

# Resultatkontrakt 2011-2014

mellem

Trafikstyrelsen og  
Transportministeriets departement



# Indhold

1. Strategi .....	3
1.1. Mission og vision.....	3
1.2. Strategiske indsatsområder.....	4
1.2.1. Velfungerende markeder .....	4
1.2.2. Trafiksikkerhed.....	4
1.2.3. Sammenhængende transport.....	4
1.2.4. Grøn transport .....	4
1.2.5. Interne indsatsområder .....	4
2. Mål og resultatkrav .....	6
2.1. Fusion.....	6
2.2. Velfungerende markeder.....	6
2.3. Trafiksikkerhed.....	8
2.4. Sammenhængende transport.....	11
2.5. Grøn transport .....	11
2.6. Koncernfælles mål .....	11
3. Overblik .....	13
4. Underskrift .....	14
Bilag 1: Opgavehierarki .....	15
Bilag 2: Resultatløn.....	16
Bilag 3: Mål og målemetoder .....	21

# 1. Strategi

Denne kontrakt er indgået mellem Trafikstyrelsen og Transportministeriets departement og omhandler de produkter og resultatkrav, Trafikstyrelsen skal varetage og levere i 2011. Resultatkontrakten understøtter Transportministeriets strategiske grundlag: *"Mobilitet, der skaber værdi"*.

## 1.1. Mission og vision

Trafikstyrelsens **mission** er:

*"At skabe rammer for attraktiv transport på vej, bane og i luften"*

*"At skabe rammer for attraktiv transport..."* betyder, at Trafikstyrelsen er sat i verden for at skabe, regulere samt udvikle rammevilkårene for transportområdet på vej, bane og i luften. I ordet attraktiv ligger, at rammevilkårene understøtter *sikker* og *grøn* transport samt *vækst* og *mobilitet* i samfundet.

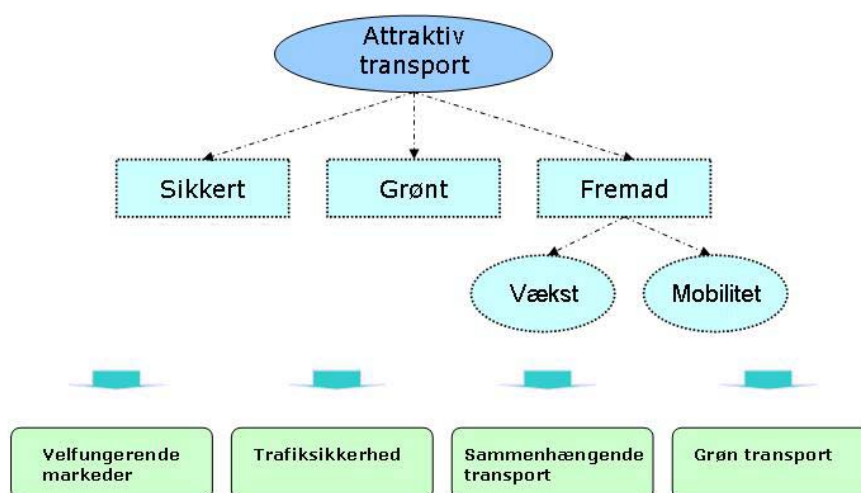
Trafikstyrelsens **vision** er:

*"Sikkert og grønt fremad"*

*"Sikkert og grønt fremad"* betyder, at Trafikstyrelsens overordnede mål er sikker og grøn transport, der samtidig fremmer væksten og mobiliteten (fremad) i samfundet.

I figuren nedenfor er vist sammenhængen mellem de centrale begreber og de fire eksterne produkter, som Trafikstyrelsen leverer til samfundet, og som bidrager til at udmønte missionen og visionen:

1. Velfungerende markeder
2. Trafiksikkerhed
3. Sammenhængende transport
4. Grøn transport



## 1.2. Strategiske indsatsområder

Med afsæt i Trafikstyrelsens mission og vision er der inden for hvert produkt defineret en række indsatsområder for de kommende år.

### 1.2.1. Velfungerende markeder

Balance mellem markedsregulering og markedsåbning bidrager til velfungerende markeder. Trafikstyrelsens indsatsområde for de kommende år er:

- Fremme åbne og innovative markeder inden for transport og post via hensigtsmæssig (de)regulering.
- Undgå danske særregler samt bidrage til regelforenkling.
- Sikre den tilstrækkelige regulering af naturlige monopolområder som f.eks. Københavns Lufthavn og Naviair.

### 1.2.2. Trafiksikkerhed

Trafikken på vej, bane og i luften skal afvikles på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde og samtidig bidrage til at fremme mobilitet og dermed væksten i samfundet. Trafikstyrelsens indsatsområder for de kommende år er:

- Løbende forbedre sikkerheden på vej og i luften og opretholde sikkerheden på banen.
- Fremme helhedssyn på trafiksikkerhed.

### 1.2.3. Sammenhængende transport

Et effektivt transportsystem er kendetegnet ved sammenhæng mellem transportformer. Trafikstyrelsens indsatsområder for de kommende år er:

- Implementere internationale regler, herunder EU, med henblik på at fremme væksten på jernbane- og luftfartsområdet.
- Øge kundefokus og passagervæksten i den kollektive trafik.

### 1.2.4. Grøn transport

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken og samtidig skal CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren reduceres. Trafikstyrelsen skal bidrage til at indfri målsætninger om en grøn transportpolitik. Indsatsområderne er:

- Bidrage til at fordoble den kollektive trafiks omfang i løbet af de næste 20 år.
- Fremme energieffektive transportteknologier og -adfærd.

### 1.2.5. Interne indsatsområder

#### Fusion

Trafikstyrelsen blev 15. april 2010 fusioneret med Færdselsstyrelsen og 1. november 2010 fusioneret med Statens Luftfartsvæsen med henblik på at samle myndighedsopgaver på tværs af transportformer i én styrelse. Endvidere er bevæggrundene for fusionerne at styrke samspillet mellem transportformerne samt læringen på tværs af sektoren, sikre større faglig robusthed og fokus på en række synergier, bl.a. i forhold til de administrative funktioner og tilrettelæggelsen af det internationale arbejde, herunder særligt EU-arbejdet.

Det er et indsatsområde for Trafikstyrelsen at:

- Indfri de forventede synergier til fusionen, herunder udmønte igangsatte synergiprojekter.
- Skabe en ny, sammentømret og faglig robust styrelse.
- Flytte i fælles domicil.

*Innovation*

For at styrke læringen på tværs af sektoren er det endvidere et indsatsområde for Trafikstyrelsen at fremme videns- og innovationskulturen i styrelsen med henblik på i højere grad at levere evidensbaseret formidling og beslutningsoplæg til det politiske system.

*Kompetencer og kvalitet*

Endelig er det et indsatsområde for Trafikstyrelsen i de kommende år at fastholde og udvikle kernekompetencer (nøglemedarbejdere) og fortsat levere høj kvalitet i opgaveløsningen.

---

## 2. Mål og resultatkrav

I dette afsnit præsenteres kontraktens mål og resultatkrav. Der er i alt formuleret 8 mål og 27 resultatkrav (inkl. 6 koncernfælles resultatkrav).

Trafikstyrelsens største strategiske udfordring i 2011 er at sammenlægge Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen til én fælles styrelse, jævnfør første mål i resultatkontrakten. De øvrige mål i kontrakten er faglige, eksternt rettede mål med undtagelse af sidste mål, som er koncernfælles.

### 2.1. Fusion

Mål 1	Skabe én fælles Trafikstyrelse
	Trafikstyrelsen skal i 2011 sikre en effektiv sammenlægning af Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen til én fælles styrelse samt indfri de positive synergier, som er forbundet med at samle tre sektorer; jernbane, vej og luftfart. Samtidig skal en sikker og stabil drift opretholdes.
Resultatkrav 1.1	<b>Gennemføre og afslutte fusionsproces</b>
	Trafikstyrelsen gennemfører og afslutter fusionsprocessen i løbet af 2011.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Synergier i funktioner og opgaver er identificeret, og synergigevinster er udmøntet.</li> <li>• Fusion af administrative funktioner, herunder etablering af fælles IT-understøttelse, sammenlægning af økonomier, udarbejdelse af fælles interne retningslinjer og personalepolitikker mv.</li> <li>• Indflytning i fælles domicil.</li> </ul>
Resultatkrav 1.2	<b>Gennemførelse af budgetanalyse</b>
	Trafikstyrelsen skal i 2011 aktivt bidrage til at udarbejde og implementere resultatet af en fyldestgørende og fremadrettet analyse af styrelsens samlede økonomi og bevillingsniveau.
Målemetode	Transportministeriets departement udtrykker tilfredshed med processen og samarbejdet med Trafikstyrelsen.

### 2.2. Velfungerende markeder

Mål 2	Skabe lige konkurrencevilkår og lette byrder
	Trafikstyrelsen arbejder for at fremme åbne og innovative markeder inden for transport og post via hensigtsmæssig (de)regulering. Det sker med henblik på at skabe lige konkurrencevilkår, lette virksomhedernes administrative byrder samt undgå danske særregler.
	<b>Regelforenkling og -harmonisering</b>
Resultatkrav 2.1	<b>Påvirke og øve indflydelse i EU og andre internationale fora</b>
	Trafikstyrelsen påvirker forhandlingerne i internationalt regi til bedst mulige internationale løsninger på transportområdet og søger at indarbejde danske synspunkter i kommende fælles regler.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jernbane: Minimum tre af nedenstående fem danske synspunkter er indarbejdet i fælles regler og processer i RISC, ERA eller andre internationale fora i 2011. Dokumenteres i mødereferater eller arbejdsdokumenter ved udgangen af 2011: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Internationale anerkendte normer anvendes ved sikkerhedscertificering mv. ligesom i Danmark. Sikres gennem arbejdet med Cross auditing af sikkerhedsmyndighederne.</li> <li>○ Nemmere gensidig accept af godkendelser af køretøjer på tværs af landegrænser.</li> <li>○ ERA skal i sin kommende reviderede "grundlov" (forordning) have hjemmel til at høre medlemsstaterne før beslutningsforslag sendes til Kommissionen.</li> <li>○ ERA accepterer, at definitionen af "katastrofale ulykker" kan ændres fra 1 død/altorligt tilskadekommet til minimum 2 dødsfald, og at Danmark selv kan definere, hvornår der er tale om "signifikante ændringer", der kræver godkendelse. Dette har betydning for mulighederne for at øge virksomhedernes selvforvaltning.</li> <li>○ Forslag til nyt Infrastrukturregister vurderes at indebære markant lavere merud-</li> </ul> </li> </ul>

	<p><i>gifter for Danmark end oprindelig forslag. Banedanmark og Transportministeriets departement udtrykker tilfredshed med Trafikstyrelsens forhandlingsindsats.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Vej: Minimum tre af nedenstående danske synspunkter er indarbejdet i fælles regler og processer i EU eller ECE i 2011. Dokumenteres i mødereferater eller arbejdsdokumenter ved udgangen af 2011:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Regler om udsyn fra lastbiler til cyklister.</i></li> <li>○ <i>Bedre regler om barnestole i biler.</i></li> <li>○ <i>Bedre regler om vognstogsbremses (ønske fra branchen).</i></li> <li>○ <i>Blokeringsfri bremses på store og bedre køreløys på alle motorcykler.</i></li> <li>○ <i>Krav om kvalificeret flertal ved delegationsforordninger.</i></li> </ul> </li> <li>• <i>Luftfart: Minimum tre danske synspunkter på luftfartsområdet er indarbejdet i fælles regler og processer i 2011. Måles i mødereferater eller arbejdsdokumenter ved udgangen af 2011.</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Reduktion af administrative byrder, ved relevant minimering af fælles krav til nationale myndigheder (NAA).</i></li> <li>○ <i>Reduktion af administrative byrder, ved relevant minimering af fælles krav til organisationer der opnår godkendelser inden for luftfart.</i></li> <li>○ <i>Gennemførelsesforordningerne vedrørende Single European Sky er i nøje overensstemmelse med ICAO's annekser og Standard and Recommended Practices på området og ikke i strid med hverken grænseværdier eller definitioner i disse.</i></li> <li>○ <i>Security scannere snarest muligt bliver optaget på listen over primære metoder til gennemførelse af personeftersyn.</i></li> <li>○ <i>Bestemmelser om security på fragt, der kommer fra tredje lande, og som forventes indført i 2011, bør basere sig på en risk assessment af pågældende afsenderland og af det pågældende tredje landes luftfartsselskab. Alternativt, at der sker eftersyn af al fragt, der er i transfer- eller transit med et tredjelands luftfartsselskab, i første EU lufthavn.</i></li> </ul> </li> </ul>
<b>Resultatkrav 2.2</b>	<b>Nedre grænser for godkendelser på jernbaneområdet</b>
	<p>Med hjemmel i den seneste ændring af jernbaneloven vil Trafikstyrelsen undtage flere forhold, der ikke er kritiske for sikkerheden, for godkendelse med henblik på at øge virksomhedernes selvforvaltning. Trafikstyrelsen udvikler i 2011 en række kriterier for nedre grænser for godkendelser og krav til virksomhedernes øgede selvforvaltning. Der skeles i den forbindelse til, hvad man har gjort på luftfartsområdet.</p> <p>Endvidere udvikler styrelsen i 2011 i dialog med branchen en liste over emner, der ikke antages at være kritiske for sikkerheden og derfor kan undtages for godkendelse. Inden gennemførelse drøftes emnelisten med styrelsens Branchepanel inden udgangen af 2011.</p>
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Fastsættelse af kriterier for nedre grænser og beskrivelse af krav til, hvordan virksomhederne skal forvalte øget egenkontrol er udviklet senest 30/10 2011, således at der kan føres tilsyn hermed fra 2012.</i></li> <li>• <i>Ved udgangen af 2011 udtrykker Branchepanetet tilfredshed med Trafikstyrelsens fremdrift i at undtage mindre forhold for godkendelse.</i></li> </ul>
	<b>Transportmarkeder</b>
<b>Resultatkrav 2.3</b>	<b>Ændringer af bus- og godskørselsloven</b>
	Trafikstyrelsen skal i folketingsåret 2010/11 udarbejde forslag til ændring af bus- og godskørselsloven som følge af ikrafttræden af "Vejtransportpakken" i december 2011. Endvidere skal Trafikstyrelsen i folketingsåret 2011/12 udarbejde forslag til ændring af bus- og godskørselsloven i forbindelse med forslag fra regelforenklingsgruppen.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Lovforslaget vedr. "Vejtransportpakken" er udarbejdet og klar til fremsættelse i folketingsåret 2010/11.</i></li> <li>• <i>Lovforslaget vedr. ændring af bus- og godskørselsloven er udarbejdet og klar til fremsættelse i folketingsåret 2011/12.</i></li> </ul>
	<b>Trafikkontrakter</b>
<b>Resultatkrav 2.4</b>	<b>Kystbanen</b>
	Trafikstyrelsen udarbejder i 2011 en ny indtægtsprognose for trafikken på Kystbanen og over Øresund frem til 2017. Hver måned følges der op på trafikens realiserede og forventede indtægter og udgifter sammenholdt med bevillingen på FL2011. Endvidere redegøres kort for kommende nye initiativer med forventede økonomiske konsekvenser samt den videre proces for disse.
Målemetode	<i>En ny indtægtsprognose frem til 2017 er udarbejdet inden udgangen af 2011.</i>
	<b>Effektiv og korrekt sagsbehandling</b>

Resultatkrav 2.5	Sagsbehandlingstider
Delkrav 2.5.1	Trafikstyrelsen leverer en effektiv og korrekt sagsbehandling af ansøgninger.
Målemetode <sup>1</sup>	<p><b>Jernbane:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om godkendelser af arbejdskøretøjer lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 20 arbejdsdage.</li> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om helbreds-godkendelser<sup>2</sup> og lokomotivførerlicenser lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 14 arbejdsdage.</li> </ul>
	<p><b>Vej:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om typegodkendelser af køretøjer lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 20 arbejdsdage.</li> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om henholdsvis nyansøgninger om og fornyelse af vejtransporttilladelser lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på henholdsvis 40 og 10 arbejdsdage (før de gamle tilladelsers udløb).</li> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om syn og omsyn lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 30 arbejdsdage.</li> </ul>
	<p><b>Luftfart:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om fartplaner for danske og udenlandske luftfartsselskaber lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 10 arbejdsdage.</li> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om udstedelse af luftdygtighedsbeviser lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 63 arbejdsdage.</li> <li>• Mindst 95 pct. af ansøgningerne om driftstilladelser lever op til servicemålet om en maksimal sagsbehandlingstid på 31 arbejdsdage.</li> </ul>
Delkrav 2.5.2	Trafikstyrelsen udvikler i 2011 fælles servicemål for sagsbehandlingstider i forhold til sammenlignelige ansøgninger på tværs af transportformerne med henblik på anvendelse i resultatkontrakten for 2012.
Målemetode	Fælles servicemål er udviklet inden udgangen af 2011.

### 2.3. Trafiksikkerhed

Mål 3	Sikker jernbane i vækst																								
	Trafikstyrelsen arbejder for at opretholde det nationale sikkerhedsmål på jernbanen samtidig med, at passagervæksten understøttes.																								
Resultatkrav 3.1	<b>Tilsyn med jernbaneanrådet</b>																								
	<p>Trafikstyrelsen skal – med baggrund i den fastlagte risikobaserede tilsynsstrategi på jernbaneanrådet – gennemføre min. 30 systemtilsyn omfattende minimum 95 auditdage samt minimum 15 myndighedstilsyn (inspektioner).</p> <p>Tilsynsomfanget opretholdes i forhold til forrige år. Men der er, som følge af tilsynsstrategien ændret opgørelse af tilsynsindsatsen fra alene at opregne antallet af tilsyn (hvor de anvendte ressourcer til de enkelte tilsyn kan variere meget) til en opgørelsesform, der eksplicit udtrykker tilsynets omfang.</p>																								
Målemetode	Min. 30 systemtilsyn omfattende 95 auditdage og 15 inspektioner er gennemført i 2011.																								
Tidsserie	<table border="1"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antal systemtilsyn</td> <td>16</td> <td>35</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Antal auditdage</td> <td>NA</td> <td>NA</td> <td>NA</td> <td>94</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Antal inspektioner</td> <td>21</td> <td>5</td> <td>11</td> <td>19</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Systemtilsyn:</b> beskriver det antal tilsyn, som Trafikstyrelsen gennemfører med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Denne type tilsyn benyttes ved nyudstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser. Ved alle systemtilsyn anvendes der betydelige ressourcer til forudgående planlægning og koordinering samt efterfølgende til opfølgning og rapportering. Den tid, der medgår til disse aktiviteter, varierer meget fra tilsyn til tilsyn, og fremgår ikke af tidsserien ovenfor.</p> <p><b>Auditdage:</b> er det antal mandedage, som virksomheden oplever Trafikstyrelsen i virksomheden – den reelle "konfrontationstid" i forbindelse med et systemtilsyn.</p> <p><b>Inspektioner:</b> beskriver det antal tilsyn der udføres med henblik på at sikre, at virksomhederne opfylder fastsatte krav samt overholder gældende regler.</p>	År	2007	2008	2009	2010	2011	Antal systemtilsyn	16	35	29	29	30	Antal auditdage	NA	NA	NA	94	95	Antal inspektioner	21	5	11	19	15
År	2007	2008	2009	2010	2011																				
Antal systemtilsyn	16	35	29	29	30																				
Antal auditdage	NA	NA	NA	94	95																				
Antal inspektioner	21	5	11	19	15																				

<sup>1</sup> Sagsbehandlingstiderne opgøres i antal arbejdsdage og regnes fra den dato, hvor den nødvendige dokumentation foreligger.

<sup>2</sup> Periodiske og årlige helbreds-godkendelser er ikke inkluderet.

<b>Resultatkrav 3.2</b>	<b>Øget råderum for virksomhederne</b>
	Trafikstyrelsen udvikler metoder og vejleder i, hvordan virksomhederne kan opnå øget råderum til optimering af sikkerhed og økonomi ved godkendelser på jernbaneområdet.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inden udgangen af 2011 vejleder Trafikstyrelsen skriftligt i brug af assessor, i brug af risikocceptkriterium samt i brug af referencesystem. Vejledningen vil enten være en selvstændig vejledning eller indarbejdelse i andre vejledninger til fx godkendelsesbekendtgørelser.</li> <li>• 80 pct. af deltagerne er tilfredse med de - minimum 5 - kurser og temamøder, som Trafikstyrelsen afholder i 2011, bl.a. under titlen "CSM-skolen".</li> </ul>
<b>Resultatkrav 3.3</b>	<b>Ændringer af Jernbaneloven: "lille" og "stor" ændring</b>
	Trafikstyrelsen udarbejder forslag til "lille" revision af jernbaneloven (begrænse midlertidige tilladelser, øgede sanktioner) med henblik på fremsættelse i oktober 2011. Endvidere deltager Trafikstyrelsen aktivt i arbejdet med påtænkte "stor" revision af lov om jernbane i 2012.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strateginotat for "lille" lovændring er sendt til Transportministeriets departement senest 1/3 2011.</li> <li>• "Lille" lovforslag er klar til fremsættelse i oktober 2011 (hvis departementet tiltræder lovændring).</li> <li>• "Stor" lovforslag: Trafikstyrelsen deltager i projekt- og arbejdsgrupper og medvirker til udarbejdelse af notater, udkast til lovforslag mv. Transportministeriets departement vurderer Trafikstyrelsens deltagelse og produktleverancer tilfredsstillende.</li> </ul>

<b>Mål 4</b>	<b>Mere sikre biler</b>														
	Trafikstyrelsen arbejder for mere sikre biler og andre køretøjer med henblik på at reducere antallet af dødsulykker på vej.														
<b>Resultatkrav 4.1</b>	<b>Tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder</b>														
	Trafikstyrelsen skal i 2011 foretage mindst 2.500 kontrolbesøg ved alle godkendte (om)synsvirksomheder, heraf skal min. 700 være målrettede tilsyn.														
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Min. 2500 kontrolbesøg, heraf min. 700 målrettede tilsyn, er gennemført i 2011.</li> <li>• 99 pct. af alle nysynede køretøjer skal være uden oversete, alvorlige, færdselssikkerhedsmæssige fejl.</li> <li>• 90 pct af alle nysynede køretøjer skal være uden oversete, tekniske fejl.</li> <li>• 90 pct. af alle syn skal have det korrekte synsresultat.</li> </ul> <p>Målingerne foretages via indrapporterede data og tilsynsresultater.</p>														
Tidsserie	<table border="1"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antal tilsyn</td> <td>1.839</td> <td>2.500</td> <td>2.470</td> <td>2.550</td> <td>2.590</td> <td>2.500</td> </tr> </tbody> </table>	År	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Antal tilsyn	1.839	2.500	2.470	2.550	2.590	2.500
År	2006	2007	2008	2009	2010	2011									
Antal tilsyn	1.839	2.500	2.470	2.550	2.590	2.500									
<b>Resultatkrav 4.2</b>	<b>Bremser på modulvogn</b>														
	Trafikstyrelsen vil i 2011 evaluere nytte og omkostninger ved forbedret bremseteknologi. Som noget nyt i forhold til 2008 findes der i dag en "router", der kan eftermonteres på lastbiler, og som muliggør, at det elektriske bremsesignal fra lastbilen sendes til begge påhængskøretøjer, hvor der kun sendes til ét påhængskøretøj i dag. Hvis analysen er positiv, udformer Trafikstyrelsen forslag til nye regler, der sendes i høring.														
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analysen er udarbejdet i 2011.</li> <li>• Hvis analysen er positiv, er nye regler sendt i høring i 2011.</li> </ul>														
<b>Resultatkrav 4.3</b>	<b>Offentliggørelse af tilsynsresultater</b>														
	Trafikstyrelsen skal inden udgangen af 2011 implementere de centrale elementer i "synslov 1". Søgefunktionen på Trafikstyrelsens hjemmeside udvides, således at det bliver muligt at fremsøge de seneste resultater af styrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder. Endvidere oplyses et relevant udsnit af tilsynsresultater i synsindkaldelsen.														
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale elementer i "synslov 1" er implementeret i 2011.</li> <li>• Tilsynsresultater for syns- og omsynsvirksomheder er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside og fremgår af synsindkaldelsen i 2011.</li> </ul>														
<b>Resultatkrav 4.4</b>	<b>Vejkantskontrol</b>														
	Trafikstyrelsen skal sammen med politiet gennemføre syn af erhvervskøretøjer ved vejkanter. Der skal foretages min. 200 køretøjsundersøgelser <sup>3</sup> i 2011.														

<sup>3</sup> Målet er fastsat i forhold til de ressourcer, der er afsat til opgaven.

Målemetode	Der er foretaget min. 200 køretøjsundersøgelser i 2011.				
Tidsserie	År	2008	2009	2010	2011
	Antal køretøjsundersøgelser	280	207	225	200

<b>Mål 5</b>	<b>Sikker, civil luftfart</b>												
	Trafikstyrelsen arbejder for, at luftfart i Danmark og dansk luftfart i udlandet ikke medfører tab af menneskeliv eller alvorlige personskader.												
<b>Resultatkrav 5.1</b>	<b>Tilsyn med luftfartsområdet</b>												
	Trafikstyrelsen skal årligt udarbejde en tilsynsplan på luftfartsområdet, som bl.a. indeholder oplysninger om tilsynsfrekvenser. Endvidere skal Trafikstyrelsen i 2011 udarbejde en redegørelse for den samlede tilsynsvirksomhed, hvori antallet af planlagte og faktisk udførte tilsyn fremgår, og effekten af flyvesikkerhedsarbejdet er belyst.												
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En samlet tilsynsplan for luftfartsområdet 2011 er sendt til Transportministeriets departement inden udgangen af januar 2011 og er offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.</li> <li>• Der er i 2011 gennemført minimum 160 funktionstilsyn på området for flyvepladser og luftfartstjenester, 40 funktionstilsyn med relation til uddannelsesvirksomheder, 240 funktionstilsyn med relation til operative tilladelser samt 90 funktionstilsyn på øvrige områder.</li> <li>• Redegørelsen for 2010 er sendt til Transportministeriets departement inden udgangen af første kvartal 2011.</li> </ul>												
Tidsserie	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Funktionstilsyn*</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gennemførte udgående funktionstilsyn (antal)</td> <td>563</td> <td>541</td> <td>584</td> <td>591</td> <td>592</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Opgjort ekskl. fornyelse af luftdygtighedsbeviser og SAFA<sup>4</sup> inspektioner af udenlandske luftfartøjer.</p>	Funktionstilsyn*	2006	2007	2008	2009	2010	Gennemførte udgående funktionstilsyn (antal)	563	541	584	591	592
Funktionstilsyn*	2006	2007	2008	2009	2010								
Gennemførte udgående funktionstilsyn (antal)	563	541	584	591	592								
<b>Resultatkrav 5.2</b>	<b>Fremtidig organisering af tilsynet med SAS</b>												
	Trafikstyrelsen sender årsrapport for det fælles skandinaviske tilsyn med SAS for 2010 til Transportministeriets departement. I forbindelse med fremsendelsen redegør Trafikstyrelsen for, om indsatsen lever op til såvel skandinaviske som internationale krav vedr. indhold, tilsynsfrekvenser mv. Endvidere fremsender Trafikstyrelsen en redegørelse for det fremtidige samarbejde mellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder om tilsynet med SAS.												
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Årsrapporten for det fælles Skandinaviske tilsyn med SAS for 2010 er fremsendt til Transportministeriets departement inden udgangen af første kvartal 2011.</li> <li>• Redegørelsen for det fremtidige tilsyn med SAS er fremsendt til Transportministeriets departement inden udgangen af første kvartal 2011.</li> <li>• Statusrapport vedr. SAS er fremsendt til Transportministeriets departement inden udgangen af januar, april, august og november 2011.</li> </ul>												
<b>Resultatkrav 5.3</b>	<b>Beredskab</b>												
	Trafikstyrelsen håndterer sikkerhedsmæssige opgaver på tværs af transportformerne, bl.a. varetager styrelsen beredskabsopgaver på luftfarts- og jernbaneområdet. Det er et mål for Trafikstyrelsen i 2011 at etablere én fælles indgang for beredskab i styrelsen med henblik på at sikre dels en klar kommandovej internt som eksternt, dels en hensigtsmæssig og helhedsorienteret opgavevaretagelse samt læring på tværs af transportformerne. Endelig skal én fælles indgang bidrage til en effektiv udnyttelse af styrelsens ressourcer.												
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilrettelæggelsen af beredskabsopgaven er beskrevet i 2011.</li> <li>• Beskrivelsen er sendt til Transportministeriets departement og kommunikeret på Trafikstyrelsens hjemmeside inden udgangen af 2011.</li> </ul>												

<sup>4</sup> SAFA inspektioner er EU's program for Safety Assessment of Foreign Aircraft.

## 2.4. Sammenhængende transport

<b>Mål 6</b>	<b>Vækst i kollektiv trafik</b>
	Trafikstyrelsen arbejder for at øge passagervæksten i den kollektive trafik generelt.
<b>Resultatkrav 6.1</b>	<b>Trafikplan for jernbanetrafik</b>
	Trafikstyrelsen skal i 2011 udarbejde Trafikplan 2012-2025.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialogmøder med trafiksselskaberne, togoperatører og Banedanmark er afholdt i 2011 forud for udarbejdelse af Trafikplan 2012-2025.</li> <li>1. udkast til Trafikplan 2012-2025 er fremsendt til Transportministeriets departement inden udgangen af 2011.</li> </ul>
<b>Resultatkrav 6.2</b>	<b>Strategiske analyser i hovedstaden og Østjylland</b>
	Trafikstyrelsen bidrager til at udarbejde strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet og i Østjylland.
Målemetode	<p>Trafikstyrelsen har i 2011 sendt nedenstående rapporter til Transportministeriets departement efter aftalt tidsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Screening af direkte baneforbindelse Århus-Galten-Silkeborg.</li> <li>Screening af stationsstruktur i hovedstadsområdet samt fase 1 af analyse af kapacitetsbehovet på Københavns Hovedbanegård.</li> <li>Byudviklings- og lokaliseringspolitik i Østjylland.</li> <li>Beslutningsgrundlag vedrørende Erritsø og Åløkke.</li> </ul>

## 2.5. Grøn transport

<b>Mål 7</b>	<b>Reduktion af transportsektorens CO2-udledning</b>
	Trafikstyrelsen arbejder for at udmønte en grøn transportpolitik og dermed fremme energieffektive transportløsninger med henblik på at reducere CO2-udledningen i Danmark.
<b>Resultatkrav 7.1</b>	<b>Fremtidsseminar om grøn transport</b>
	Trafikstyrelsen skal i 2011 afholde et fremtidsseminar om grøn transport, hvor centrale interessenter har været inddraget. Seminaret vil bl.a. omhandle fremtidige udfordringer med at reducere transportsektorens energi- og miljøbelastning. På baggrund af seminaret udarbejdes et strateginotat.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fremtidsseminar er afholdt i 2011.</li> <li>Trafikstyrelsen har senest 1/11 2011 udarbejdet strateginotat.</li> </ul>
<b>Resultatkrav 7.2</b>	<b>Forsøgsprojekter om energieffektive transportløsninger</b>
	Trafikstyrelsen skal indgå partnerskaber og aftaler om projekter, der bidrager til at skabe viden om energieffektive transportløsninger.
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikstyrelsen har indgået mindst 4 partnerskaber/aftaler i 2011.</li> <li>Der er løbende afrapporteret på alle igangværende projekter i 2011.</li> </ul>

## 2.6. Koncernfælles mål

<b>Mål 8</b>	<b>Koncernfælles mål</b>
<b>Resultatkrav 8.1</b>	<b>Ministerbetjening</b>
	Trafikstyrelsens ministerbetjeningssager skal i 2011 have en rettidighed på mindst 95 pct. og en skønnet anvendelighed på 95 pct.
Målemetode	Rettidighed opgøres i de kvartårslige statusredegørelser. Transportministeriets departement vurderer anvendeligheden i forbindelse med resultatopgørelsen.
<b>Resultatkrav 8.2</b>	<b>Etnisk ligestilling</b>
	Trafikstyrelsens andel af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt medarbejderne skal fastholdes på minimum 4 pct. i 2011.
Målemetode	Personalestyrelsens opgørelse.
<b>Resultatkrav 8.3</b>	<b>Sygefravær</b>
	Trafikstyrelsens årlige gennemsnitlige sygefravær pr. medarbejder inkl. langtidssyge må ikke overstige 6 dage i 2011.
Målemetode	ISOLA.

<b>Resultatkrav 8.4</b>	<b>Offentlig lederuddannelse</b>
	Trafikstyrelsen skal medvirke til, at Transportministeriets ramme til masteruddannelse i offentlig ledelse udnyttes.
Målemetode	<i>Trafikstyrelsen har tilmeldt en eller flere ledere til hele den offentlige lederuddannelse eller til enkelte moduler i uddannelsen.</i>
<b>Resultatkrav 8.5</b>	<b>Flere kvinder i ledelse</b>
	Trafikstyrelsen skal følge op på strategien for flere kvinder i ledelse.
Målemetode	<i>Opfølgningen skal dokumenteres inden udgangen af 2011.</i>
<b>Resultatkrav 8.6</b>	<b>Informationssikkerhed</b>
	Trafikstyrelsen skal inden udgangen 2011 have gennemført/ opdateret sin risikovurdering i overensstemmelse med DS484 eller ISO2700, herunder have udarbejdet en komplet fortegnelse over it-systemer.
Målemetode	<i>Risikovurderingen skal dokumenteres inden udgangen af 2011.</i>

### 3. Overblik

Produkt	Mål	Resultatkrav	Orientering	Klassifikation	Est. ressourceforbrug*	Vægt
Fusion	1	1.1.	Internt	Aktivitet		7 point
		1.2	Internt	Aktivitet		4 point
Velfungerende markeder	2	2.1	Eksternt	Effekt		5 point
		2.2	Eksternt	Aktivitet/effekt		2 point
		2.3	Eksternt	Aktivitet		3 point
		2.4	Eksternt	Aktivitet		3 point
		2.5	Eksternt	Effektivitet		3 point
Trafiksikkerhed	3	3.1	Eksternt	Aktivitet		7 point
		3.2	Eksternt	Aktivitet/effekt		4 point
		3.3	Eksternt	Aktivitet		4 point
	4	4.1	Eksternt	Aktivitet/effekt		7 point
		4.2	Eksternt	Aktivitet		4 point
		4.3	Eksternt	Aktivitet		2 point
		4.4	Eksternt	Aktivitet		4 point
	5	5.1	Eksternt	Aktivitet		7 point
		5.2	Eksternt	Aktivitet		4 point
		5.3	Eksternt	Aktivitet		4 point
Sammenhængende transport	6	6.1	Eksternt	Aktivitet		4 point
		6.2	Eksternt	Aktivitet		4 point
Grøn transport	7	7.1	Eksternt	Aktivitet		3 point
		7.2	Eksternt	Aktivitet		3 point
Koncernfælles	8	8.1	Eksternt	Effektivitet/kvalitet		2 point
		8.2	Internt	Effekt		2 point
		8.3	Internt	Aktivitet		2 point
		8.4	Internt	Aktivitet		2 point
		8.5	Internt	Aktivitet		2 point
		8.6	Internt	Aktivitet		2 point
Total						100 point

\*)Trafikstyrelsen vil først i løbet af 2011 kunne udarbejde et fælles estimeret ressourceforbrug for hele styrelsen, idet Trafikstyrelsens og det tidligere Statens Luftfartsvæsenes økonomier endnu ikke er lagt sammen.

## 4. Underskrift

Denne resultatkontrakt tager udgangspunkt i Transportministeriets koncernfælles strategiske grundlag "mobilitet, der skaber værdi" og Trafikstyrelsens strategiske grundlag "sikkert og grønt fremad". De strategiske linjer er omsat til mål og resultatkrav i kontrakten. Mål og resultatkrav for strategiske indsatsområder vægter tungest i kontrakten. I kontrakten er ligeledes indarbejdet koncernfælles strategiske fokusområder og koncernfælles mål for 2011 i overensstemmelse med Transportministeriets interne retningslinjer for dette.

Kontrakten er en 4-årig rullende kontrakt, dvs. kontrakten justeres/genforhandles hvert år forud for det først gældende kontraktår. Denne kontrakt er gældende for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2011. Målene i kontrakten dækker fortrinsvis kontraktperioden 2011-2014, mens resultatkravene er ét-årige for 2011. Resultatkravene i kontrakten udgør det grundlag, hvorpå der beregnes resultatløns for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2011.

Resultatkontrakten afrapporteres årligt i årsrapporten. Resultatkontrakten, eller dele af denne, kan også afrapporteres løbende over året i Transportministeriets interne koncernledelsesinformations-system såvel som efter andre på forhånd fastlagte forretningsgange.


Manglende opfyldelse af mål og resultatkrav i resultatkontrakten er ikke i sig selv et udtryk for, at Trafikstyrelsens opgavevaretagelse ikke er i overensstemmelse med gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv.

Resultatkontrakten er ikke en kontrakt i sædvanlig aftaleretlig betydning. Transportministeren har fortsat det sædvanlige parlamentariske ansvar og gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv. skal følges med mindre, der er skaffet hjemmel til afvigelse.

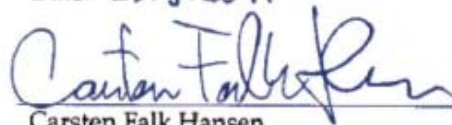
Kontrakten er således en tilkendegivelse af den ønskede fremtidige udvikling for Trafikstyrelsen. Dette betyder, at ministeren til enhver tid kan tilbagekalde eller ændre kontrakten eller dele heraf i kraft af det almindelige underordningsforhold, som Trafikstyrelsen har i forhold til Transportministeriet. Det indebærer samtidig, at der til enhver tid kan gøres sædvanligt ansvar gældende overfor ministerens og/eller embedsmændenes opgavevaretagelse.

Justering/genforhandling af kontrakten kan finde sted ved væsentlige ændringer af det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået og i øvrigt, når parterne er enige herom.

Dato: 30/5 2011

  
 \_\_\_\_\_  
 Jacob Heinsen  
 Departementschef

Dato: 23.5.2011

  
 \_\_\_\_\_  
 Carsten Falk Hansen  
 Direktør

## Bilag 1: Opgavehierarki

[Opgavehierarkiet er under udarbejdelse og vil først blive indarbejdet i kontrakten efter kontraktunderskrivelse]

## Bilag 2: Resultatløn

Det er aftalt, at udgangspunktet for den maksimale beregnede resultatløn udgør 10 pct. af direktørens lønrammeløn inkl. varige tillæg fra cheflønspuljen, men eksklusivt evt. topcheftillæg og åremålstillæg. Den beregnede resultatløn afhænger af graden af resultatkravsopfyldelse.

Hvis særlige forhold taler herfor, kan den beregnede resultatløn forhøjes.

Nedsættelse af den beregnede resultatløn vil kunne forekomme i særlige tilfælde, hvor direktøren ikke konkret har håndteret væsentlige opgaver og ansvarsområder.

Mål 1: Skabe én fælles Trafikstyrelse		Vægtning
<b>1.1 Fusion</b>		<b>7 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Synergigevinster er ikke udmøntet. Administrative funktioner er ikke lagt sammen. TS er ikke flyttet i fælles domicil.
Delvis resultatkravsopfyldelse	3 ½ point	Synergigevinster er udmøntet. Administrative funktioner er lagt sammen. TS er ikke flyttet i fælles domicil.
Fuld resultatkravsopfyldelse	7 point	Synergigevinster er udmøntet. Administrative funktioner er lagt sammen. TS er flyttet i fælles domicil.
<b>1.2 Budgetanalyse</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	TRM udtrykker ikke-tilfredshed med processen og samarbejdet med TS.
Fuld resultatkravsopfyldelse	4 point	TRM udtrykker tilfredshed med processen og samarbejdet med TS.

Mål 2: Skabe lige konkurrencevilkår og lette byrder		Vægtning
<b>2.1 Regelforenkligning</b>		<b>5 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	1-3 danske synspunkter er indarbejdet i kommende fælles regler.
Delvis resultatkravsopfyldelse	2 ½ point	4-8 danske synspunkter er indarbejdet i kommende fælles regler.
Fuld resultatkravsopfyldelse	5 point	Min. 9 danske synspunkter er indarbejdet i kommende fælles regler.
<b>2.2 Nedre grænser for godkendelser på jernbanen</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Kriterier for nedre grænser er udviklet + beskrivelse af krav er ikke udarbejdet i 2011.
Delvis resultatkravsopfyldelse	1 point	Kriterier for nedre grænser er udviklet + beskrivelse af krav er udarbejdet inden udgangen af 2011. Branchepanelet udtrykker tilfredshed.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Kriterier for nedre grænser er udviklet + beskrivelse af krav er udarbejdet senest 30/10 2011. Branchepanelet udtrykker tilfredshed.
<b>2.3 Ændringer af bus- og godskørselsloven</b>		<b>3 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Ingen lovforslag er udarbejdet.

<b>Mål 2: Skabe lige konkurrencevilkår og lette byrder</b>		<b>Vægtning</b>
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 ½ point	Ét lovforslag er udarbejdet og klar til rettidig fremsættelse.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Begge lovforslag er udarbejdet og klar til rettidig fremsættelse.
<b>2.4 Kystbanen</b>		<b>3 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	En ny indtægtsprognose frem til 2017 er ikke udarbejdet i 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	En ny indtægtsprognose frem til 2017 er udarbejdet i 2011.
<b>2.5 Sagsbehandlingstider</b>		<b>3 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Under 85 pct. af ansøgningerne lever gennemsnitligt op til servicemålet.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 ½ point	Under 95 pct. af ansøgningerne lever gennemsnitligt op til servicemålet. Fælles servicemål er ikke udviklet i 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Min. 95 pct. af ansøgningerne lever gennemsnitligt op til servicemålet. Fælles servicemål er udviklet i 2011.

<b>Mål 3: Sikker jernbane i vækst</b>		<b>Vægtning</b>
<b>3.1 Tilsyn med jernbanelområdet</b>		<b>7 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Under 20 systemtilsyn omfattende under 65 auditdage og under 10 inspektioner er gennemført i 2011
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	3 ½ point	Min. 20 systemtilsyn omfattende 65 auditdage og 10 inspektioner er gennemført i 2011
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	7 point	Min. 30 systemtilsyn omfattende 95 auditdage og 15 inspektioner er gennemført i 2011
<b>3.2 Øget råderum for virksomhederne</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Ingen kurser er afholdt i 2011.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	TS har vejledt i brug af assessor, risikoacceptkriterium og referencesystem. Min. 70 pct. af deltagerne er tilfredse. Min. 4 kurser er afholdt
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	TS har vejledt i brug af assessor, risikoacceptkriterium og referencesystem. Min. 80 pct. af deltagerne er tilfredse. Min. 5 kurser er afholdt
<b>3.3 Ændring af jernbanelov: Nye sanktioner</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Strateginotat er sendt til TRM senest 1/3 2011. TRM tiltræder ikke lovændringen. TRM vurderer TS' deltagelse og produktleverancer ikke-tilfredsstillende i arbejdet med den store lovændring.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Strateginotat for lille lovændring er sendt til departementet senest 1/3 2011, og lovforslag er klar til fremsættelse inden udgangen af 2011. TRM vurderer TS' deltagelse og produktleverancer delvist tilfredsstillende i arbejdet med den store lovændring.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	Strateginotat for lille lovændring er sendt til departementet senest 1/3 2011, og lovforslag er klar til fremsættelse i oktober 2011. TRM vurderer TS' deltagelse og produktleverancer tilfredsstillende i arbejdet med stor lovændring.

Mål 4: Mere sikre biler		Vægtning
<b>4.1 Tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder</b>		<b>7 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Kvartalsmål: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. kvartal mindst 625 kontrolbesøg, heraf mindst 175 målrettede tilsyn.</li> <li>2. kvartal mindst 1250 kontrolbesøg, heraf mindst 350 målrettede tilsyn.</li> <li>3. kvartal mindst 1875 kontrolbesøg, heraf 525 målrettede tilsyn.</li> </ul> Hvis der bliver udført færre, trækkes der 2 point fra årets resultat.		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Færre end 2200 kontrolbesøg, heraf under 350 målrettede tilsyn, er gennemført i 2011. Ingen kvalitetsmål er opfyldt.
Delvis resultatkravsopfyldelse	3 ½ point	Min. 2200 kontrolbesøg, heraf min. 350 målrettede tilsyn er gennemført i 2011. Min. et kvalitetsmål er opfyldt.
Fuld resultatkravsopfyldelse	7 point	Min. 2500 kontrolbesøg, heraf min. 700 målrettede tilsyn er gennemført i 2011. Alle tre kvalitetsmål er opfyldt.
<b>4.2 Bremses på modulvogn</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Analysen er ikke udarbejdet i 2011.
Delvis resultatkravsopfyldelse	2 point	Analysen er udarbejdet i 2011. Nye regler er ikke sendt i høring i 2011 (hvis analysen er positiv).
Fuld resultatkravsopfyldelse	4 point	Analysen er udarbejdet i 2011. Nye regler sendt i høring i 2011 (hvis analysen er positiv).
<b>4.3 Offentliggørelse af tilsynsresultater</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Centrale elementer i "synslov 1" er implementeret, men tilsynsresultater for syns- og omsynsvirksomheder er ikke tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside i 2011.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Centrale elementer i "synslov 1" er implementeret, og tilsynsresultater for syns- og omsynsvirksomheder er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside og fremgår af synsindkaldelsen i 2011.
<b>4.4 Vejkantskontrol</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Kvartalsmål: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. kvartal mindst 50 køretøjsundersøgelser.</li> <li>2. kvartal mindst 100 køretøjsundersøgelser.</li> <li>3. kvartal mindst 150 køretøjsundersøgelser.</li> </ul> Hvis der bliver udført færre, trækkes der 1 point fra årets resultat.		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Færre end 150 køretøjsundersøgelser er gennemført i 2011
Delvis resultatkravsopfyldelse	2 point	Min. 150 køretøjsundersøgelser er gennemført i 2011
Fuld resultatkravsopfyldelse	4 point	Min. 200 køretøjsundersøgelser er gennemført i 2011

Mål 5: Sikker, civil luftfart		Vægtning
<b>5.1 Tilsyn med luftfartsområdet</b>		<b>7 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Tilsynsplan og redegørelse er ikke sendt rettidigt til TRM. Under 95 pct. af de planlagte tilsyn er gennemført.
Delvis resultatkravsopfyldelse	3 ½ point	Tilsynsplan og redegørelse er sendt rettidigt til TRM. 95 pct. af de planlagte tilsyn er gennemført.
Fuld resultatkravsopfyldelse	7 point	Tilsynsplan og redegørelse er sendt rettidigt til TRM. 100 pct. af de planlagte tilsyn er gennemført.
<b>5.2 Fremtidig organisering af tilsynet med SAS</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Årsrapport, redegørelse og statusrapporter er ikke

<b>Mål 5: Sikker, civil luftfart</b>		<b>Vægtning</b>
		sendt rettidigt til TRM.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Årsrapport eller redegørelse og statusrapporter er sendt rettidigt til TRM.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	Årsrapport, redegørelse og statusrapporter er sendt rettidigt til TRM.
<b>5.3 Beredskab</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Tilrettelæggelsen af beredskabsopgaven er ikke beskrevet i 2011.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Tilrettelæggelsen af beredskabsopgaven er beskrevet, sendt til TRM, men ikke kommunikeret på TS' hjemmeside i 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	Tilrettelæggelsen af beredskabsopgaven er beskrevet, sendt til TRM og kommunikeret på TS' hjemmeside i 2011.

<b>Mål 6: Vækst i kollektiv trafik</b>		<b>Vægtning</b>
<b>6.1 Trafikplan for jernbanetrafik</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Dialogmøder er ikke afholdt, og 1. udkast til Trafikplan 2012-2025 er ikke sendt til TRM i 2011.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Dialogmøder er afholdt, men 1. udkast til Trafikplan 2012-2025 er ikke sendt til TRM i 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	Dialogmøder er afholdt, og 1. udkast til Trafikplan 2012-2025 er sendt til TRM i 2011.
<b>6.2 Strategiske analyser i hovedstaden og Østjylland</b>		<b>4 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Min. 1 rapport er sendt til TRM i 2011.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2 point	Min. 2 rapporter er sendt til TRM i 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	4 point	Alle rapporter er sendt rettidigt til TRM i 2011.

<b>Mål 7: Reduktion af transportsektorens CO2-udledning</b>		<b>Vægtning</b>
<b>7.1 Fremtidsseminar</b>		<b>3 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Fremtidsseminar er ikke afholdt, og strateginotat er ikke udarbejdet i 2011.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 ½ point	Fremtidsseminar er afholdt senest 15/9 2011.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Fremtidsseminar er afholdt og strateginotat er udarbejdet senest 1/11 2011.
<b>7.2 Forsøgsprojekter om energieffektive transportløsninger</b>		<b>3 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Min. 1 partnerskaber/aftaler er indgået i 2011. Der er ikke afrapporteret på igangsatte projekter.
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	1 ½ point	Min. 2 partnerskaber/aftaler er indgået i 2011, og der er afrapporteret på halvdelen af de igangsatte projekter.
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	3 point	Min. 4 partnerskaber/aftaler er indgået i 2011, og der er afrapporteret på alle igangsatte projekter.

<b>Mål 8: Koncernfælles mål</b>		<b>Vægtning</b>
---------------------------------	--	-----------------

<b>8.1 Ministerbetjening</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Rettidighed under 90 pct. og skønnet anvendelighed under 90 pct.
Delvis resultatkravsopfyldelse	1 point	Rettighed på min. 90 pct. og skønnet anvendelighed på min. 90 pct.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Rettidighed på min. 95 pct. og skønnet anvendelighed på min. 95 pct.
<b>8.2 Etnisk ligestilling</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Andel af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt TS' medarbejdere er under 4 pct.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Andel af ikke-vestlige indvandrere og efterkommere blandt TS' medarbejdere er min. 4 pct.
<b>8.3 Sygefravær</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Gennemsnitligt sygefravær på mere end 6 dage pr. medarbejder (inkl. langtidssyge)
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Gennemsnitligt sygefravær på max 6 dage pr. medarbejder (inkl. langtidssyge)
<b>8.4 Offentlig lederuddannelse</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Ingen ledere er tilmeldt den offentlige lederuddannelse eller til enkelte moduler i uddannelsen.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	En eller flere ledere er tilmeldt den offentlige lederuddannelse eller til enkelte moduler i uddannelsen.
<b>8.5 Flere kvinder i ledelse</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	TS har ikke fulgt op på strategien for flere kvinder i ledelse i 2011.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	TS har fulgt op på strategien for flere kvinder i ledelse og sendt til TRM i 2011.
<b>8.6 Informationssikkerhed</b>		<b>2 point</b>
<b>Resultatkravsopfyldelse</b>		
Ingen resultatkravsopfyldelse	0 point	Risikovurderingen er ikke opdateret og sendt til TRM i 2011.
Fuld resultatkravsopfyldelse	2 point	Risikovurderingen er opdateret og sendt til TRM i 2011.

## Bilag 3: Mål og målemetoder

1. Skabe én fælles Trafikstyrelse																																		
Mål	Trafikstyrelsen skal i 2011 sikre en effektiv sammenlægning af Statens Luftfartsvesen og Trafikstyrelsen til én fælles styrelse samt indfri de positive synergier, som er forbundet med at samle tre sektorer; jernbane, vej og luftfart. Samtidig skal en sikker og stabil drift opretholdes.																																	
Målemetode	Resultatkrav 1.1 er opfyldt.																																	
Målehyppighed	1 gang om året (ultimo)																																	
Ansvarlig	Direktionssekretariatet																																	
2. Skabe lige konkurrencevilkår og lette byrder																																		
Mål	Trafikstyrelsen arbejder for at fremme åbne og innovative markeder inden for transport og post via hensigtsmæssig (de)regulering. Det sker med henblik på at skabe lige konkurrencevilkår, lette virksomhedernes administrative byrder samt undgå danske særregler.																																	
Målemetode	De administrative byrder er reduceret med 25 pct. inden 2014 (AMVAB). Baseline 2010: [Indarbejdes i 1. halvår 2011, når AMVAB-opgørelse for 2010 fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen foreligger].																																	
Målehyppighed	1 gang om året (ultimo)																																	
Ansvarlig	Stab/Økonomi																																	
3. Sikker jernbane i vækst																																		
Mål	Trafikstyrelsen arbejder for at opretholde det nationale sikkerhedsmål på jernbanen samtidig med, at passagervæksten understøttes.																																	
Målemetode	Det nationale sikkerhedsmål på max 0,3 dræbte pr. mio. togkm. er overholdt (offentliggøres hvert år i september for året før).  Tidsserie: Alvorlige personskader (FWSI) pr. år og antal mio. togkm. i 2000-09.																																	
	<table border="1"> <caption>Antal pr. år og mio. tog-km</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>I alt</th> <th>5-årigt gennemsnit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2000</td> <td>0,43</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2001</td> <td>0,28</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2002</td> <td>0,29</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>0,17</td> <td>0,26</td> </tr> <tr> <td>2004</td> <td>0,29</td> <td>0,29</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>0,23</td> <td>0,25</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>0,24</td> <td>0,24</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>0,12</td> <td>0,21</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>0,16</td> <td>0,20</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0,20</td> <td>0,19</td> </tr> </tbody> </table>	År	I alt	5-årigt gennemsnit	2000	0,43	-	2001	0,28	-	2002	0,29	-	2003	0,17	0,26	2004	0,29	0,29	2005	0,23	0,25	2006	0,24	0,24	2007	0,12	0,21	2008	0,16	0,20	2009	0,20	0,19
År	I alt	5-årigt gennemsnit																																
2000	0,43	-																																
2001	0,28	-																																
2002	0,29	-																																
2003	0,17	0,26																																
2004	0,29	0,29																																
2005	0,23	0,25																																
2006	0,24	0,24																																
2007	0,12	0,21																																
2008	0,16	0,20																																
2009	0,20	0,19																																
Målehyppighed	1 gang om året.																																	
Ansvarlig	LFU																																	
4. Mere sikre biler																																		
Mål	Trafikstyrelsen arbejder for mere sikre biler og andre køretøjer med henblik på at reducere antallet af dødsulykker på vej.																																	
Målemetode	Det registrerede antal dødsulykker med tekniske fejl som evt. medvirkende årsag er faldet i perioden 2011-2015. Baseline 2010: [Indarbejdes i 1. halvår 2011, når rapport for 2010 fra Havarikommissionen for vejtrafikulykker foreligger]																																	
Målehyppighed	1 gang om året.																																	
Ansvarlig	IR																																	
5. Sikker, civil luftfart																																		
Mål	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikstyrelsen arbejder for, at luftfart i Danmark og dansk luftfart i udlandet ikke medfører tab af menneskeliv eller alvorlige personskader.</li> <li>Trafikstyrelsen arbejder endvidere for at forhindre, at der sker forbrydelser - begået inden for danske lufthavnes restricted area (air side) - mod luftfartens sikkerhed (security)</li> </ul>																																	
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> <li>Målet er opfyldt for erhvervsrettet luftfart, hvis et løbende 10-års gennemsnit af summen af havarier eller hændelser udviser en faldende tendens i kontraktperioden. Ved opgørelsen af målet skal det fremgå, hvordan statistikken fordeler sig på hhv. havarier og hændelser. Målet opgøres af Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) over havarier og hændelser, excl. Balloner,</li> </ul>																																	

	<p><i>Svævefly og Ultralette Fly samt Airprox.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Der sker ingen forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security).</i></li> </ul>																																	
<b>Målehyppighed</b>	Hvert kvartal																																	
<b>Ansvarlig</b>	PEVE																																	
<b>6. Vækst i kollektiv trafik</b>																																		
<b>Mål</b>	Trafikstyrelsen arbejder for at øge passagervæksten i den kollektive trafik generelt.																																	
<b>Målemetode</b>	<p>Datakilde: Danmarks Statistik Baseline 2009: 6.389 mio. personkm.</p> <p><b>Jernbanetransport af passagerer efter transporttype, enhed og tid</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>BANENETTET I ALT</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mio. personkm</td> <td>5 537</td> <td>5 721</td> <td>5 754</td> <td>5 893</td> <td>6 074</td> <td>6 136</td> <td>6 274</td> <td>6 353</td> <td>6 475</td> <td>6 389</td> </tr> </tbody> </table>		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	<b>BANENETTET I ALT</b>											Mio. personkm	5 537	5 721	5 754	5 893	6 074	6 136	6 274	6 353	6 475	6 389
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009																								
<b>BANENETTET I ALT</b>																																		
Mio. personkm	5 537	5 721	5 754	5 893	6 074	6 136	6 274	6 353	6 475	6 389																								
<b>Målehyppighed</b>	1 gang om året (ultimo)																																	
<b>Ansvarlig</b>	JAA																																	
<b>7. Reduktion af transportsektorens CO2-udledning</b>																																		
<b>Mål</b>	Trafikstyrelsen arbejder for at udmønte en grøn transportpolitik og dermed fremme energieffektive transportløsninger med henblik på at reducere CO2-udledningen i Danmark.																																	
<b>Målemetode</b>	<p>CO2-udledningen fra transportsektoren er reduceret i perioden 2011-2015. Baseline 2009: 15,2 mio. tons CO2. Kilde: Energistyrelsens Energistatistik for 2009.</p>																																	
<b>Målehyppighed</b>	1 gang om året (ultimo)																																	
<b>Ansvarlig</b>	IR																																	



Resultatkontrakt 2011-2014



Trafikstyrelsen



Transportministeriet