



Driftsdokument 2023

mellem

Banedanmark

og

Transportministeriets departement

1 Tilsynsområde Resultater: Opfølgning på mål- og resultatplanen

1.1 Rapporteringsforudsætninger

Mål 2.1: Kundepunktlighed og togpunktlighed	Vægtning: 25 point
Delmål 2.1.1: I 2023 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 75,0$ % Gul: $\geq 74,0$ % og $< 75,0$ % Rød: $< 74,0$ %
Delmål 2.1.2: I 2023 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 89,3 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 89,3$ % Gul: $\geq 88,3$ % og $< 89,3$ % Rød: $< 88,3$ %
Delmål 2.1.3: I 2023 skal togpunktlighed for Nordjyske være mindst 91,7 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 91,7$ % Gul: $\geq 90,7$ % og $< 91,7$ % Rød: $< 90,7$ %
Delmål 2.1.4: I 2023 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 92,4$ % Gul: $\geq 87,4$ % og $< 92,4$ % Rød: $< 87,4$ %
Delmål 2.1.5: I 2023 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog højst være 10,9 procentpoint.	Grøn: $\leq 10,9$ procentpoint Rød: $> 10,9$ procentpoint
Delmål 2.1.6: I 2023 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 5,7 procentpoint.	Grøn: $\leq 5,7$ procentpoint Rød: $> 5,7$ procentpoint
Delmål 2.1.7: I 2023 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 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske højst være 4,8 procentpoint.	Grøn: $\leq 4,8$ procentpoint Rød: $> 4,8$ procentpoint
Delmål 2.1.9: I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-banen 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:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	12 point	Alle delmål for punktlighed er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	6 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>	6,50 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.

Mål 2.2: Økonomi: Prognosekvalitet og projektbevilling	Vægtning: 10 point
Målopfyldelse:	
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

Mål 2.3: Anlæg - tid	Vægtning: 3 point	
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	3 point	

Mål 2.4: Projektmilepæle	Vægtning: 33 point	
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	33 point	Maks en af de opstillede milepæle er ikke opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	18-30 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.

Mål 2.5: En grøn indsats	Vægtning: 7 point	
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	7 point	Alle fire milepæle er opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	3,5 point	Mindst to milepæle er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen eller kun én milepæl er opfyldt.

Mål 2.6: 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 \geq 95 %.
--	--	----------------------------

Mål 2.7: Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling		Vægtning: 12 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	12 point	Mindst fem af de syv opstillede delmål er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	6 point	To til fire af de seks delmål er opfyldt
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen eller kun et delmål er opfyldt.

Mål 2.8: Ligestilling, diversitet og mangfoldighed		Vægtning: 5 point
Målopfyldelse:		
<i>Fuld målopfyldelse</i>	5 point	Alle delmål er opfyldt
<i>Delvis målopfyldelse</i>	2,5 point	Mindst et af de to delmål er opfyldt
<i>Ingen målopfyldelse</i>	0 point	Ingen af delmålene er opfyldt.

1.2 Evt. 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.
- 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 2023 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.
2. I 2023 må Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktlighed højst være 10,9 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.

Punktlighedsmålet fastsættes vha. Banedanmarks Machine learning model.

Arriva

1. I 2023 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 89,3 % målt ved 2:59 min.
2. I 2023 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 5,7 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 3 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 2023 skal togpunktlighed hos Nordjyske Jernbaner være mindst 91,7 % målt ved 2:59 min.
2. I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske højst være 4,8 procentpoint.

Togpunktlighed 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 er givet tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Nordjyskes togpunktighed er defineret ved andelen af aflyste 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

1. I 2023 skal kundepunktighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.
2. I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktighed for S-banen 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.

Punktighedsmålet fastsættes ud fra punkt 1.8.1 i statens kontrakt med DSB.

Transdev

1. I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktighed for Transdev højst være 9,1 procentpoint.

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 givet tog har en aflyst køreplanlagt ankomst.

Banedanmarks påvirkning af Transdevs togpunktighed er defineret ved andelen af aflyste tog og 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.

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

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

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 kundepunktighed. 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.

Transdev

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

Årsagsforklaring og ansvarsplacering til kundepunktighed og togpunktighed

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 kundepunktighed og togpunktighed.

Tog, der aflyses mindre end 72 timer før planlagt ankomst, tæller som akut aflyste og indgår i beregningen af kundepunktighed og togpunktighed 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 Driftsstatistik 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 kundepunktighed på Østerport, og i opgørelsen indgår ikke tillyste tog med togkategori EP (ekstra produktion).

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

Til opgørelse af kundepunktighed 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 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,
- 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:

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

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 om Banedanmarks påvirkning af S-banens punktighed 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 92,4 pct.

Datagrundlag ved opgørelse af Banedanmarks ansvar for påvirkning af togpunktighed for Transdev:

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

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 5/10 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. Fuld målopfyldelse opnås ved, at ingen projekter i 2023 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
<i>Fuld målopfyldelse</i>	10 point	Alle prognoser er opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	0,5-9,5 point	Næsten alle til en enkelt prognose er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	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):

$(5/10 * [\text{Overholdelse af prognosekvalitet}]) + (5/10 * [\text{Overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering}])$

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 FL23 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Banedanmark bemærker, at åbningsårene anføres iht. de ændrede åbningsår fra den igangværende opdatering af Banedanmarks Anlægsplan, hvilket ligeledes indarbejdes i ÆF23.

Det omhandler følgende igangsatte projekter:

- Vendespor ved Carlsberg: Ibrugtagningsåret ændres fra 2026 til 2028
- Opgradering af Hillerød Station: Ibrugtagningsåret ændres fra 2026 til 2027
- Udbygning af Glostrup Station: Ibrugtagningsåret ændres fra 2030 til 2032

Mål 4: Projektmilepæle

Banedanmark skal i 2023 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter indenfor følgende enheder:

- Elektrificeringsprogrammet
- Signalprogrammet
- Ringsted-Femern & Spor
- Spor- og Broprojekter

Elektrificeringsprogrammet

Elektrificeringsprogrammet skal nå følgende tre milepæle i 2023:

1. Fredericia-Aarhus: Afslutning af udførelse af fundamenter og mastearbejder på strækningen inden udgangen af 4. kvartal 2023.

Milepælen opfyldes, når arbejderne er afsluttet, hvilket skal ske inden udgangen af december 2023.

2. Ladeinfrastruktur batteritog Skjern-Holstebro: Kontrakten for entreprisen for etablering af ladeinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro underskrives inden udgangen af 2023.

Milepælen opfyldes, når kontrakten underskrives inden udgangen af 2023.

Signalprogrammet

Signalprogrammet skal nå følgende to milepæle i 2023:

1. Strækningen København-Ringsted (RO 1) er ibrugtaget i 2. kvartal 2023.

Milepælen opfyldes, når strækningen København-Ringsted (RO1) er ibrugtaget senest med udgangen af 2. kv. 2023.

2. Strækningen (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-(Herning) (RO6) er ibrugtaget senest 4. kvartal 2023.

Milepælen opfyldes, når strækningen (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-Herning (RO6) er ibrugtaget senest med udgangen af 4. kv. 2023.

Ringsted-Femern & Spor

Ringsted-Femern Banen skal nå følgende tre milepæle i 2023:

1. Sporentreprisen Lolland: Kontrakten for sporentreprise på strækningen Nykøbing Falster – Holeby skal være indgået 4. kvartal 2023.

Milepælen opfyldes, når entreprisekontrakten med den vindende entreprenør er underskrevet fra begge parter.

Sporfornyelsesprojekter

Sporfornyelsesprojekter skal nå følgende to milepæle i 2023:

1. Åbning efter totalspærring på strækningen Fredericia – Vejle inden 4. kvartal 2023.

Målet er opfyldt, der på strækningen Fredericia – Vejle er åbent for togtrafik efter totalspærringen, inden 4. kvartal 2023.

2. Åbning efter totalspærring på strækningen Nyborg – Odense inden 4. kvartal 2023.

Målet er opfyldt, der på strækningen Nyborg – Odense er åbent for togtrafik efter totalspærringen, inden 4. kvartal 2023.

Mål 5: En grøn indsats

Vedrørende En grøn indsats skal Banedanmark i 2023 nå følgende milepæle:

1. Biodiversitet
 - Første plejeindsats gennemført på 50 % af arealerne defineret i biodiversitetsstrategien inden udgangen af 2023.

Milepælen er opfyldt, når den beskrevne plejeindsats er gennemført på mindst halvdelen af de arealer, der er defineret i biodiversitetsstrategien, inden udgangen af 2023.

2. Udfasning af fossile brændsler til opvarmning i blivende bygninger.
 - Yderligere installation af varmepumper på Taulov Kombiterminal og én anden lokation.

Præciseringen af den anden lokation vil afhænge af en afdækning i løbet af året af, hvor det vil være mest fordelagtigt.

Milepælen er opfyldt, når der er ibrugtaget varmepumper på Taulov Kombiterminal og yderligere én anden lokation inden udgangen af 2023.

3. Udskiftning af fossildrevne biler og opstilling af ladestandere.
 - Der indkøbes mindst 25 eldrevne person- og varebiler (som dog ikke nødvendigvis er leveret i 2023). Hovedparten af bilerne indkøbes som erstatning for eksisterende fossildrevne biler, suppleret af enkelte nyindkøb.
 - Der opstilles ladestandere ved yderligere 10 mødesteder, og kapaciteten ved Pakhuset, Ringsted, udvides.

Milepælen er opfyldt, når bilerne er indkøbt (ikke nødvendigvis leveret) og ladestanderne er ibrugtaget, senest inden udgangen af 2023.

Milepælene vægter 25 pct. af målets samlede 7 point.

Mål 6: Ministerbetjening

Der er opstillet to delmål vedrørende ministerbetjening:

1. Rettidigheden for ministerbetjening skal være mindst 95 %.
2. Den skønnede anvendelighed for ministerbetjening skal 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 Transportministeriets 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.

Mål 7: Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling

Banedanmark udøver høj grad af myndighedsudøvelse, og vægter det højt at gøre dette på den bedste og billigste måde. Der er derfor opstillet to mål, der skal styrke Banedanmarks myndighedsudøvelse:

Punktlighedsprognoser

1. Banedanmark skal sende punktlighedsprognoser for 2024 til departementet september 2023.
2. Banedanmark skal i samarbejde med DSB og departementet senest 1. september 2023 have udviklet et koncept for udarbejdelsen af et flerårigt rullende mål for punktligheden, hvor udgangspunktet fortsat er Machine Learning-modellens prognose, men hvor der justeres for evt. strukturelle ændringer. Punktlighedsmålene skal efterfølgende kunne sætte rammerne for planlægningen af togtrafikken fra K25. Konceptet skal ibrugtages i forbindelse med næste års mål- og resultatplan for 2024.
3. Banedanmark skal i samarbejde med DSB, og samtidig med oversendelse af punktlighedsprognosen, sende forslag på tre scenarier for forskellige punktlighedsmål for DSB fjern- og regionaltog, som skal beskrive de forventede tiltag, hvis punktligheden skal være lig med målsætning. De tre scenarier skal skabe viden om størrelsesforholdene af tiltagene, hvis punktligheden skal løftes og derved danne grundlag for fremtidige punktlighedsmål og tiltag fra 2025 og frem.

Udbud af bygherreleverancer

4. Der skal gennemføres i alt 15 EU-udbud/konkurrenceudsættelser inden udgangen af 2023.

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 2024.

Implementering af outsourcingstrategi

5. Udbud af sporvedligeholdelse på Sjælland og i Nordøstjylland: Tildeling og underskrivelse af kontrakt inden udløb af 3. kvartal 2023.

Milepælen er nået, når der er tildelt og underskrevet kontrakt for sporvedligehold på Sjælland og Nordøstjylland inden udgangen af 3. kvartal 2023.

Effektiv organisering af jernbanen

6. Alle aktiviteter i Reformplan 2022/2023 er gennemført inden udgangen af 2. kvartal 2023.
7. Med udgangen af 2. kvartal 2023 er der udarbejdet en Reformplan 2023/2024 (frem til 2. halvår 2024).

Milepæl 4 er nået, når alle aktiviteter i Reformplan 2022/2023 er gennemført og afrapporteret til Projektforum senest den 30. juni 2023.

Milepæl 5 er nået, når Projektforum senest den 30. juni 2023 har fået forelagt og godkendt en Reformplan for 2023/2024.

Entreprenørstandard

8. Inden udgangen af 2. kvartal har Entreprenørstandarden DS21001 opnået status af akkrediteret/akkrediterbar standard hos DANAK.

Banedanmark har i samarbejde med jernbanebranchen udviklet en entreprenørstandard, DS21001. Standarden blev udgivet i 2020 og har siden været standard i Banedanmarks udbud og kontrakter. Fordi DS21001 ikke er en akkrediteret standard, er der ikke nogen, der holder øje med certificeringsbureauernes arbejde.

Sikkerhed ved færden på/nær jernbanen

9. Alle regler for arbejde og færden på/nær jernbanen (arbejds miljø og jernbanesikkerhed) samles i et regelsæt "regler for sikker adfærd".

Banedanmarks regler for færden og arbejde ved sporet ligger i dag i en række forskellige regelsæt, hvilket gør det vaskligere for leverandørerne at gennemskue hvilke regler, de skal leve op til.

Milepælene vægter 16,6 pct. af målets samlede 12 point.

Mål 8: Ligestilling, diversitet og mangfoldighed

1. Banedanmark skal i 2023 udarbejde en ligestillingspolitik. Ligestillingspolitikken skal have til formål at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer, såfremt der eksisterer en underrepræsentation. Herudover skal ligestillingspolitikken indeholde politikker og strategier for at fremme ligestilling og diversitet bredt i organisationen. Hvis styrelsen allerede har formuleret en ligestillingspolitik, skal styrelsen indarbejde ligestillingspolitikken i styrelsens strategiske styringsdokumenter, så indsatsen har en central placering
2. Banedanmark skal i 2023 gennemføre ét eller flere tiltag, som understøtter større diversitet og/eller ligestilling mellem køn. Tiltag kan også vedrøre andre aktører i styrelsens værdikæde, men tiltagene skal være igangsat af styrelsen selv.

Banedanmark underskriver i 2023 EU-chartret Women in Rail, som vil komme til at danne rammen for Banedanmarks arbejde med ligestilling fremover.

Inden for de første 12 måneder efter at Banedanmark har underskrevet EU-chartret defineres og formuleres en overordnet ligestillingspolitik med vision og mål for køn, diversitet og mangfoldighed indeholdende en tidsplan, indsatser, ansvars- og ressourceallokering, monitorering, evaluering, rapportering samt kommunikationsstrategi for, hvordan politikken implementeres. Ligestillingspolitikken skal være implementeret senest 24 måneder efter Banedanmark har underskrevet EU-chartret.

Derudover vil der blive igangsat yderligere, konkrete indsatser i forbindelse med vores rekrutteringsproces af både ledere og medarbejdere mhbp. at opnå en endnu mere ligelig kønsfordeling i Banedanmark, som vil blive beskrevet i nye retningslinjer for Banedanmarks rekrutteringsproces.

Milepælene vægter 50 pct. af målets samlede 5 point.

2 Tilsynsområderne Økonomi og HR: KPI'er

2.2 Oversigt over kvartalsvise KPI'er

En del af resultatstyringskonceptet i Transportministeriet er afrapporteringen af en række nøgletal (KPI'er) inden for de to øvrige tilsynsområder; Økonomi og HR.

Transportministeriet 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.	-	-	-

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

	Basis	Grøn	Gul	Rød
Økonomi				
Generelle fællesomkostninger pr. årsværk (formål 0) (OES)	Kr.	-	-	-
Husleje pr. årsværk (OES)	Kr.	-	-	-
HR				
Sygefravær A el. B (OES)	Dage	-	-	-
Sygefraværsomkostninger (OES)	Kr.	-	-	-
Personaleomsætning (TRM)	Pct.	-	-	-
Kvinder i ledelse (pr. 31/12) (TRM)	Pct.	-	-	-
Årsværkspris (Årsrapport)	Kr.	-	-	-