



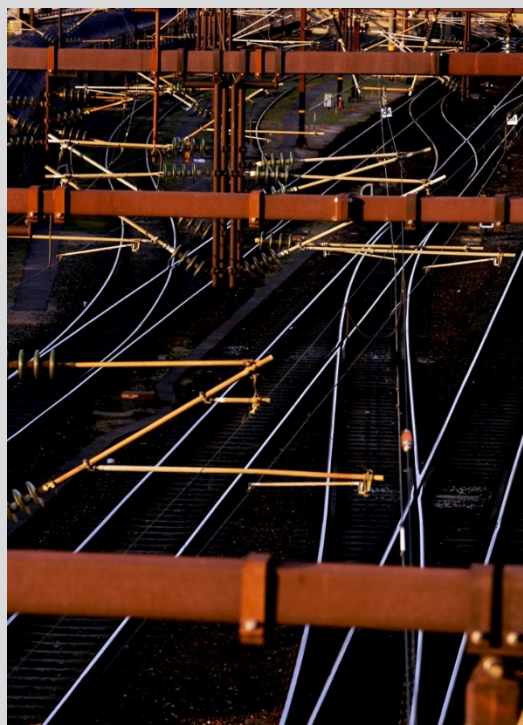
Driftsdokument 2021

mellem

Banedanmark

og

Transport- og Boligministeriets departement



1 Tilsynsområde Resultater: Opfølgning på mål- og resultatplanen

1.1 Grøn-gul-rød indikator

Der følges løbende op på målopfyldelse ved kvartalsrapportering fra Banedanmark til Transport-, og Boligministeriets departement.

For alle mål er der indsat indikatorgrænser, der angiver, hvorvidt der er fuld målopfyldelse, delvis målopfyldelse eller ingen målopfyldelse.

1.2 Resultatløn og engangsvederlag

Nedenfor fremgår målenes pointfordeling samt indikatorgrænser.

Mål 2.1: Kundepunktighed og togpunktighed	Vægtning: 25 point	
Delmål 2.1.1: I 2021 skal kundepunktighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 78,7 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 78,7$ % Gul: $\geq 77,7$ % og $< 78,6$ % Rød: $< 77,7$ %	
Delmål 2.1.2: I 2021 skal kundepunktighed for Arriva eksklusiv strækningerne Vejle-Struer, Struer-Thisted og Odense-Svendborg være mindst 93,0 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 93,0$ % Gul: $\geq 92,0$ % og $< 92,9$ % Rød: $< 92,0$ %	
Delmål 2.1.3: I 2021 skal den samlede togpunktighed for strækningerne Vejle-Struer, Struer-Thisted og Odense-Svendborg være mindst 89,3 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 89,3$ % Gul: $\geq 88,3$ % og $< 89,2$ % Rød: $< 88,3$ %	
Delmål 2.1.4: I 2021 skal kundepunktighed for S-tog være mindst 92,3 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 92,3$ % Gul: $\geq 87,3$ % og $< 92,3$ % Rød: $< 87,3$ %	
Delmål 2.1.5: I 2021 må Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktighed højst være 9,0 procentpoint.	Grøn: $\leq 9,0$ procentpoint Rød: $> 9,0$ procentpoint	
Delmål 2.1.6: I 2021 må Banedanmarks påvirkning af togpunktighed for alle Arrivas strækninger højst være 4,5 procentpoint.	Grøn: $\leq 4,5$ procentpoint Rød: $> 4,5$ procentpoint	
Delmål 2.1.7: I 2021 må Banedanmarks påvirkning af S-togs togpunktighed højst være 2,5 procentpoint.	Grøn: $\leq 2,5$ procentpoint Rød: $> 2,5$ procentpoint	
Målopfyldelse:		
For så vidt angår delmålene 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 og 2.1.4:		
Fuld målopfyldelse	12,5 point	Alle delmål for punktighed er grønne.

<i>Delvis målopfyldelse</i>	6,25 point	Mindst to af delmålene for punktlighed er grønne, og ingen af delmålene er røde.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ét eller ingen af de fire delmål for punktlighed er grønne.
For så vidt angår delmålene 2.1.5, 2.1.6 og 2.1.7:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	12,5 point	Alle delmålene for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	6,25 point	Mindst to af delmålene for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne, og ingen af delmålene er røde.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ét eller ingen af de tre delmål for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.

Mål 2.2: Anlæg – Økonomi	Vægtning: 10 point
<p>Målopfyldelse:</p> <p>Beregnes på baggrund af den vægtede målopfyldelse af delmålene.</p> <p>Opnåede point (afrundet til nærmeste hele tal):</p> <p>$(6/10 * [\text{Overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering}]) + (4/10 * [\text{Overholdelse af budget for § 28.63.08.}])$</p>	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	10 point
<i>Delvis målopfyldelse</i>	3-9 point
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point

Mål 2.3: Anlæg – Tid	Vægtning: 5 point
<p>Målopfyldelse:</p>	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point
	<p>Alle projekter skal senest være åbnet i overensstemmelse med de på FL21 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.</p> <p>Der må i 2021 ikke være forsinkelser, der gør, at det forventede åbningsår udskydes for de</p>

		igangværende projekter.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	Højest to projekter ændrer åbningsår i forhold til det på FL21 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Tre projekter eller derover ændrer åbningsår i forhold til det på FL21 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Mål 2.4: Projektmilepæle		Vægtning: 35 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	35 point	Maks en af de opstillede milepæle er ikke opfyldt. Alle Signalprogrammets milepæle skal dog være opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	17,5-28 point	Mindst fem ud af ti projektmilepæle er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Mindre end fem af de ti opstillede milepæle er opfyldt.

Mål 2.5: En grøn indsats		Vægtning: 7,5 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	7,5 point	Alle tre milepæle er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	5 point	Mindst to af de tre opstillede milepæle er opfyldt. Milepæl 3 "Kortlægning af Banedanmarks CO2 udslip/aftryk, heri indgår fastlæggelse af målemetoder" skal være opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Mindre end halvdelen af de opstillede milepæle er opfyldt dvs. 1 eller mindre

Mål 2.6: Outsourcingsstrategi	Vægtning: 5 point
--------------------------------------	--------------------------

Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point	Begge milepæle er opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	En milepæl er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen milepæle er opfyldt.

Mål 2.8: Ministerbetjening		Vægtning: 5 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point	Både rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager og deres skønnede anvendelighed ≥ 95 %.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	Enten rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager eller deres skønnede anvendelighed ≥ 95 %.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Hverken rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager eller deres skønnede anvendelighed ≥ 95 %.

Mål 2.9: Myndighedsudøvelse		Vægtning: 2,5 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	2,5	Alle tre milepæle er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	1	En milepæl er opfyldt
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0	Ingen milepæle er opfyldt.

Mål 2.9: Forretningsudvikling		Vægtning: 5 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point	Alle fem milepæle er opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	Mindst en milepæl er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen delmål er opfyldt.

1.3 Uddybende metode- og tidsseriebeskrivelser

Mål 1: Kundepunktlighed og togpunktlighed

Kundepunktlighed og togpunktlighed omfatter følgende delmål:

- DSB Fjern- & Regionaltog, hvor der måles på kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af denne.
- Arrivas tog, hvor der måles på
 - kundepunktlighed for Arrivas strækninger, eksklusiv strækningerne Vejle-Struer, Struer-Thisted og Odense-Svendborg,
 - togpunktlighed samlet for strækningerne Vejle-Struer, Thybanen og Odense-Svendborg, og
 - Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for alle Arrivas strækninger.
- S-banen, hvor der måles på S-banens kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af S-banens togpunktlighed.

Afrapportering af kundepunktlighed og togpunktlighed, samt Banedanmarks påvirkning af de enkelte jernbanevirksomheders kunde- eller togpunktlighed, sker månedsvis i form af tabel for årets foregående måneder, pågældende måned, samt et år-til-måned resultat.

DSB Fjern- & Regionaltog

I 2021 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 78,7 % målt ved 2:59 min.

I 2021 må Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktlighed højst være 9,0 procentpoint.

Kundepunktlighed er defineret ved andelen af kunder, der er ankommet med mindre end 2:59 minutters forsinkelse til deres ankomststation. Aflysninger tæller som forsinkede ankomster på samtlige registreringsstationer, hvor et givent tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktlighed er defineret ved andelen af aflyste og forsinkede kunder på mere end 2:59 minutter, som kan henføres til et Banedanmark-relateret forhold. Der måles på registreringsstationer i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Arriva

I 2021 skal kundepunktlighed for Arriva, eksklusiv strækningerne Vejle-Struer, Struer-Thisted og Odense-Svendborg, være mindst 93,0 % målt ved 2:59 min.

I 2021 skal den samlede togpunktlighed for Arrivas resterende strækninger være mindst 89,3 % målt ved 2:59 min. Målet er sammensat af prognoserne for togpunktlighed på strækningerne Odense-Svendborg på 89,8 %, Vejle-Struer på 86,7 % og Struer-Thisted på 96,7 %.

I 2021 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for alle Arrivas strækninger højst være 4,5 procentpoint.

Kundepunktighed for Arriva er defineret som andelen af kunder, der er ankommet med mindre end 3 minutters forsinkelse til sin ankomststation. En forsinket ankomst defineres som en ankomst til en registreringsstation, der er mere end 3 minutter forsinket. Aflyste tog indgår ikke i beregningen, da der ikke forefindes passagerdata for aflyste tog.

Togpunktighed er defineret ved andelen af tog, der er ankommet med mindre end 2:59 minutters forsinkelse til deres ankomststation. Aflysninger tæller som et forsinket tog på samtlige registreringsstationer, hvor et givent tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Arrivas togpunktighed er defineret ved andelen af tog, der er ankommet med mere end 2:59 minutters forsinkelse, hvor ansvaret kan henføres til et Banedanmark-relateret forhold. Der måles på registreringsstationer i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

S-banen

I 2021 skal kundepunktighed på S-banen være mindst 92,3 % målt ved 2:59 min.

I 2021 må Banedanmarks påvirkning af S-togs togpunktighed højst være 2,5 procentpoint.

Kundepunktighed beregnes som andelen af rettidige rejser i forhold til antal rejser, som er afviklet med en rejsetid, hvor rejsetiden er mindre end 2:59 minutter i forhold til den planlagte rejsetid.

Banedanmarks påvirkning af S-togs togpunktighed er defineret ved andelen af tog, der er ankommet med mere end 2:59 minutters forsinkelse, hvor ansvaret kan henføres til et Banedanmark-relateret forhold. Der måles på alle stationer på S-banen. Aflyste ankomster tæller som forsinkede ankomster ud fra dagens køreplan.

Punktighed og Banedanmarks påvirkning opgøres således:

DSB Fjern- & Regionaltog

Kundepunktighed = $(\sum \text{Faktiske antal kunder} - \sum \text{forsinkede afstigende kunder}) * 100\% / \sum \text{Faktiske antal kunder}$.

Banedanmarks påvirkning = $(\sum \text{forsinkede afstigende kunder med Banedanmark ansvar} / \sum \text{Faktiske antal kunder}) * 100\%$.

Arriva

Kundepunktighed = $(\sum \text{Faktiske antal kunder} - \sum \text{forsinkede afstigende kunder}) * 100\% / \sum \text{Faktiske antal kunder}$.

Togpunktighed = $(\sum \text{Kørte- og akutaflyste togankomster} - \sum \text{forsinkede- og akutaflyste togankomster}) * 100\% / \sum \text{kørte- og akutaflyste togankomster}$.

Banedanmarks påvirkning = $(\sum \text{forsinkede- og akutaflyste togankomster med Banedanmark ansvar} / \sum \text{kørte- og akutaflyste togankomster}) * 100\%$.

S-banen

Antal rettidige rejser *100 % / antal rejser i afviklet drift.

Antal rettidighed rejser = antal rejser, som afvikles med en rejsetid mindre end planlagt rejsetid + 3 min.

Antal rejser i afviklet drift = antal rejser, som faktisk kan afvikles.

Banedanmarks påvirkning = $(\sum \text{forsinkede- og akutaflyste togankomster med Banedanmark ansvar} / \sum \text{kørte- og akutaflyste togankomster}) * 100 \%$.

Desuden indgår der en rutevalgmodel som del af opgørelsesmetoden for kundepunktlighed. Den sikrer, at der tages forbehold for, at kunder i det centrale afsnit på S-banen (f.eks. mellem Svanemøllen og København H) har alternative ruter at vælge imellem i tilfælde af, at et tog bliver aflyst.

Årsagsforklaring og ansvarsplacering til kundepunktlighed og togpunktlighed

Tog, som ankommer senere end 2:59 minutter til en registreringsstation, registreres som forsinkede i Banedanmarks Regularitets- og Driftstatistik System (RDS), som udgør grundlaget for beregning af både kundepunktlighed og togpunktlighed.

Tog, der aflyses mindre end 72 timer før planlagt ankomst, tæller som akut aflyst og indgår i beregningen af kundepunktlighed og togpunktlighed som beskrevet under den enkelte jernbanevirksomhed.

Togets dato for planlagt ankomst på en given station i køreplanen afgør, hvilket døgn den aktuelle ankomst tilhører. Det vil sige, at et enkelt tog kan have ankomster, der tæller med i forskellige døgn.

I Banedanmarks Regularitets- og Driftstatistik System (RDS) opereres med en række årsagskoder, der tildeles en forsinket eller aflyst ankomst. Alle forsinkede og akutaflyste ankomster tilknyttes en driftsrapport (DRAP), som beskriver årsag og organisatorisk ansvar. Årsagskodesystemet har været anvendt, siden Banedanmark begyndte at måle punktighed, og er alment accepteret af jernbanevirksomhederne. Årsagskoderne bruges til at klassificere, om årsagerne kan henføres til Banedanmark eller jernbanevirksomhederne, eller om påvirkning af trafikken har andre årsager, f.eks. løvfald, personpåkørsel eller andet udefrakommende.

Banedanmark foretager de overordnede registreringer af årsager til forsinkelsen med fastlagte koder, hvorefter den ansvarlige aktør har mulighed for yderligere at detaljere årsagen.

I tilfælde af flere tilknyttede årsagskoder til et forsinket/aflyst tog er der en kontraktuel aftale mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne om, at det altid er den sidste driftsrapport/årsagskode, der er gældende for ansvarsplaceringen.

Opgørelsesmetode og principper

For DSB Fjern- & Regionaltog gælder det, at der ikke opgøres kundepunktlighed på Østerport, og i opgørelsen indgår ikke tillyste tog med togkategori EP (ekstra produktion).

Datagrundlag ved opgørelse af kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog:

Til opgørelse af kundepunktlighed modtager Banedanmark løbende to dataleverancer fra DSB. Dels modtages KIT-tal (Kunder I Tog), og dels modtages afstigningsprocenter opgjort pr. dag, pr. tog og pr. station. Banedanmark har behov for disse dataleverancer fra DSB, da de alene kender og opgør antal afstigende kunder. DSB har beskrevet følgende vedr. opgørelse af antal afstigende kunder:

DSB fremstiller KIT-tal på basis af passagertællinger. På baggrund af KIT-tallene for de seneste 5 uger estimerer DSB antallet af kunder i det enkelte tog på en given station på en given dag. Estimerede kunder sammenholdes derefter med en historisk funderet afstigningsprocent gældende for tog pr. station pr. dag,

hvorved de afstigende kunder opgøres.

Opgørelsen af antal faktiske kunder er derfor:

Faktiske antal kunder = et estimeret antal afstigende kunder på registreringsstationer.

Det fulde datagrundlag der anvendes til opgørelse af punktlighed er:

- KIT-tal (Kunder I Tog)
- Estimerede afstigningsprocenter pr. station, pr. tog, pr. dag
- RDS (Regularitets- og Driftstatistik System)

Datagrundlag ved opgørelse af kundepunktighed for Arriva:

Til opgørelse af kundepunktighed modtager Banedanmark løbende en dataleverance fra Arriva. Leverancen indeholder det målte antal faktiske afstigende kunder pr. registreringsstation.

Opgørelsen af antal faktiske kunder er derfor:

Faktiske antal kunder = et automatisk optalt antal afstigende kunder på registreringsstationer.

Det fulde datagrundlag, der anvendes til opgørelse af kundepunktighed, er:

- Automatiske optalte antal afstigende kunder pr. station, pr. tog, pr. dag,
- RDS (Regularitets-og DriftstatistikSystem) er grundlaget for ansvarsfordelingen mellem Arriva, Banedanmark og eksterne forhold.

Datagrundlag ved opgørelse af kundepunktighed/togpunktighed og Banedanmarks ansvar for S-banen:

For S-banen har Banedanmark ikke mulighed for selv at opgøre kundepunktighed. Banedanmark modtager hver måned resultatet for kundepunktighed fra DSB S-tog. Banedanmark har selv mulighed for at opgøre togpunktighed på S-banen, hvorfor delmål 2.1.7 om Banedanmarks påvirkning af S-banens punktlighed på maks. 2,5 procentpoint fastsættes i forhold til et togpunktighedsmål for S-banen på min. 95,0 pct. Dette togpunktighedsmål svarer til delmål 2.1.4 for S-banens kundepunktighed på 92,3 pct.

Mål 2: Anlæg – Økonomi

Banedanmark skal overholde projektbevillingerne på igangværende anlægsprojekter på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen og budgetteret retvisende.

Der kan maksimalt opnås 10 point med nedenstående fordeling. Der tildeles en score for fuld-, delvis, eller ingen målopfyldelse alt afhængig af den enkelte milepæl, og det vægtede gennemsnit vil udgøre målets samlede pointscore.

Følgende milepæle indgår i opførelsen:

Milepæl overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering:

Udgør 6/10 af det samlede mål og opgøres på følgende måde:

Målopfyldelse	Point	Krav
Fuld målopfyldelse	10 point	For at opnå fuld målopfyldelse skal Banedanmark opnå en økonomisk styring af projekterne på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen, så

Målopfyldelse	Point	Krav
		finanslovsprojektbevillingen for de pågældende projekter overholdes. Fuld målopfyldelse opnås ved, at ingen projekter i 2021 tilføres mere end 3 procentpoint af de 20 pct., der afsættes på den centrale reserve (§ 28.11.13), jf. Akt. 16 af 24. oktober 2006. Der ses bort fra tilførsler under 10 mio. kr..
<i>Delvis målopfyldelse</i>	5 point	Et projekts tilførsler af midler fra den centrale anlægsreserve udgør mere end 3 procentpoint – og mere end 10 mio. kr. – og maksimalt 5 procentpoint af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Et projekts tilførsler af midler fra den centrale anlægsreserve udgør mere end 5 procentpoint af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve, og er mere end 20 mio. kr.

Milepælen opgøres i forbindelse med Anlægsstatus for 2. halvår 2021

Milepæl overholdelse af budget for § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen:

Udgør 4/10 af det samlede mål og opgøres på følgende måde:

Målopfyldelse	Point	Krav
<i>Fuld målopfyldelse</i>	10 point	Årets forbrugstal på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen skal holdes inden for en merudgift på 6 pct. i forhold til grundbudgettet og en mindreudgift på 10 pct. i forhold til grundbudgettet.*
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Årets forbrugstal på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen udgør en merudgift på >6 pct. eller en mindreudgift på >10 pct. set i forhold til grundbudgettet.*

Milepælen opgøres i forbindelse med årsregnskabet, når endelige forbrugstal foreligger.

* For så vidt angår andre særlige forhold kan der eksempelvis være tale om specifikke forhold i tilknytning til et givent projekt, hvor en eventuel afvigelse fra det fastsatte mål kan være meningsfuld med henblik på at fremme den mest hensigtsmæssige gennemførelse. Det er departementets afgørelse, om et givent forhold kan karakteriseres som et særligt forhold, der kan korrigeres for i sammenhæng med opgørelse af resultatmålet.

Milepæl 1 vægter 60 %. Milepæl 2 vægter 40 %. Målet vægter i alt 10 point.

Det samlede antal point opgøres på følgende måde (afrundet til nærmeste hele tal):

$(6/10 * [\text{Overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering}]) + (4/10 * [\text{Overholdelse af budget for § 28.63.08.}])$

Til brug for angivelse af grøn-, gul-, eller rød målopfyldelse, anvendes følgende målsætning:

Grøn: 10 point.

Gul: 3-9 point.

Rød: 0-2 point.

Det er dog den faktisk opnåede pointscore, der anvendes til beregning af resultatlønnen.

Mål 3: Anlæg – Tid

Banedanmark skal gennemføre projekter til aftalt tid.

Projekter skal senest være åbnet i overensstemmelse med de på FL21 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

For fuld målopfyldelse må ingen projekter forårsaget af Banedanmark ændre åbningsår i forhold til det på

FL21 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Målet opgøres i forbindelse med udgivelse af Anlægsstatus.

I opgørelsen indgår følgende projekter på FL21 med åbningsår og projekter i henhold til anlægsplan sendt til Folketinget i januar 2022. Åbningsåret kan afvige fra det økonomiske slutår på FL21:

Projekt	Åbningsår
Signalprogrammet	2022/2030
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	2024 ¹
Elektrificering Køge Nord-Næstved	2021 ²
Elektrificering Fredericia-Aarhus	2026 ²
Elektrificering Aarhus-Lindholm	2026 ²
Hastighedsopgradering Østerport-Helsingør	Sat i bero
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	2019 ³
Kapacitetsudvidelse Vendsyssel	2020/2024
Elektrificering Roskilde-Holbæk	2022 ²
Elektrificering (Holbæk)-Kalundborg	2027 ²
Ny station Stilling	2022
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	2027/2028
Moderniseringsprojekt Kørestrøm	2023

¹ Hastighedsopgraderingen udføres sammen med fornyelse i 2020 og 2021, men kan først realiseres, når ERTMS ibrugtages på strækningen i 2024. Dette som følge af ny strategi for installation af nyt signalsystem.

² Ny strategi for installation af signalsystem påvirker ibrugtagningstidspunktet for elektrificeringen. Ny strategi og forhandling med leverandør af elektrificering kan ændre på ovenfor nævnte ibrugtagningstidspunkter. Forhandlinger for Holbæk-Kalundborg er afsluttet, mens forhandlinger for øvrige strækninger pågår

³ NUNE åbnes ultimo 2019, men den sikringstekniske ibrugtagning sker i 2021.

Mål 4: Projektmilepæle

Banedanmark skal i 2021 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter:

- Elektrificeringsprogrammet

- Signalprogrammet
- København-Ringsted
- Ringsted-Femern
- Sporfornyelse

Elektrificering

Elektrificeringsprogrammet skal nå følgende milepæl i 2021:

1. Kørestrømsanlægget mellem Ringsted og Vordingborg overdrages fra entreprenøren til Banedanmark i 3. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når underskrevet kontrakt foreligger senest 3. kvartal 2021.

Signalprogrammet

Signalprogrammet skal nå følgende fire milepæle i 2021:

1. Strækningen Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn og Ringbanen (RO Nord) på S-banen er senest ibrugtaget med MSR, inden løvfaldssæsonen starter.

Milepælen opfyldes, når strækningen Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn og Ringbanen (RO Nord) på S-banen senest er ibrugtaget med MSR, inden løvfaldssæsonen starter

2. Strækningen (Langå)-Struer-(Holstebro) (RO5) (inkl. Struer Station) er ibrugtaget 2. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når strækningen (Langå)-Struer-(Holstebro) (RO5) (inkl. Struer Station) er ibrugtaget senest med udgangen af 2. kvartal 2021.

3. Strækningen Mogenstrup-Rødby (RO7) er ibrugtaget 4. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når strækningen Mogenstrup-Rødby (RO7) er ibrugtaget senest med udgangen af 4. kvartal 2021.

4. 46 DSB IC3-tog er ombordudrustet 4. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når 46 DSB IC3-tog er ombordudrustet senest med udgangen af 4. kvartal 2021.

København-Ringsted

København-Ringsted projektet skal nå følgende milepæl i 2021:

1. Sikringsteknisk ibrugtagning af den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg (NUNE) i 3. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når den sidste sikringsteknisk ibrugtagning af NUNE i 3. kvartal 2021 er gennemført.

Ringsted-Femern

Ringsted-Femern Banen skal nå følgende tre milepæle i 2021:

1. Næstved Station er immuniseret i 2. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når sikringsanlægget er ombygget inkl. linjeblokken mellem Ringsted og Næstved i 2. kvartal 2021.

2. Åbning med trafikal løsning efter totalspærring Orehoved-Nykøbing Falster i 3. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes ved åbning efter totalspærringen i 3. kvartal 2021.

3. Ibrugtagning af dobbeltspor på Falster i 4. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes, når sporet ibrugtages sammen med Signalprogrammet i 4. kvartal 2021.

Sporfornyelse

Vedrørende sporfornyelse skal følgende milepæl opfyldes i 2021:

1. Sporfornyelsesarbejderne på København–Høje-Taastrup på fjernbanen i 2021 gennemføres i en række etaper, hvor etaperne 2A, 2B og 3 hæves i 3. kvartal 2021.

Milepælen opfyldes ved ibrugtagning i 4. kvartal 2021.

Mål 5: En grøn indsats

Indenfor målet en grøn indsats skal Banedanmark nå følgende tre milepæle i 2020:

1. Pba. Banedanmarks biodiversitetsstrategi igangsættes de besluttede initiativer. Banedanmark skal inden udgangen af 2021 udarbejde en plan for arbejdet med at gennemføre de enkelte initiativer i den valgte biodiversitetsstrategi.

Milepælen er opfyldt, når der er udarbejdet en plan for gennemførelse af den valgte strategis initiativer inden udgangen af 2021. Bemærk, at dette kræver, at det er besluttet, hvilke initiativer Banedanmark skal gennemføre som led i biodiversitet. Hvis der ikke indgås aftale mellem Banedanmark og departementet om konkrete initiativer, udgår målet.

2. Udfasning af fossile brændsler til opvarmning i blivende bygninger. Banedanmark skal udfase forbrug af naturgas og fyringsolie til fordel for varmepumper og fjernvarme i alle Banedanmarks blivende bygninger, dvs. bygninger hvor der ikke foreligger beslutning om, at de skal tages ud af drift, sælges eller rives ned. [Milepælen relaterer sig til milepæl a) i det koncernfællesmål: En grøn indsats.]
 - I Hundige mødested skal varmepumper erstatte fyringsolie inden udgangen af 2021
 - I Aarhus (administration og lager) skal varmepumper erstatte fyringsolie inden udgangen af 2021
 - For de resterende lokationer med naturgas/fyringsolie/tankgas i Randers, Snekkersten, Helsingør, Kolding, Struer samt Troljeværkstedet i Ingerslevsgade skal der lægges en plan for udfasning af den fossile opvarmning. Planen skal foreligge inden udgangen af 2021.

Milepælen er opfyldt, når ovenstående tre milepæle er gennemført inden udgangen af 2021.

3. Banedanmark skal med henblik på ministeriets samlede energieffektiviseringsplan udarbejdet sin egen energieffektiviseringsplan for Banedanmarks bygningsmasse inden udgangen af 2021.

Milepælen er opfyldt, når der er udarbejdet en plan inden udgangen af 2021.

4. Banedanmark skal i 2021 deltage i og bidrage til projektarbejdet med udarbejdelse af en metode til måling af ministerområdets CO₂-udslip samt etablering af baseline under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens formandskab og ud fra principperne beskrevet i notatet "Koncernfælles mål – en grøn indsats".

Milepælen er opfyldt, når Banedanmark har deltaget i projektarbejdet, som beskrevet i notatet "Koncernfælles mål – en grøn indsats".

Mål 6: Outsourcingsstrategi

Vedrørende implementering af outsourcingstrategien skal Banedanmark nå følgende to milepæle i 2021:

1. Landsdækkende Spor, Sporjustering – Der foreligger en underskrevet kontrakt ved udgangen af 1. kvartal 2021

Milepælen er opfyldt, når der foreligger en underskrevet kontrakt inden udgangen af 1. kvartal 2021

2. Regional Spor, vedligeholdelse – Der foreligger en underskrevet kontrakt ved udgangen af 1. kvartal 2021

Milepælen er opfyldt, når der foreligger en underskrevet kontrakt inden udgangen af 1. kvartal 2021

Mål 7: Ministerbetjening

Rettidigheden og den skønnede anvendelighed for ministerbetjening skal begge være mindst 95 %.

I forhold til rettidighed foretages egentlige registreringer. Den skønnede anvendelighed drøftes kvartalsvis mellem Banedanmark og departementet. Når året er gået fremlægger og begrundet departementet sin vurdering af anvendeligheden overfor Banedanmark.

Antallet af ministerbetjeningssager opgøres løbende af Banedanmarks direktionssekretariat, hvor mails under kategorien sendt imellem direktionssekretariatet og Transport og Boligministeriets departement indgår. Den endelige opgørelse af rettidighed og anvendelighed foregår i et samspil mellem Banedanmark og fagkontoret i departementet.

Ministerbetjeningssager defineres som:

- Borgerhenvendelser, som besvares af ministeren
- Taler eller talepunkter
- Svar på § 20-spørgsmål
- Svar på spørgsmål fra Folketingets Udvalg
- Notater til ministeren (ordførernotater, mødemateriale til ministeren etc.)
- Pressemateriale (artikler, pressemeddelelser etc.)
- Baggrundsmaterialer og analyser, som fagkontoret vurderer og begrundet relevant i sammenhæng med ministerbetjeningen
- Bidrag til interne regeringsprocedurer og politiske forhandlinger
- EU-sager (arbejde med den danske EU beslutningsprocedure, herunder instruktioner til arbejdsgruppen og COREPER herunder trilog-forhandlinger, materiale til brug for orientering af Folketingets Europaudvalg, materiale til brug for ministerrådsmøder (TTE – transportdelen), materiale til den danske beslutningsprocedure i forbindelse med komitésager af væsentlig karakter mv.)
- Materiale til ministerens internationale møder og rejser
- Bidrag til interne regeringsprocedurer

Ved flere svar i samme sag tæller kun ekstra besvarelser, hvis der gives signifikant ny information, eller hvis der har været en længere pause mellem svarerne.

Rettidighed af ministerbesvarelser

Rettidigheden af ministerbetjeningssager måles ud fra, hvorvidt fristen på bestillinger er blevet overholdt...

I forhold til *rettidighed* sker egentlige registreringer løbende af Direktionssekretariatet i Banedanmark.

Anvendelighed af ministerbesvarelser

Anvendeligheden af ministerbetjeningssager vurderes på baggrund af, at der ikke er faktisk forkerte eller forældede oplysninger i besvarelserne, samt at slutprodukterne i sin helhed henvender sig til målgruppen, hvilket f.eks. indebærer, at meget tekniske fagudtryk ikke anvendes eller er forklaret i besvarelserne eller, at departementet svarer med direkte henvisning til manglende anvendelighed, set i forhold til ordlyden i den

fremsendte bestilling.

8. Myndighedsudøvelse

Banedanmark udøver høj grad af myndighedsudøvelse, og vægter det højt at gøre dette på den bedste og billigste måde. Det er samtidig vigtigt, at vi sikrer den bedste sikkerhed for vores togdrift og giver den efterspurgte information til brugerne. Der er derfor opstillet tre mål, der skal styrke Banedanmarks myndighedsudøvelse:

1. Cyber- og Informationssikkerhed: Banedanmark skal inden udgangen af 2021 være certificeret i ISO27001.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har godkendt Banedanmarks ansøgning af 12. oktober 2020 om dispensation fra § 5, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 1042 af 6. august 2018 om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren, jf. § 9.

Dispensationen betyder, at Banedanmark senest den 31. december 2021 skal dokumentere over for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at operatøren har opnået akkrediteret certificering i ISO 27001.

Målet er opnået, når Banedanmark er blevet certificeret i ISO270001 af et akkrediteret certificeringsbureau.

2. Udbud af bygherreleverancer: Der skal gennemføres i alt 12 EU-udbud/konkurrenceudsættelser inden udgangen af 2021.

Banedanmark har på indkøbet af varer til Banedanmarks anlæg og vedligeholdelse m.v. (de såkaldte bygherreleverancer) noteret et behov for fokus på iagttagelsen af udbud og konkurrenceudsættelser. Projektet med bygherreleverancer har til formål at sikre, at indkøbet af Banedanmarks bygherreleverancer har været udbudt/konkurrenceudsat inden medio 2024.

Målet er opnået, når der er gennemført i alt 12 EU-udbud/konkurrenceudsættelse inden udgangen af 2021.

3. Banedanmark skal i 2021 gennemføre tiltag, der på sigt kan vise punktlighedsstatistik digitalt i realtid.

Målet er opnået, når der ved udgangen af 2021 er gennemført tiltag, der på sigt kan skabe grundlag for punktlighedsstatistik.

9. Forretningsudvikling

En udfordring for Banedanmark er, at for mange projekter afleveres for sent og bliver dyrere end planlagt. Den udvikling vil Banedanmark vende. Med tavlestyring indføres et nyt styringsregime, hvor fokus på kritiske processer skal sikre, at flere projekter leveres i rette tid og til rette pris.

Banedanmark har også identificeret manglen på specialistkompetencer som et både forsinkende og fordyrende element. Derfor vil Banedanmark insource flere specialistkompetencer for at sikre en bedre styring og en bedre erfaringsopsamling i Banedanmark.

Slutteligt arbejder Banedanmark på en effektiv organisering af jernbanesikkerhed, som er enklere, i bedre kontrol med bl.a. regler og bedre integreret med resten af organisationen – bl.a. projekterne.

1. Kritisk vej i form af milepæle er etableret for alle faser i anlægsprojekter inden udgangen af 2021.

Kortlægning og anvendelse af kritisk vej til styring af anlægsprojekter fra beslutning til ibrugtagning er afgørende for at levere dem til tiden, i rette kvalitet og overholde økonomien. Etablering af en ensartet struktur er endvidere afgørende for stabilisering og optimering af processer på tværs af porteføljen. Milepælene vil indgå som et omdrejningspunkt for fremdrifts-KPI i forbindelse med målstyring.

Milepælen er opfyldt, når der foreligger et komplet sæt milepæle og disse anvendes i styringen af mere end 10 større sporprojekter.

2. Tavlestyring er etableret på alle ledelsesniveauer inden for spor, sikringsteknik og i Elektrificeringsprogrammet inden udgangen af 2021.

Tavlestyring er et centralt element i realiseringen af Banedanmarks strategi. Der betyder, at ledere på alle niveauer i organisationen via KPI'er opnår viden om, hvad deres største problem er, og hvad der bliver gjort ved det. Tavlestyringen skaber struktur og fokus på de mest kritiske processer i et projekt samt ledelsesfokus og mulighed for at eskalere (håndtere) problemer inden for meget kort tid.

Målet er nået, når der gennemføres tavler på alle ledelsesniveauer inden for spor, sikringsteknik og i Elektrificeringsprogrammet.

3. Insourcing af kritiske ressourcer inden for sikringsteknik og andre fag igangsat på baggrund af den igangværende analyse inden udgangen af 2021.

Der er i 2020 igangsat en analyse af, hvilke fagkompetencer der er nødvendige for realisering af Banedanmarks portefølje, og hvordan de i dag frembringes. Analysen vil danne udgangspunkt for en beslutning om, hvilke og hvor mange fagkompetencer Banedanmark hhv. selv bør besidde og købe ind i markedet.

Målet er nået, når der er truffet beslutning, og processen med insourcing af kritiske ressourcer er igangsat.

4. Der er udarbejdet en plan for implementering af ny model for sikkerhedsgodkendelsesmodel af anlægsprojekter inden udgangen af 2021.

Milepælen er opfyldt, når der ligger en direktionsgodkendt plan, inkl. reviderede processer, tjeklister og format for opfølgning på afvigelser, der fremmer mere offensive godkendelsesstrategier, bedre samarbejde på tværs af Banedanmark og stærkere vidensopsamling.

5. Der er udarbejdet en plan for implementering af model for en mere fleksible håndtering af Banedanmarks processer regler og normer inden udgangen af 2021.

Milepælen er opfyldt, når der foreligger samlede principper for anvendelse og ændring af Banedanmarks processer, normer og regler, der giver bedre overblik og fremmer enklere ændringer, og der forefindes en direktionsgodkendt plan for organisering om arbejdet med regler, normer og processer.

2 Tilsynsområderne Økonomi og HR: KPI'er

2.1 Oversigt over kvartalsvise KPI'er

En del af resultatstyringskonceptet i Transport- og Boligministeriet er afrapporteringen af en række nøgletal (KPI'er) indenfor de to øvrige tilsynsområder; Økonomi og HR.

Transport- og Boligministeriet opdaterer hvert år nedenstående oversigt over de KPI'er, som styrelserne skal indrapportere i forbindelse med kvartalsopfølgningen til topledermødet. Der udarbejdes desuden særskilt rapporteringsvejledning til brug for denne kvartalsopfølgning.

Første kvartal

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Budgetloft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetloft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetsikkerhed – delloft drift (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 2 pct. og mindre-udgift under -6 pct.	Merudgift ml. 2-6 pct. og mindre-udgift ml. -6 og -10 pct.	Merudgift over 6 pct. og mindre-udgift under -10 pct.
Budgetsikkerhed – udenfor loft (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 3 pct. og mindre-udgift under -8 pct.	Merudgift ml. 3-6 pct. mindre-udgift ml. -8 og -12 pct.	Merudgift over 6 pct. mindre-udgift under -12 pct.
Prognosepræcision – (TRM)	Pct.	-	-	-
HR				
Lønniveau (TRM)	Sml. med stat	Under ½ pct. point	Ml. ½-1½ pct. point	Over 1½ pct. point

Andet kvartal

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Budgetloft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetloft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-

Budgetsikkerhed – delloft drift (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 2 pct. og mindre-udgift under -6 pct.	Merudgift ml. 2-6 pct. og mindre-udgift ml. -6 og -10 pct.	Merudgift over 6 pct. og mindre-udgift under -10 pct.
Budgetsikkerhed – udenfor loft (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 3 pct. og mindre-udgift under -8 pct.	Merudgift ml. 3-6 pct. mindre-udgift ml. -8 og -12 pct.	Merudgift over 6 pct. mindre-udgift under -12 pct.
Prognosepræcision – (TRM)	Pct.	-	-	-
HR				
Sygefravær (dag) (TRM)	Dage	Under 6	Ml. 6-8	Over 8
Sygefravær (døgn) (TRM)	Dage	Under 9	Ml. 9-11	Over 11
Kvindelige ansøgere til lederstillinger (TRM)	Antal/pct.	-	-	-
Kvindelige samtalekandidater til lederstillinger (TRM)	Antal/pct.	-	-	-

Tredje kvartal

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Budgetloft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetloft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetsikkerhed – delloft drift (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 2 pct. og mindre-udgift under -4 pct.	Merudgift ml. 2-4 pct. mindre-udgift ml. -4 og -8 pct.	Merudgift over 4 pct. mindre-udgift under -8 pct.
Budgetsikkerhed – udenfor loft (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 2 pct. og mindre-udgift under -6 pct.	Merudgift ml. 2-5 pct. mindre-udgift ml. -6 og -10 pct.	Merudgift over 5 pct. mindre-udgift under -10 pct.
Prognosepræcision – (TRM)	Pct.	-	-	-
HR				
Lønniveau (TRM)	Sml. med stat	Under ½ pct. point	Ml. ½-1½ pct. point	Over 1½ pct. point

Fjerde kvartal

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Budgetloft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetloft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – TRM (TRM)	Kr.	-	-	-
Udenfor loft – hovedkonto (TRM)	Kr.	-	-	-
Budgetsikkerhed – delloft drift (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 1 pct. og mindre-udgift under -3 pct.	Merudgift ml. 1-3 pct. mindre-udgift ml. -3 og -7 pct.	Merudgift over 3 pct. mindreudgift under -7 pct.
Budgetsikkerhed – udenfor loft (TRM)	Pct.	Merudgift mindre end 1 pct. og mindre-udgift under -4 pct.	Merudgift ml. 1-4 pct. mindre-udgift ml. -4 og -8 pct.	Merudgift over 4 pct. mindreudgift under -8 pct.
Prognosepræcision – (TRM)	Pct.	-	-	-
HR				
Sygefravær (dag) (TRM)	Dage	Under 6	Ml. 6-8	Over 8
Sygefravær (døgn) (TRM)	Dage	Under 9	Ml. 9-11	Over 11
Kvindelige ansøgere til lederstillinger (TRM)	Antal/pct.	-	-	-
Kvindelige samtalekandidater til lederstillinger (TRM)	Antal/pct.	-	-	-

2.2 Oversigt over årlige KPI'er (afrapporteres i forbindelse med fjerde kvartal)

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Generelle fællesomkostninger pr. årsværk (formål 0) (Modst.)	Kr.	-	-	-
Husleje pr. årsværk (Modst.)	Kr.	-	-	-
HR				
Sygefravær A el. B (Modst.)	Dage	-	-	-
Sygefraværsomkostninger	Kr.	-	-	-

(Modst.)				
Personaleomsætning (TRM)	Pct.	-	-	-
Kvinder i ledelse (pr. 31/12) (TRM)	Pct.	-	-	-
Årsværkspris (Årsrapport)	Kr.	-	-	-