



# Driftsdokument 2025

mellem

Banedanmark

og

Transportministeriets departement

# Opfølgning på mål- og resultatplanen

## 1.1 Rapporteringsforudsætninger

<b>Mål 2.1: Punktlighed</b>	
<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>	Alle delmål for punktlighed er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	Mindst to af delmålene for punktlighed er grønne og ingen af delmålene er røde.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	Et eller ingen af de fem delmål for punktlighed er grønne.
<b>Ansvarlig i departementet:</b> [Eks. Færdselskontoret]	<b>Ansvarlig i styrelsen:</b> Trafikdivisionen
<b>Mål: Punktlighed</b>	
<b>Målopfyldelse:</b> For så vidt angår delmålene 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7 og 2.1.8.	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	Alle delmålene for Banedanmarks maksimale påvirkning er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	Mindst to af delmålene for Banedanmarks påvirkning er grønne.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	Et eller ingen af de fem af delmål for Banedanmarks påvirkning er grønne.
<b>Ansvarlig i departementet:</b> [Eks. Færdselskontoret]	<b>Ansvarlig i styrelsen:</b> Trafikdivisionen

<b>Mål 2.1: Kundepunktighed og togpunktighed</b>	
Delmål 2.1.1: I 2025 skal kundepunktighed 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 2025 skal kundepunktighed for GoCollective være mindst 87,3 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 87,3$ % Gul: $\geq 84,8$ % og $< 87,3$ % Rød: $< 84,8$ %
Delmål 2.1.3: I 2025 skal togpunktighed for Nordjyske være mindst 93,5 % målt ved 2:59 min.	Grøn: $\geq 93,5$ % Gul: $\geq 91,0$ % og $< 93,5$ % Rød: $< 91,0$ %
Delmål 2.1.4: I 2025 skal kundepunktighed 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 2025 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktighed for DSB Fjern- & Regionaltog	Grøn: $\leq 11,0$ procentpoint Rød: $> 11,0$ procentpoint

højst være 11,0 procentpoint.	
Delmål 2.1.6: I 2025 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for GoCollectives højst være 6,4 procentpoint.	Grøn: ≤ 6,4 procentpoint Rød: > 6,4 procentpoint
Delmål 2.1.7: I 2025 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 5,3 procentpoint.	Grøn: ≤ 5,3 procentpoint Rød: > 5,3 procentpoint
Delmål 2.1.8: I 2025 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske højst være 3,3 procentpoint.	Grøn: ≤ 3,3 procentpoint Rød: > 3,3 procentpoint
Delmål 2.1.9: I 2025 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-banen højst være 2,5 procentpoint.	Grøn: ≤ 2,5 procentpoint Rød: > 2,5 procentpoint

<b>Mål 2: Projekter</b>	
<b>Målopfyldelse:</b>	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	Maksimum ni af de ti opstillede milepæle er ikke opfyldt.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	Mindst fem ud af de ti projektmilepæle er opfyldt.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	Fire eller færre af de x opstillede milepæle er opfyldt.
<b>Ansvarlig i departementet:</b> [Eks. Færdselskontoret]	<b>Ansvarlig i styrelsen:</b> Anlægsdivisionen

<b>Mål 3: Asset management</b>	
<b>Målopfyldelse:</b> [Kun tekst, hvis nødvendigt. Målopfyldelsen er beskrevet i selve mål- og resultatplanen]	
<i>Fuld målopfyldelse</i>	Alle delmål for Asset Management er grønne.
<i>Delvis målopfyldelse</i>	Mindst to af delmålene for Asset Management er grønne og ingen af delmålene er røde.
<i>Ingen målopfyldelse</i>	Et eller ingen af delmålene er grønne.
<b>Ansvarlig i departementet:</b> [Eks. Færdselskontoret]	<b>Ansvarlig i styrelsen:</b> Infrastrukturdivisionen

## 1.2 Uddybende metode- og tidsseriebeskrivelser

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

### 1.2.1: Kundepunktlighed og togpunktlighed (mål 2.1)

Kundepunktlighed og togpunktlighed omfatter følgende delmål:

- DSB Fjern- & Regionaltog, hvor der måles på kundepunktlighed og Banedanmarks påvirkning af denne.
- GoCollective, 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

I 2025 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min. og Banedanmarks påvirkning af DSB Fjern- & Regionaltogs kundepunktlighed må højst være 11,0 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 oplistet i tabel under pkt. 1.4 Registreringsstationer for passagertog på Fjernbanen.

Punktlighedsmålet fastsættes vha. Banedanmarks Machine learning model.

#### GoCollective

I 2025 skal kundepunktlighed for GoCollective være mindst 87,3 % målt ved 2:59 min. og Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for GoCollective må højst være 6,4 procentpoint.

Kundepunktlighed for GoCollective 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 GoCollectives 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 oplistet i tabel under pkt. 1.4 Registreringsstationer for passagertog på Fjernbanen.

Punktligheds målet fastsættes vha. Banedanmarks Machine learning model.

## Nordjyske

- I 2025 skal togpunktlighed hos Nordjyske Jernbaner være mindst 93,5 % målt ved 2:59 min. Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske må 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 givet 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 oplistet i tabel under pkt. 1.4 Registreringsstationer for passagertog på Fjernbanen.

## S-banen

I 2025 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min. og Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-banen må 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, undtagen Høvelte. Aflyste ankomster tæller som forsinkede ankomster ud fra dagens køreplan.

## Transdev

I 2025 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 5,3 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 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.

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

#### **Gocollective**

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 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 kundepunktlighed og togpunktlighed.

Tog, der aflyses mindre end 72 timer før planlagt ankomst, tæller som akut aflyste 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 døgnet for første køredato.

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 kundepunktlighed på Østerport, og i opgørelsen indgår ikke tillyste tog med togakategori 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 kundepunktighed for GoCollective:*

Til opgørelse af kundepunktighed modtager Banedanmark løbende en dataleverance fra GoCollective. 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 GoCollective, 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 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. 93,9 pct. Dette togpunktighedsmål svarer til delmål 2.1.4 for S-banens kundepunktighed på 92,4 pct.

**Tabel 1: Registreringsstationer for passagertog på Fjernbanen**

<b>Stationsforkortelse</b>	<b>Stationsnavn</b>	<b>Stationsforkortelse</b>	<b>Stationsnavn</b>
AB	Aalborg	NG	Nyborg
ABL	Aalborg Lufthavn	OD	Odense
AR	Aarhus H	OK	Kokkedal
BM	Bramming	PA	Padborg
CPH	Københavns Lufthavn	RB	Ribe
ES	Esbjerg	RE	Ringe



FA	Fredericia	RF	Rødby Færges
FH	Frederikshavn	RG	Ringsted
HB	Hobro	RO	Roskilde
HG	Helsingør	SD	Skanderborg
HJ	Hjørring	SDB	Sønderborg
HK	Holbæk	SG	Slagelse
HO	Holstebro	SJ	Skjern
HR	Herning	SL	Silkeborg
HTÅ	Høje Tåstrup	STR	Struer
KB	Kalundborg	SVG	Svendborg
KD	Kolding	SØ	Skørping
KH	København H	TDR	Tønder
KJ	Køge	TE	Tinglev
KJN	Køge Nord	TI	Thisted
KK	Østerport	VA	Varde
KØ	Korsør	VEM	Vemb
LG	Langå	VG	Viborg
NÆ	Næstved	VJ	Vejle
NF	Nykøbing Falster	VO	Vordingborg

### **1.2.2: Projekter (mål 2.2)**

Banedanmark skal i 2025 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter indenfor følgende enheder:

- Elektrificeringsprogrammet
- Signalprogrammet
- Ringsted-Femern og Spor
- Sporfornyelse

#### **1.2.2.1 Elektrificeringsprogrammet**

Elektrificeringsprojektet skal i 2025 nå følgende milepæle:

Opsætning af kørestrømsanlæg på Aarhus-Aalborg/Lindholm er afsluttet i 4. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når kørestrømsanlæg er anlagt, og strækningen er klar til at blive testet inden udgangen af 4. kvartal 2025.

1. Design af kørestrømsanlæg for Aarhus H er afsluttet 4. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når designleverance for kørestrømsanlæg er afleveret til Elektrificeringsprogrammet fra totalentreprenør inden udgangen af 4. kvartal 2025.

#### ***1.2.2.2 Signalprogrammet***

Signalprogrammet skal i 2025 nå følgende milepæle:

2. Softwareopgradering Roll-Out 1 Step 2 er ibrugtaget i Østdanmark senest 2. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når software opgradering Roll-Out 1 Step 2 er ibrugtaget i Østdanmark inden udgangen af 2. kvartal 2025.

3. Strækningen Esbjerg-(Lunderskov) og Bramming-(Tønder) er ibrugtaget senest 2. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når strækningen Esbjerg-(Lunderskov) og Bramming-(Tønder) er ibrugtaget med ERTMS inden udgangen af 2. kvartal 2025.

4. Alle tog, lokomotiver og arbejdskøretøjer er udrustet senest 4. kvartal 2025

Milepælen er opfyldt, når 317 tog, lokomotiver og arbejdskøretøjer er udrustet til kørsel på ERTMS-strækninger inden udgangen af 4. kvartal 2025.

#### ***1.2.2.3. Ringsted-Femern & Spor***

Ringsted-Femern Banen skal i 2025 opnå følgende milepæle:

5. Klapfag på den nye Kong Frederik IX's Bro (KFIX) er monteret i 3. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når entreprenøren har meldt, at klapfaget er monteret inden udgangen af 3. kvartal 2025.

#### ***1.2.2.4 Sporfornyelse***

Sporfornyelsesprojekter skal i 2025 nå følgende milepæle:

6. Åbning efter totalspærringen på strækningen Skjern – Holstebro i 3. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når der på strækningen Skjern – Holstebro er åbnet for togtrafik efter totalspærringen inden udgangen af 3. kvartal 2025.

7. Arbejdet med det sydlige spor, perron og afvandingsentreprise (E1) for Aarhus H, er påbegyndt i 2. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når projektets entreprenør har påbegyndt arbejdet inden udgangen af 2. kvartal 2025.

8. Indgåelse af kontrakten for det nordlige spor og afvandingsentreprise (E2) for Aarhus H i 3. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når projektet har indgået kontrakt med entreprenør inden udgangen af 3. kvartal.

9. Indgåelse af kontrakten for Jordentreprisen ved Broen L (E3) for Aarhus H i 3. kvartal 2025.

Milepælen er opfyldt, når projektet har indgået kontrakt med entreprenøren inden udgangen af 3. kvartal.

#### **1.2.2.5 Anlæg tid**

10. Banedanmark skal gennemføre projekter til aftalt tid. Projekter skal senest være åbnet i overensstemmelse med de på FL25 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler. Der må i 2025 ikke være forsinkelser, der gør, at det forventede åbningsår udskydes for de igangværende projekter.

### ***Mål 3: Asset management***

#### ***Mål 2.1.1: Asset management***

Banedanmark skal nå følgende milepæle:

1. Implementering af ny prioriteringsmodel til valg af vedligeholdelsesindsats

Milepælen 2.3.1.1 er opfyldt, når der til budgetproces i 2025 (budget 2026), anvendes en tværfaglig risikomatrix til prioritering af vedligeholdelsesbudgettet. Risikomatrix skal indeholde veldefinerede konsekvens- og sandsynlighedsparametre, der er godkendt af direktionen.

2. Igangsættelse af analyse af ny vedligeholdelsesindsats på sporskifte-området

Milepælen 2.3.1.2 er opfyldt, når der er gennemført en test af en ny tilstandsbaseret tilgang i

sporskifteområdet.

### ***Mål 3.1.2: Regelreform***

Banedanmark skal nå følgende milepæle:

3. Banedanmark deltager efter behov i vurdering af sikkerhedsmæssige forhold vedr. EU-deregulering af S-banen – Delspor i ”fornyelse og vedligehold af jernbanen”.

Milepælen er opfyldt, når Banedanmark har deltaget i nødvendige mødeaktiviteter med Trafikstyrelsen.

Banedanmark skal nå følgende milepæle:

4. Proces for standardiseret risikovurdering af regelændringer udarbejdet og klar til implementering i Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem.

Milepælen er opfyldt, når Banedanmark har en ledelsesgodkendt proces for risikovurdering af regelændringer, der er klar til implementering i Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem (Tracé).