrød S (Køge Bugt 1. og 2. etape)	2.478	2019
Holstebromotorvejen	3.911	2019
<b>Baneprojekter</b>		
Modernisering af Enghave Station	93	2014
Lejre – Vipperød	1.363	2014
Hobro – Aalborg	148	2014
Dobbeltsporet Vamdrup – Vojens	668	2015
København-Ringsted (inkl. niveaufri udfletning v. Ringsted St.)	11.616	2018
Signalprogrammet	18.823	2020/2023

*Tabel 2. Anlægsprojekter under forberedelse*

Mio. kr.	Totaludgift	Forventet åbningsår
<b>Vejprojekter</b>		
Roskilde Fjord	426	-
Storstrømsbroen	3.898	-
<b>Baneprojekter</b>		
Elektrificering mellem Esbjerg og Lunderskov	1.085	2015
Hastighedsopgradering Hobro – Aalborg	72	2017
Elektrificering mellem Køge Nord og Næstved	641	2018
Stikbane til Aalborg Lufthavn	271	2019

Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2013 -)



## Bilag 2. Status vedr. aftaler om en grøn transportpolitik

Med Aftale om en grøn transportpolitik i 2009 blev der afsat en Infrastrukturfond, der skal finansiere investeringer på transportområdet i perioden frem til 2020. Der er i alt tilført ca. 100 mia. kr. til fonden, og der kan i perioden tilføres nye holdbare finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet. Uforbrugte midler, herunder reserver fra konkrete projekter, kan genanvendes til nye projekter mv.

Infrastrukturfonden er løbende blevet udmøntet ved aftaler i forligskredsen bag en grøn transportpolitik. Siden finansloven for 2013 er der tilført midler i forbindelse med Aftale af 20. marts (finansiering af Holstebromotorvejen) og Aftale om en vækstplan af 24. april 2013 og disponeret midler i forbindelse med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 og Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen af 25. april 2013. Derudover er der tilført fonden midler i form af billiggørelser.

Status for fonden er, jf. tabel 4, opsummeret til at der er 0,4 mio. kr. i udisponerede midler.

Tabel 4. Infrastrukturfonden 2009-2020 (mio. kr.)

Mio. kr.	Tilførsel	Disponering	Saldo
Udisponerede midler oktober 2012 (2012-pl)			1.553,0
Aftale af 20. marts 2013 (finansiering af Holstebromotorvejen) (2013-pl)	3.403,0		
Aftale om en vækstplan af 24. april 2013 (motorvej til sygehuset i Gødstrup) (2013-pl)	452,0		
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 (2013-pl)		2.186,1	
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen af 25. april 2013 (2013-pl)*		3.855,1	
Billiggørelse af puljeprojekter, TEN-T støtte mv.	106,5		
Tilbageførsel Storstrømsbroen	527,0		
Udisponerede midler august 2014 (14-pl)			0,4

Bemærkninger: \* En eventuel billiggørelse af det samlede projekt med op til 452,0 mio. kr. tilbageføres til den generelle offentlige investeringsramme.

## Transportpuljerne

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der afsat en række transportpuljer med henblik på en målrettet indsats for at forbedre miljøet, sikkerheden og mobiliteten i transportsystemet.

Puljerne er løbende blevet udmøntet til konkrete projekter i forbindelse med efterfølgende politiske aftaler i forligskredsen. Der er i forbindelse med aftalerne foretaget en vis omdisponering af midler mellem puljerne. Nedenfor vises status for de enkelte puljer og en angivelse af større projekter finansieret af puljerne. Der gives i den halvårslige status for anlægsprojekter på Transportministeriets område en status for alle projekter finansieret af puljerne.

Mio. kr.	Oprindelig pulje (2009-priser)	Udisponerede midler i puljen (2014-priser)
<b>Bedre fremkommelighed for busser (2009-2013)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anvendt til at medfinansiere en række projekter til at fremme bussers fremkommelighed på grundlag af ansøgninger fra trafikelskaber mv.</li> <li>En del af puljen er anvendt til at finansiere forsøgsordningen om HyperCard</li> </ul>	1.000	-
<b>Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anvendt til at medfinansiere en række projekter til at fremme antallet af buspassagerer på grundlag af ansøgninger fra trafikelskaber mv.</li> <li>En del af puljen er anvendt til at finansiere forsøgsordningen om HyperCard</li> </ul>	300	-
<b>Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Forligsparterne har afsat 700 mio. kr. til medfinansiering af en letbaneløsning i Århus.</li> <li>Forligsparterne har tilført yderligere 200 mio. kr. til puljen, så der kan afsættes 1,5 mia. kr. til medfinansiering af en letbane i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet. Der er endvidere enighed om at tilføre yderligere 252 mio. kr. til puljen, således at den forudsatte statslige medfinansiering i principaftalen af 20. juni 2013 om anlæg og drift af en letbane på Ring 3 kan tilvejebringes.</li> </ul>	2.000	-
<b>Pulje til stationsmodernisering</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der er tilført yderligere midler til puljen med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.</li> <li>Puljen er fuldt ud disponeret til bl.a. følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>Flytning og modernisering af Enghave station</li> <li>Modernisering af Nordhavn station</li> <li>Genåbning af Langeskov station</li> <li>Ny station ved Gødstrup</li> <li>Ny station ved Hillerød</li> </ul> </li> </ul>	200	-
<b>Nye teknologiske muligheder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen</li> <li>Intelligent trafikstyring ved Limfjordstunnelen</li> <li>Forundersøgelser vedr. etablering af digitale vejnet</li> <li>Kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen</li> </ul> </li> </ul>	600	66

<p><b>Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puljen er anvendt til medfinansiering af kommunale projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anlæg af ny forbindelse over Odense Kanal</li> <li>○ Anlæg af en tunnel under Marsellis Boulevard i Århus</li> <li>○ Bedre adgang til Rønne havn</li> </ul> </li> <li>• Puljen er endvidere anvendt til projekter på statens baner og veje, bl.a. følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Opgradering af banestrækningen Struer-Langå</li> <li>○ Udbygning af Kongevejen i Helsingør</li> <li>○ Udvidelse af rundkørsel til E45 ved Kolding</li> <li>○ Nyt tilslutningsanlæg ved Favrskov kommune</li> <li>○ Nyt tilslutningsanlæg på E45 ved Grønlandsvej syd for Vejle</li> <li>○ Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal</li> </ul> </li> </ul>	800	21
<p><b>Mere cykeltrafik (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 70 pct. af puljen anvendes til statslig medfinansiering af en lang række cykelprojekter i kommuner mv.</li> <li>• Ca. 30 pct. af puljen anvendes til cykelprojekter på det statslige vejnet, bl.a. følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anlæg af cykelsti mellem Viborg og Foulum</li> <li>○ Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn</li> <li>○ Anlæg af cykelsti ved Tange sø</li> <li>○ Anlæg af cykelsti på Møn</li> </ul> </li> </ul>	1.000	144
<p><b>Bedre trafiksikkerhed (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Årets trafiksikkerhedsbyer</li> <li>○ Bekæmpelse af grå strækninger på det overordnede vejnet</li> <li>○ Forbedring af sikkerheden i sikrede overkørsler</li> </ul> </li> </ul>	500	73
<p><b>Fremme af godstrafik på bane (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kapacitetsudvidelse på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov</li> </ul> </li> <li>• Ny sporforbindelse til Esbjerg Havn</li> </ul>	200	-
<p><b>Støjbekæmpelse (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Støjafskærmning på Helsingørmotorvejen</li> <li>○ Støjafskærmning på Holbækmotorvejen</li> <li>○ Støjreducerende skinneslibning på banenettet</li> </ul> </li> </ul>	400	39
<p><b>Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Etablering af en landstrafikmodel</li> <li>○ Strategiske analyser af udbygningsmuligheder i Østjylland og hovedstadsområdet samt af elektrificering af banenettet.</li> </ul> </li> <li>• Puljen er herudover anvendt til at gennemføre en række forundersøgelser og VVM-undersøgelser af bane- og vejprojekter</li> </ul>	400	-

### Bilag 3. Status for aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik

Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 1. marts 2012 en rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik. Med aftalen er parterne enige om at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt samt afsætte en årlig pulje på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der sket den første udmøntning af rammeaftalen.

Pulje til takstnedsættelser er i de kommende år fuldt ud udmøntet, som angivet i tabel 4.

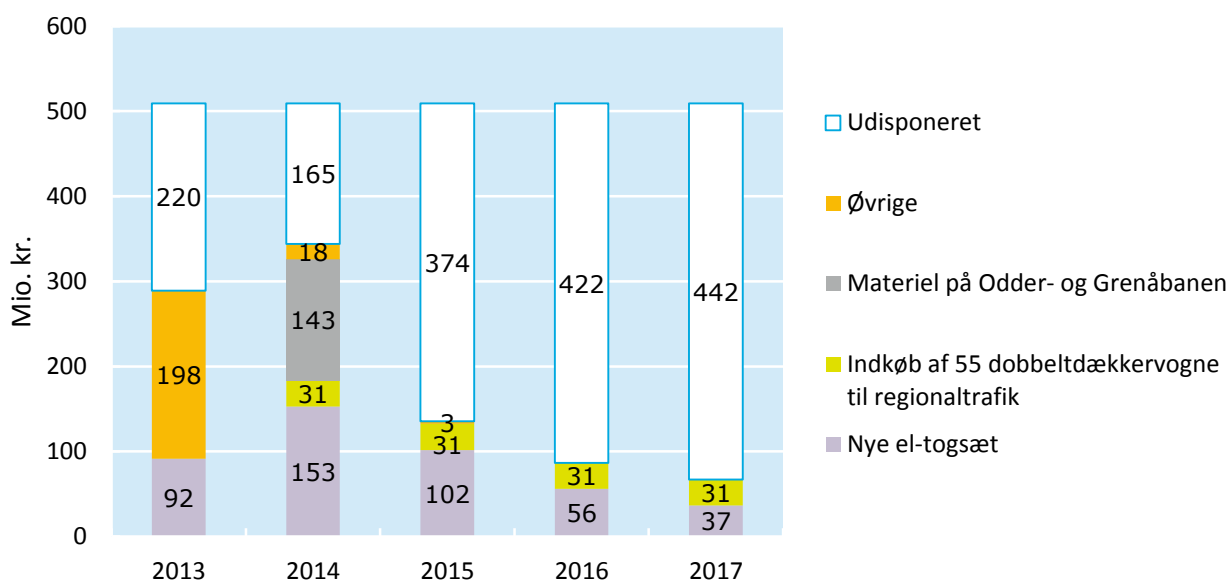
Tabel 5. Pulje til takstnedsættelser (årligt)

	Mio. kr. (2014-pl)
Takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden i lokaltrafikken	305
Nyt ungdomskort	30
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	58
Permanentgørelse af sociale rabatter i fjernbusser	5

Bemærkninger: Med rammeaftalen er der afsat et årligt beløb på 500,0 mio. kr. til takstnedsættelser. Kollektiv transport er momsfri og de midler, kunderne i den kollektive trafik sparer ved takstnedsættelser, antages efter sædvanlig praksis i stedet at blive anvendt på moms- og afgiftspligtige varer. Derved genereres en merindtægt for staten. Korrigeret herfor udgør puljen til takstnedsættelser 662,0 mio. kr. årligt.

Fra pulje til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik er der primært udmøntet midler til togindkøb, jf. figur 15. Der er forsat udisponerede midler i puljen til fremtidige udmøntninger.

Figur 15: Pulje til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik<sup>1)</sup>



Bemærkninger: Beløbet til Materiel på Odder- og Grenåbanen er efterfølgende udmøntet i 2013, jf. Akt. 108 af 21. maj 2013. Beløbet til Indkøb af 55 dobbeltdækkervogne til regionaltrafik er et foreløbigt skønnet beløb, der justeres ved kommende udmøntninger af puljen, så det svarer til de faktiske samlede udgifter til DSB's materielindkøb inkl. finansieringsomkostninger.



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)