



**Transportministeriet**

# Driftsdokument 2024

mellem

Banedanmark

og

Transportministeriets departement

# 1 Tilsynsområde Resultater: Opfølgning på mål- og resultatplanen

## 1.1 Rapporteringsforudsætninger

<b>Mål 2.1:</b> Kundepunktlighed og togpunktlighed	<b>Vægtning:</b> 25 point
Delmål 2.1.1: I 2024 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 75,0$ % Gul: $\geq 72,5$ % og $< 75,0$ % Rød: $< 72,5$ %
Delmål 2.1.2: I 2024 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 88,2 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 88,2$ % Gul: $\geq 87,2$ % og $< 88,2$ % Rød: $< 87,2$ %
Delmål 2.1.3: I 2024 skal togpunktlighed for Nordjyske være mindst 94,0 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 94,0$ % Gul: $\geq 91,5$ % og $< 94,0$ % Rød: $< 91,5$ %
Delmål 2.1.4: I 2024 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 92,4$ % Gul: $\geq 89,9$ % og $< 92,4$ % Rød: $< 89,9$ %
Delmål 2.1.5: I 2024 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog højst være 11,6 procentpoint.	Grøn: $\leq 11,6$ procentpoint Rød: $> 11,6$ procentpoint
Delmål 2.1.6: I 2024 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 6,4 procentpoint.	Grøn: $\leq 6,4$ procentpoint Rød: $> 6,4$ procentpoint
Delmål 2.1.7: I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 9,1 procentpoint.	Grøn: $\leq 9,1$ procentpoint Rød: $> 9,1$ procentpoint
Delmål 2.1.8: I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske højst være 3,3 procentpoint.	Grøn: $\leq 3,3$ procentpoint Rød: $> 3,3$ procentpoint
Delmål 2.1.9: I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-banen højst være 2,5 procentpoint.	Grøn: $\leq 2,5$ procentpoint Rød: $> 2,5$ procentpoint

<b>Målopfyldelse:</b>		
For så vidt angår delmålene 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 og 2.1.4:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	12 point	Alle delmål for punktlighed er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	6 – 9 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, 2.1.7, 2.1.8 og 2.1.9:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	13 point	Alle delmålene for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	6 - 10 point	Mindst to af delmålene for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ét eller ingen af de fem delmål for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.

<b>Mål 2.2:</b> Økonomi: Prognosekvalitet og projektbevilling	<b>Vægtning:</b> 10 point
<b>Målopfyldelse:</b>	
Beregnes på baggrund af den vægtede målopfyldelse af delmålene.	
Opnåede point (afrundet til nærmeste hele tal):	
$(5/10 * [\text{Overholdelse af prognosekvalitet}]) + (5/10 * [\text{Overholdelse af budget for § 28.63.08.}])$	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	10 point
<i>Delvis målopfyldelse</i>	3-9 point
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point

<b>Mål 2.3:</b> Anlæg - tid	<b>Vægtning:</b> 3 point
<b>Målopfyldelse:</b> Delmålet opgøres i forbindelse med Anlægsstatus 2. halvår 2024.	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	3 point

<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point
----------------------------	---------

<b>Mål 2.4:</b> Projektmilepæle	<b>Vægtning:</b> 35 point	
<b>Målopfyldelse:</b>		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	35 point	Maks en af de opstillede milepæle er ikke opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	10-30 point	Mindst tre ud af syv projektmilepæle er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	To eller færre af de syv opstillede milepæle er opfyldt.

<b>Mål 2.5:</b> En grøn indsats	<b>Vægtning:</b> 7 point	
<b>Målopfyldelse:</b>		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	7 point	Alle fem milepæle er opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	1,5-5,5 point	Mindst to milepæle er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen eller kun én milepæl er opfyldt.

<b>Mål 2.6:</b> Ministerbetjening	<b>Vægtning:</b> 5 point	
<b>Målopfyldelse:</b>		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point	Både rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager og deres skønnede anvendelighed $\geq 95$ %.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	Enten rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager eller deres skønnede anvendelighed $\geq 95$ %.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Hverken rettidigheden for Banedanmarks ministerbetjeningssager eller deres skønnede anvendelighed $\geq 95$ %.

<b>Mål 2.7:</b> Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling		<b>Vægtning:</b> 8 point
<b>Målopfyldelse:</b>		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	8 point	Mindst seks af de otte opstillede delmål er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2 - 7 point	To til fem af de seks delmål er opfyldt
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen eller kun et delmål er opfyldt.

<b>Mål 2.8:</b> Specialindsats for fornyelse og vedligehold		<b>Vægtning:</b> 7 point
<b>Målopfyldelse:</b>		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	7 point	Alle seks delmål er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2 - 6 point	Mindst to eller fem af delmålene er opfyldt
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen eller kun et af delmålene er opfyldt.

## 1.2 Uddybende metode- og tidsseriebeskrivelser

Nedenstående er beskrivelse af den metodiske opgørelse af målopfyldelse, i det omfang formuleringen af delmålene kræver det.

### **Mål 1: Kundepunktlighed og togpunktlighed**

Kundepunktlighed og togpunktlighed omfatter følgende delmål:

- DSB Fjern- & Regionaltog, hvor der måles på kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af denne.
- Arriva, hvor der måles på kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af denne.
- Nordjyske, hvor der måles på togpunktlighed og Banedanmarks påvirkning af denne.
- S-banen, hvor der måles på S-banens kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af S-banens togpunktlighed.
- Transdev, hvor der måles på Banedanmarks påvirkning af 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**

1. I 2024 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.
2. I 2024 må Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktlighed højst være 11,6 procentpoint.

Kundepunktlighed er defineret ved andelen af kunder, der er ankommet med mindre end 3 minutters forsinkelse til deres ankomststation. En forsinket ankomst defineres som en ankomst til en registreringsstation, der er mere end 2:59 minutter forsinket. 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.

Punktlighedsmålet fastsættes vha. Banedanmarks Machine learning model.

### **Arriva**

1. I 2024 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 88,2 % målt ved 2:59 min.
2. I 2024 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 6,4 procentpoint.

Kundepunktlighed 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 2:59 minutter forsinket. Aflysninger tæller som forsinkede ankomster på samtlige registreringsstationer, hvor et givent tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Arrivas 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.

Punktlighedsmålet fastsættes vha. Banedanmarks Machine learning model.

## **Nordjyske**

1. I 2024 skal togpunktlighed hos Nordjyske Jernbaner være mindst 94,0 % målt ved 2:59 min.
2. I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske højst være 3,3 procentpoint.

Togpunktlighed er defineret ved andelen af tog, der er ankommet med mindre end 3 minutters forsinkelse til deres ankomststation. En forsinket ankomst defineres som en ankomst til en registreringsstation, der er mere end 2:59 minutter forsinket. Aflysninger tæller som et forsinket tog på samtlige registreringsstationer, hvor et givent tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Nordjyskes togpunktlighed er defineret ved andelen af aflyste og forsinkede ankomster på mere end 2:59 minutter, 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**

1. I 2024 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.
2. I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-banen højst være 2,5 procentpoint.

Kundepunktlighed beregnes som andelen af rettidige rejser i forhold til antal rejser, som er afviklet med en rejsetid, hvor rejsetiden er mindre end 3 minutter i forhold til den planlagte rejsetid.

Banedanmarks påvirkning af S-togs togpunktlighed er defineret ved andelen af aflyste og forsinkede ankomster på mere end 2:59 minutter, 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.

Punktligheds målet fastsættes ud fra punkt 1.8.1 i statens kontrakt med DSB.

## Transdev

- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 9,1 procentpoint.

Togpunktlighed er defineret ved andelen af tog, der er ankommet med mindre end 3 minutters forsinkelse til deres ankomststation. En forsinket ankomst defineres som en ankomst til en registreringsstation, der er mere end 2:59 minutter forsinket. Aflysninger tæller som et forsinket tog på samtlige registreringsstationer, hvor et givet tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Transdevs togpunktlighed er defineret ved andelen af aflyste og forsinkede ankomster på mere end 2:59 minutter, hvor ansvaret kan henføres til et Banedanmark-relateret forhold. Der måles på registreringsstationer i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

### *Punktighed og Banedanmarks påvirkning opgøres således:*

#### DSB Fjern- & Regionaltog

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

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

#### Arriva

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

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

#### Nordjyske

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 afløst.

## Transdev

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

### *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 Driftsstatistik 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 afløst og indgår i beregningen af kundepunktlighed og togpunktlighed som beskrevet under den enkelte jernbanevirksomhed.

Togets første køredato for planlagt afgang fra første station i køreplanen afgør, hvilket døgn alle ankomster tilhører. Det vil sige, at et enkelt tog kan kun have ankomster, der tæller med i døgnnet for første køredato.

I Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) opereres med en række årsagskoder, der tildeles en forsinket eller afløst 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/afløst 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 punktighed er:

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

*Datagrundlag ved opgørelse af kundepunktlighed for Arriva:*

Til opgørelse af kundepunktlighed 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 kundepunktlighed, er:

- Automatiske optalte antal afstigende kunder pr. station, pr. tog, pr. dag,
- Ved aflyste ankomster estimerer Banedanmark afstigende passagerer som medianen af modtagne passagerdata på samme station, tognummer og køreplansdag,
- RDS (Regularitets- og Driftsstatistik System) er grundlaget for ansvarsfordelingen mellem Arriva, Banedanmark og eksterne forhold.

*Datagrundlag ved opgørelse af togpunktighed og Banedanmarks ansvar for Nordjyske og Transdev:*

Til opgørelse af togpunktighed og Banedanmarks påvirkning anvendes data fra Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS).

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

For S-banen har Banedanmark ikke mulighed for selv at opgøre kundepunktlighed. Banedanmark modtager hver måned resultatet for kundepunktlighed fra DSB S-tog. Banedanmark har selv

mulighed for at opgøre togpunktighed på S-banen, hvorfor delmål om Banedanmarks påvirkning af S-banens punktighed på maks. 2,5 procentpoint fastsættes i forhold til et togpunktighedsmål for S-banen på min. 93,9 pct. Dette togpunktighedsmål svarer til delmål 2.1.4 for S-banens kundepunktighed på 92,4 pct.

### **Mål 2: Økonomi – Prognosekvalitet og projektbevilling**

Banedanmark skal overholde projektbevillingerne på igangværende anlægsprojekter på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen og prognoser skal afspejle årets resultat på Banedanmarks væsentlige konti.

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:

1. Overholdelse af projektbevilling (jf. Ny Anlægsbudgettering)

Udgør 50 % af det samlede mål og opgøres på følgende måde:

Målopfyldelse	Point	Krav
<i>Fuld målopfyldelse</i>	10 point	For at opnå fuld målopfyldelse skal Banedanmark opnå en økonomisk styring af projekterne på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen, så finanslovsprojektbevillingen for de pågældende projekter overholdes. Fuldstændig målopfyldelse opnås ved, at ingen projekter i 2024 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 ved årsafslutningen.

2. Prognosekvalitet

Udgør 5/10 af det samlede mål og opgøres på følgende måde:

Målopfyldelse	Point	Krav
Fuld målopfyldelse	10 point	Alle prognoser er opfyldt.
Delvis målopfyldelse	0,5-9,5 point	Næsten alle til en enkelt prognose er opfyldt.
Ingen målopfyldelse	0 point	Ingen prognoser er opfyldt.

Milepælen opgøres ved årsafslutningen.

Der gives point ud fra antal overholdt procentsatser ud af det samlede antal procentsatser. Banedanmark har fem udvalgte konti, som hver især indeholder fire prognoser, hvilket svarer til, at hver overholdte procentsats giver 0,5 point ud af de 10 mulige point i alt.

Transportministeriets budgetenhed vil i et Excel-ark i løbet af året føre regnskab med ændringer i løbet af finansåret, som er uden for styrelsernes kontrol. Dette gælder ikke kun tillægsbevillinger men f.eks. også departementsbestilte op- og nedskaleringer, dispositionsbegrænsninger o.lign.

Det samlede antal point opgøres på følgende måde (afrundet til nærmeste hele tal):  
 $(5/10 * [\text{Overholdelse af prognosekvalitet}]) + (5/10 * [\text{Overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering}])$ .

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

#### ***Mål 4: Projektmilepæle***

Banedanmark skal i 2024 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter indenfor følgende enheder:

- Elektrificeringsprogrammet
- Signalprogrammet
- Ringsted-Femern Banen
- Anlægsprojekter

#### **Elektrificeringsprogrammet**

Elektrificeringsprogrammet skal nå følgende to milepæle i 2024:

1. På strækningen Fredericia – Aarhus – Aalborg: Opstart af fundamenter og master på strækningen inden udgangen af 2. kvartal 2024.

Milepælen er opfyldt, når Elektrificeringsprogrammet har sat de første master og fundamenter på strækningen mellem Langå – Aalborg i juni 2024.

2. På strækningen Holbæk-Kalundborg: Forberedende arbejder: Broer er færdige i 4. kvartal 2024.

Milepælen er opfyldt, når Ny bro i Regstrup er åbnet for vejtrafik, og den gamle bro i Regstrup er nedrevet ved udgangen af september 2024.

### **Signalprogrammet**

Signalprogrammet skal nå følgende to milepæle i 2024:

1. Softwareopdateringen "RO1 Step 2" er ibrugtaget senest 3. kvartal 2024.

Milepælen er opfyldt, når softwareopdateringen er implementeret på alle ibrugtagne strækninger i Østdanmark senest med udgangen af 3. kvartal 2024.

2. Strækningen (Aarhus)-Aalborg Lufthavn (RO1 nord) er ibrugtaget senest 4. kvartal 2024.

Milepælen er opfyldt, når strækningen (Aarhus) – Aalborg Lufthavn (RO1 nord) er ibrugtaget senest med udgangen af 4. kvartal 2024.

### **Ringsted-Femern Banen**

Ringsted-Femern Banen skal nå følgende milepæle i 2024:

1. Færdiggørelse af sporentreprisen Nykøbing F.- Holeby i 4. kvartal 2024.

Milepælen er opfyldt, når afleveringsforretning er afholdt som aftalt med entreprenøren 4. kvartal 2024.

### **Anlægsprojekter**

Sporfornyelsesprojekter skal nå følgende to milepæle i 2024:

1. Åbning efter totalspærring på Aalborg Station i 4. kvartal 2024.

Målet er opfyldt, når der på Aalborg Station er åbent for togtrafik efter totalspærringen inden udgangen af 4. kvartal 2024.

2. Åbning efter spærring på strækningen Fredericia-Padborg i 4. kvartal 2024.

Målet er opfyldt, når der på strækningen Fredericia – Padborg er åbent for togtrafik efter totalspærringen inden udgangen af 4. kvartal 2024.

### ***Mål 5: En grøn indsats***

Vedrørende En grøn indsats skal Banedanmark i 2024 nå følgende milepæle:

1. Biodiversitet

- I forbindelse med sporprojektet Fredericia-Tinglev forbedres ikke kun transportkorridoren for mennesker og gods, men også for insekter. Insekternes korridor forbedres i et samarbejde mellem Anlægsprojektet og Sektionen Natur & Forst i Infrastruktur.

Milepælen er opfyldt, når der ved projektets afslutning er overdraget en færdig, forbedret insektkorridor til Banedanmarks drift- og vedligeholdelsesorganisation.

2. Udfasning af fossile brændsler til opvarmning i blivende bygninger:

- Banedanmark erstatter Svellefabrikkens tre gasfyr med et varmepumpesystem

Milepælen er opfyldt, når varmepumpen er idriftsat.

3. Udskiftning af fossildrevne biler og opstilling af ladestandere.

- Der indkøbes mindst 15 eldrevne person- og varebiler. Hovedparten af bilerne indkøbes som erstatning for eksisterende fossildrevne biler, suppleret af enkelte nyindkøb.

Milepælen er opfyldt, når der er afgivet ordre på bilerne.

4. Klimatilpasningsstrategi.

- Der er analyseret for sårbare lokaliteter (screening) på hovedstrækningerne København-Fredericia, Fredericia-Padborg og Fredericia-Aalborg, og opsætningen af sensorer er igangsat.

Milepælen er opfyldt, når der senest den 31. december 2024 er afsluttet screening af hovedstrækninger København-Fredericia, Fredericia-Padborg og Fredericia-Aalborg, og at der senest den 31. december 2024 er igangsat fysisk opsætning af sensorer på mindst én af strækningerne.

## 5. Klimaberegninger på projekter

- Banedanmark anvender InfraLCA til at klimaberegne tilbudslister fra Banebyg for fornyelsesprojekter over 70 mio. kr.

Milepælen opfyldes, når Banedanmark har anvendt InfraLCA til at klimaberegne tilbudslister fra Banebyg for alle fornyelsesprojekter over 70 mio. kr.

### ***Mål 7: Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling***

Banedanmark udøver høj grad af myndighedsudøvelse, og vægter det højt at gøre dette på den bedste og billigste måde.

#### 7.1 Udbud af bygherreleverancer

1. Der skal gennemføres i alt 12 EU-udbud/konkurrenceudsættelser inden udgangen af 2024.

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 udgangen af 2025.

#### 7.2 Implementering af outsourcingstrategi

1. Vedr. udbud af sporvedligeholdelse for Sydjylland og Fyn, København og S-banen:

- Modtagelse af tilbud til forhandling inden udgangen af 2. kvartal 2024.
- Underskrivelse af kontrakt inden udgangen af 2024.

2. Vedr. udbud af køreledningsvedligehold:

- Tildeling og kontaktunderskrivning inden udgangen af 2024.

Første milepæl er nået, når der er modtaget tilbud til forhandling senest 30. juni 2024, og at der på den baggrund er tildelt og underskrevet kontrakt senest 31. december 2024.

Andet milepæl er nået, når der senest den 31. december 2024 er tildelt og underskrevet kontrakt på køreledningsvedligehold.

#### 7.3: Effektiv organisering af jernbanen

1. Alle aktiviteter i Reformplan 2023/2024 er gennemført inden udgangen af 2. kvartal 2024.
2. Der udarbejdes en ny Reformplan for 2024/2025.

Første mål er nået, når alle aktiviteter i Reformplan 2023/2024 er gennemført senest den 30. juni 2024 og status er godkendt af Projektforum, herunder en færdiggjort kortlægning af arkitekturen og brugerflade for Banedanmarks fremtidige samling af kravnedbrudte, tekniske regler, samt en færdigudarbejdet repeterbar proces med fuld sporbarhed i transformationen mellem de nuværende normdokumenter og en kravdatabase. Dertil skal processer for regelændringer under selvforvaltning være udarbejdet pr. 30. juni 2024 og klar til implementering i Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, når lovændringen træder i kraft.

Andet mål er nået, når Reformplan 2024/2025 er udarbejdet og godkendt af Banedanmarks direktion senest den 30. juni 2024.

#### 7.4: Vedrørende entreprenørstandard:

1. Entreprenørstandarden for Jernbanesikkerhed, DS21001, revideres i en proces ledet af Banedanmark, der inddrager entreprenørbranchen og certificeringsbureauerne.

Dansk Standard har bedt om, at den reviderede DS21001-standard først publiceres i første kvartal 2025. Milepælen er opfyldt, når der foreligger en høringsklar revideret version af DS21001. Den høringsklare version skal være resultatet af en proces, hvor Banedanmark, Dansk Standard, entreprenører og certificeringsbureauer (og evt. andre infrastrukturforvaltere) i fællesskab har revideret standarden. Revisionen skal ske på baggrund af de erfaringer, branchen har høstet med de mere end 70 entreprenører, der har ladet sig certificere i de fire år standarden har eksisteret. Løsningen skal endvidere sikre understøtning af de ændrede danske og europæiske regler, der er kommet de seneste fire år.

#### 7.5: Vedrørende ligestilling og diversitet:

1. For at skabe større diversitet i Banedanmarks medarbejdersammensætning vil Banedanmark udvikle og implementere koncept for øget biasbevidsthed til anvendelse i rekruttering af medarbejdere.

Delmålet er opnået, når konceptet anvendes i fire ud af ti rekrutteringer fra 1. december 2024.

### ***Mål 8: Specialindsats for fornyelse og vedligehold***

1. Der udarbejdes kommissorier og/eller procesplaner for fire initiativer i analyseprogrammet:
  - Plan for antal, placering og koncept for fornyelses- og vedligeholdelsesbaser (initiativer 1e)
  - Analyse af forholdet mellem behov for fornyelse/vedligehold og kvaliteten/udbuddet af jernbanen fordelt på strækninger (initiativer 3a)



- Identificering af sidespor og faciliteter som anvendes minimalt, og som kan lukkes (initiativer 3b)
  - Machine Learning-prognose for den langsigtede udvikling i punktlighed ved øget niveau af efterslæb (initiativ 6a).
2. Vedrørende ny Asset Management Strategi (initiativ 1b)
    - Direktionen godkender implementeringsplan for asset management.
  3. Vedr. initiativ om deregulering af jernbanen (initiativ 2a og 2c)
    - Banedanmark bidrager aktivt til arbejdet i de to arbejdsgrupper, der nedsættes til projekterne for deregulering af S-banen og forsimplet regulering for fjern- og regionalbanerne.

Det første delmål er opfyldt, når kommissorierne er udarbejdet og endeligt godkendt af styregruppen senest i 2. kvartal 2024.

Det andet delmål er opfyldt, når direktionen senest den 31. december 2024 har godkendt den udarbejdede implementeringsplan frem mod certificering i Asset Management, herunder den tilhørende Asset Management-politik for Banedanmark.

Det tredje delmål er opfyldt, når Banedanmark med faglig viden deltager i møder samt besvarer bestillinger indenfor rammerne af de kommissorier, der vedtages af styregruppen.