



Transportministeriet

# Mål- og resultatplan for 2024

mellem

Banedanmark

og

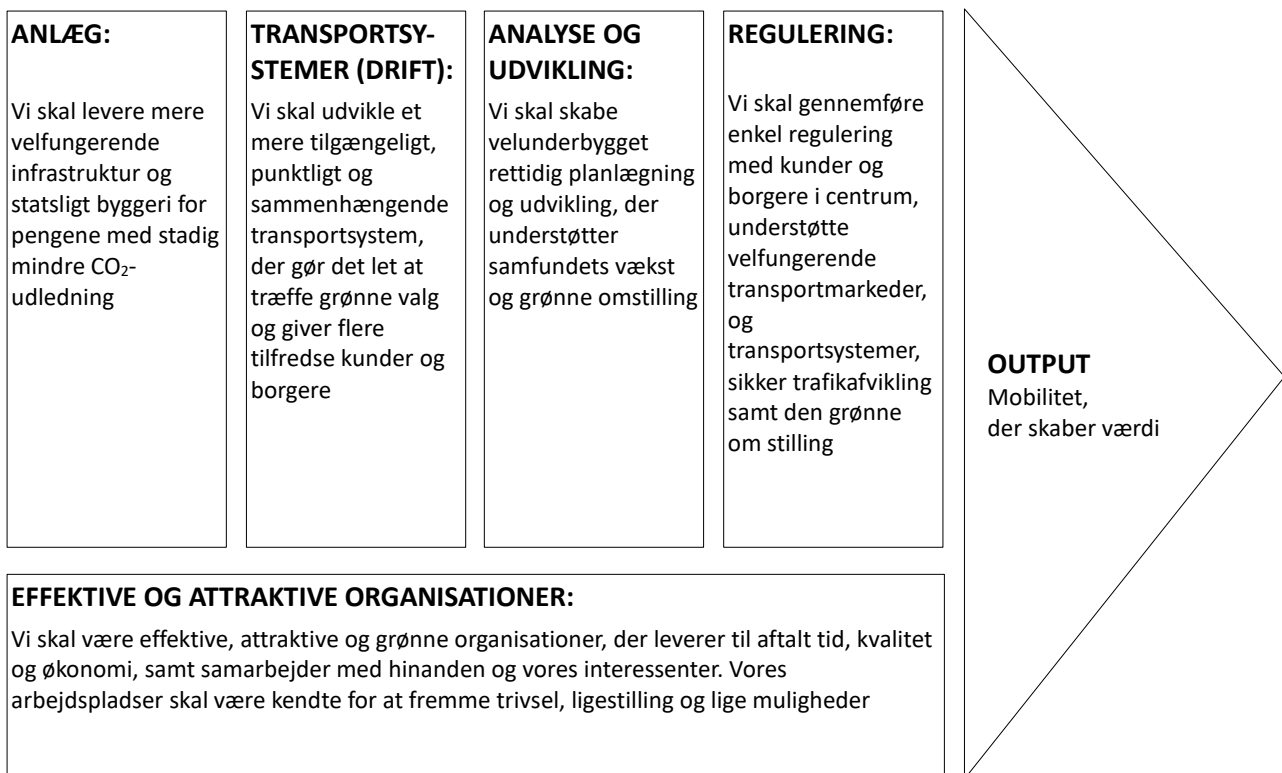
Transportministeriets departementet

11. december 2023

# 1 Strategisk målbillede

## 1.1 Transportministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede ramme er formuleret i "Mobilitet, der skaber værdi". Ministeriets mission er, at mobilitet skal skabe værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer, infrastrukturanlæg og bygninger, der løser samfundets behov på en effektiv, grøn og sikker måde under ordentlige vilkår. For at realisere visionen, har ministeriet identificeret fem strategier, som fremgår i nedenstående værdikæde:



## 1.2 Banedanmarks strategiske grundlag

Banedanmark skaber forudsætningen for, at hundredtusindvis af danskere hver dag kan tage toget for at komme på arbejde, på ferie eller frem til hinanden. Og for at mange tusinde tons gods kan transporteres på jernbanen.

Banedanmark bygger en hel ny, attraktiv, grøn jernbane til nye, moderne eltog, mens den gamle jernbane holdes kørende. Det sker ved at vedligeholde og opgradere eksisterende strækninger samtidig med, at der er f.eks. bygges en helt ny togkorridor til Europa og udruller nye signaler og elektrificering.

Med fremtidens attraktive, grønne jernbane kan togene køre hurtigere, tættere og smartere til gavn for kunderne. Trængslen mindskes, og klimaet får det bedre af eltog og nye drivmidler. Undervejs tager Banedanmark i det omfang, det er muligt, hensyn til naturen og styrker biodiversiteten langs banen.

Banedanmark fik i september 2020 en nye strategi: "En attraktiv, grøn jernbane", som skal imødegå de udfordringer, som Banedanmark står over for i de kommende år med store og komplekse anlægsprojekter, der skal sikre, at jernbanen bliver endnu bedre i fremtiden.

Banedanmark vil med den nye strategi sætte kernen i fokus og have fokus på effekter og resultater for punktlighed og projekter. Samtidig skal Banedanmark være garant for ordentlighed, så der er tillid til Banedanmark som offentlig organisation og som indkøbsorganisation. Det kræver, at Banedanmark skaber sammenhæng mellem planlægning og udførelse af projekter samt bedre koordinering og samarbejde på tværs af Banedanmarks enheder.

### **1.3 Banedanmarks strategiske indsatsområder**

Banedanmarks vision er at udvikle og bygge en attraktiv, grøn, sikker og effektiv jernbane. For at det kan lykkes har Banedanmark opstillet de tre vigtigste kerneleverancer, hvor der skal leveres:

#### **Punktlighed**

Vi skal levere den bedste punktlighed til kunderne i dag og i morgen og rettidig og målrettet trafikinformation, når der opstår afvigelser. Vi skal levere:

- på de årligt, fastsatte kundepunktlighedsmål,
- robuste køreplaner
- her-og-nu samt langsigtede forbedringsinitiativer, der løser udfordringer med punktligheden
- tilfredsstillende trafikinformation til kunderne.

#### **Projekter**

Vi skal bygge fremtidens baneinfrastruktur ved at levere anlægsprojekter til tiden, til prisen og til den aftalte kvalitet. Vi skal:

- styrke Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet, så fremtidens tog kan rulle ind på Aarhus H og Aalborg st. i 2026 og til Femern Bælt i 2029
- bygge en "projektfabrik", der gør Banedanmark i stand til at levere den øvrige portefølje til den aftalte tid, pris og kvalitet.

#### **Ordentlighed**

Vi skal sikre ordentlighed i vores adfærd. Både hvad angår myndighedsudøvelse, rettidig forretningsudvikling og bæredygtighed. Vi skal:

- sikre regeloverholdelse ift. Myndighedsrollen, jernbanesikkerhed og cybersikkerhed
- levere initiativer i henhold til plan for forretningsudvikling
- udvikle en grønnere og mere bæredygtig jernbane.

Målene i Mål- og Resultatplanen for 2024 understøtter Banedanmarks indfrielse af de strategiske initiativer.

### **1.4 Verdensmål**

Nogle af målene i Banedanmarks Mål- og Resultatplan 2024 understøtter FN's verdensmål, der er formuleret med formålet at sikre en mere bæredygtig udvikling for både mennesker og jorden.

Målene i Banedanmarks mål- og resultatplan understøtter følgende verdensmål:

- Klimaindsats (nr. 13) understøttes af delmålet om udfasning af fossile brændsler i forhold til opvarmning af bygninger (delmål 2.5, 2) og bilkørsel (delmål 2.5, 3) samt delmålet om

klimatilpasningsstrategi (delmål 2.5, 4) og klimaberegning af anlægs- og fornyelsesprojekter (delmål 2.5, 5).

- Livet på landet (nr. 15) understøttes af mål om forbedring af insektkorridor på arealer defineret i Banedanmarks biodiversitets-strategi (delmål 2.5, 1).
- Ligestilling mellem kønnene (nr. 5) understøttes af mål om ligestilling og diversitet (2.7, 5).

Derudover understøtter Banedanmark i den generelle opgaveløsning og forvaltning også formålet med FN's verdensmål om:

- Industri, innovation og infrastruktur (nr. 9),
- Bæredygtige byer og lokalsamfund (nr. 11),
- Ansvarligt forbrug og produktion (nr. 12),
- Målet om fred, retfærdighed og stærke institutioner (nr. 16).

## 2 Mål

Mål- og Resultatplanen for 2024 giver mulighed for at fastsætte højst 10 mål. Dette betyder, at der i fastsættelsen af mål er sket en prioritering, der relaterer sig i henholdsvis kundeorienterede mål, projektorienterede mål og forvaltningsmæssige mål. Banedanmark har for 2024 opsat otte mål.

For det kundeorienterede mål bliver der i 2024 fulgt op på kundepunktlighed og togpunktlighed. Kundepunktlighed og togpunktlighed er Banedanmarks mest synlige slutprodukt, som påvirker flest passagerer, og som samtidig involverer en meget stor del af Banedanmarks driftsvirksomhed (særlig trafikstyring og vedligehold).

Kriterierne for hhv. fuld, delvis og ingen målopfyldelse er beskrevet i driftsdokumentet.

### 2.1 Kundepunktlighed og togpunktlighed

Kundepunktlighed og togpunktlighed omfatter punktighed i togtrafikken på Banedanmarks jernbanenet og vægter samlet 25 point.

Målet omfatter følgende ni delmål:

- I 2024 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.
- I 2024 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 88,2 % målt ved 2:59 min.
- I 2024 skal togpunktlighed for Nordjyske Jernbaner være mindst 94,0 % målt ved 2:59 min.
- I 2024 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.
- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktligheden for DSB Fjern- & Regionaltog højst være 11,6 procentpoint.
- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 6,4 procentpoint.
- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 9,1 procentpoint.
- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske Jernbaner højst være 3,3 procentpoint.
- I 2024 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for S-tog højst være 2,5 procentpoint.

Der sættes forskellige måltal for hhv. DSB Fjern- og Regionaltog, Arriva, Nordjyske Jernbaner og S-tog, idet de som udgangspunkt ligger på forskellige niveauer for punktighed, og fordi mulighederne for at måle punktighed som enten kunde- eller togpunktlighed varierer.

Et tog vurderes punktligt, hvis det ankommer med mindre end 3 minutters forsinkelse til sin målestation. Ved kundepunktlighed måles på den punktlighed, der opleves af kunderne, hvor punktlighed af det enkelte tog vægtes med det antal kunder, der er i toget. Således vægtes eksempelvis et myldretidstog mere i beregningen af punktlighed end et tog med få passagerer. Ved togpunktlighed måles på det enkelte togs punktlighed, og hvert tog vægter lige meget i opgørelsen af den samlede togpunktlighed.

Banedanmark har med sin prognosemodel baseret på Machine Learning og på baggrund af historiske data, samt forudsigelser for de kommende 5 år, udregnet prognoser for togpunktlighed i perioden 2024-2028 for hhv. DSB Fjern- og Regionaltog, Arriva og Nordjyske Jernbaner. Disse prognoser kan efterfølgende omregnes til prognoser for kundepunktlighed ved brug af en konverteringsmodel, bortset fra Nordjyske Jernbaner, der måles på togpunktlighed.

Banedanmark har fastsat målet for DSB Fjern & Regional 1,5 pct. højere end prognosens forudsigelse, idet Banedanmark og DSB både hver for sig og sammen arbejder for at forbedre punktligheden i forhold til planlægning af arbejder, køreplaner, udvidede analytiske indsatser på de gamle sikringsanlæg (mv.). Banedanmark og DSB deler ligeligt ansvaret for den mindre påvirkning. Derfor er målet, at Banedanmark kun må påvirke DSBs punktlighed med 11,6 pct., selvom prognosen angiver 12,3 pct.

Transdev overtog fra køreplansperiode 2023 trafikken over Øresund fra DSB; målsætningen for Banedanmarks påvirkning af Transdevs togpunktlighed videreføres samme mål som for 2023.

Datagrundlaget for prognosen af Nordjyske Jernbaner er begrænset af, at der kun er historiske data tilgængelige for perioden 2018-2022.

## 2.2 Økonomi - Prognosekvalitet og projektbevilling

Følgende delmål indgår i opførelsen:

1. Overholdelse af projektbevilling, jf. ny anlægsbudgettering

Der må maksimalt disponeres træk på den centrale anlægsreserve på 3 procentpoint af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve – dog mindst 10 mio. kr. – for at der ikke opnås fuld målopfyldelse. Træk på den centrale anlægsreserve, som er omfattet af Mål- og resultatplan 2024, er undtaget. Målopfyldelseskriterier er yderligere specificeret i driftsdokumentet.

2. Prognosekvalitet

Banedanmarks prognoser skal i høj grad afspejle årets resultat på Banedanmarks væsentligste konto. Prognoserne ved grundbudget og udgiftsopfølgninger for første, andet og tredje kvartal afviger maksimum med de i mål- og resultatplanen 2024 anførte procentsatser fra det endelige regnskab for 2024.

De tilhørende grænseværdier til delmålet i 2024 er:

	GB	UO1	UO2	UO3	UO4
§ 28.63.05./08.	9 pct.	8 pct.	7 pct.	6 pct.	R

Milepælene vægter hver 50 pct. af målets samlede 10 point.

### **2.3 Anlæg - Tid**

Banedanmark skal gennemføre projekter til aftalt tid.

Projekter skal senest være åbnet i overensstemmelse med de på FL24 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Der må i 2024 ikke være forsinkelser, der gør, at det forventede åbningsår udskydes for de igangværende projekter.

Målet vægter 3 point og opgøres i forbindelse med Anlægsstatus 2. halvår 2024.

### **2.4 Projektmilepæle**

Banedanmark skal i 2024 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter.

Følgende enheder indgår i opgørelsen:

- Elektrificeringsprogrammet (10 point)
- Signalprogrammet (10 point)
- Ringsted-Femern & Spor (5 point)
- Sporfornyelse (10 point).

Målet vægter i alt 35 point med ovenstående pointfordeling.

#### **Elektrificeringsprogrammet**

Elektrificeringsprojektet skal i 2024 nå med følgende milepæle:

1. På strækningen Fredericia - Aarhus - Aalborg:

Opstart af fundamenter og master på strækningen inden udgangen af 2. kvartal 2024.

2. På strækningen Holbæk-Kalundborg:

Forberedende arbejder: Broer er færdige i 4. kvartal 2024.

Milepælene vægter 50 pct. af de 10 point, som enheden udgør af det samlede mål.

#### **Signalprogrammet**

Signalprogrammet skal i 2024 nå følgende milepæle:

1. Softwareopdateringen "RO1 Step 2" er ibrugtaget senest 3. kvartal 2024.
2. Strækningen (Aarhus)-Aalborg Lufthavn (RO1 nord) er ibrugtaget senest 4. kvartal 2024.

Milepælene vægter 50 pct. af de 10 point, som enheden udgør af det samlede mål.

#### **Ringsted-Femern Banen**

Ringsted-Femern Banen skal i 2024 opnå følgende milepæl:

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

Milepælen vægter 100 pct. af de 5 point, som enheden udgør af det samlede mål.

### **Sporfornyelse**

Sporfornyelsesprojekter skal i 2024 nå følgende milepæle:

1. Åbning efter totalspærring på Aalborg Station i 4. kvartal 2024.
2. Åbning efter spærring på strækningen Fredericia-Padborg i 4. kvartal 2024.

Milepælene vægter 50 pct. af de 10 point, som enheden udgør af det samlede mål.

### **2.5 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.
2. Udfasning af fossile brændsler til opvarmning i blivende bygninger:
  - Banedanmark erstatter Svellefabrikkens tre gasfyr med et varmepumpesystem.
3. Udskiftning af fossildrevne biler:
  - Der indkøbes mindst 15 eldrevne person- og varebiler. Hovedparten af bilerne indkøbes som erstatning for eksisterende fossildrevne biler, suppleret af enkelte nyindkøb.
4. Klimatilpasningsstrategi:
  - Der er analyseret for sårbare lokaliteter (screening) på hovedstrækningerne København-Fredericia, Fredericia-Padborg og Fredericia-Aalborg, og opsætningen af sensorer er igangsat.
5. Klimaberegning på projekter:
  - Banedanmark anvender InfraLCA til at klimaberegne tilbudslistes fra Banebyg for fornyelsesprojekter over 70 mio. kr.

Milepælene vægter 20 pct. af målets samlede 7 point.

### **2.6 Ministerbetjening**

Vedrørende ministerbetjening skal Banedanmark i 2024 nå med følgende milepæle:

- Mindst 95 pct. af Banedanmarks ministerbetjening er rettidig.
- Mindst 95 pct. af Banedanmarks ministerbetjening skønnes anvendelig.



Ministerbetjening af Transportministeriet skal have høj kvalitet. Dette gælder blandt andet breve, taler og svar på spørgsmål fra TRU og FIU, som departementet har bestilt hos Banedanmark.

Banedanmarks ministerbetjening skal have en sådan rettidighed og anvendelse, at mindst 95 pct. af besvarelserne er rettidige og mindst 95 pct. af besvarelserne bliver skønnet anvendelige. I forhold til rettidighed foretages egentlige registreringer over overholdelsen af den aftale frist. Den skønnede anvendelighed drøftes kvartalsvis mellem styrelsen og departementet. Når året er gået, fremlægger og begrundet departementet sin vurdering af anvendeligheden overfor Banedanmark.

Milepælene vægter 50 pct. af målets samlede 5 point.

## 2.7 Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling

Følgende indsats er indgået i målet bygherreleverancer, outsourcingstrategi, effektiv organisering af jernbanen, entreprenørstandarder samt sikkerhed på/nær jernbanen.

### 1. Udbud og konkurrenceudsættelse af bygherreleverancer:

- 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.

### 2. Vedrørende implementering af outsourcingstrategi:

- 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.
- Vedr. udbud af køreledningsvedligehold:
  - Tildeling og kontraktunderskrivning inden udgangen af 2024.

### 3. Vedrørende effektiv organisering af jernbanen:

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

### 4. Vedrørende entreprenørstandard:

- Entreprenørstandarden DS21001 opnår status af akkrediteret/akkrediterbar standard hos DANAK.

5. Vedrørende ligestilling og diversitet:

- For at skabe større diversitet i Banedanmarks medarbejdersammensætning vil Banedanmark udvikle og implementere koncept for øget biasbevidsthed til anvendelse i forbindelse med rekrutteringen af medarbejdere.

Milepælene vægter 12,5 pct. af målets samlede 8 point.

## 2.8 *Specialindsats for fornyelse og vedligehold*

1. Vedrørende kommissorier og procesplaner:

- 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.

Milepælene vægter 16,66 pct. af målets samlede 7 point.

### 3 Underskrift

Denne mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2024 til 31. december 2024.

Mål- og resultatplanen er en tilkendegivelse af den ønskede fremtidige udvikling for styrelsen. Mål i mål- og resultatplanen er formuleret med udgangspunkt i styrelsens strategiske målbillede.

Der afrapporteres løbende på målene i kvartalsrapporteringen til topledermødet. Den endelige afrapportering foretages i årsrapporten.

Har direktøren en resultatlønsaftale, danner mål- og resultatplanen også udgangspunkt for opgørelse af direktørens resultatløn, idet direktørens resultatløn er betinget af mål- og resultatplanens opfyldelsesgrad. Resultatlønnen kan maksimalt udgøre 10 pct. af direktørens løn ved fuld målopfyldelse. For årets opnåede resultater uden for mål- og resultatplanen, både internt og eksternt, kan der gives et engangsvederlag i tillæg til resultatlønnen.

København, den 20/12 2023

  
Jacob Heinsen  
departementschef

København, den 11 / 12 - 2023

  
Hakon Iversen  
direktør