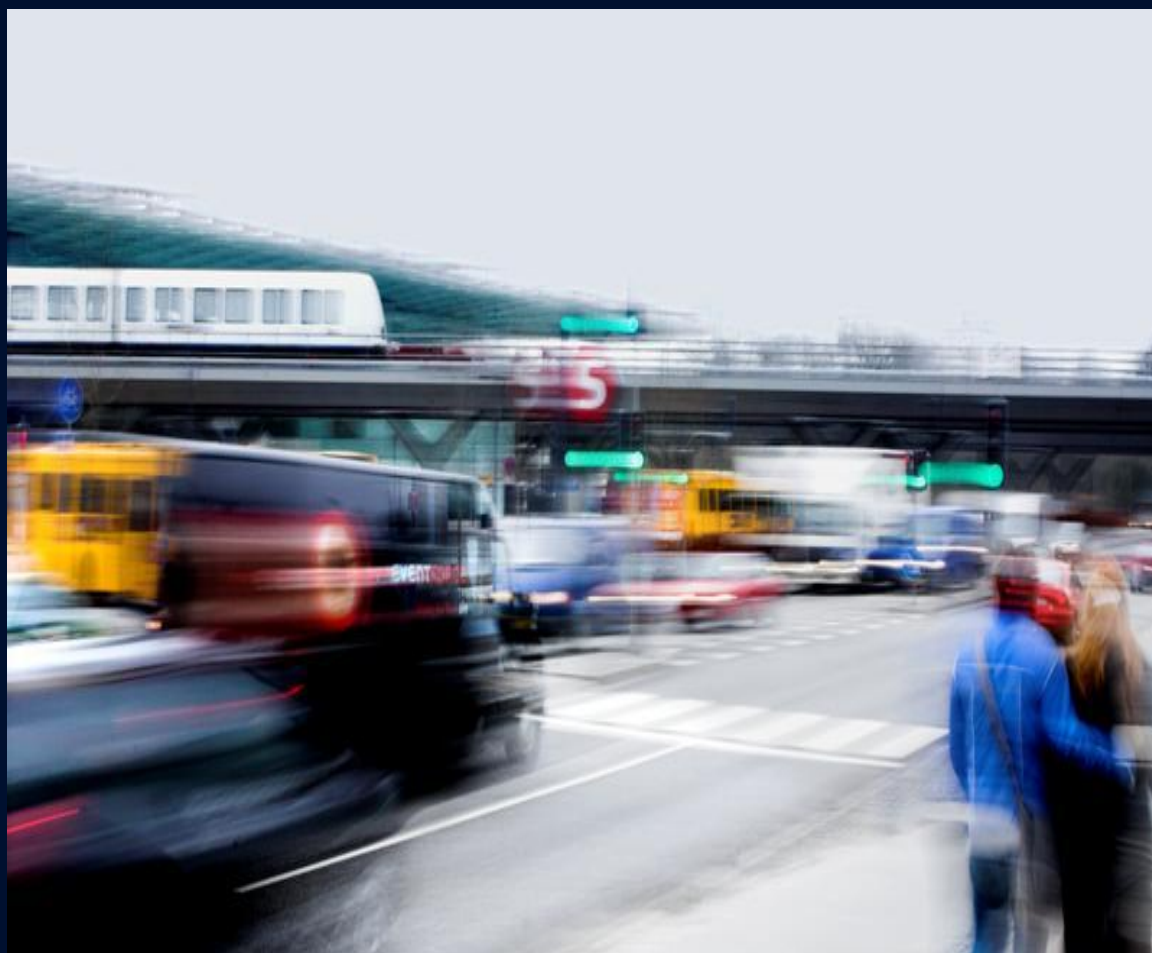




Forslag til finanslov for 2015



Forslag til finanslov for 2015

Denne publikation indeholder en præsentation af forslaget til finansloven for 2015 (FFL15) på Transportministeriets område.

Væsentlige ændringer i forhold til finansloven for 2014

Der er i forhold til finansloven for 2014 afsat bevillinger som følge af aftaler i flere forskellige forligskredse:

- Der er på baggrund af Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af **Togfonden DK** mellem regeringen (S, R og SF), DF og EL af januar 2014 afsat bevillinger og reserver til en lang række undersøgelser og anlægsprojekter.
- I forligskredsen bag **bedre og billigere kollektiv trafik**, der består af regeringen (S og R), DF, SF og EL, er der indgået følgende aftaler: Aftale om ungdomskort og fjernbusser af 26. februar 2014, Aftale der udmønter pulje til forbedringer af den kollektive trafik af 26. marts 2014, Aftale om indkøb af dobbeltdækkere af 1. april 2014 og Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014. Aftalerne er alle indarbejdet på FFL15.
- De bevillingsmæssige konsekvenser af Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer fra november 2013 er indarbejdet. Aftalen blev indgået af forligskredsen bag aftalerne om en **grøn transportpolitik** (alle Folketingets partier undtagen EL). Samme forligskreds indgik ultimo juni 2014 Trafikaftale 2014 – udmøntning af ledige midler i Infrastruktur-fonden. Denne aftale er dog ikke indarbejdet på FFL15, da den blev indgået efter finanslovsforslagets udarbejdelse. Aftalen vil i stedet blive indarbejdet på ændringsforslaget til finanslovsforslaget (ÆF15).

Udover udmøntningen af indgåede politiske aftaler er der foretaget en række andre ændringer på FFL15, hvoraf de væsentligste er følgende:

- Der er foretaget en reduktion på 200 mio. kr. årligt af det statslige tilskud til A/S Storebælt. Midlerne indgår som finansiering i Vækstpakke 2014.
- Regeringen (S og R) lægger op til at nulstille sparekravet til DSB på 300 mio. kr. i 2015, som blev optaget på finansloven for 2011.
- Der er på FFL15 omdisponeret midler inden for Transportministeriets egen ramme mhp. en renovering af landingsbanen i Bornholms lufthavn.
- Størstedelen af Kystdirektoratets bevillinger er i henhold til kongelig resolution af 3. februar 2014 overflyttet til Miljøministeriet.

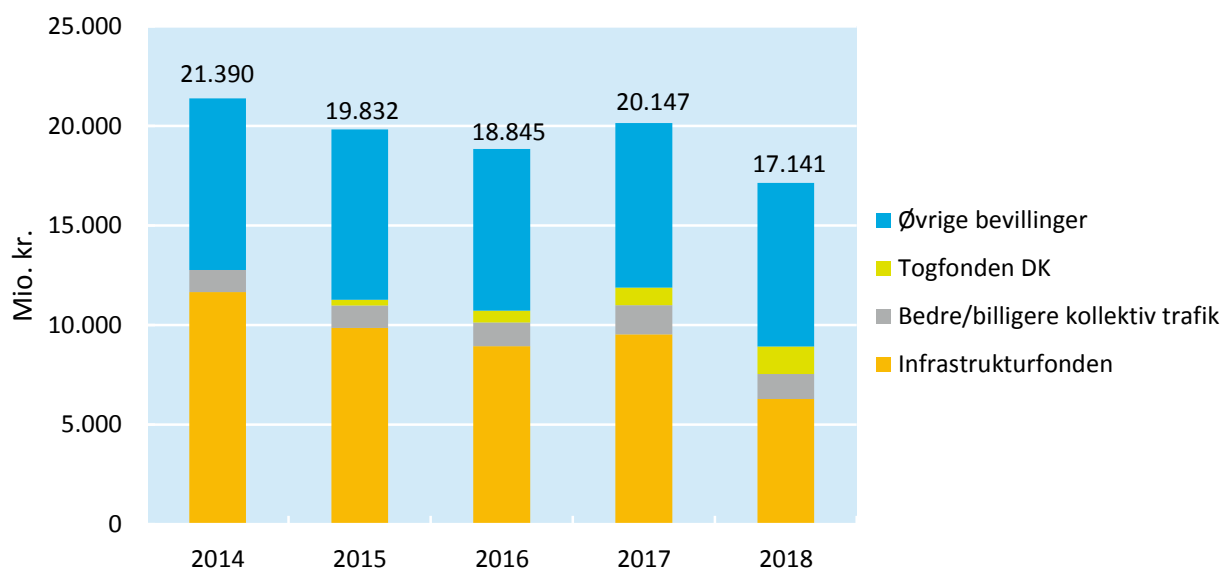
Nedenfor gives en præsentation af FFL15. I første afsnit gives et overblik over de samlede bevillinger, og i de følgende afsnit uddybes de enkelte aktivitetsområder i Transportministeriet. Bilagene indeholder oversigter over igangværende anlægsprojekter og status for disponering af midler i forligskredsen vedr. en grøn transportpolitik, forligskredsen vedr. bedre og billigere kollektiv trafik og forligskredsen vedr. Togfonden DK.

1. De samlede bevillinger

Transportministeriets andel af det statslige udgiftsbudget for 2015 udgør 19,8 mia. kr., jf. figur 1. Det er ca. 1,6 mia. kr. mindre end i 2014, ligesom også budgetoverslaget for 2016-2018 viser et fald i bevillingsniveauet sammenlignet med 2014.

Transportministeriet har også en lille 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 2014 i 2014-priser, mens de øvrige år er i 2015-priser. 2014-bevillingen omfatter finanslovsbevillingen eksklusiv bevillingskorrektioner foretaget ved aktstykker mv. Dette gælder generelt for alle figurer og tabeller i publikationen. Dog indgår Kystdirektoratets bevillinger ikke i 2014-bevillingerne.

Udgiftsbudgettet er i perioden 2014-18 i høj grad finansieret af midler afsat af forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (Infrastrukturfonden), jf. figur 1. Dertil kommer midler afsat af forligskredsen bag aftalerne om bedre og billigere kollektiv trafik samt Togfonden DK.

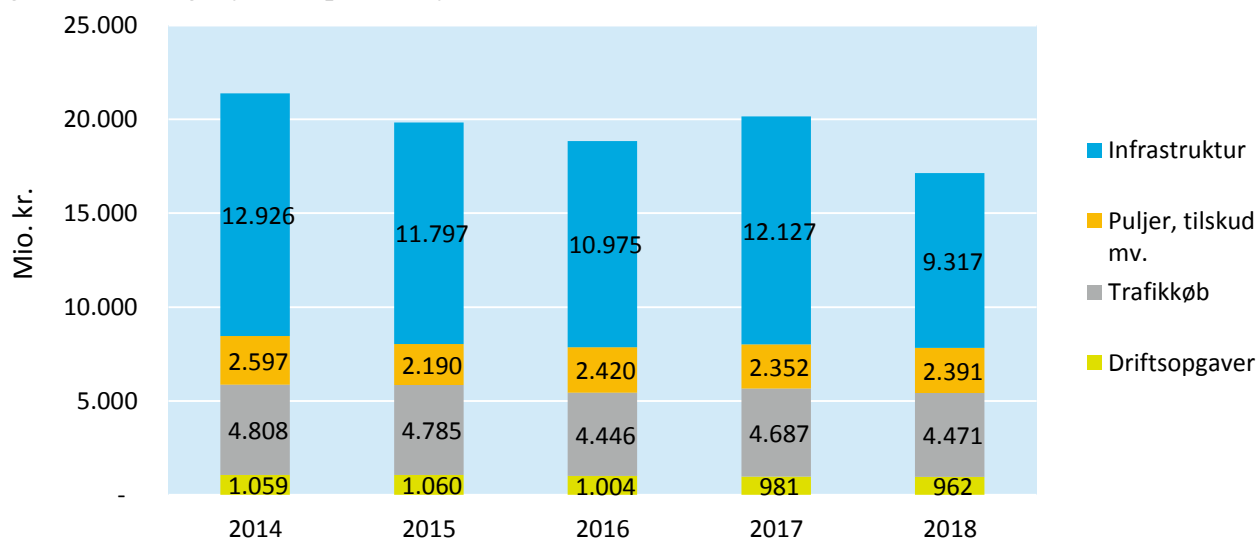
Med Aftale om en grøn transportpolitik i 2009 blev der oprettet en *Infrastrukturfond*, der skal finansiere investeringer på transportområdet i perioden frem til 2020. Forligskredsen omfatter alle Folketingets partier undtagen EL. Der er i alt tilført ca. 100 mia. kr. til fonden, og der kan i perioden tilføres nye holdbare finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet. Uforbrugte midler, herunder reserver fra konkrete projekter, kan genanvendes til nye 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 (S, R og SF), DF og EL indgik i 2012 en rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik ("*Bedre og billigere kollektiv trafik*"). Med aftalen afsatte parterne 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.

Regeringen (S, R og SF), DF og EL indgik i januar 2014 Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK. Med aftalen blev størstedelen af midlerne i Togfonden DK udmøntet til massive investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser, som kan realisere timeplanen, en ny forbindelse til Billund, kortere rejsetider på de fleste regionalstrækninger, en opgradering af mulighederne for transport af jernbanegods samt elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet. Bilag 4 viser en status for disponeringen af Togfonden DK.

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 forberedelse af større anlægsprojekter. Bevillingerne til infrastruktur er præget af stor aktivitet, blandt andet som følge af aftalerne om en grøn transportpolitik og Togfonden DK. Niveauet udviser en svagt faldende tendens, idet en række store projekter besluttet i forligskredsen bag en grøn transportpolitik færdiggøres. Det bemærkes, at en række af de store anlægsprojekter i Togfonden DK er placeret efter 2018.

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.

Bevillingen til puljer og tilskud mv. falder i 2015, da flere af puljerne under aftalerne om en grøn transportpolitik udløber i 2014. Faldet opvejes dog delvist af bevillingerne til tilskud til letbaner i Ring 3, Odense og Aarhus, som i perioden 2015-2018 udgør ca. 400-500 mio. kr. årligt.

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, Bøjen-Fynshav og Samsø-Kalundborg. Bevillingerne afspejler de gældende kontrakter.

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

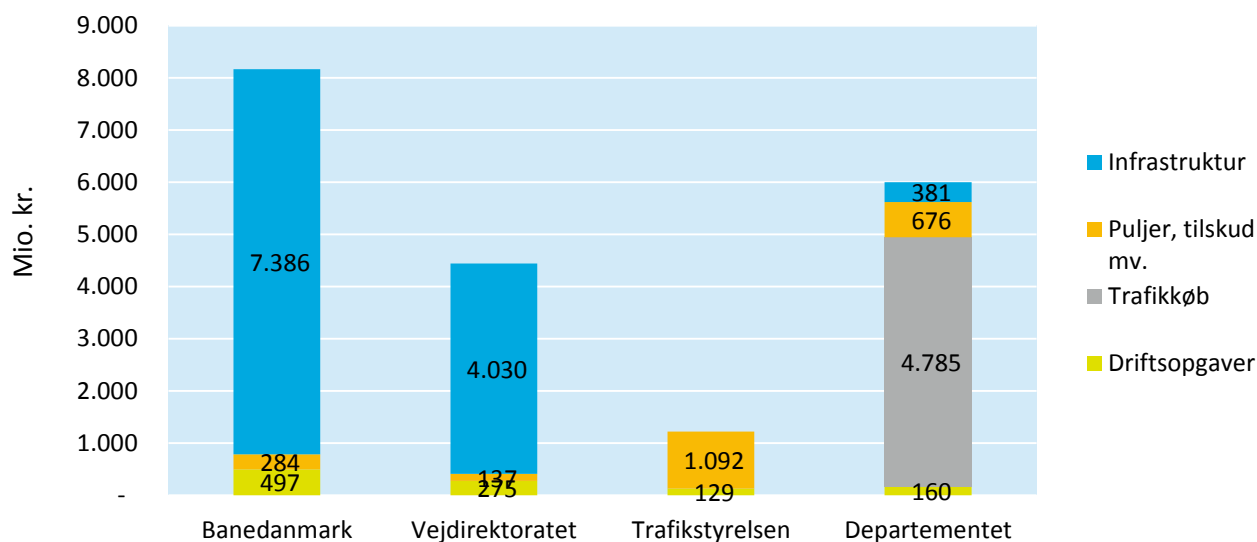
Det statslige udgiftsloft

Der blev i 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 betragtelige udsving i forhold til budgettet på grund af uforudsete hændelser, vejrlig mv. Den løbende vedligeholdelse af infrastrukturen (renholdelse mv.) er dog indregnet i udgiftsloftet.

Figur 3. Bevillinger i 2015 fordelt på ansvarlig myndighed



Bevillingerne på Transportministeriets område på FFL15 administreres for langt den overvejende del af departementet og tre 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 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. Også Vejdirektoratets bevillinger domineres 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 ungdomskortordningen, puljemidler til takstnedsættelser i den kollektive trafik og puljemidler til forbedring af den kollektive trafik i yderområder.

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 Folketinget. Departementet varetager endvidere administrationen af trafikløb. Endelig 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.

Kystdirektoratet er overført til Miljøministeriet

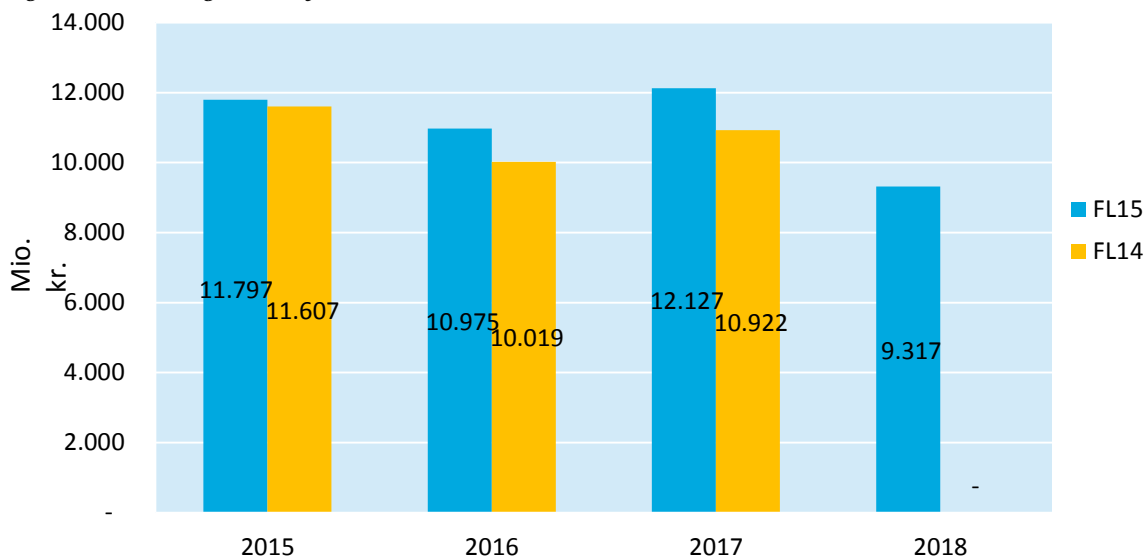
I henhold til kongelig resolution af 3. februar 2014 har Transportministeriet i 2014 afgivet ressortansvaret for Kystdirektoratet med tilhørende sagsområder til Miljøministeriet, undtagen ejerskabet til færgelejerne i Bøjden og Fynshav samt sager vedrørende lov nr. 285 af 27. marts 2012 om havne, jf. LB nr. 457 af 23. maj 2012, og lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Trafikstyrelsen forestår varetagelsen af havne.

2. Infrastruktur

Størstedelen af bevillingerne på Transportministeriets område er afsat til at vedligeholde og udbygge baner og veje. De igangværende anlægsprojekter på bane og vej er vist i bilag 1.

Som det ses af figur 4, er der på FFL15 afsat højere bevillinger i perioden 2015-2017 end forudsat på finansloven for 2014. Stigningen skyldes overvejende nye projekter i forbindelse med Togfonden DK. Bilag 4 viser en oversigt over projekterne i Togfonden DK.

Figur 4. Bevillinger til infrastruktur



Ny anlægsbudgettering, Centrale reserver

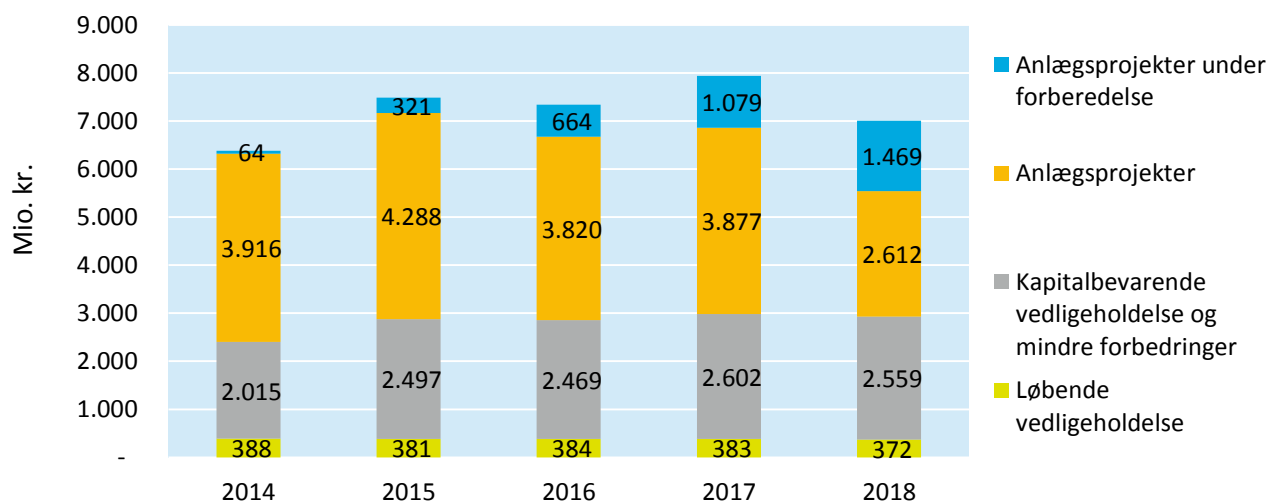
Med indførelsen af "Ny Anlægsbudgettering" i 2007 blev der på Transportministeriets område implementeret nye styrings- og budgetteringsprincipper.

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, mens 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 derfor forudsat, at en del af reserven finansierer en øget vedligeholdelsesindsats på bane (4,1 mia. kr. i 2013-priser i perioden 2015-2020) og vej (2,0 mia. kr. i 2013-priser 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



Bevillingsniveauet i perioden 2015-2018 til at udbygge og vedligeholde jernbaneinfrastrukturen er 7-8 mia. kr. årligt.

Anlægsprojekter

Der er siden 2009 i forligskredsen bag 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 (del af Aftale om finansloven for 2013 mellem regeringen (S, R og SF) og EL).

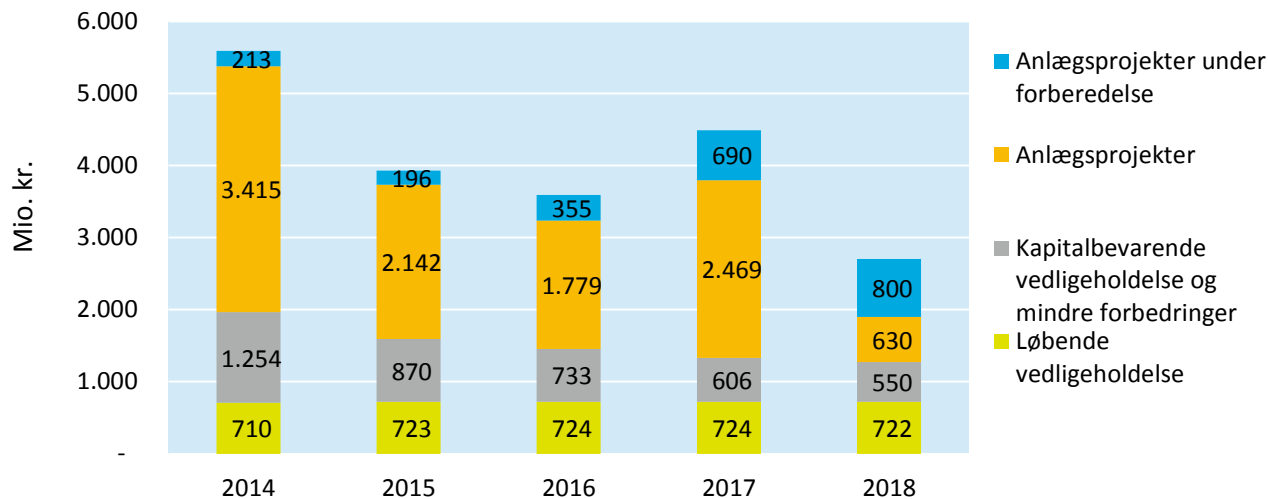
Med Togfonden DK er det derudover besluttet, at Timemodellen gennemføres, og at størstedelen af jernbanen i Danmark elektrificeres, jf. bilag 4. Det betyder, at man fremover kan køre i moderne, klimavenlige el-tog på en time mellem Esbjerg-Odense, Aalborg-Aarhus, Aarhus-Odense og Odense-København. Fonden finansieres af indtægter fra en harmonisering af skattereglerne i Nordsøen.

Vedligeholdelse

Den nuværende aftale om fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet udløber ved udgangen af 2014. Der blev 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-priser) yderligere 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



Der er afsat ca. 3-6 mia. kr. årligt til at udbygge og vedligeholde vejinfrastrukturen.

Anlægsprojekter

De store vejprojekter, som tidligere er besluttet i den grønne forligskreds, og som har økonomisk afløb i 2014-2018, inkluderer blandt andet Silkeborgmotorvejen (Funder - Låsby), Frederikssundmotorvejen, udbygning af Køge Bugt-motorvejen og Holstebromotorvejen (Herning - Holstebro), jf. bilag 1.

Anlægsprojekter under forberedelse omfatter anlægget af en ny vej- og jernbanebro over Storstrømmen og en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

Der er med Trafikaftale 2014 – udmøntning af ledige midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 bl.a. afsat midler til udbygning af Kalundborgmotorvejen, en motorvej fra Rønnede mod Næstved samt omfartsveje ved Ribe og Haderup. Aftalen blev imidlertid indgået efter færdiggørelsen af FFL15 og indgår derfor ikke i figur 6.

Udover de store anlægsprojekter indgår der på FFL15 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

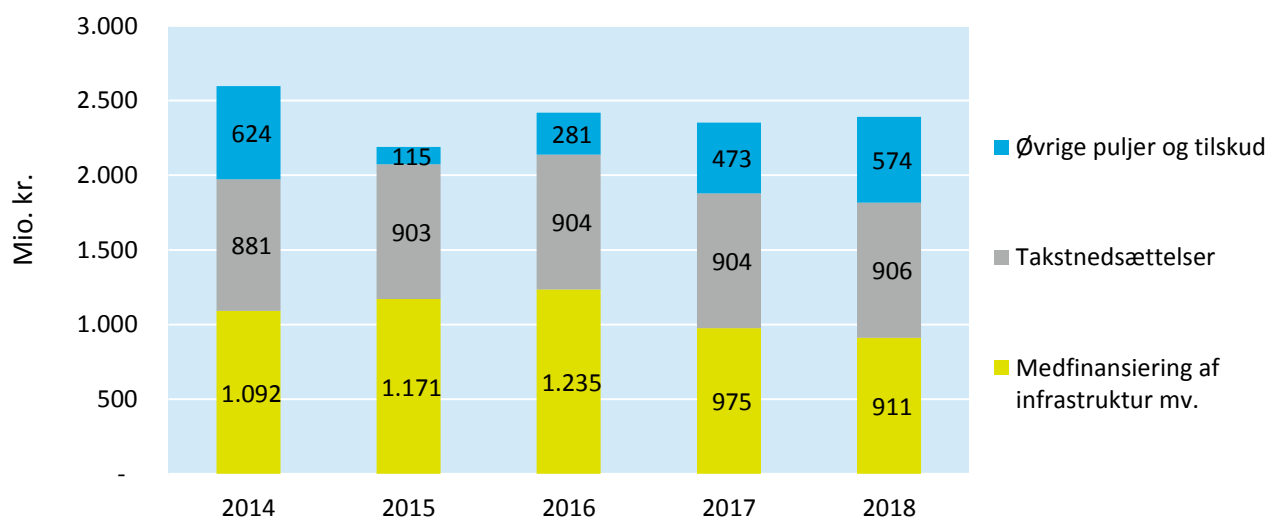
I foråret 2013 besluttede den grønne forligskreds som nævnt ovenfor at fortsætte den økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats på det statslige vejnet. Der blev derfor bevilget 1,4 mia. kr. (2013-pl) til en forhøjelse af vedligeholdelsesindsatsen i 2014-2017. Der blev endvidere afsat 255 mio. kr. til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

Med finansloven for 2014 blev der herudover afsat 0,6 mia. kr. (2013-pl) i perioden 2018-2020, således at den økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats kan gennemføres som forudsat.

Bevillingen til kapitalbevarende vedligeholdelse og mindre forbedringer falder med knap 400 mio. kr. fra 2014 til 2015. Det skyldes blandt andet udløb af Vejdirektoratets pulje til mindre forbedringer.

3. Puljer, tilskud mv.

Figur 7. Bevillinger til puljer, tilskud mv.

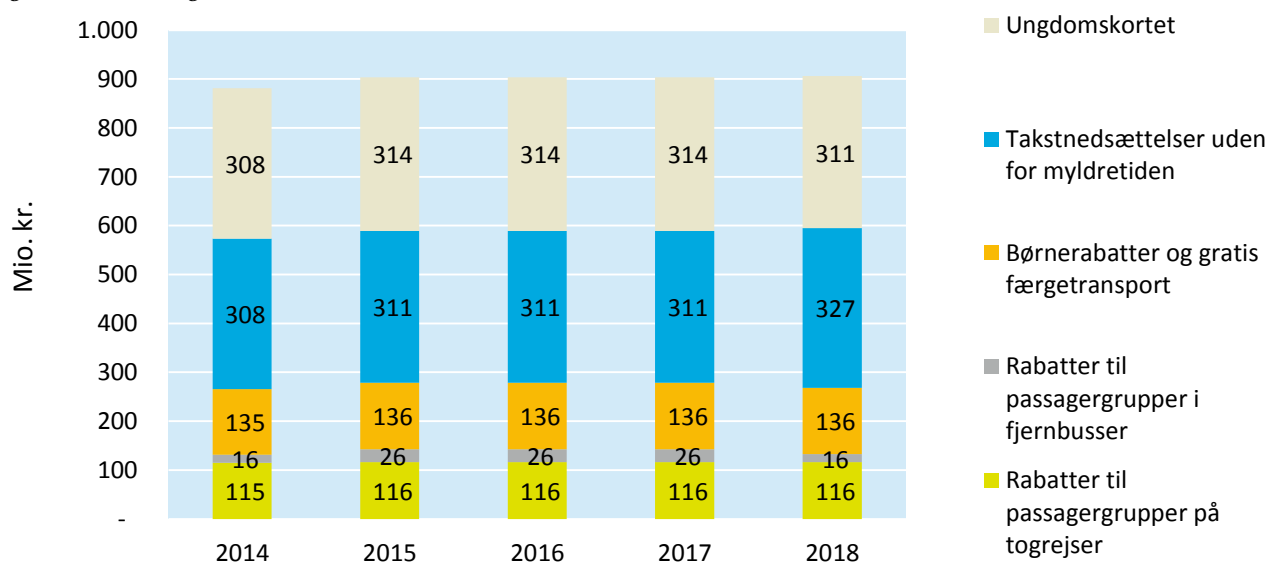


Note: Faldet i bevillingen til øvrige puljer mv. fra 2014 til 2015 skyldes dels, at en række puljer under forligskredsen bag en grøn transportpolitik udløber, og dels at stort set hele bevillingen i 2015 i puljen til investeringer til forbedring af den kollektive trafik (forligskredsen bag bedre og billigere kollektiv trafik) blev udmøntet med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014.

Der er afsat godt 2 mia. kr. i 2015 til statslige puljer, tilskud mv. på transportområdet. Midlerne anvendes primært som tilskud til takstnedsættelser og medfinansiering af infrastruktur i kommuner mv., jf. figur 7. Derudover er der bl.a. bevillinger til øvrige puljer og tilskud, herunder transportforskning på DTU, betaling til Naviair for afgiftsfritagne lufttrafiktjenester og udisponerede midler i puljen til investeringer i den kollektive trafik.

3.1. Takstnedsættelser

Figur 8. Bevillinger til takstnedsættelser



Takstnedsættelser uden for myldretiden og Ungdomskortet

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

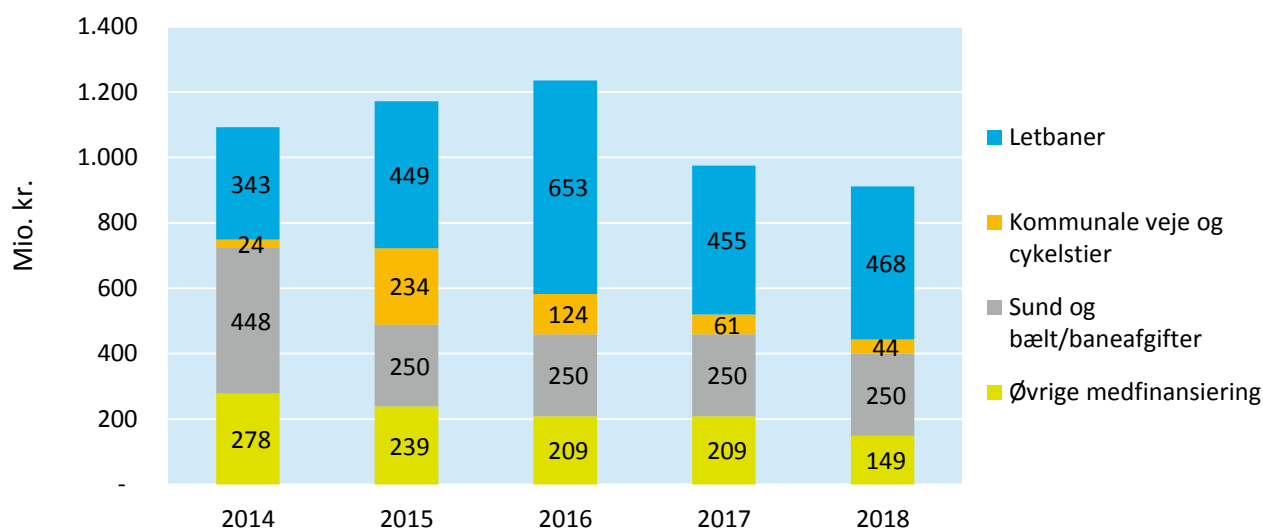
Øvrige takstnedsættelsesordninger

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 (26 mio. kr. årligt).

Der er endvidere afsat midler til kompensation for reducerede børnetakster og gratis færgetransport for beboere på småøer (136 mio. kr. årligt).

3.2. Statslig medfinansiering af infrastruktur mv.

Figur 9. Statslig medfinansiering af infrastruktur mv.



Staten medfinansierer en række infrastrukturprojekter og materielindkøb, der gennemføres af kommuner eller selskaber. Der er afsat ca. 1,2 mia. kr. i 2015.

Letbaner

Med lov om Aarhus Letbane er der fastsat en betalingsplan for statens indskud i Aarhus Letbane I/S, som forestår anlægget af letbanen, 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) i loven til statslig medfinansiering, heraf er 100 mio. kr. reserveret til eventuelle fordyrelser. Med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 er der afsat yderligere 227 mio. kr. (2014-pl) til statslig medfinansiering, da de modtagne tilbud på anlægget af letbanen viste en fordyrelse i forhold til det afsatte i loven.

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 blev endvidere aftalt i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik, at der skulle

afsættes yderligere 252 mio. kr., når der var ledige midler i Infrastrukturfonden. Midlerne blev afsat med Trafikaftale 2014 – udmøntning af ledige midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014.

Med aftale om finansloven for 2014 mellem regeringen (S, R og SF), V og K blev der afsat 1,1 mia. kr. (2014-pl) til et statsligt tilskud til anlægget af en letbane i Odense.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af juni 2012 mellem regeringen (S, R og SF), DF og EL blev der afsat 6,0 mio. kr. (2012-pl) i 2014-2015 til et statsligt bidrag til en VVM-undersøgelse af en letbane/BRT løsning i Aalborg.

Kommunale veje og cykelstier

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

Stigningen i tilskuddet til kommunale veje og cykelstier fra 2014 til 2015 følger bl.a. af Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014, hvor der blev afsat midler til en pulje til supercykelstier og cykelparkering samt til busfremkommelighed.

Sund og bælt/baneafgifter

Der er på finansloven afsat en fast årlig betaling på ca. 950 mia. kr. til broelskaberne 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. 250 mio. kr. årligt. Den statslige nettoudgift er i 2014 ca. 450 mio. kr., men er fra 2015 og frem reduceret med 200 mio. kr. årligt. Midlerne indgår som led i finansieringen af Vækstpakke 2014.

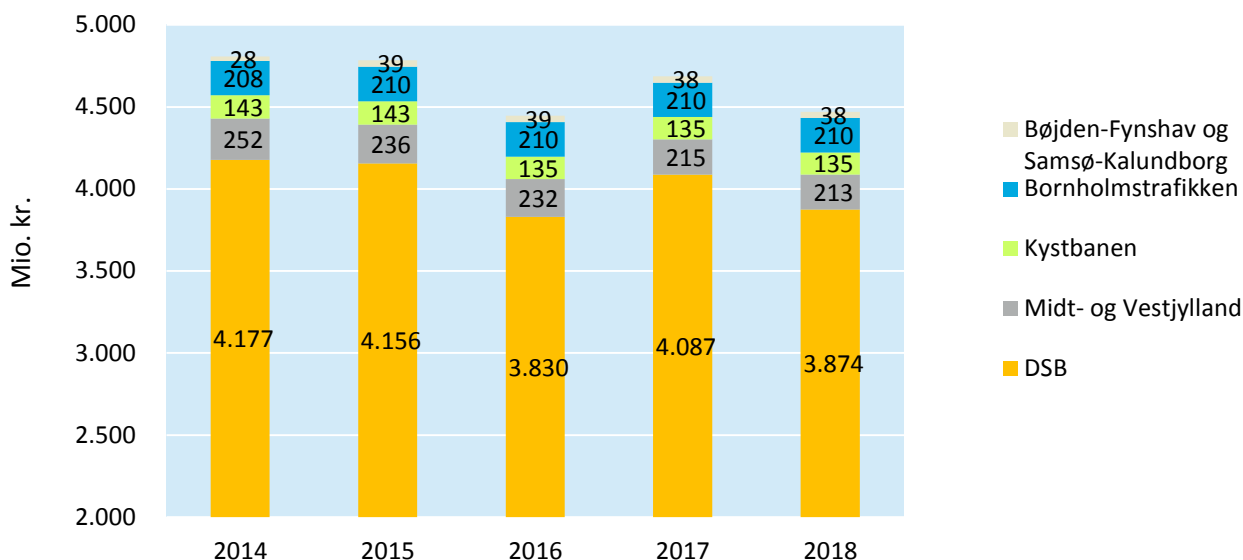
Øvrig medfinansiering

Den øvrige medfinansiering på 239 mio. kr. i 2015 omfatter følgende faste årlige tilskud: Investeringstilskud til privatbaner (108 mio. kr. i 2015) og en fortsættelse af det tidligere amtslige tilskud til Odense og Sønderborg lufthavne (5 mio. kr. i 2015).

Der er endvidere afsat midlertidige bevillinger til konkrete initiativer, bl.a. midler til metroafgreningen til Nordhavn (26 mio. kr. i 2015), pulje til fremme af kollektiv trafik i yderområder (60 mio. kr. i 2015) og en pulje til signalløsning for godstog (31 mio. kr. i 2015).

4. Trafikkøb

Figur 10. 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 FFL15 lægger regeringen (S og R) op til at annullere et sparekrav vedrørende effektivisering af DSB på ca. 300 mio. kr. i 2015. Efter 2014 udløber den nuværende 10-årige kontrakt med DSB og DSB S-tog, og der skal derfor indgås nye kontrakter. Bevillingsniveauet er på FFL15 teknisk videreført som 2014-bevillingen, dog korrigeret for aftaler i bedre og billigere forligskredse og inkl. sparekravet på 300 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Afklaring om det fremtidige bevillingsniveau afventer en aftale om nye kontrakter.

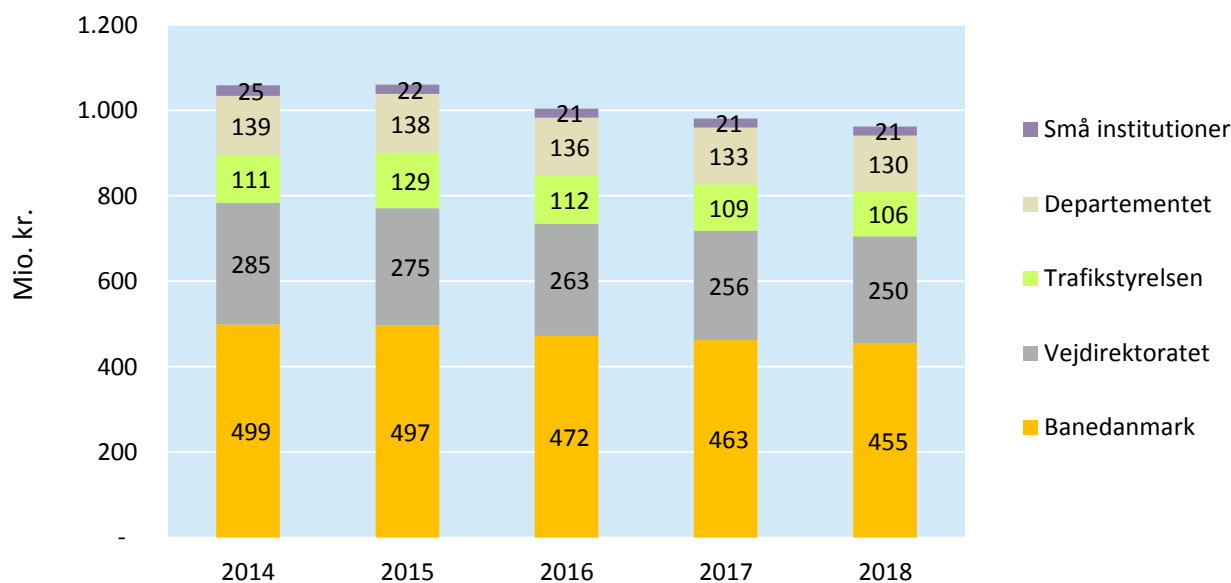
Øvrige trafikøbskontrakter

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

5. Driftsopgaver

Figur 11. Driftsbevillinger fordelt på institutioner



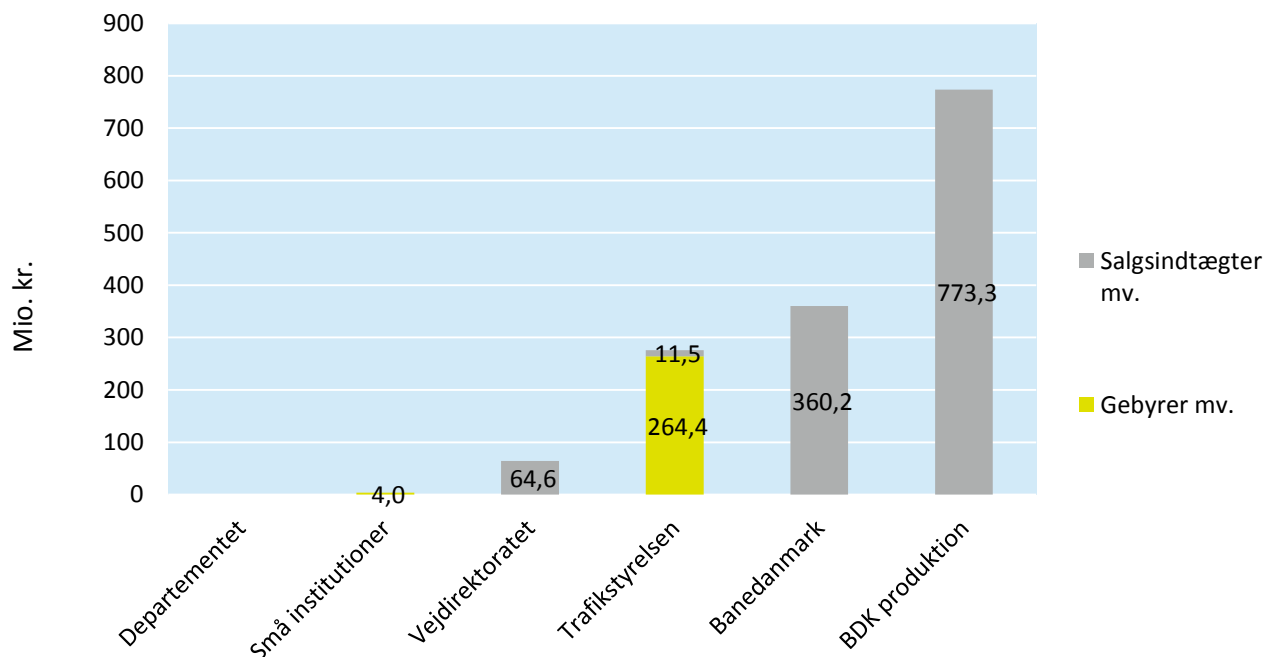
Figur 11 viser driftsbevillingerne fordelt på Transportministeriets departement, tre store styrelser og en række små institutioner. De små institutioner omfatter Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Statens ekspropriation på Øerne, Statens ekspropriationer i Jylland, Havarikommissionen for vejtrafikulykker og Jernbanenævnet.

Bevillingerne anvendes primært til myndighedsopgaver, betjening af borgere, Folketinget og ministeren samt administration. På Banedanmarks område anvendes endvidere ca. 250 mio. kr. årligt til trafikstyring.

Transportministeriets driftsbevillinger er, som det ses af figur 12, faldende i perioden 2015 til 2018. Faldet afspejler de sparekrav, Transportministeriet er underlagt. Transportministeriet udarbejdede i 2012 en konkret handlingsplan for tilvejebringelsen af besparelserne som led i regeringens initiativ om "Effektiv administration i staten".

Der er på FFL15 over en årrække omdisponeret i alt ca. 18 mio. kr. fra § 28.54.03. Statslige aktiver vedrørende Bornholm til § 28.56.03. Lufthavnsdrift. Midlerne skal medgå til at finansiere reoveringen af landingsbanen i Bornholms Lufthavn, som drives af Trafikstyrelsen. Reoveringen forventes at have en samlet omkostning på ca. 37 mio. kr. over en 15-årig periode.

Figur 12. Driftsindtægter i 2015



Ikke alle driftsaktiviteter under Transportministeriet er bevillingsfinansierede. Figur 12 viser de forventede driftsindtægter i 2015.

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.

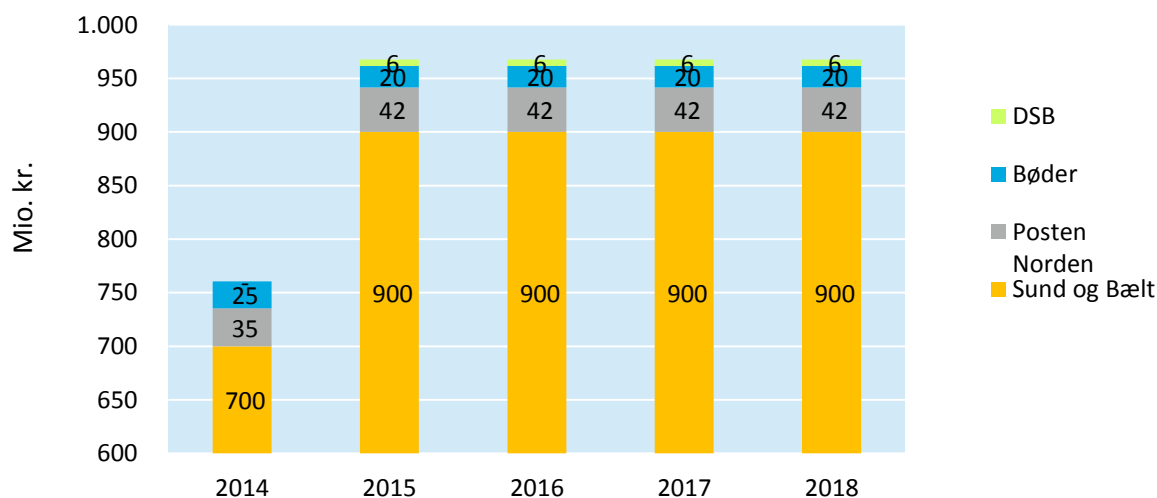
- Banedanmarks produktionsenhed varetager udførelse af vedligeholdelsesopgaver på Banedanmarks banenet. Udgifterne finansieres således af Banedanmarks bevillinger til vedligeholdelse af jernbanen.

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 13. Indtægtsposter



Transportministeriet administrerer en lille andel af statens indtægtsbudget primært i form af udbytter fra statslige selskaber.

Udbytter fra statslige selskaber

Der er skønnet et udbytte fra Sund og Bælt på 900 mio. kr. i 2015 baseret på selskabets forventede resultat for 2014. Udbyttet indgår i finansieringen af Infrastrukturfonden, der blev etableret i 2009 bl.a. med en forudsætning om udbytter fra Sund og Bælt på i alt 9 mia. kr. frem til 2022.

For Posten Norden forventes et udbytte på ca. 42 mio. kr. årligt, mens der forventes en mindre indtægt på 6 mio. kr. årligt fra 2015 fra renteprovision vedr. statsgaranterede lån til DSB.

Administrative bøder

Der forventes indtægter på 20 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

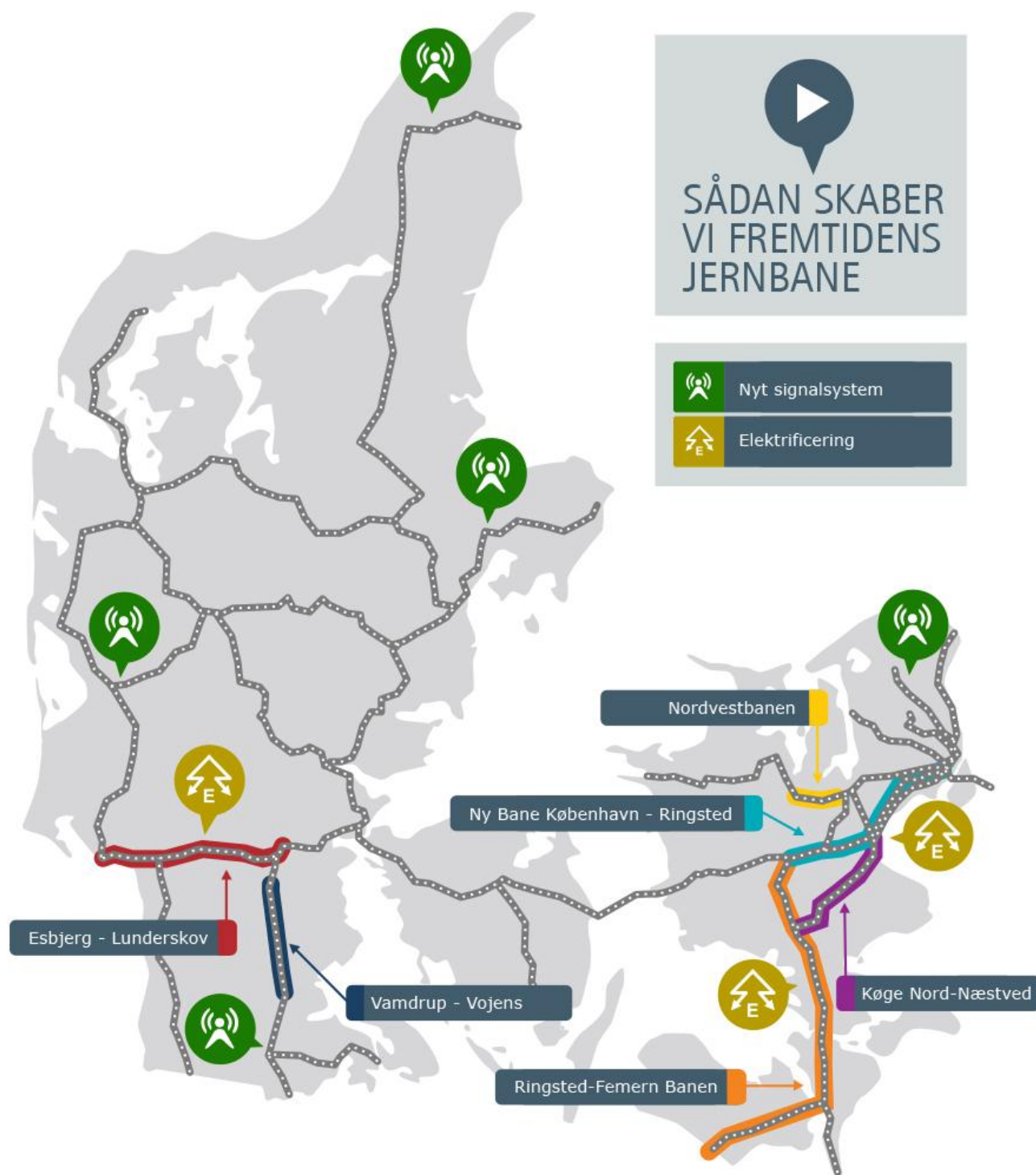
Tabel 1. Igangværende anlægsprojekter

Mio. kr.	Totaludgift	Forventet åbningsår
Vejprojekter		
Brande Omfartsvej, udvidelse	474,5	2014
Sdr. Borup – Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	348,4	2014
Nykøbing Falster omfartsvej	278,4	2014
Udbygning af motorring 4 (Tåstrup – Frederikssundmotorvej)	352,6	2014
Middelfart – Nørre Aaby (Vestfyn 1. etape)	1.237,5	2015
Motorring 4 – Tværvej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	1.308,7	2015
Holbæk – Vig. 2. og 3. etape	1.481,3	2015
Tilslutningsanlæg 50 v. Odense	209,5	2016
Øverødvej – Hørsholm S (Helsingørmotorvejen 1. etape)	1.481,7	2016
Funder – Låsby (Silkeborgmotorvejen)	6.765,0	2016
Nordlig omfartsvej ved Næstved	749,0	2016
Greve S – Solrød S (Køge Bugt 1. og 2. etape)	2.499,8	2018
Holstebromotorvejen	3.933,5	2019
Baneprojekter		
Dobbeltspor Lejre – Vipperød (Nordvestbanen)	1.372,2	2014
Dobbeltspor Vamdrup – Vojens	675,9	2015
Elektrificering mellem Esbjerg og Lunderskov	1.002,2	2015
København-Ringsted (inkl. niveaufri udfletning v. Ringsted St.)	11.525,2	2018
Elektrificering mellem Køge Nord og Næstved	647,1	2018
Signalprogrammet	19.095,3	2020/2023

Tabel 2. Anlægsprojekter under forberedelse

Mio. kr.	Totaludgift	Forventet åbningsår
Vejprojekter		
Roskilde Fjord	434,0	-
Storstrømsbroen	3.886,4	-
Baneprojekter		
Reservation til udvidelse af kombiterminal i Padborg	8,2	2015
Hastighedsopgradering Hobro – Aalborg	73,5 ¹⁾	2017
Hastighedsopgradering Ryomgaard - Grenaa	53,6	2017
Ny station i Jerne (Esbjerg Øst)	26,5	2017
Stikbane til Aalborg Lufthavn	276,4	2019

1) På finansloven for 2014 er der afsat 171,7 mio. kr. (2014-pl) i statsligt bidrag til første del af opgraderingen af bane-strækningen mellem Hobro og Aalborg (erstatning af niveauekrydsninger med broer/tunneler). Projektet forventes afsluttet i år 2015.

Igangværende anlægsprojekter på baneområdet

Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 2. Status vedr. aftaler om en grøn transportpolitik

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

Tabel 3. Status for Infrastrukturfonden 2009-2020 (mio. kr.)

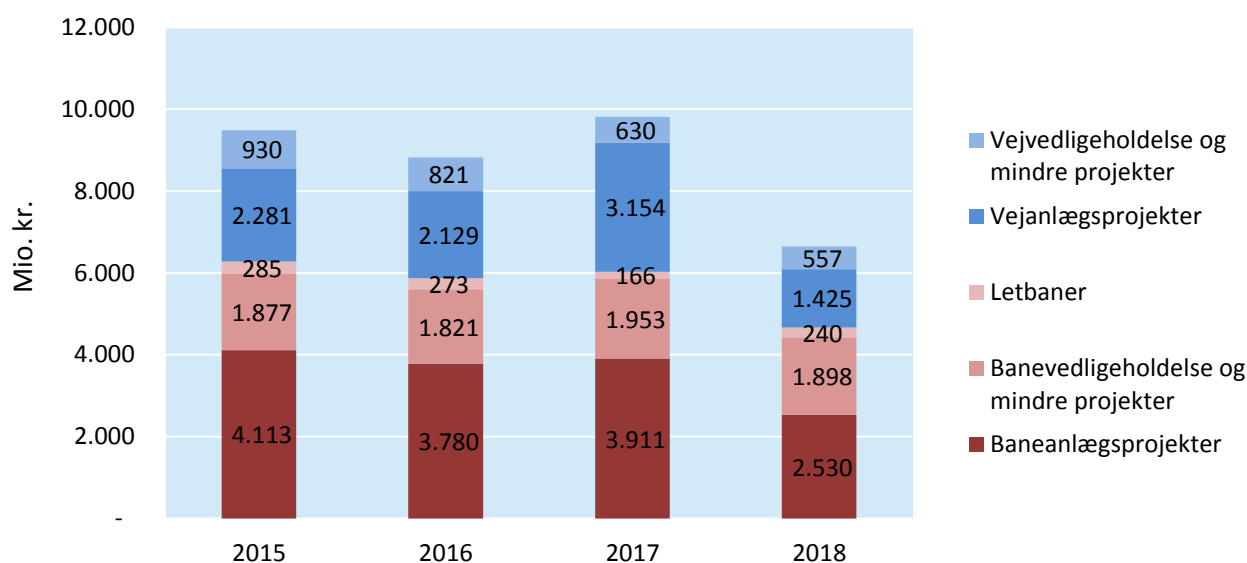
Mio. kr.	Tilførsel	Disponering	Saldo
Udisponerede midler FL14 (2014-pl)			85,2
Billiggjorte vejprojekter (2014-pl)	1.546,0		
TEN-T-støtte 2013-17 (2014-pl)	500,1		
Billiggjorte mindre projekter, korrigeret prisopregning mv. (2014-pl)	362,9		
Udisponerede midler FFL15 (2014-pl)*			2.494,2
Omdisponering fra puljer ifm. Trafikaftale 2014 (2014-pl)	26,5		
Disponeret ifm. Trafikaftale 2014 (2014-pl)		2.517,3	
Udisponerede midler efter Trafikaftale 2014 (2014-pl)			3,4

* Angivet i 2015-priser på FFL15

Infrastrukturfonden er løbende blevet udmøntet ved aftaler i forligskredsen bag en grøn transportpolitik. Siden finansloven for 2014 er der tilført ca. 2,4 mia. kr. til fonden, primært som følge af billiggjorte projekter og tildelt TEN-T-støtte. Så godt som alle midler blev disponeret med Trafikaftale 2014 – udmøntning af ledige midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014, jf. tabel 3.

I figur 14 nedenfor fremgår fordelingen og omfanget af bevillinger på FFL15, som er finansieret af Infrastrukturfonden.

Figur 14. Omfanget af bevillinger på FFL15, der er finansieret af Infrastrukturfonden, ekskl. centrale reserver (mio. kr.)



Trafikaftale 2014 er ikke indarbejdet på FFL15, da den blev indgået efter finanslovsforslagets udarbejdelse. Aftalen vil i stedet blive indarbejdet på ændringsforslaget til finanslovsforslaget (ÆF15). Den besluttede anvendelse af de ledige midler i Infrastruktur fonden i trafikaftalen fremgår af tabel 4.

Tabel 4. Initiativer i Trafikaftale 2014 finansieret af Infrastruktur fonden (mio. kr.)

Projekt	Udgift (2014-pl)
Udbygning af Kalundborgmotorvejen (syd om Regstrup)	427,5
Ribe omfartsvej	372,4
Motorvej fra Rønnede mod Næstved (1. etape)	350,0
Generel reservation	300,0
Reservation til letbane i Ring 3 i hovedstadsområdet	252,0
Haderup omfartsvej	250,0
Forhøjelse af det statslige indskud i ny fjordforbindelse ved Frederikssund	228,3
Modulvogn tog på hele statsvejnettet	75,0
Udbygning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen (til 2+1-vej ml. Løgten - Tåstrup)	56,9
Pulje til fremme af cykling	50,0
Pulje til forlods overtagelser, 3. Limfjordsforbindelse	43,1
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse	38,9
Pulje til forlods overtagelser, rute 26	32,2
Rundkørselsforhold ved Viborg	25,0
Ekstra midler til kommissariaterne 2015-2017	11,0
Ny perron på Sønderborg Station	5,0

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. Nedenstående oversigt over puljerne viser de udisponerede midler i puljerne efter Trafikaftale 2014.

Mio. kr.	Oprindelig pulje (2009-priser)	Udisponerede midler i puljen (2015-priser)
Bedre fremkommelighed for busser (2009-2013) <ul style="list-style-type: none"> Anvendt til at medfinansiere en række projekter til at fremme bussers fremkommelighed på grundlag af ansøgninger fra trafikelskaber mv. En del af puljen er anvendt til at finansiere forsøgsordningen vedr. HyperCard 	1.000	-
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011) <ul style="list-style-type: none"> Anvendt til at medfinansiere en række projekter til at fremme antallet af buspassagerer på grundlag af ansøgninger fra trafikelskaber mv. En del af puljen er anvendt til at finansiere forsøgsordningen vedr. HyperCard 	300	-
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet <ul style="list-style-type: none"> Forligsparterne har afsat 700 mio. kr. til medfinansiering af en letbaneløsning i Århus. 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. 	2.000	-
Pulje til stationsmodernisering <ul style="list-style-type: none"> Der er tilført yderligere midler til puljen med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010. Puljen er fuldt ud disponeret til bl.a. følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> Flytning og modernisering af Enghave station Modernisering af Nordhavn station Genåbning af Langeskov station Ny station ved Gødstrup Ny station ved Hillerød 	200	-
Nye teknologiske muligheder <ul style="list-style-type: none"> Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen Intelligent trafikstyring ved Limfjordstunnelen Forundersøgelser vedr. etablering af digitale vejnet 	600	-

<ul style="list-style-type: none"> ○ Kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen ○ Videreførelse af trafikledelsessystemer til og med 2015 ○ Analyse af kørsel i nødspor på M3 og andre steder i landet 		
<p>Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puljen er anvendt til medfinansiering af kommunale projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anlæg af ny forbindelse over Odense Kanal ○ Anlæg af en tunnel under Marsellis Boulevard i Århus ○ Bedre adgang til Rønne havn • Puljen er endvidere anvendt til projekter på statens baner og veje, bl.a. følgende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Opgradering af banestrækningen Struer-Langå ○ Udbygning af Kongevejen i Helsingør ○ Udvidelse af rundkørsel til E45 ved Kolding ○ Nyt tilslutningsanlæg ved Favrskov kommune ○ Nyt tilslutningsanlæg på E45 ved Grønlandsvej syd for Vejle ○ Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal ○ Genåbning af Langeskov station ○ Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen 	800	-
<p>Mere cykeltrafik (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ca. 70 pct. af puljen anvendes til statslig medfinansiering af en lang række cykelprojekter i kommuner mv. • Ca. 30 pct. af puljen anvendes til cykelprojekter på det statslige vejnet, bl.a. følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anlæg af cykelsti mellem Viborg og Foulum ○ Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn ○ Anlæg af cykelsti ved Tange sø ○ Anlæg af cykelsti på Møn ○ Anlæg af cykelsti ml. Kværndrup og Egeskov ○ Anlæg af cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg (Næstved) 	1.000	-
<p>Bedre trafiksikkerhed (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Årets trafiksikkerhedsbyer ○ Bekæmpelse af grå strækninger på det overordnede vejnet ○ Forbedring af sikkerheden i sikrede overkørsler ○ Forebyggelse af højresvingsulykker 	500	-
<p>Fremme af godstrafik på bane (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kapacitetsudvidelse på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov • Ny sporforbindelse til Esbjerg Havn 	200	-
<p>Støjbekæmpelse (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Støjafskærmning på Helsingørmotorvejen ○ Støjafskærmning på Holbækmotorvejen ○ Støjreducerende skinneslibning på banenettet 	400	-
<p>Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puljen er bl.a. anvendt til følgende projekter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Etablering af en landstrafikmodel ○ Strategiske analyser af udbygningsmuligheder i Østjylland og hovedstadsområdet samt af elektrificering af banenettet. • Puljen er herudover anvendt til at gennemføre en række forundersøgelser og VVM-undersøgelser af bane- og vejprojekter 	400	9

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

Regeringen (S, R og SF), DF og EL 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. Der er siden Finansloven for 2014 indgået følgende aftaler, som udmønter rammeaftalen; Aftale om ungdomskort og fjernbusser af 26. februar 2014, Aftale om indkøb af dobbeltdækkere af 1. april 2014 og Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014. Aftalerne er alle indarbejdet på FFL15.

Pulje til takstnedsættelser

Pulje til takstnedsættelser er i de kommende år fuldt ud udmøntet, som angivet i tabel 5.

Tabel 5. Pulje til takstnedsættelser (årligt)*

	Mio. kr. (2015-pl)
Takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden i lokaltrafikken	310,7
Nyt ungdomskort**	314,3
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	59,7
Permanentgørelse af sociale rabatter i fjernbusser**	15,3

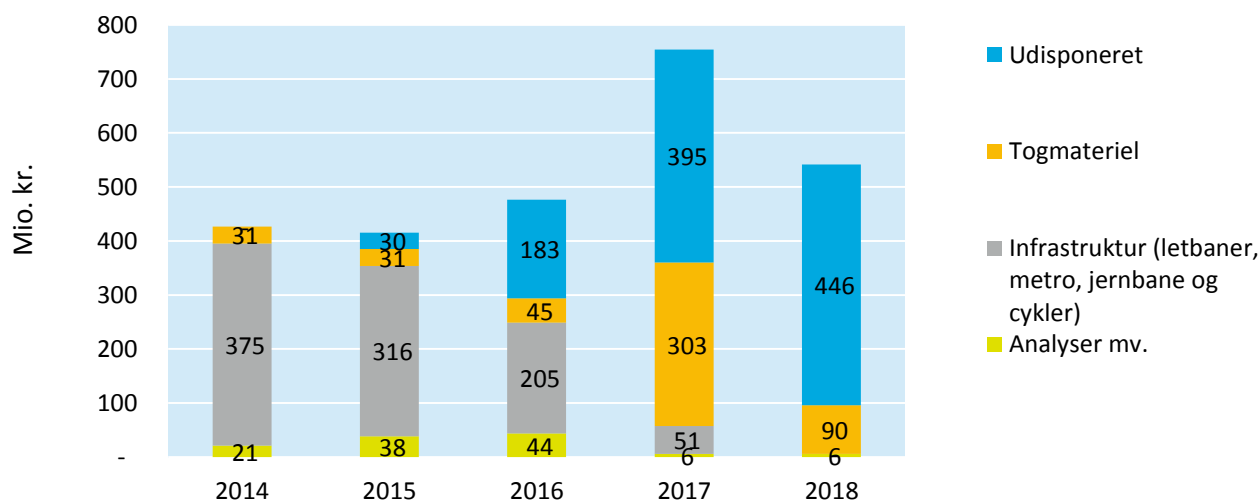
Note: *) Med rammeaftalen er der afsat et årligt beløb på 500,0 mio. kr. (2012-pl) til takstnedsættelser. Kollektiv transport er momsfri og de midler, kunderne i den kollektive trafik sparer ved takstnedsættelser, antages efter sædvanlig praksis i stedet at blive anvendt på moms- og afgiftspligtige varer. Derved genereres en merindtægt for staten. Korrigeret herfor udgør puljen til takstnedsættelser 662,0 mio. kr. årligt (2012-pl).

***) Med Aftale om ungdomskort og fjernbusser af februar 2014 blev opsparing på kontoen omdisponeret til at finansiere en udvidelse af modtagerkredsen for ungdomskortet samt en øget bevilling til sociale rabatter i fjernbusser frem til 2017.

Pulje til investeringer

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

Figur 15. Pulje til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik



Note: I figur 15 indgår gennemførte og kommende tillægsbevillinger i 2014, som følger af udmøntning af aftaler i Bedre og billigere forligskredsen i 2014.

Tabel 6. *Initiativer finansieret af puljen (mio. kr.)*

Initiativer	Aftale af juni 2012 (2012-pl)	Aftale af april 2014 (2014-pl)	Aftale af juni 2014 (2014-pl)
Togmateriel¹⁾			
Indkøb af 46 dobbeltdækkervogne	660		
Materiel til samdrift på Odder- og Grenåbanen	140		
Udskiftning af inventar i IR4 togsæt	25		
Forbedring af el-lokomotiver	50		
Indkøb af 67 dobbeltdækkervogne		780	
Infrastruktur (letbaner, metro, jernbane, cykler)			
Ombygning af Hillerød station	15		
Hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne	50		
Overkørsler på Vestbanen	54		
Flere afgang i metroen	200		
Supercykelstier i større byer	189		
Afgreningskammer til Sydhavnsmetroen			263
Stationer ved DTU for Letbanen i Ring 3			50
Aarhus Letbane			227
Vinge station			55
Hastighedsopgradering Ryomgaard – Grenaa			54
Station i Jerne (Esbjerg Øst)			26
Reservation til udvidelse af kombiterminal i Padborg			8
Supercykelstier/cykelparkering			180
Pulje til busfremkommelighed			50
Analyser mv.			
Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet	5		
Bidrag til VVM-undersøgelse af Odense Letbane	15		
Trængselskommission	4		
Bidrag til VVM-undersøgelse af BRT/letbane i Aalborg	6		
Letbaner i et strategisk perspektiv	2		
Analyser af letbaner og BRT i Storkøbenhavn			22
Udredning om metrodrift på S-banen			15
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane			5
Passagerpulsen			30
Beslutningsgrundlag for Ørestad st. og Glostrup st.			13
Beslutningsgrundlag for kapacitet på S-banen			15
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave st.			4
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.			4

1) Med aftalen i 2012 blev der afsat 1,2 mia. kr. (2012-pl) til indkøb af el-tog. Midlerne blev i stedet anvendt til finansiering af aftale om indkøb af dobbeltdækkere. De resterende midler er reserveret til køb af el-tog fremadrettet.

Bilag 4. Togfonden DK

Med Aftale mellem regeringen (S, R og SF), DF og EL om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 udmøntes størstedelen af de 28 ½ mia. kr. (2014-pl) afsat i Togfonden DK. Midlerne anvendes til massive investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser, som kan realisere timeplanen, en ny forbindelse til Billund, kortere rejsetider på de fleste regionalstrækninger, en opgradering af mulighederne for transport af jernbanegods samt elektrificering af størstedelen af det danske jernbanelenet.

Der er med Aftale mellem regeringen (S og R), SF, DF og EL om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af maj 2014 fremrykket ca. 3,3 mia. kr. (2014-pl). Baggrunden for fremrykningen er koordinering af Togfondens anlægsprojekter med øvrige besluttede baneprojekter og fornyelsesaktiviteter på baneområdet.

I Togfonden DK er der udmøntet ca. 0,5 mia. kr. (2015-pl) til drift, ca. 22,7 mia. kr. til anlæg samt afsat ca. 0,5 mia. kr. til puljer. Der er ydermere reserveret ca. 3,3 mia. kr. (2015-pl) til anlæg af bane mellem Hovedgård og Aarhus. Således udgør det udisponerede råderum i Togfonden DK ca. 2,0 mia. kr. (2015-pl), jf. tabel 5.

På FFL15 er der afsat midler til at gennemføre VVM-analyser mv. af de besluttede initiativer, jf. Akt 74 af 27. februar 2014 og Akt 124 af 19. juni 2014. Størstedelen af analyserne gennemføres at Banedanmark. Af kapacitetsmæssige hensyn er det besluttet, at Vejdirektoratet gennemfører VVM-analyserne af en ny bane over Vestfyn og af en ny bro over Vejle Fjord.

De budgetterede udgifter til at anlægge de besluttede initiativer, jf. tabel 5, er optaget som en reserve på FFL15. Reserven overføres til udførelse af projekterne på de relevante konti på finansloven efter gennemførelse af VVM-analysen.

Tabel 7. Investeringer i Togfonden DK

Projekter i Togfonden DK (mio. kr.)	Foranalyser (VVM mv.)		Anlæg mv.	
	Udgift (2015-pl)	Udførelses- periode	Udgift (2015-pl)	Udførelses- periode
Ny bane over Vestfyn	67,6	2014-2016	4.899,9	2018-2023
Bro over Vejle Fjord	91,9	2014-2016	4.378,1	2019-2025
Anlæg af ny bane Hovedgård-Aarhus	62,7	2015-2017	-	-
Opgraderinger mellem Fredericia og Hobro	54,4	2014-2017	1.853,1	2015-2021
Opgradering Hobro-Aalborg til 200 km/t	-	-	110,4	2017-2019
Elektrificering Fredericia-Aalborg	71,6	2014-2016	4.586,4	2015-2023
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	17,2	2017-2019	1.162,8	2019-2024
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn	20,2	2018-2020	893,4	2022-2025
Elektrificering Vejle-Struer	32,3	2017-2019	1.500,8	2021-2026
Kørestrøm	-	-	627,8	2020-2024
Hastighedsopgradering Østerport-Helsingør	3,6	2014-2015	112,3	2016-2017
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	2,0	2014	44,8	2014-2016
Øvrige regionale hastighedsopgraderinger	26,1	2014-2019	1.064,9	2016-2025
Ramme til godstrafik i Nordjylland	3,6	2015-2016	108,2	2017-2019
Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg	10,0	2014	347,2	2015-2018
Perroner mv. på Ny Ellebjerg	5,4	2020-2022	159,3	2023-2024
Anlæg af ny bane til Billund	14,5	2014-2016	749,4	2017-2019
Forundersøgelse af Aarhus-Galten-Silkeborg	4,0	2014-2016	-	-
Analyse til fremme af gods på bane	2,0	2014-2015	-	-
Gødstrup St., ekstra spor	1,8	2020-2021	40,8	2022-2026
Herning-Holstebro, øget banekapacitet	1,8	2020	48,9	2022-2026
Jernbanegods på Hirtshals Havn	-	-	23,5	2015-2016
Reserve til stationspulje	-	-	306,3	2020-2024
Pulje til parkering	-	-	204,4	2020-2023
<i>I alt</i>	<i>492,7</i>		<i>23.222,8</i>	
Beslutede initiativer i alt			23.715,5	
Reserveret til Hovedgård-Aarhus			3.339,8	
Udisponerede midler			1.995,5	
Togfonden DK i alt (2015-pl)			29.050,8	

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk