

EDB	19,1	15,2	5,7	4,7
Biler m.v.	2,1	2,1	2,1	2,1
Funktionalitetsfremmende foranstaltninger	35,1	17,6	3,4	58,3
Øvrige investeringer i alt	180,9	121,4	74,1	127,0
Rådighedspuljer i alt.....	180,9	121,4	74,1	127,0
Puljer				
Pulje til stationsmoderniseringer, støjbekæmpelse og forbedret funktionalitet.....	47,3	49,5	50,3	-
Pulje til nærbaner	31,5	19,9	31,5	-
Reserve	21,0	31,5	42,0	-
Puljer i alt	99,8	100,9	123,8	-
Nettoanlægsudgifter i alt	875,2	1197,6	1044,8	395,6
Indtægter	144,9	122,1	111,5	107,8
I alt 28.63.02.....	1020,1	1219,7	1156,3	503,4

- 1) Færdiggørelsen af Ringbanen i 2005 finansieres med midler fra Pinsepakken, hvorfor der er en difference mellem anlægsudgifter og udgiftsbevilling.
- 2) Bevillingen for 2002 og 2003 er tillagt 1 mio. kr. (PL2001) som refusion for udlæg til indledende projektering, omkostninger afholdt i 2001.
- 3) S-tog til Roskilde, finansieringen er fratrukket 10 pct., som Trafikministeriet påregner Banestyrelsen kan modtage i TEN-støtte. Beløbet er fratrukket samme andel i alle projektår. Derudover er bevillingen for 2002 og 2003 tillagt 15 mio. kr. (PL2001) som refusion for udlæg til indledende projektering, omkostninger afholdt i 2001.

Jernbanetilsynet har pålagt Banestyrelsen, som forvalter af infrastrukturen ved Øresundsforbindelsen, at lave en plan for udbygning af signalanlægget på Kastrupbanen og den danske del af Øresundsforbindelsen. Finansieringsfordelingen mellem Banestyrelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S og A/S Øresundsforbindelsen er endnu ikke afgjort.

Projekter

De store anlægsprojekter, som Banestyrelsen gennemfører, strækker sig ofte over 5-10 år fra de første behovsanalyser til det færdige anlæg kan tages i brug. Undervejs i dette forløb opstår typisk en række ændringer forårsaget af forhold, som ikke kan kontrolleres eller forudsiges og nedenstående specifikationer afspejler projektets aktuelle fase. Banestyrelsen anvender successiv kalkulation ved budgetteringen af projekternes totaludgifter og omfatter udarbejdelse for den sandsynlige pris for projektet.

Der beregnes herved såvel en forventet pris som en prismæssig variation, således at der fastsættes en overslagspris, der med angivet sandsynlighed kan overholdes. De anførte totaludgifter er baseret på et sandsynlighedsniveau på 50 %, hvorved der er lige stor sandsynlighed for, at et projekt bliver dyrere eller billigere. Specifikationer afspejler projekternes aktuelle fase, hvor projekter i tidlige faser indeholder en høj grad af budgetusikkerhed, mens projekter under detailudførelse har en højere grad af budgetusikkerhed. Usikkerheden gælder såvel tidsmæssige som økonomiske faktorer.

Igangværende projekter

Frederikssundsbanen

Med lov nr. 341 af 20. maj 1997 vedtog Folketinget udbygningen af Frederikssundsbanen. Projektet omfatter etablering af et 2. spor mellem Ballerup og Frederikssund, nedlæggelse af ni overkørsler samt etablering af to nye stationer ved Kildedal og Gl. Toftgård. Førøgelsen af kapaciteten på strækningen muliggør drift med 6 tog i timen efter udbygningen, og rejsetiden reduceres med 10 minutter mellem Nørreport og Frederikssund. Første etape af projektet blev ibrugtaget 25. november 2000, således at der nu kører 6 tog i timen til Veksø. Hele strækningen