



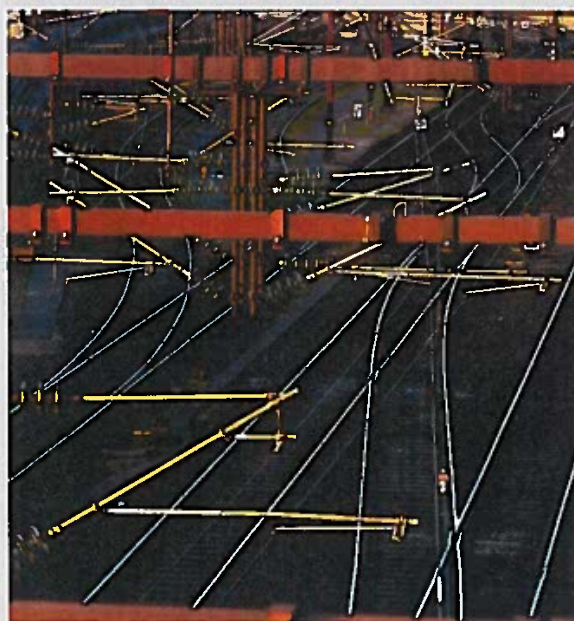
# Mål- og resultatplan 2018

mellem

Banedanmark

og

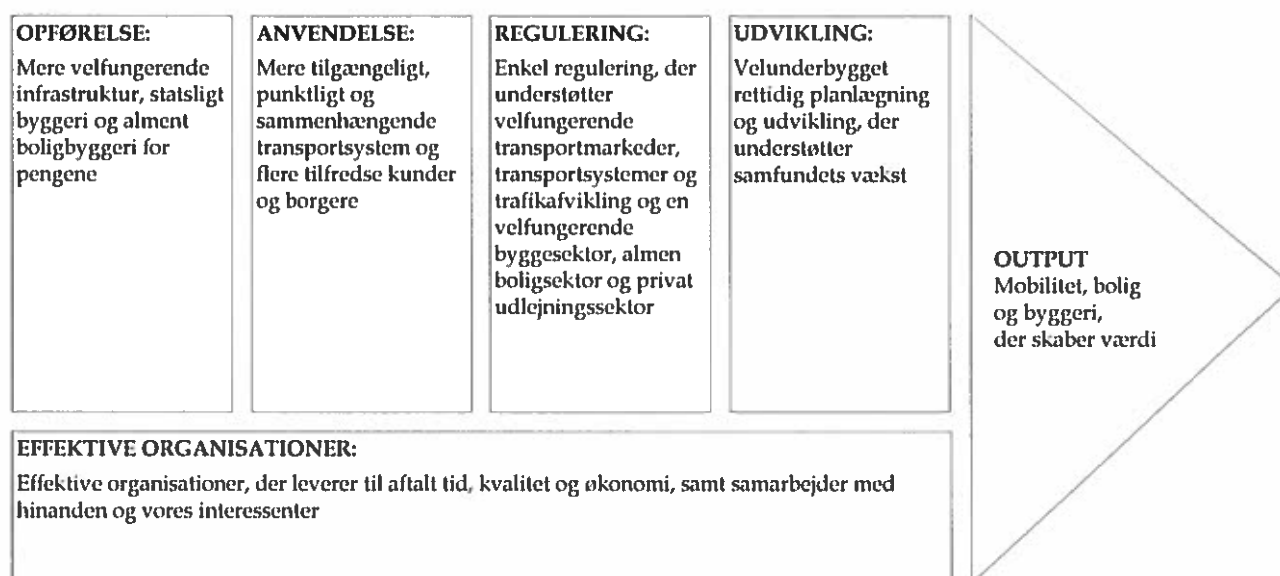
Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement



# 1 Strategisk målbillede

## 1.1 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede rammer er formuleret i "Mobilitet, bolig og byggeri, der skaber værdi". Ministeriets mission er at sikre mobilitet, boliger og byggeri, der skaber værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer, bygninger og boliger, der løser samfundets behov på en effektiv, konkurrencedygtig, sikker og miljøvenlig måde. For at realisere visionen, har ministeriet identificeret fem strategiske indsatsområder i nedenstående værdikæde:



## 1.2 Banedanmarks strategiske grundlag

Banedanmarks strategi hedder "I form til fremtidens jernbane". Strategien blev præsenteret i 2017 og er en revidering af Banedanmarks tidligere strategi "Fremtidens Jernbane 2015-2020".

"I form til fremtidens jernbane" tager sit udgangspunkt i Banedanmarks grundlæggende mission om at udvikle og levere en sikker, attraktiv og effektiv jernbane. Samtidig har strategien sigte mod visionen om at bringe jernbanen i form til at indgå i fremtidens fleksible transportsystem.

Tilsammen skaber det en ambition om konstant at tilstræbe forbedringer for jernbanen samtidig med at jernbanetrafik udvikles til en mere attraktiv transportform. På den måde udviser strategien en retning for, at jernbanen også har en berettigelse i fremtidens transportsystem uafhængig af den politiske dagsorden.

### 1.3 Banedanmarks strategiske indsatsområder

”I form til fremtidens jernbane” fokuserer på fem specifikke områder:

1. Vi leverer som aftalt
2. Punktlighed og trafikinformation
3. Digital transformation
4. Mere og bedre jernbane for pengene i et attraktivt marked
5. Fremtidens virksomhed

- 1. Vi leverer som aftalt**
- 2. Punktlighed og trafikinformation**
- 3. Digital transformation**
- 4. Mere og bedre jernbane for pengene i et attraktivt marked**
- 5. Fremtidens virksomhed**

*Overskrifterne for Banedanmarks  
fem strategiske indsatser*

Vi leverer som aftalt: Banedanmark skal lykkes på flere fronter for at forbedre omverdens tillid til Banedanmark. Det gælder alt lige fra at styre Banedanmarks programmer og projekter i mål til aftalt tid og pris over at styrke samarbejdet med sektoren. Dertil kommer, at Banedanmark skal effektivisere driften, samtidig med at Banedanmark lykkes med øget outsourcing af vedligehold. Banedanmark skal også styrke forvaltnings- og myndighedsudøvelse og være bedre til at budgettere og skabe realistiske forventninger i Banedanmarks projekter.

Punktlighed og trafikinformation: At passagererne kan regne med, at toget kører til tiden, og at Banedanmark informerer, særligt når noget ikke kører efter planen, er hele Banedanmarks eksistensberettigelse. Og her skal Banedanmark virkelig gøre sig umage, for der bliver bygget massivt på jernbanen de kommende år. Banedanmark skal altså levere bedre punktlighed og bedre trafikinformation under sværere vilkår.

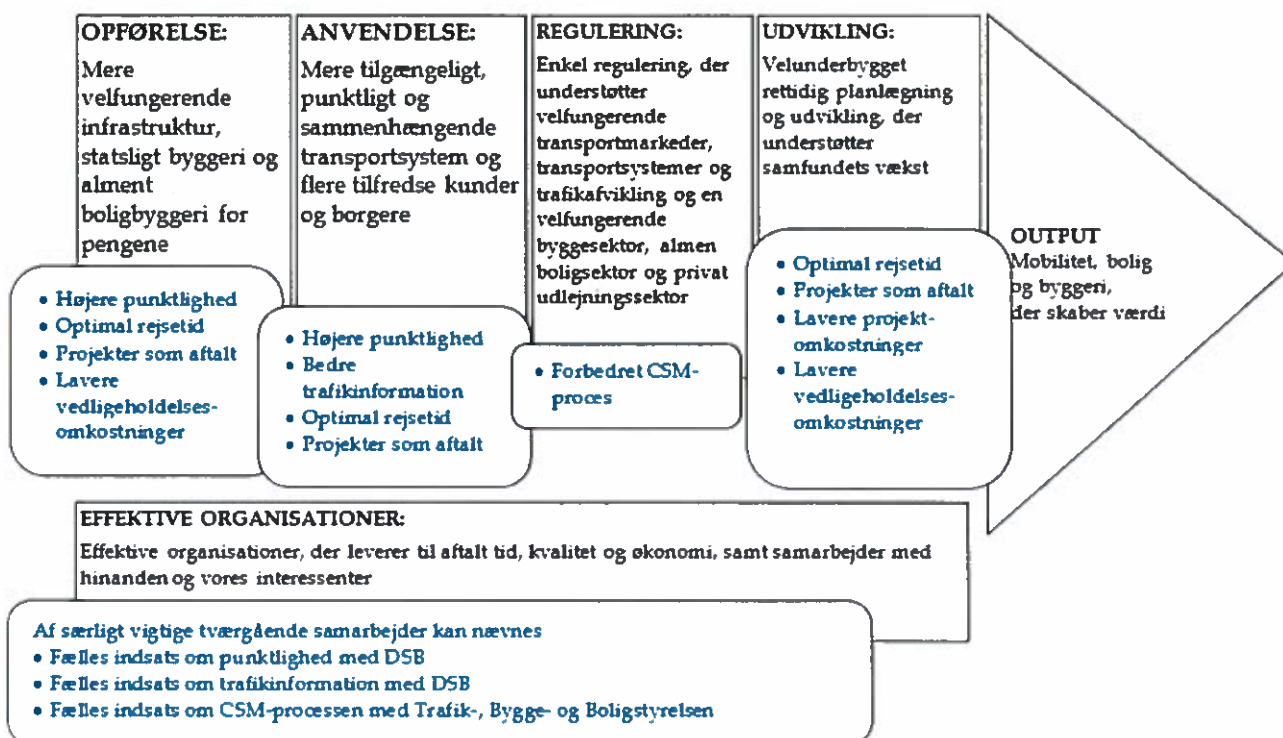
Digital transformation: Banedanmark skal være mere digitale – både i forhold til jernbanen og til Banedanmarks virksomhed. Banedanmark er allerede godt i gang, og det nye signalsystem på jernbanen er sammen med laserscanning af jernbanen, brug af 3D i projekter og iPads i sporet betydelige skridt i den retning. Men Banedanmark skal videre end det. Banedanmark skal bruge data i langt højere grad end i dag, og Banedanmark skal gøres mere digital. Det er en stor opgave, som ikke er løst på en dag. Og en af forudsætningerne er, at IT i det daglige arbejde skal fungere meget bedre, end det gør i dag.

Mere og bedre jernbane for pengene i et attraktivt marked: Når Banedanmark vil levere mere jernbane for pengene, skal det ses i et totaløkonomisk perspektiv. Det vil sige, at det ikke er et projekt i sig selv, som skal gøres så billigt som muligt, hvis vedligeholdet af det leverede i længden bliver dyrere. Banedanmark skal sikre, at Banedanmarks løsninger samlet set er bedst for jernbanen – og økonomien. Dertil kommer, at Banedanmark skal reducere kompleksiteten i Banedanmarks

opgaver, så Banedanmark får et bedre marked. Og sidst men ikke mindst skal Banedanmark tage større ansvar for den samlede transportsektors udvikling.

**Fremtidens virksomhed:** Banedanmark skal udvikle Banedanmarks organisation, så Banedanmark står som et fagligt stærkt Banedanmark, som omverden har tillid til. Det betyder, at Banedanmark gerne vil skabe et mere sammenhængende Banedanmark med en samlet kultur og samlet engagement for jernbanen – og for Banedanmark. Fremtidens Virksomhed tager afsæt i, at det er motivation og engagement i hverdagen, der holder hjulene i gang, og hvor der er plads til innovation og nytænkning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets koncernfælles strategiske grundlag understøttes på følgende måde af Banedanmarks strategiske mål og strategiske projekter:



## 2 Mål

Mål- og resultatplanen for 2018 giver mulighed for at fastsætte højst 10 mål. Dette betyder at, der i fastsættelsen af mål har foregået en prioritering, der relaterer sig til henholdsvis kundeorienterede mål, projektorienterede mål og forvaltningsmæssige mål.

For det kundeorienterede mål bliver der i 2018 fulgt op på kundepunktlighed.

Kundepunktlighed er Banedanmarks mest synlige slutprodukt, som påvirker flest mennesker (passagerer og godskunder), og som samtidig involverer en meget stor del af Banedanmarks driftsvirksomhed (særlig trafikstyring og vedligehold). Målet omfatter tre delmål: fjernbane DSB, fjernbane Arriva og S-banen. Kundepunktlighed vægter 30 point.

De projektorienterede mål er vurderet ud fra påvirkning af passagerer, økonomisk volumen og offentlighedens bevågenhed. De er vægtet til sammenlagt 35 point.

For de forvaltningsmæssige mål indgår tre mål: CSM-proces, Kvalitet i myndighedsafgørelser og Ministerbetjening.

CSM-proces er et fælles mål for Banedanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som handler om implementering af aktiviteter, der skal sikre en forbedret dansk model for CSM-risikoledeelse i infrastrukturprojekter.

Kvalitet i myndighedsafgørelser retter sig mod, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriets styrelser træffer stadig flere myndighedsafgørelser, og at korrekte afgørelser er vigtige for interessenternes tiltro til styrelsernes arbejde.

For alle mål er der angivet ressourceforbrug. Ressourceforbruget er en økonomisk angivelse. For de mål, som indgår på Finansloven 2018 (FL18), henviser ressourceforbruget til bevillingen. For de resterende mål henviser ressourceforbruget til det konkrete budget.

### 2.1 Kundepunktlighed

Kundepunktligheden omfatter punktighed i togtrafikken på Banedanmarks jernbanenet og vægter samlet 30 point.

Målet omfatter følgende tre delmål:

- I 2018 skal kundepunktligheden for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 82,9 % målt ved 2:59 min.
- I 2018 skal kundepunktligheden for Arriva være mindst 93,0 % målt ved 2:59 min.
- I 2018 skal kundepunktligheden på S-banen være mindst 92,3 % for S-tog målt ved 2:59 min.

Der indføres samme kriterium for kundepunktlighed for S-banen som for fjernbanen for at sikre direkte sammenlignelighed. Dog sættes der forskellige måltal for de tre delmål, idet de som udgangspunkt ligger på forskellige niveauer for punktighed.

Et tog vurderes punktligt, hvis det ankommer indenfor 2:59 minutter fra det anmeldte tidspunkt. Der bliver målt på den punktlighed, der opleves af kunderne, hvor punktligheden af det enkelte tog vægtes med det antal kunder, der er i toget. Således vægter eksempelvis et myldretidstog mere i beregningen af punktlighed end et tog med få passagerer.

Det er ikke muligt at estimere ressourceforbruget isoleret set, da hele Banedanmarks virksomhed er rettet mod at levere en høj punktlighed, herunder særlig drift og trafikstyring, vedligeholdelse og fornyelse, hvortil der i 2018 er en samlet nettobevilling på 3.339,0 mio. kr.

Kravet til kundepunktighed i DSB's Fjern- og Regionaltogetrafik er fastsat i kontrakten mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB. Siden kontraktindgåelse i 2015 er en række af de forhold, som ligger til grund for kravet på 82,9 pct. i 2018, ændret. Derfor vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i samarbejde med Banedanmark og DSB i foråret 2018 vurdere, hvordan man kan fastsætte et realistisk men stadig ambitiøst krav til kundepunktighed. Dette arbejde forventes færdiggjort senest 1. september 2018.

## 2.2 Anlæg - økonomi

Banedanmark skal overholde projektbevillingerne på igangværende anlægsprojekter på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen og budgettere retvisende. Følgende delmål indgår i opførelsen:

1. Der må maksimalt disponeres et træk på den centrale anlægsreserve på 3 % af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve, dog skal trækket være på 10 mio. kr. eller mere for at der ikke opnås fuld målopfyldelse.
2. Årets forbrugstal på kontoen skal holdes inden for en merudgift på 6 % i forhold til grundbudgettet og en mindreudgift på 10 % i forhold til grundbudgettet, idet der imidlertid med hensyn til overholdelsen ses bort fra billiggørelse, politisk vedtagne projektændringer eller andre særlige forhold.

Delmål 1 opgøres i forbindelse med Anlægsstatus for 2. halvår 2018. Delmål 2 opgøres i forbindelse med årsregnskabet, når endelige forbrugstal foreligger. Målet vægter 10 point.

## 2.3 Anlæg - tid

Banedanmark skal gennemføre projekter til aftalt tid.

Målet er, at ingen projekter forårsaget af Banedanmark ændrer åbningsår i forhold til det på FL18 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Målet vægter 5 point og opgøres i forbindelse med Anlægsstatus II for 2018.

## 2.4 Projektmilepæle

Banedanmark skal i 2018 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter.

Følgende delmål indgår i opgørelsen:

- Elektrificering (5 point)
- Signalprogrammet (15 point)
- København-Ringsted (5 point)

- Ringsted-Femern (5 point)
- Fornyelse og hastighedsopgradering (5 point)

Målet vægter i alt 35 point med ovenstående pointfordeling.

### **Elektrificering**

Elektrificeringsprojektet skal i 2018 nå følgende milepæle:

1. EP installation på Den nye bane København-Ringsted afsluttes i 2. kvartal 2018.
2. Ibrugtagningstilladelse for Køge Nord-Næstved anlægsarbejde er modtaget fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen senest i 3. kvartal 2018.

Milepælene vægter hver 50 % af de 5 point, som projektet udgør af det samlede mål.

Ressourceforbruget er opgjort til årets bevilling for elektrificering af København-Ringsted og Køge Nord-Næstved og udgør i 2018 891,6 mio. kr.

### **Signalprogrammet**

Signalprogrammet skal i 2018 nå følgende milepæle:

1. Ibrugtagning af EDL nord på Fjernbane Øst i 4. kvartal 2018.
2. Ibrugtagning af EDL nord på Fjernbane Vest i 4. kvartal 2018.
3. Udrulning af RO2 på S-banen ibrugtaget i 4. kvartal 2018.
4. Afsluttet seriefitment på Nordjyskes Desiro tog i 2. kvartal 2018.
5. Godkendelse for Arrivas Lint tog og DSBs IC3 tog i hhv. 1. kvartal og 2. kvartal 2018.

Milepælene vægter hver 20 % af de 15 point, som projektet udgør af det samlede mål.

Ressourceforbruget er opgjort til årets bevilling for hele Signalprogrammet og udgør 2.035,4 mio. kr.

### **København-Ringsted**

København-Ringsted skal i 2018 nå følgende milepæl:

1. Den nye bane København-Ringsted åbnes for Signalprogrammets og Elektrificeringsprogrammets højhastighedstestkørsler i 4. kvartal 2018.

Milepælen vægter 100 % af de 5 point, som projektet udgør af det samlede mål.

Ressourceforbruget er opgjort til årets bevilling for hele København-Ringsted og udgør 870,2 mio. kr. i 2018. Der forventes et ressourceforbrug på 152,4 mio. kr. til elektrificering af strækningen.

### **Ringsted-Femern**

Ringsted-Femern skal i 2018 nå følgende milepæle:

1. Broen ved Ny Næstvedvej i Vordingborg (Bropakke 2-4) åbnes som planlagt for vejtrafik i 1. kvartal 2018.
2. Forårs/sommerspærringen hæves som planlagt i 2. kvartal 2018 på hhv. Falster og Lolland efter 2,5 måneders spærring af al togtrafik syd for Orehoved.
3. Eskilstrup genåbnes som krydsningsstation i 3. kvartal 2018 således at togafviklingen kan ske som forudsat i K19.
4. Rampen i Næstved åbnes for vejtrafik i 4. kvartal 2018 således at Ringsted-Femern Banen's arbejde samt Næstved Kommunes udbygning i stationsområdet kan færdiggøres som planlagt.

Milepælene vægter hver 25 % af de 5 point, som projektet udgør af det samlede mål.

Ressourceforbruget er opgjort som årets budget for hele Ringsted-Femern Banen og udgør i 2018 717,4 mio. kr.

### **Fornyelse**

Vedrørende fornyelse skal Banedanmark i 2018 nå følgende milepæle:

1. Sommerens store spærring på Valby-Frederikssund hæves som planlagt i 3. kvartal 2018 således at der genoptages togdrift d. 27. august 2018.
2. Sommerens spærring på Kystbanen hæves som planlagt i 3. kvartal 2018 således at der genoptages togdrift d. 13. august 2018.
3. Sommerens spærring på Langå-Hobro hæves som planlagt i 3. kvartal 2018 således at der genoptages togdrift d. 26. august 2018.
4. Spærringen på Roskilde-Kalundborg hæves som planlagt i 4. kvartal 2018 således at der genoptages togdrift d. 22. oktober 2018.

Milepælene vægter hver 25 % af de 5 point, som projektet udgør af det samlede mål.

Ressourceforbruget er foreløbigt opgjort til budgettet for de fire fornyelsesprojekter, hvilket foreløbigt samlet set forventes at udgøre 1.774,7 mio. kr. (2017-pl).

### **2.5 CSM-proces**

Banedanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i en årrække samarbejdet om at forbedre implementeringen og forståelsen af de fælleseuropæiske krav, så de dels i stigende grad opleves som håndterbare af branchen og dels benyttes med henblik på en effektiv proces for alle parter. Parterne fortsætter i 2018 dette arbejde.

Banedanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i 2018 udføre punkterne i handlingsplanen fra december 2017.

Der er opstillet følgende delmål for Banedanmark i 2018:

1. Banedanmark har i 2. kvartal 2018 implementeret et centralt fareregister i Banedanmark.



2. Banedanmark har i 3. kvartal 2018 implementeret et måleregime, der gør det muligt at følge omkostninger og tid forbundet med godkendelser og dokumentation i forbindelse med udvalgte projekter.
3. Banedanmark har i 2. kvartal 2018 implementeret et regime for central opfølgning på leverancer og deadlines for alle signifikante og ikke-signifikante ændringer.
4. Banedanmark har i 1. kvartal 2018 formuleret et koncept for styring af assessor.

Delmålene vægter med hver 25 % af den samlede målopfyldelse på 5 point. Ressourceforbruget i 2018 er estimeret til 0,7 mio. kr.

## **2.6 Outsourcingsstrategi**

Vedrørende implementering af outsourcingstrategien som resultat af Mckinsey's analyse for Teknikdivisionen, er der i 2018 opstillet følgende delmål:

1. Forst: Banedanmark har i 2. kvartal 2018 indgået kontrakt på fremføringsprofil.
2. Landsdækkende spor: Banedanmark har i 3. kvartal 2018 indgået kontrakt på strækningsjustering.

Delmålene vægter med hver 50 % af den samlede målopfyldelse på 5 point. Ressourceforbruget er opgjort til 6,1 mio. kr. i 2018.

## **2.7 Kvalitet i myndighedsafgørelser**

Banedanmark træffer stadig flere myndighedsafgørelser, og det er vigtigt for interessenternes tiltro til Banedanmark, at afgørelserne træffes korrekt. Derfor måles der på kvaliteten i myndighedsafgørelser.

Målet er, at ud af Banedanmarks samlede myndighedsafgørelser, herunder aktindsigtssager, må højst 5 % blive hjemvist til fornyet behandling i Banedanmark af departementet.

Målet vægter 5 point, og ressourceforbruget er opgjort til årets bruttobevilling for Hjælpefunktioner, generel ledelse og administration på 83,7 mio. kr.

## **2.8 Ministerbetjening**

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ministerbetjening skal have høj kvalitet. Dette gælder blandt andet breve, taler og svar på spørgsmål fra TRU eller FIU, som departementet har bestilt hos Banedanmark.

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

Målet vægter 5 point, og har et forventet ressourcetræk på 3,1 mio. kr. i 2018.

### 3 Underskrift

Dette mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2018 til 31. december 2018.

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.

Mål- og resultatplanen danner også udgangspunkt for opgørelse af direktørens resultatløn, idet direktørens resultatløn bl.a. er betinget af mål- og resultatplanens opfyldelsesgrad.

København, den 22/12-2018



Jacob Heinsen  
departementschef

København, den 21/12-2018



Per Jacobsen  
adm. direktør